



UNIVERSIDAD DE CANTABRIA.



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS Y TÉCNICAS DE
LA NAVEGACIÓN Y DE LA CONSTRUCCIÓN
NAVAL.**

**ÁREA DE CONOCIMIENTO:
CIENCIAS Y TÉCNICAS DE LA NAVEGACIÓN.**

TESIS DOCTORAL.

**IMPACTO DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO
EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.**

Autor:

D. Idris Abdalla Erdiwah Agali.

Directores:

Dr. Carlos Ángel Pérez Labajos.

Dr. Ernesto Madariaga Domínguez.

Santander, diciembre de 2015.

AGRADECIMIENTOS.

Quisiera agradecer, en primer lugar, a mis directores, los profesores Dr. Carlos Ángel Pérez Labajos y Dr. Ernesto Madariaga Domínguez, por su constante, inestimable y permanente labor de guía y apoyo en la elaboración de este trabajo.

También deseo agradecer el apoyo prestado por el Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación y de la Construcción Naval de la Universidad de Cantabria.

Este trabajo no hubiera sido posible llevarlo a cabo sin la colaboración de una serie de entidades y personas relacionadas con la náutica de recreo en la Comunidad Autónoma Vasca y España. Entre ellas quiero citar a: Euskadiko Kirol Portuak; al Departamento de Medioambiente y Política territorial del Gobierno Vasco; a los ayuntamientos de Ciérvana y Santurce; al puerto deportivo de Zumaya; al capitán del puerto Real club El Abra de Las Arenas; al capitán del puerto deportivo El Abra-Getxo; a GeoEuskadi, en particular a la infraestructura de Datos Espaciales (IDE) de la Comunidad Autónoma Vasca; a ANEN (Asociación Nacional de Empresas Náuticas) y a las asociaciones de usuarios de los puertos de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca.

Finalmente, a mis familiares por su paciencia y comprensión, así como por todas las horas que les he robado y ya no les podré devolver.

ÍNDICE.

PARTE I: ORGANIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	27
CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN GENERAL.	29
1.1. INTRODUCCIÓN: EL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO EN ESPAÑA.....	31
1.2. PLANTEAMIENTO.....	33
1.3. OBJETIVOS E HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN.....	34
1.4. PLAN DE TRABAJO.	35
CAPÍTULO 2: ESTADO DEL ARTE.	37
2.1. DEFINICIÓN E IMPORTANCIA DE LA NÁUTICA DE RECREO.....	39
2.2. EL SECTOR NÁUTICO DE RECREO EN GENERAL.	40
2.3. EL SECTOR NÁUTICO DE RECREO EN ESPAÑA.....	43
2.4. INFRAESTRUCTURAS NÁUTICO DEPORTIVAS EN ESPAÑA.....	44
2.5. BREVE REFERENCIA A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.....	47
CAPÍTULO 3: METODOLOGÍA PARA DETERMINAR EL IMPACTO REGIONAL DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO.	51
3.1. INTRODUCCIÓN.	53
3.2. INSTRUMENTOS PARA EL ANÁLISIS ECONÓMICO REGIONAL.....	53
3.2.1. DETERMINACIÓN DEL PRODUCTO INTERIOR BRUTO (PIB) REGIONAL.	53
3.2.2. EL MODELO INPUT-OUTPUT REGIONAL.	57
3.2.3. ESTRUCTURA GRÁFICA DE UNA TABLA INPUT-OUTPUT.	61
3.3. AGREGACIÓN DE LAS RAMAS DE ACTIVIDAD Y CORRESPONDENCIAS SECTORIALES.....	72
3.3.1. LA TABLA INPUT-OUTPUT SIMÉTRICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2010 (10*10).....	79
3.3.2. ELECCIÓN DEL AÑO BASE Y UTILIZACIÓN DE DEFLACTORES.	81
3.4. EL MODELO INPUT-OUTPUT DE DEMANDA.	81
3.5. MULTIPLICADORES Y EFECTOS DEL CONSUMO DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR DE	

COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.....	88
PARTE II: APROXIMACIÓN A LA NÁUTICA DE RECREO.	93
CAPÍTULO 4: APROXIMACIÓN AL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL.	95
4.1. APROXIMACIÓN AL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL.	96
4.1.1. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN EEUU.	98
4.1.2. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN EUROPA.	98
4.1.3. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN ALEMANIA.	99
4.1.4. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN FRANCIA.....	99
4.1.5. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN REINO UNIDO.	99
4.1.6. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN PAÍSES BAJOS.	100
4.1.7. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN ITALIA.	100
4.1.8. APROXIMACIÓN DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN DINAMARCA.....	100
4.1.9. APROXIMACIÓN DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN POLONIA.	101
4.1.10. APROXIMACIÓN DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN ESPAÑA.....	101
4.1.11. APROXIMACIÓN DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN AMÉRICA DEL SUR.	101
4.1.12. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN TURQUÍA.	102
4.1.13. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN JAPÓN.	102
4.1.14. APROXIMACIÓN DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE SUPERYATES.	102

4.2. COMPARATIVA DE VARIABLES DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN LOS PAÍSES EUROPEOS.....	103
4.2.1. RENTA PER CÁPITA EN DÓLARES MUNDIAL 2013.....	104
4.2.2. NÚMERO DE HABITANTES POR EMBARCACIÓN EN PAÍSES EUROPEOS.	105
4.2.3. NÚMERO DE HABITANTES POR EMBARCACIÓN EN PAÍSES NO EUROPEOS.	106
4.2.4. NÚMERO DE PUERTOS DEPORTIVOS EN PAÍSES NO EUROPEOS.....	107
4.2.5. AMARRES DEPORTIVOS EN PUERTOS DE PAÍSES NO EUROPEOS.....	108
4.2.6. NÚMERO DE PUERTOS DE DEPORTIVOS EN PAÍSES EUROPEOS.	108
4.2.7. AMARRES DEPORTIVOS EN PUERTOS DE PAÍSES EUROPEOS.	109
4.2.8. FLOTA DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN PAÍSES NO EUROPEOS.....	110
4.2.9. FLOTA DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN PAÍSES EUROPEOS.	110
4.2.10. PRODUCCIÓN NÁUTICA DEPORTIVA EN PAÍSES NO EUROPEOS.....	112
4.2.11. PRODUCCIÓN NÁUTICA DEPORTIVA EN PAÍSES EUROPEOS.	112

CAPÍTULO 5: ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ESPAÑA.	115
5.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA NÁUTICA DEPORTIVA.....	117
5.1.1. LOS INICIOS DE LA NÁUTICA DEPORTIVA.	117
5.2. LA NÁUTICA DEPORTIVA EN EL COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA...	126
5.3. EL REMO COMO DEPORTE NÁUTICO EN EL COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.	127
5.4. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LOS PUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.	130
5.4.1. EDAD ANTIGUA Y MEDIEVAL EN LOS PUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.	130

5.4.2. EVOLUCIÓN EN LA EDAD MODERNA DE PUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.....	134
5.5. ANTECEDENTE HISTÓRICO DE LAS ENSEÑANZAS NÁUTICAS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.	136
CAPÍTULO 6: LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ESPAÑA.....	141
6.1. INTRODUCCIÓN: SITUACIÓN DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ESPAÑA.	142
6.1.1. CONSIDERACIONES GENERALES.	142
6.2. IMPACTO ECONÓMICO DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ESPAÑA. ...	144
6.3. FISCALIDAD DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ESPAÑOLA.	147
6.3.1. IMPUESTOS Y TASAS GENERADOS POR EL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO.	149
6.4. EVOLUCIÓN DE LAS LICENCIAS NÁUTICO DEPORTIVAS EN ESPAÑA.	150
6.5. EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS Y AMARRES DEPORTIVOS EN ESPAÑA.	151
6.5.1. LOS PUERTOS DEPORTIVOS Y AMARRES POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS (2014).....	154
6.5.2. DISTRIBUCIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS Y AMARRES EN LAS CC.AA DEL CANTÁBRICO.....	156
6.6. IMPACTO ECONÓMICO DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS EN ESPAÑA.	157
6.7. LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN ESPAÑA.....	158
6.8. EVOLUCIÓN DEL MERCADO LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN ESPAÑA.	159
6.8.1. EVOLUCIÓN DE MATRICULACIONES DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS MENORES DE 8 METROS DE ESLORA.....	161
6.8.2. EVOLUCIÓN DE MATRICULACIONES DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS MAYORES DE 8 METROS DE ESLORA.	163
6.8.3. EVOLUCIÓN DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS POR PROVINCIAS.	163
CAPÍTULO 7: GESTIÓN DE LOS PUERTOS NÁUTICO DEPORTIVOS.....	165

7.1. CONCEPTO DE PUERTO E INSTALACION NÁUTICO DEPORTIVA.....	167
7.2. DESCRIPCIÓN DE LOS PUERTOS E INSTALACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS.	167
7.3. MODELOS DE GESTIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS.....	168
7.4. MODELOS DE GESTIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS EN ESPAÑA.....	168
7.5. MODELOS DE GESTIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.....	170
7.6. NUEVA GESTIÓN DE LOS PUERTOS VASCOS DE COMPETENCIA AUTONÓMICA.....	172
7.7. MARCO COMPETENCIAL Y LEGISLATIVO DE LOS PUERTOS DE INTERÉS ESTATAL.....	174
7.8. MARCO JURÍDICO DE LOS PUERTOS.	174
7.9. PUERTOS DE INTERÉS ESTATAL.	176
7.10. MARCO COMPETENCIAL Y LEGISLATIVO DE PUERTOS EN LA COMUNIDAD AUTONOMA VASCA.	177
7.11. LOS PUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.	178
CAPÍTULO 8: TARIFAS DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS.....	181
8.1. GRAVAMEN DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN LOS PUERTOS ESTATALES.	183
8.2. GRAVAMEN DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN LOS PUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.	183
8.3. TARIFAS DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS COMPETENCIA DE LA COMUNIDAD AUTONOMA VASCA.	185
8.3.1. CUANTÍA DE LA TARIFA T-5.	186
8.4. CESIÓN DE GESTIÓN DE AMARRES EN LOS PUERTOS DEPORTIVOS.....	187
8.4.1. TARIFAS DE PUERTOS DE GESTIÓN DIRECTA CENTRALIZADA.	188
8.4.2. TARIFAS DE PUERTOS DE GESTIÓN DIRECTA DESCENTRALIZADA (EKP).	188
8.4.3. PUERTOS DE GESTIÓN INDIRECTA DEL GOBIERNO VASCO POR CONCESIÓN.	189
8.4.4. GRAVAMEN DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN LOS	

PUERTOS ESTATALES DE BILBAO Y PASAJES.....	189
8.4.5. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN EL PUERTO DE BILBAO.	189
8.4.6. COMPARATIVA DE TASAS EN LOS PUERTOS DE MAR EN LA CAV.....	193
CAPÍTULO 9: TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS.	195
9.1. INTRODUCCIÓN: TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS.	196
9.2. TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN EL MUNDO.	196
9.3. TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN REINO UNIDO.	197
9.3.1. EL YACHTMASTER COASTAL.....	197
9.3.2. YACHTMASTER OFFSHORE.....	198
9.3.3. YACHTMASTER OCEAN.....	198
9.4. TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN FRANCIA.	199
9.4.1. LA CARTE MER.....	199
9.4.2. LE PERMIS MER CÔTIER.....	199
9.4.3. LE PERMIS MER HAUTURIER.....	199
9.4.4. PERMIS A.....	200
9.5. TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN PORTUGAL.....	200
9.5.1. PATRAO DE ALTO MAR.....	200
9.5.2. PATRAO DE COSTA.....	200
9.5.3. PATRAO DE VELA O MOTOR.....	200
9.5.4. MARINHEIRO.....	200
9.5.5. PRINCIPIANTE.....	200
9.6. TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN ITALIA.....	201
9.6.1. PATENTE PER I L COMANDONAVI DA DIPORTO.....	201
9.6.2. PATENTI PER IL COMANDO E LA CONDOTTA DI UNITA DA DIPORTO.....	201
9.6.3. PATENTI PER IL COMANDO DELLE NAVI DA PORTO.....	201
9.7. INTRODUCCIÓN: TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN ESPAÑA.....	201
9.7.1. ACADEMIAS HOMOLOGADAS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA PARA IMPARTIR ENSEÑANZAS NÁUTICO DEPORTIVAS.....	203
9.7.1.1. ACADEMIAS HOMOLOGADAS PARA REALIZAR LAS	

PRÁCTICAS DE RADIOCOMUNICACIONES EN LA CAV.....	205
9.7.2. TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN ESPAÑA.....	206
9.7.2.1. CAPITÁN DE YATE.	206
9.7.2.2. PATRÓN DE YATE.	207
9.7.2.3. PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO.	207
9.7.2.4. PATRÓN PARA NAVEGACIÓN BÁSICA.	207
9.7.2.5. LICENCIAS DE NAVEGACIÓN.	207
9.7.2.6. AUTORIZACIONES FEDERATIVAS.	208
9.7.2.7. PATRÓN DE MOTO NÁUTICA C.	208
9.7.2.8. PATRÓN DE MOTO NÁUTICA B.	208
9.7.2.9. PATRÓN DE MOTO NÁUTICA A.	208
9.8. EVOLUCIÓN DE LAS TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN ESPAÑA.....	208
9.8.1. DATOS DE LAS TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN ESPAÑA.	210
9.8.2. EVOLUCIÓN DE LAS TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS Y LAS EMERGENCIAS EN ESPAÑA.....	211
9.8.3. EVOLUCIÓN DE LAS TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN LAS CCAA.	211
9.8.4. LAS TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.....	214

PARTE III: PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA. 215

CAPÍTULO 10: LA COSTA DE LA COMUNIDAD AUTONOMA VASCA.....	217
10.1. INTRODUCCIÓN DE LA COSTA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.	219
10.2. COSTA Y MAR DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.	219
10.3. CARACTERÍSTICAS REGIONALES DE INTERÉS.	220
10.3.1. ESPACIOS PORTUARIOS DEL LITORAL OESTE DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.....	221
10.3.2. ESPACIOS PORTUARIOS DEL LITORAL CENTRAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.....	222
10.3.3. ESPACIOS PORTUARIOS DEL LITORAL ESTE DE LA	

COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.	222
10.3.4. LOS PUERTOS DE MAR DEPORTIVOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.	223
10.4. DIVISIÓN COMARCAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.	223
10.4.1. ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA	225
10.5. PUERTO DEPORTIVO NO MARITIMO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA (ÁLAVA).....	226
10.5.1. ANTECEDENTES DEL PUERTO DEPORTIVO DE ÁLAVA. ...	226
10.5.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE ALAVA EN LA ACTUALIDAD..	228
10.5.2. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE ÁLAVA.....	228
10.6. INTRODUCCIÓN. ASOCIACIONES DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA.....	231
10.6.1. ASOCIACIONES DE SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA INTERNACIONAL.	232
10.7. ASOCIACIONES DE SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA NACIONAL.	233
10.8. ASOCIACIONES DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.....	234

CAPÍTULO 11: PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA DEL

GRAN BILBAO	239
11.1. INTRODUCCIÓN: PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA EL GRAN BILBAO.....	241
11.2. LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO.	241
11.3. EL PUERTO DEPORTIVO DE CIÉRVANA.....	242
11.3.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y DESARROLLO DEL PUERTO DE CIÉRVANA.....	242
11.3.2. ANTECEDENTES DEFENSIVOS DEL PUERTO DE CIERVANA.....	246
11.3.3. PILOTAJE Y LEMANAJE EN EL ABRA DE BILBAO.....	248
11.3.4. EL PUERTO DEPORTIVO DE CIÉRVANA EN LA ACTUALIDAD.	250
11.3.5. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS	

DEL PUERTO DE CIÉRVANA.	252
11.3.6. DISONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE CIÉRVANA.	253
11.3.7. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES EN EL PUERTO DE CIÉRVANA.	253
11.3.8. COMPARACIÓN DE TARIFAS EN EL PUERTO DE CIÉRVANA.	255
11.3.9. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE CIÉRVANA.	255
11.4. PUERTO DEPORTIVO DE SANTURCE.	256
11.4.1. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL PUERTO DEPORTIVO DE SANTURCE.	257
11.4.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE SANTURCE EN LA ACTUALIDAD.	259
11.4.3. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE SANTURCE.	260
11.4.4. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES Y ESPECÍFICOS EN EL PUERTO DE SANTURCE.	260
11.4.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE SANTURCE.	262
11.4.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE SANTURCE.	262
11.5. PUERTOS DEPORTIVOS DEL MUNICIPIO DE GETXO.	263
11.5.1. ANTECEDENTES Y DESARROLLO DE LA BAHÍA DEL ABRA DE GETXO.	263
11.6. EL REAL CLUB MARÍTIMO DEL ABRA – REAL SPORTING CLUB.	267
11.6.1. ANTECEDENTES DEL REAL CLUB MARÍTIMO DEL ABRA – REAL SPORTING CLUB.	267
11.6.2. EL REAL CLUB MARÍTIMO DEL ABRA – REAL SPORTING CLUB EN LA ACTUALIDAD.	272
11.6.3. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES Y ESPECÍFICOS DEL REAL CLUB MARÍTIMO EL ABRA - REAL SPORTING CLUB.	274
11.6.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES EN EL PUERTO DE PUERTO EL REAL CLUB MARÍTIMO EL ABRA – REAL SPORTING CLUB.	275
11.6.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS	

DEL REAL CLUB MARÍTIMO EL ABRA – REAL SPORTING CLUB. ..	276
11.6.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA REAL CLUB DEL ABRA – REAL SPORTING CLUB.....	276
11.7. EMBARCADERO LAS ARENAS.	276
11.7.1. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL EMBARCADERO LAS ARENAS.....	277
11.8. EL PUERTO DEPORTIVO EL ABRA-GETXO.	277
11.8.1. ANTECEDENTES Y DESARROLLO DEL PUERTO DE ALGORTA.	278
11.8.2. EL PUERTO DEPORTIVO EL ABRA DE GETXO EN LA ACTUALIDAD.	279
11.8.3. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES Y ESPECÍFICOS EN EL PUERTO DEPORTIVO EL ABRA-GETXO.....	283
11.8.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEL PUERTO EL ABRA-GETXO.	285
11.8.5. EL PANTALÁN AUXILIAR FLOTANTE DEPORTIVO EL ABRA- GETXO.....	286
11.8.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO-DEPORTIVA EN EL PUERTO DEPORTIVO EL ABRA-GETXO.....	288
11.8.7. DÁRSENA DE ARRILUZE DE ALGORTA.....	288
 CAPÍTULO 12: LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA URIBE.	291
12.1. INTRODUCCIÓN: PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA URIBE.....	293
12.2. PUERTO DEPORTIVO DE PLENCIA.	293
12.2.1. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL PUERTO DEPORTIVO DE PLENCIA.....	293
12.2.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE PLENCIA EN LA ACTUALIDAD.	299
12.2.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE PLENCIA.....	300
12.2.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE PLENCIA.....	301
12.2.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES Y EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN EL PUERTO DE PLENCIA.	303

12.2.5. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES EN EL PUERTO DE PLENCIA.	303
12.2.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE PLENCIA.	304
12.3. PUERTO DEPORTIVO DE ARMINZA.	305
12.3.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL PUERTO DEPORTIVO DE ARMINZA.	305
12.3.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE ARMINZA EN LA ACTUALIDAD.	306
12.3.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE ARMINZA.	308
12.3.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE ARMINZA.	309
12.3.5. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE ARMITZA.	309

CAPÍTULO 13: LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA

BUSTURIALDEA – URDAIBAI.	311
13.1. INTRODUCCIÓN: LA COMARCA BUSTURIALDEA – URDAIBAI.	313
13.2. PUERTO DEPORTIVO DE BERMEO.	313
13.2.1 ANTECEDENTES HISTORICO DEL PUERTO DEPORTIVO DE BERMEO.	314
13.2.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE BERMEO EN LA ACTUALIDAD.	318
13.2.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE BERMEO.	320
13.2.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVO DEL PUERTO DEBERMEO.	320
13.2.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE BERMEO.	321
13.2.6. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES Y ESPECÍFCIOS EN EL PUERTO DE BERMEO.	322
13.2.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE BERMEO.	323
13.3. PUERTO DEPORTIVO DE MUNDACA.	323

13.3.1. ANTECEDENTES Y DESARROLLO DEL PUERTO DEPORTIVO DE MUNDACA.....	324
13.3.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE MUNDACA EN LA ACTUALIDAD.	326
13.3.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE MUNDACA.	327
13.3.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE MUNDACA.	327
13.3.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DEMUNDACA.....	329
13.3.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO-DEPORTIVA REALIZADOS EL PUERTO DE MUNDACA.	330
13.4. PUERTO DEPORTIVO DE ELANCHOVE.	330
13.4.1. ANTECEDENTES HISTÓRICO DEL PUERTO DEPORTIVO DE ELANCHOVE.	330
13.4.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE ELANCHOVE EN LA ACTUALIDAD.	332
13.4.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE ELANCHOVE	333
13.4.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE ELANCHOVE.....	335
13.4.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE ELANCHOVE.	335
13.4.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DE PUERTO DE ELACHOVE.....	335
13.5. PUERTO DEPORTIVO DE EA.....	336
13.5.1. ANTECEDENTES Y DESARROLLO DEL PUERTO DEPORTIVO DE EA.	336
13.5.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE EA EN LA ACTUALIDAD.....	338
13.5.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE EA.....	339
13.5.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE EA.	340

CAPÍTULO 14: LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA DE LEA-ARTIBAI.....	341

14.1. PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA DE LEA-ARTIBAI.....	343
14.2. PUERTO DEPORTIVO DE LEQUEITIO.....	343
14.2.1. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL PUERTO DEPORTIVO DE LEQUEITIO.....	344
14.2.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE LEQUEITIO EN LA ACTUALIDAD.....	347
14.2.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE LEQUEITIO.....	348
14.2.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE LEQUEITIO.	349
14.2.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE RECREO DEL PUERTO DE LEQUEITIO	350
14.2.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE LEQUEITIO.....	351
14.3. PUERTO DEPORTIVO DE ONDÁRROA.	351
14.3.1. ANTECEDENTES Y HISTORICO DEL PUERTO DE ONDARROA.....	352
14.3.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE ONDÁRROA EN LA ACTUALIDAD.....	354
14.3.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE ONDÁRROA.....	357
14.3.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE ONDÁRROA.....	357
14.3.5. DISPONIBILIDADDE AMARRES EN EL.PUERTO DE ONDÁRROA.....	357
14.3.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE ONDÁRROA.....	358

CAPÍTULO 15: LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA DEL BAJO DEVA.

15.1. LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA DEL BAJO DEVA. ...	361
15.2. PUERTO DEPORTIVO DE MOTRICO.	361
15.2.1. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL PUERTO DE MOTRICO.....	361
15.2.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE MOTRICO EN LA	

ACTUALIDAD.	364
15.2.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE MOTRICO.	366
15.2.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE MOTRICO.	367
15.2.5. DISPONIBILIDADDE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE MOTRICO.	367
15.2.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE MOTRICO.	367
15.3. PUERTO DEPORTIVO DE DEVA.....	368
15.3.1. ANTECEDENTES Y DESARROLLO DEL PUERTO DEPORTIVO DE DEVA.	369
15.3.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE DEVA EN LA ACTUALIDAD....	371
15.3.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTODE DEVA....	373
15.3.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE DEVA.	374
15.3.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE DEVA.	375
15.3.5. DISPONIBILIDADDE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE DEVA.	375

CAPITULO 16: LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA

UROLA COSTA.....	377
16.1. INTRODUCCIÓN: PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA UROLA COSTA.	379
16.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE ZUMAYA.	379
16.2.1. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL PUERTO DEPORTIVO DE ZUMAYA.	380
16.2.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE ZUMAYA EN LA ACTUALIDAD.	384
16.2.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE ZUMAYA.	386
16.2.4 ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE ZUMAYA.	386
16.2.5 DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS	

EN EL PUERTO DE ZUMAYA.	387
16.2.6 TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES EN EL PUERTO DE ZUMAYA.	387
16.2.7 INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA EL PUERTO DE ZUMAYA.	388
16.3. PUERTO DEPORTIVO DE GUETARIA.	389
16.3.1. ANTECEDENTES Y HISTORICO DEL PUERTO DEPORTIVO DE GUETARIA.	389
16.3.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE GUETARIA EN LA ACTUALIDAD.	392
16.3.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE GUETARIA.	393
16.3.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE GUETARIA.	393
16.3.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE GUETARIA.	395
16.3.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA EL PUERTO DE GUETARIA.	395
16.4. PUERTO DEPORTIVO DE ORIO.	397
16.4.1. ANTECEDENTES Y DESARROLLO DEL PUERTO DEPORTIVO DE ORIO.	397
16.4.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE ORIO EN LA ACTUALIDAD. ...	399
16.4.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE ORIO. ...	400
16.4.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE ORIO.	400
16.4.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE ORIO.	401
16.4.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA EL PUERTO DE GUETARIA ORIO.	402

CAPÍTULO 17: LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA DE SAN

SEBASTIÁN.	403
17.1. INTRODUCCIÓN: LA COMARCA DE SAN SEBASTIÁN.	405
17.2. PUERTO DEPORTIVO DE DONOSTIA – SAN SEBASTIÁN.	405
17.2.1. ANTECEDENTES HISTORICO DEL PUERTO DEPORTIVO DE	

SAN SEBASTIÁN.....	406
17.2.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE SAN SEBASTIÁN EN LA ACTUALIDAD.	413
17.2.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE SAN SEBASTIÁN.	415
17.2.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE SAN SEBASTIÁN.....	416
17.2.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE SAN SEBASTIÁN.....	416
17.2.6. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES Y ESPECÍFICOS EN EL PUERTO DE SAN SEBASTIÁN.	417
17.2.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA Náutico Deportiva EL PUERTO DE SAN SEBASTIÁN.	417
17.3. PUERTO DEPORTIVO DE PASAJES.	418
17.3.1. ANTECEDENTES HISTÓRICO DEL PUERTO DEPORTIVO DE PASAJES.	419
17.3.2. PUERTO DEPORTIVO DE PASAJES EN LA ACTUALIDAD...	424
17.3.2. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVO DEL PUERTO DE PASAJES.	426
17.3.2. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES Y ESPECÍFICOS EN EL PUERTO DE PASAJES.....	426
17.3.3. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA Náutico Deportiva EL PUERTO DE PASAJES.....	427
CAPÍTULO 18: LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA BIDASOA.	429
18.1. INTRODUCCION: LA COMARCA BIDASOA.	431
18.2. PUERTO DEPORTIVO DE FUENTERRABÍA.	431
18.2.1. ANTECEDENTES Y HISTÓRICOS DEL PUERTO DEPORTIVO DE FUENTERRABÍA.	432
18.2.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE FUENTERRABÍA EN LA ACTUALIDAD.	438
18.2.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DEPORTIVO DE FUENTERRABÍA.	440
18.2.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE FUENTERRABÍA.....	440

18.2.5. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DE LA DÁRSENA MOLLA –FUENTERRABÍA.....	441
18.2.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE FUENTERRABIA.....	442
PARTE IV: IMPACTO DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.....	445
CAPÍTULO 19: DETERMINACIÓN DEL GASTO DE LA NÁUTICA DEPORTIVA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.....	447
19.1. INTRODUCCIÓN.....	449
19.2. DISEÑO MUESTRAL.....	449
19.3. RECOGIDA Y PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN.....	451
19.4. DELIMITACIÓN POBLACIONAL Y MUESTRAL.....	456
19.5. EL CUESTIONARIO (GERPAV).....	458
CAPÍTULO 20: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.....	463
20.1. INTRODUCCION.....	465
20.2. PARTICIPACIÓN EN MAGNITUDES ECONÓMICAS REGIONALES. ...	466
20.3. ESTRUCTURA DE LOS CONSUMOS INTERMEDIOS GENERADOS. .	467
20.4. EFECTOS MULTIPLICADORES EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA.....	467
20.5. APORTACIÓN AL VALOR AÑADIDO BRUTO REGIONAL.....	469
20.6. EFECTOS SOBRE EL EMPLEO REGIONAL.....	470
CAPÍTULO 21: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR NÁUTICO DE LA COMARCA DEL GRAN BILBAO (VIZCAYA).....	471
21.1. INTRODUCCIÓN.....	473
21.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DE RECREO DE LA COMARCA DEL GRAN BILBAO...	473
21.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO DE LA COMARCA DEL GRAN BILBAO.....	475
21.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.....	476
21.3.2. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.....	477

21.3.3. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACIÓN.....	478
21.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.....	479
21.3.5. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.....	480
21.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.....	481

CAPÍTULO 22: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR

NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DE URIBE (VIZCAYA).....	483
22.1. INTRODUCCIÓN.....	485
22.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE LA COMARCA DE URIBE (VIZCAYA). 485	
22.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA DE LA COMARCA DE URIBE.	487
22.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.	487
22.3.2. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.....	488
22.3.3. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACIÓN.....	490
22.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.....	491
22.3.5. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.....	491

CAPÍTULO 23: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR

NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DE BUSTURIALDEA - URDAIBAI (VIZCAYA).....	493
23.1. INTRODUCCIÓN.....	495
23.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE LA COMARCA DE BUSTURIALDEA – URDAIBAI.	495
23.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO DE LA COMARCA DE BUSTURIALDEA - URDAIBAI.	496
23.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL	

VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO DE LA COMARCA DE BUSTURIALDEA - URDAIBAI.....	498
23.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.....	498
23.3.2. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.	499
23.3.3. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACIÓN.	500
23.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.	501
23.3.5. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.	502

CAPÍTULO 24: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR

NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DE LEA ARTIBAI (VIZCAYA).	505
24.1. INTRODUCCIÓN.	507
24.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE LA COMARCA DE LEA ARTIBAI (VIZCAYA).	507
24.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN LA COMARCA DE LEA ARTIBAI (VIZCAYA).	508
24.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.....	509
24.3.1. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.	511
24.3.2. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACIÓN.	512
24.3.3. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.	513
24.3.4. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.	514

CAPÍTULO 25: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR

NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DEL BAJO DEVA (GUIPÚZCOA).	517
25.1. INTRODUCCIÓN.	519
25.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE LA COMARCA DEL BAJO DEVA.	519
25.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN LA COMARCA DEL BAJO DEVA.	521

25.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.	521
25.3.2. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.	522
25.3.3. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACIÓN.	524
25.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.	525
25.3.5. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.	525

CAPÍTULO 26: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR

NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DE UROLA COSTA (GUIPÚZCOA).

26.1. INTRODUCCIÓN.	529
26.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DE UROLA COSTA.	529
26.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN LA COMARCA DE UROLA COSTA.	531
26.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.	532
26.3.2. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.	532
26.3.3. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACIÓN.	534
26.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.	535
26.3.5. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.	535

CAPÍTULO 27: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR

NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DE SAN SEBASTIÁN (GUIPÚZCOA).

27.1. INTRODUCCIÓN.	539
27.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE LA COMARCA DE SAN SEBASTIÁN.	539
27.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN LA COMARCA DE SAN SEBASTIÁN.	541
27.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.	542
27.3.2. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.	542
27.3.3. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE	

EXPLOTACIÓN.	544
27.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.	545
27.3.5. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.	546
 CAPÍTULO 28: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DEL BAJO BIDASOA (GUIPÚZCOA).	547
28.1. INTRODUCCIÓN.	549
28.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE LA COMARCA DEL BAJO BIDASOA. .	549
28.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO EN LA COMARCA DEL BAJO BIDASOA.	551
28.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.	552
28.3.2. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.	552
28.3.3. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACIÓN.	554
28.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.	555
28.3.5. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.	556
 CONCLUSIONES	559
CONCLUSIONES.	561
 BIBLIOGRAFÍA.	563

PARTE I: ORGANIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.

CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN GENERAL.

1.1. INTRODUCCIÓN: EL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO EN ESPAÑA.

El sector de la náutica de recreo de la náutica deportiva, dentro del conjunto de la economía global española tiene una gran importancia, siendo por este motivo España uno de los referentes en cuanto a número de embarcaciones, servicios y en especial, calidad de los mismos. Tengamos en cuenta que el litoral español cuenta con una extensión de 7.880 km, la segunda línea de costa más extensa de Europa, lo que, unido a una excelente climatología (el número de horas de sol en España es mucho mayor que en los restantes países europeos), hace que las condiciones básicas para la práctica de la náutica de recreo sean inmejorables, como es el caso de las Islas Baleares y de la costa de Levante.

A la vista de los datos del sector, podríamos pensar que España es más competitiva que los países de nuestro entorno; pero nada más lejos de la realidad, nos encontramos con que España cuenta una clara desventaja competitiva con respecto a dichos países, además el sector ha pasado en los últimos años por una crisis muy dura, con una caída de las matriculaciones cercana al 60% (Anen,2014).

Entre las causas que originan que España cuente con un número reducido de embarcaciones en comparación con los vecinos europeos (con sólo 21,83 embarcaciones por kilómetro de costa, número ampliamente superado por Francia e Italia con 262,62 y 80,27 embarcaciones por kilómetro respectivamente) está la crisis económica iniciada en el año 2008, cuyos efectos han sido devastadores sobre sector de las embarcaciones de recreo, en especial entre los años 2008 y 2011; y también la enorme carga fiscal que en nuestro país grava la compra de embarcaciones de recreo, lo cual retrae la realización de nuevas inversiones en el sector náutico. Con respecto a esta última causa comentada, podría decirse que España está discriminada fiscalmente en relación a otros países europeos.

Existen estudios (The Superyacht report, 2015) que concluyen que si en España existiese una política fiscal incentivando el alquiler de embarcaciones, entonces podría abarcar hasta el 30% del volumen de negocio originado por estas operaciones en el área mediterránea, teniendo en cuenta los excelentes puertos deportivos con los que cuenta España.

Al problema ya comentado de la elevada carga fiscal a la que hacen frente los propietarios de las embarcaciones, tenemos que considerar los tediosos procedimientos a los que la Dirección General de la Marina Mercante somete a las embarcaciones, relativos a materia de seguridad, con el coste que dichos trámites conllevan. Hay que señalar que estos trámites en España son más restrictivos que en el resto de países de la Comunidad Económica Europea, sin desmerecer a pesar de ello la gran importancia que hay que dar al logro de los mínimos requisitos de seguridad en todo tipo de embarcaciones.

En el 2013, el volumen de negocio de las principales empresas gestoras bajó el 1,1%, (hasta llegar a los 46,37 millones de €), mientras que en 2014 el volumen de negocio aumentó un 1,4% (alcanzándose los 47 millones de €). Todo ello es debido a la aparición de los primeros síntomas de recuperación económica en el país. Hay un leve crecimiento económico que incide positivamente en la actividad turística y a su vez en el sector de los puertos de recreo que estamos analizando. Por ello, la previsión del comportamiento del sector en los próximos años es optimista, aunque todavía de forma moderada, ya que esta tendencia positiva se ha de confirmar como firme en el tiempo.

Todo ello nos puede dar una idea de la importancia del sector de la náutica de recreo. Pero, ¿cómo determinar dicha importancia de forma empírica?.

1.2. PLANTEAMIENTO.

La importancia de un sector en la economía regional, se puede medir a través de múltiples indicadores de complejidad variable. La elección de unos u otros viene marcada, en la mayoría de los casos, por la existencia de datos fiables y estadísticas adecuadas, especialmente a medida que la desagregación requerida va siendo mayor y los aspectos a tratar son más específicos.

No obstante, la importancia de un sector puede también establecerse desde un punto de vista cualitativo. En el caso del sector que nos ocupa, la flota de embarcaciones de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca y puertos de recreo, existen razones de su “importancia cualitativa” que son aceptadas con carácter general. Se trata, sin duda, de un sector muy conectado con la arraigada vocación marítima de la región. Además, la extensión de la zona litoral y la ubicación de numerosos puertos de recreo desde los que es posible practicar la actividad náutica, ha contribuido a la expansión sostenida de dicha flota y puertos desde comienzos de los años 70.

Sin embargo, dichos aspectos cualitativos son difícilmente medibles. Parece oportuno, por tanto, acudir a otros factores de índole cuantitativo para poder determinar la importancia del sector de la Comunidad Autónoma Vasca.

El trabajo que se presenta pretende evaluar tal importancia cuantitativa, determinando su tamaño y midiendo los efectos que produce en la economía regional. Tratamos con dicha evaluación de llenar una laguna y al mismo tiempo proporcionar una herramienta para conocer los efectos que las políticas de las autoridades regionales en el sector náutico de recreo pueden ocasionar en el resto de la economía de la Comunidad Autónoma Vasca. Tales aspectos nos llevaron a plantear el objetivo del proyecto que seguidamente formalizamos.

1.3. OBJETIVOS E HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN.

El objetivo del trabajo que se presenta es determinar la importancia del sector de la Náutica de Recreo en la Comunidad Autónoma Vasca y su impacto socioeconómico en la economía regional. En tal sentido, se pretende hallar, el impacto que produce su actividad en los diferentes sectores de la economía y su aportación al VAB regional.

<u>OBJETIVO GENERAL</u>	<u>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</u>
Determinar la importancia del sector de la Náutica de Recreo en la Comunidad Autónoma Vasca y su impacto socioeconómico en la economía regional.	❑ Analizar los aspectos más relevantes del sector de la náutica de recreo en los ámbitos internacional y nacional. ❑ Analizar el sector de la náutica de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca, identificando la flota y los puertos de recreo e infraestructuras portuarias similares, así como las actuaciones previstas en el sector (generales y del gobierno regional) y la ordenación portuaria regional. ❑ Estudiar el comportamiento del gasto y la inversión del sector náutico de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca. Determinación del gasto del sector de la náutica de recreo en CAV. Realizar el diseño muestral, la recogida y el procesamiento de la información. Elaborar un cuestionario sobre gasto e inversión. ❑ Analizar la aportación que origina la náutica de recreo al Producto Interior Bruto (PIB) de la Comunidad Autónoma Vasca, evaluando el impacto que origina en macromagnitudes como la Producción Interna (PI), el Valor Añadido Bruto (VAB) y el Empleo en la Comunidad Autónoma Vasca.

Al alcanzar los indicados objetivos, pretendemos conocer si se cumplen las siguientes hipótesis:

Hipótesis 1: La náutica de recreo en el Comunidad Autónoma Vasca es un sector cuya actividad origina efectos multiplicadores en la producción interior de la Comunidad Autónoma Vasca.

Hipótesis 2: La náutica de recreo en el Comunidad Autónoma Vasca es un sector cuya actividad origina importantes efectos indirectos sobre el empleo

de la Comunidad Autónoma Vasca.

En el siguiente cuadro diferenciamos el objetivo general de la investigación de los objetivos específicos.

1.4. PLAN DE TRABAJO.

A continuación vamos a describir el plan de trabajo con el que se pretende alcanzar el objetivo de la investigación. En él, diferenciamos cuatro fases en las que se ha desarrollado el mismo y que hemos descompuesto en tareas que se han acometido en cada una de ellas.

FASE I: ANÁLISIS CUANTITATIVO, ECONÓMICO, LEGISLATIVO Y TÉCNICO.

En la primera fase nos hemos propuesto analizar los aspectos y variables más relevantes del sector de la náutica de recreo en los ámbitos internacional y nacional, así como la localización, organización y legislación de los puertos. Como acción concreta, hemos procedido a cuantificar las embarcaciones de recreo y los puertos deportivos a nivel mundial, europeo y nacional

FASE II: EVALUACIÓN Y CUANTIFICACIÓN DEL SECTOR NÁUTICO EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

En la segunda fase hemos centrado el análisis del sector náutico en la Comunidad Autónoma Vasca. Hemos procedido a identificar la flota y los puertos de recreo e infraestructuras portuarias similares.

FASE III: ANÁLISIS EMPÍRICO.

En la tercera fase hemos estudiado el comportamiento del gasto y la inversión del sector náutico de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca. Para proceder a la determinación del gasto del sector hemos realizado un diseño muestral y en consecuencia, una recogida y procesamiento de la información. A tal efecto, hemos elaborado un cuestionario sobre gasto e inversión.

FASE IV: ANÁLISIS DE RESULTADOS.

En la última fase hemos analizado la aportación que origina la náutica de recreo al Producto Interior Bruto (PIB) de la Comunidad Autónoma Vasca, evaluando el impacto que origina en macromagnitudes como la Producción Interna (PI), el Valor Añadido Bruto (VAB), el Excedente Bruto de Explotación (EBE), la remuneración de asalariados y sobre el nivel de empleo. En concreto hemos calculado los factores multiplicadores de los efectos de la inversión en el sector de la náutica de recreo para cada comarca de la Comunidad Autónoma Vasca.

CAPÍTULO 2: ESTADO DEL ARTE.

2.1. DEFINICIÓN E IMPORTANCIA DE LA NÁUTICA DE RECREO.

Desde hace un par de décadas el interés por el turismo náutico está creciendo (Por ejemplo Besteiro, 2004; Carrasco, 2002; Chapapria, 2000, 2003; Martín Rojo y Peláez Verdet, 2003; Méndez de la Muela, 2000; M. Miller, 1993; Orams, 1999; Patiño Romarís, 2004; Rodríguez, 2002; Yepes y Amor, 2000). Este interés se ha intensificado desde mediados de la pasada década, en particular en Nueva Zelanda (Dowling, 2003; Lück, 2007), Croacia (Gracan, 2006; Gracan y Periši, 2006; Horak, Marusic y Favro, 2006; Kovačić, Gržetić y Bosković, 2011; Luković, 2012, 2013) y España (Alcover et al., 2011; Garau Vadell, 2005; Gómez, 2012; Patiño Romarís, Díaz Fernández y Sánchez Pavón, 2005).

Si bien no existe una definición aceptada con carácter universal, manteniendo un enfoque práctico podemos considerar que el turismo náutico; por ejemplo en Pérez-Labajos y Blanco (2009), Xiao y Smith (2006), Ferradás (2001); es un segmento de la actividad turística conformado por una gran variedad de actividades recreativas o deportivas en contacto con el mar. En línea con lo anterior, la organización mundial del turismo (WTO) ha afirmado también que la navegación de recreo está dentro de la categoría de turismo nacional. Sin embargo, en el trabajo de Landaluce (2012) encontramos que el sector de la náutica de recreo es un agregado de actividades económicas sin una «definición oficial». Esto es, en la estadística oficial no aparece ninguna rúbrica que se denomine «sector de la náutica de recreo». Así pues, mantendremos el enfoque práctico citado anteriormente, pero, de cara a la obtención de datos, hemos de tener en cuenta esta última precaución.

De acuerdo a Pérez-Labajos et al (2014) el sector náutico de recreo presenta una estructura multisectorial que se ordena en torno a dos ejes complementarios relacionados: embarcaciones e infraestructuras (puertos deportivos, clubes náuticos, tiendas náuticas, talleres, etc.). Así pues, el autor destaca que se trata de un sector muy dinámico y en expansión que conecta numerosas actividades económicas.

Los estudios demuestran, como en Lee (2001), Garcia-Reche et al (2010), Pérez-Labajos (2011), que este sector tiene un importante impacto en la economía, por necesitar de varias industrias auxiliares, con fuertes consumos intermedios. En concreto, se ha demostrado que el impacto inicial generado en el empleo tiene un factor multiplicador de seis veces cuando consideramos los empleos indirectos y que el valor añadido bruto es cinco veces el inicial directo del sector.

Por otro lado, instituciones políticas supranacionales tan importantes como la Unión Europea han afirmado que la economía marítima es uno de los elementos claves de la Estrategia de Lisboa.

Todo ello se ha visto reflejado también en la literatura científica, con el lanzamiento de nuevas revistas como *Nautical Tourism* o *Tourism in Marine Enviroments*, que han aumentado la producción de artículos en este campo. A modo de ejemplo, a nivel local, la Universidad de Cantabria ha creado también una publicación denominada *Journal of Maritime Research*, con el objetivo de profundizar en este interesante sector.

En conclusión, estamos ante un sector económico de gran interés, presente y futuro, que justifica sobradamente el analizarlo de forma pormenorizada incluso a nivel local.

2.2. EL SECTOR NÁUTICO DE RECREO EN GENERAL.

Las actividades de ocio, como lo son las comprendidas en el sector náutico de recreo, además de la náutica deportiva, son esenciales en nuestras sociedades, si bien el sector se encuentra en una constante contradicción. De un lado, hay un incremento de la demanda social de dichas actividades, por ejemplo en Baine et al (2007) y en Madariaga (2010); por otro, observamos una falta de aceptación social, por ejemplo Phillips y Jones (2006). Así pues, es necesario un enfoque global para analizar con fundamento la situación del

sector.

Afirma Pérez-Labajos et al. (2014) que, ante una profunda crisis financiera, la industria náutica europea, buscando defender su posición de liderazgo mundial, ha promovido varias iniciativas. En primer lugar, buscado nuevos clientes fuera de su mercado tradicional (Europa, América, Australia, Nueva Zelanda). También ha realizado un esfuerzo importante invirtiendo en productos innovadores y tecnología. Por último, ha implementado una reducción de costes de producción ajustando los precios de venta para hacerlos más atractivos. Por eso, aparentemente, el 2013 y 2014 fueron años en el que la industria de la navegación de recreo establece un punto de inflexión hacia la recuperación.

Aunque la economía global presentó un mínimo crecimiento en el 2013, el escenario estaba listo para una mejora generalizada de la confianza de los consumidores y empresarios en la eurozona en 2014. Dicha confianza de los consumidores es clave para un sector que depende en su totalidad de gastos discrecionales. A pesar de las grandes dificultades a las que se ha enfrentado, la industria de la náutica de recreo ha logrado aguantar la crisis. La evidencia de este hecho se plasma en los últimos datos que publica ICOMIA (International Council of Maritime Industries Association) sobre el sector en su informe *Recreational Boating Industry Statistics Book* (2013). En él, se presentan resúmenes globales sobre los productos clave de 24 países, datos de exportaciones/importaciones que analizan la dinámica del comercio internacional de embarcaciones de recreo, así como estadísticas de todos los productores líderes de la industria del sector.

Así, las cifras que publica ICOMIA indican que la industria mundial del sector se basa en:

100.000 compañías directas (principalmente negocios pequeños y medianos).

1 millón de empleos directos.

25 millones de embarcaciones de recreo.

Las exportaciones de embarcaciones de EEUU suponen más de 1.6 billones de dólares y las de exportaciones de embarcaciones de la UE más de 4.7 billones de €.

Siguiendo a Pérez-Labajos (2014), encontramos que, a nivel europeo, la industria marítima se compone de más de 37.000 empresas, que proporcionan empleo directo a 234.000 personas y que genera una facturación anual de 20.000 millones de € (en 2011). Un 97% de las empresas del sector son PYMES. El sector ofrece servicios numerosos y variados. Es particularmente importante la gestión y desarrollo de infraestructuras marítimas que proporcionan 1,75 millones de amarres para una flota de 6,3 millones de embarcaciones. También incluyen el comercio y mantenimiento de embarcaciones, alquileres, escuelas, etc.

Es por todo ello que la actividad náutica de recreo requiere de un desarrollo organizado que asegure un crecimiento sostenible económico, social y medioambientalmente (Kovačić et al., 2011; Lück y Higham, 2008; Lück, 2007a). Tradicionalmente, ello se ha implementado mediante legislación nacional, que ha supuesto una importante distorsión al mercado único europeo y una forma de competencia desleal. Por ello, la Unión Europea ha procedido a dictar una serie de normas (Directiva 94/25/CE, posteriormente modificada por la Directiva 2003/44/CE, Reglamento 1882/2003, Reglamento 1137/2008 y Reglamento 1025/2012) para regular aspectos de seguridad en las embarcaciones, así como consideraciones medioambientales en los puertos y su entorno.

Desde un punto de vista estratégico, el Comité Económico y Social Europeo ha subrayado la necesidad de desarrollar diferentes estrategias en el

sector, como negociar con terceros países acuerdos de reciprocidad de acceso a mercados, aumentar la vigilancia sobre el cumplimiento de requerimientos medioambientales por parte de las embarcaciones, favorecer la formación continua y normalizada en el sector, crear una base de datos de accidentes marítimos que permita mejorar la legislación de seguridad aplicable, así como avanzar en su aplicación uniforme en todo el territorio de la Unión.

En definitiva, se trata de un sector en plena efervescencia de actividad económica y legislativa.

2.3. EL SECTOR NÁUTICO DE RECREO EN ESPAÑA.

Según datos publicados en 2014 por la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), el sector de la náutica de recreo, dentro del conjunto de la economía global española, cuenta con un total de 2.549 empresas que generan 14.960 empleados directos y un volumen de facturación de 3.141 millones de €; entre estas empresas hay 20 astilleros de embarcaciones de recreo con 489 empleos directos y una facturación 50 millones de €, así como 28 empresas fabricantes de equipamientos y accesorios que generan 400 empleos directos y una facturación de 85 millones; y también 2.500 proveedores y empresas de servicios que generan un empleo directo de 14.000 puestos y una facturación de 3.000 millones de €; por último, hay empresas fabricantes de motores marinos con 80 empleados y una facturación de 60 millones de €. Así pues, el sector de la náutica de recreo, dentro del conjunto de la economía española, tiene una gran importancia.

Existen trabajos que relacionan la actividad turística náutica con el desarrollo económico en España. Así, por ejemplo, se ha evaluado el impacto económico del chárter náutico en las Islas Baleares (Alcover et al., 2011), llegando a la conclusión de que dicha actividad atrae a 100.000 turistas anualmente y genera 850 puestos de trabajo directos. De hecho, según datos del Ministerio de Fomento (2012), el sector genera 170.000 puestos de trabajo

y aporta un 0,88% al VAB (Valor Añadido Bruto) de la economía española.

Tomando en cuenta los factores mencionados, podríamos pensar que España es más competitiva que los países de nuestro entorno en este sector; pero, podemos observar que en España se ve menos el desarrollo de los puertos de recreo y la náutica en general, es decir, no alcanza al nivel que esperaríamos. En vista de ello, una pregunta inmediata que surge es: ¿qué factores originan el desequilibrio comentado?. Afirmar Pérez-Labajos (2014) que la fuerte crisis unido al alto nivel impositivo que incrementa el precio hasta un 33% en las embarcaciones superiores a 8 metros ha deprimido el sector.

También se observa un cambio en los patrones de la demanda de productos de turismo náutico. Se ha constatado que productos como el turismo de “sol y playa”, tan tradicionales en nuestro país, se están reformulando para atender nuevas inquietudes de los turistas (Aguiló Pérez y Alegre, 2004). Actualmente no se fija un único destino de vacaciones y además se disfrutan de forma mucho más fragmentada. Estos factores están dinamizando el sector y permiten paliar, por ejemplo, la acusada estacionalidad de algunos destinos turísticos (Besteiro, 2004).

En España existe, dentro del sector náutico de recreo, un nicho de mercado por desarrollar: los grandes yates. En los últimos años se han construido más de 500 en astilleros de Italia, Reino Unido y Francia; y hay que destacar que la producción en este subsector se ha ido incrementando progresivamente desde el año 2000. Por ejemplo, D. Carvajal (Presidente de la Asociación de Grandes Yates y Director General de Astilleros de Mallorca), en una entrevista en el Diario de Mallorca (El 19 de julio 2015) afirmó: *“Por ello, pensamos que empieza a ser una seria apuesta para mantener vivo el sector náutico y aumentar la riqueza y el empleo del país”*.

2.4. INFRAESTRUCTURAS NÁUTICO-DEPORTIVAS EN ESPAÑA.

Atendiendo a los datos de la Federación Española de Asociaciones de

Puertos Deportivos Turísticos (FEAPDT, 2013), en España hay 368 puertos deportivos con 132.930 puntos de amarre. El Mediterráneo tiene un claro predominio, con el 60,85% de los puertos (216). Con 55 instalaciones en las comunidades de Baleares y Andalucía (cada una) se agrupan el mayor número de puertos; Galicia, con 53 y Cataluña, con 50 son las siguientes en la lista.

Como acabamos de comentar, España dispone de 368 puertos deportivos (o instalaciones náutico-deportivas, ya que sólo se podrían denominar puertos deportivos si su configuración es independiente y no forma parte de otro puerto, ya sea de interés general o autonómico), repartidos a lo largo de España (FEAPDT, 2013). Para el cálculo de esta cifra, la FEAPDT considera el total de concesiones, excluyendo las relativas a los fondeaderos (las embarcaciones quedan fondeadas en sus plazas, sin necesidad de muelles o pantanales) y las de las marinas secas (cuando las embarcaciones quedan depositadas en sus plazas, sitas en explanadas, hangares, repisas, etc., sin amarres, muelles o pantanales).

Si nos centramos en el desarrollo y mantenimiento de infraestructuras marítimas, el volumen de negocio de las empresas relacionadas con los puertos de recreo o deportivos ha experimentado un leve incremento en el año 2014 (tuvieron problemas de crecimiento del sector en años anteriores) según el Informe Especial Basic “Puertos Deportivos” (2015) de DBK (filial de INFORMA D&B CESCE). Esto se debe a una leve tendencia a la baja en los precios y a un incremento en el grado de ocupación.

Si atendemos al ámbito competencial, fijado legalmente, la distribución de competencias es un ejemplo paradigmático, afirma Patiño (2004), de concurrencia de competencias de distintas administraciones sobre un mismo espacio físico. Así, el Estado, por medio de la Dirección General de Costas, es el titular del dominio marítimo-terrestre y le compete la gestión y administración hasta que sea asumida por la Comunidad Autónoma, así como su protección (art 149.1.23 de la constitución española de 1978). Las Comunidades

Autónomas tienen en exclusiva la competencia sobre la ordenación del territorio y urbanismo (CE 148.1.3), así como sobre los puertos deportivos (CE 148.1.6). Por último, los municipios tienen la competencia en ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística (Art 24.2.de la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local), (Cardona, 2000).

Desde el punto de vista de la regulación jurídica de los agentes involucrados en las infraestructuras náuticas, los puertos náuticos están situados en suelo de dominio público portuario. El Estado, por regla general, no gestiona directamente el dominio público portuario aunque éste último sí pertenezca al ámbito estatal. El Estado delega su gestión en alguna autoridad portuaria descentralizada. A su vez, esta autoridad portuaria podrá gestionar directamente el puerto náutico (administración directa) o delegará su gestión en organismos tanto del sector público como privado, con fines lucrativos o sin ánimo de lucro, siempre dentro del marco de convenios y por periodos concretos incluso variables según la situación o los países. Estos convenios son los que determinan tanto el alcance como la duración de las obligaciones contractuales de las partes y sus modalidades de funcionamiento y de financiación. (Uría, 2012).

Por todo ello, la actividad de los puertos deportivos en España se ve frenada por una densa maraña jurídico-competencial. En particular, por unos rigurosos requisitos medioambientales que condicionan la construcción y explotación de los mismos; y por una doble legislación entre los puertos que se encuentran dentro de los Puertos de Interés General y aquellos que dependen de las Administraciones Autonómicas.

La falta de amarres, en según qué zonas, es el principal de los problemas actuales al que se enfrentan determinados puertos deportivos. Para solventar esta situación se han propuesto varias líneas de trabajo. De un lado, la creación de marinas secas, campos de boyas y pantalanés flotantes temporales; del otro, la implementación de una gestión eficiente de residuos

que aumente la eficiencia de las instalaciones, permitiendo agrandar el número de puertos respetuosos con el medioambiente, como vemos en Madariaga et al. (2015), o en Madariaga (2010).

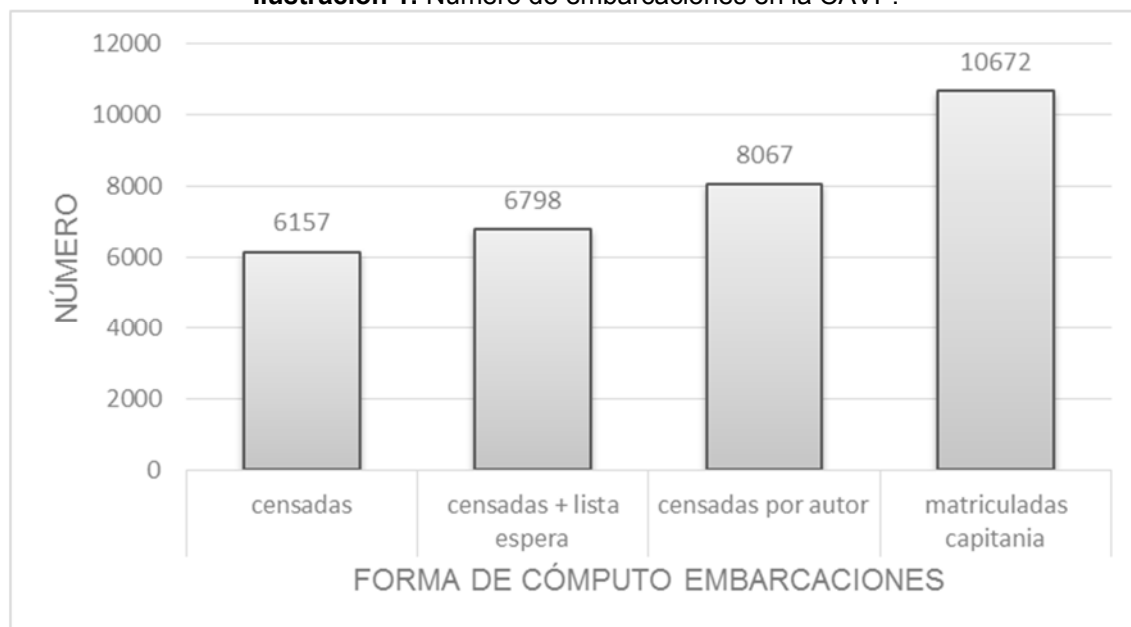
2.5. BREVE REFERENCIA A LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

La Comunidad Autónoma Vasca (CAV) contaba con 2.179.815 habitantes en el año 2011. Se trata de una región con una renta personal media alta, por ejemplo en 2013 era de 19.286 €, destacando que las provincias costeras tienen la mayor renta, con 18.994 € de Vizcaya y 19.734 de Guipúzcoa. Todo ello según los datos que obran en el Instituto Vasco de Estadística (Eustat).

En la actualidad hay 20 puertos de mar deportivos en la Comunidad Autónoma Vasca y uno en un pantano. De ellos, 12 puertos están en Vizcaya, con 2.977 amarres; 8 puertos en la provincia de Guipúzcoa, con 2.687 amarres; el puerto de no mar está en Álava y cuenta con un número de amarres muy pequeño, menor que 30, por lo que no le prestaremos mayor atención en este trabajo. El Ejecutivo autónomo es responsable de la mayoría de los puertos de la costa vasca: 14 puertos deportivos son gestionados de forma directa o por medio de una sociedad pública adscrita al Departamento. de Medio Ambiente y Planificación Territorial; de ellos, 8 están en la provincia de Vizcaya. Se trata de Ondárroa, Lequeitio, Ea, Elanchove, Mundaca, Arminza, Plencia y Bermeo. Los 6 puertos marítimos sujetos a este control en Guipúzcoa son Deva, San Sebastián, Guetaria, Fuenterrabía, Motrico, Orio. Por otra parte, la Autoridad Portuaria de Bilbao tutela otros 4 puertos a través de diferentes concesiones. Son los casos de Ciérvana, Santurce, el Abra y Getxo, que ofrecen en conjunto 2.185 amarres en pantalanés. El Puerto de Pasajes ha habilitado tres zonas de amarres en pantalanés, con 400 amarre. El puerto de Zumaya lo gestiona una sociedad privada que a su vez cede 50 amarres para una asociación local de usuarios.

Con respecto a las embarcaciones hemos de diferenciar entre aquellas que están registradas en puerto, 6.158 embarcaciones, las matriculadas de la lista 7ª y 6ª en las capitanías marítimas en la Comunidad Autónoma Vasca desde 1991, un total de 10.672 (Bilbao 6.345, Pasajes 3.365, el distrito de Guetaria 962) y las embarcaciones censadas por el autor en los 20 puertos de la Comunidad Autónoma Vasca, que son 6.798. Éstas últimas, además de las censadas en los puertos, incluyen las embarcaciones fondeadas. Cabe señalar que para todos aquellos usuarios que tengan licencia para el ejercicio de la pesca marítima recreativa de superficie, para poder ejercer la pesca recreativa desde una embarcación, es necesario que ésta se inscriba en el Libro Segundo del Registro de buques del Departamento de Desarrollo Económico y Competitividad de Gobierno Vasco, donde figura el nombre, matrícula y folio de la embarcación, sus características, puerto, la titularidad de la misma; pero no especifica el tipo de embarcación, si es de vela o motor. Dicho censo es de 6.160 embarcaciones, de las cuales 4.877 son de puertos de la CAV o, en su defecto, de embarcaciones que están en tierra. Esta información la vemos resumida en la Ilustración 1.

Ilustración 1: Número de embarcaciones en la CAVP.



Fuente: Elaboración propia.

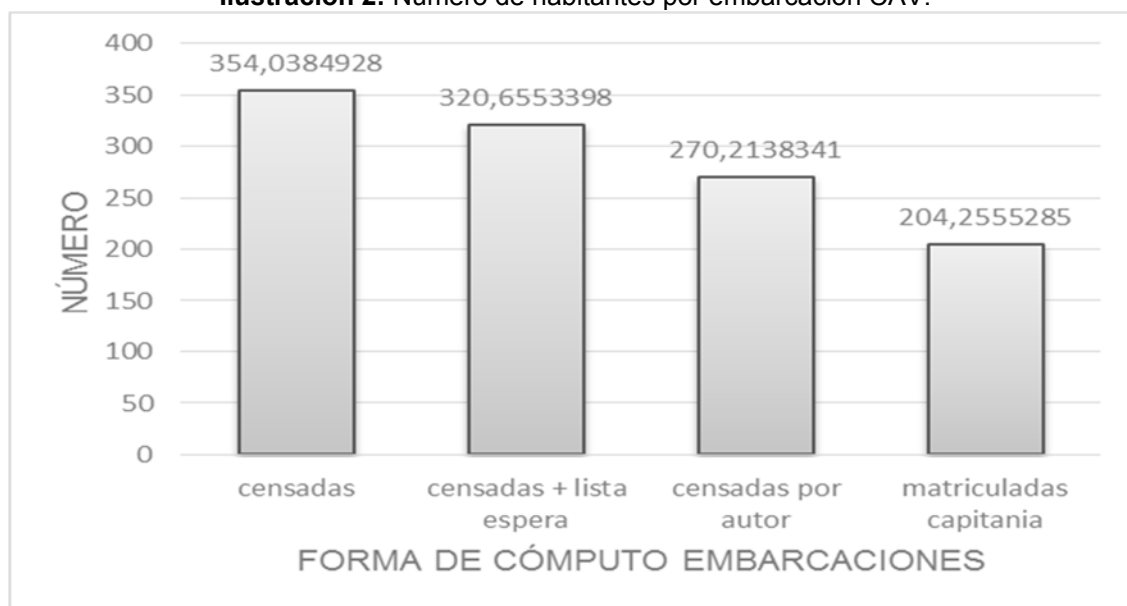
Una magnitud habitual para medir el interés de la población por la

náutica de recreo en un País es el número de habitantes por embarcación. En el caso de la Comunidad Autónoma Vasca, los anteriores datos arrojan unos valores de 354 habitantes por embarcación censada, 320 por embarcación censada por el autor, 270 por embarcación censada incluidas las pendientes en lista de espera y 204 por embarcación matriculada en capitanía. Estos datos se pueden observar resumidos en la Ilustración 2.

Debemos señalar que el único puerto construido como puerto deportivo es el puerto de Getxo-Kaia de Algorta, que tiene el mayor número de amarres de la CAVP. El puerto con mayor número de embarcaciones es el de Santurce en Vizcaya.

En la provincia de Álava, en los tres embalses de la Comunidad Autónoma Vasca, hay registradas en total 444 embarcaciones, de las cuales un 74,3% (n=330) son de remo, un 14,6% (n=65) son de vela y un 11,0% (n=49) son de motor. Este dato se ha obtenido de la conferencia hidrográfica del Ebro, porque debe realizarse una “declaración responsable para el ejercicio de la navegación y flotación en la cuenca del Ebro” por parte de los titulares de la embarcación.

Ilustración 2: Número de habitantes por embarcación CAV.



Fuente: Elaboración propia.

Según Zarauz et al (2013), la estimación del impacto sobre la economía vasca de la flota recreativa de la CAV, es de 60 millones de €; siendo el combustible el gasto más importante para las embarcaciones de motor, mientras que para los veleros dominan los gastos de tenencia.

CAPÍTULO 3: METODOLOGÍA PARA DETERMINAR EL IMPACTO REGIONAL DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO.

3.1. INTRODUCCIÓN.

Los denominados genéricamente Sistemas de Cuentas Regionales constituyen una pieza clave para el análisis económico de ámbito regional. En el presente capítulo centramos nuestra atención en dos instrumentos integrantes de dicho sistema, por ser fundamentales en la consecución de los objetivos del presente trabajo (Mochón Morcillo, 2005).

El primero de ellos supone la determinación de un agregado que permite obtener una importante macromagnitud: el Producto Interior Bruto Regional (PIBR). Aunque la misma se refiere al ámbito regional general, la metodología desarrollada puede aplicarse específicamente al Sector Turismo.

El segundo instrumento se trata del modelo input-output regional. Dicha herramienta analítica fundamental nos va a permitir conocer, entre otros aspectos, la estructura productiva de una región, el peso relativo de las diferentes ramas de actividad y su valor añadido. (Zarauz et al, 2013).

3.2. INSTRUMENTOS PARA EL ANÁLISIS ECONÓMICO REGIONAL.

3.2.1. DETERMINACIÓN DEL PRODUCTO INTERIOR BRUTO (PIB) REGIONAL.

Bajo la hipótesis de inexistencia de relaciones económicas entre unidades residentes de una economía nacional y las unidades no residentes, se puede establecer la siguiente definición:

$$PIB_{pm} = VAB_{pb} + T + IVA \quad (.)$$

PIB_{pm} = Producto interior bruto a precios de mercado.

VAB_{pb} = Valor añadido bruto a precios básicos.

T = Impuestos ligados a los productos (netos de subvenciones).

IVA = Impuesto sobre el valor añadido que grava los productos.

Lo que significa desde la óptica de la demanda:

$$PIB_{pm} = Demanda Interna = C_{pr} + C_{pm} + FBC \quad (.)$$

C_{pr} = Consumo privado.

C_{pm} = Consumo público.

FBC = Formación Bruta de Capital.

El equilibrio descrito puede ser trasladado a niveles territoriales inferiores al nacional. En el ámbito regional se incorpora al modelo de equilibrio un elemento diferenciador con respecto al tratamiento descrito anteriormente: no existe comercio exterior con el resto del mundo, pero sí se producen relaciones económicas entre las unidades residentes y las unidades no residentes interregionales, tal y como éstas últimas se han definido anteriormente.

La existencia de intercambios comerciales entre las regiones obliga necesariamente a introducir ciertos elementos en la identidad anterior. Se trata, en concreto, de incorporar al análisis las importaciones y exportaciones interregionales, valorándolas y registrándolas correctamente en la identidad correspondiente.

$$VAB_{pb_i} + T_i + IVA_i = C_{pr_i} + C_{pu_i} + FBC_i + X'_i - M'_i \quad (.)$$

VAB_{pb_i} = Valor añadido bruto a precios básicos de la región i

T_i = Impuestos que gravan los productos fabricados en la región i

IVA_i = IVA (que grava los productos) de la región i

C_{pr_i} = Consumo privado interior en la región i

C_{pu_i} = Consumo público de la región

FBC_i = Formación Bruta de Capital de la región i

X'_i = Exportaciones de la región i a las restantes regiones.

M'_i = Importaciones de la región i procedentes de las otras regiones.

La identidad descrita es válida para todas las regiones $i = 1, 2, 3, \dots, n$. Sin embargo, las exportaciones o flujos de salida interregionales y por ende las importaciones que figuran en esta identidad pueden valorarse de dos maneras diferentes, lo que comporta dos tipos de análisis. Las dos valoraciones posibles son:

Las exportaciones o flujos de salida interregionales se valoran incluidos los impuestos que graven los productos. Esta valoración es la que figura en la definición anterior y que supone que esos impuestos se asignan a la región que produce el bien o servicio exportado.

Las exportaciones se valoran sin incluir los impuestos que gravan los productos del territorio regional donde se producen; es decir bajo la hipótesis de que estos impuestos son nulos.

El Instituto Nacional de Estadística (INE) acepta los principios establecidos en el supuesto 2 por considerarlos más apropiados para asignar regionalmente los impuestos que gravan los productos, para definir el PIB regional y por establecer, en definitiva, un marco de coherencia en lo que se refiere al registro de dichos impuestos por las correspondientes unidades regionales de las Administraciones Públicas.

El PIB de una región i determinada se define desde la óptica de la producción de la forma siguiente:

$$PIB_{pm_i} = VAB_{pb_i} + T'_i + TM_i + IVA_i \quad (.)$$

Siendo,

VAB_{pb_i} = Valor añadido bruto a precios básicos generado por la región i .

T'_i = Impuestos que gravan los bienes y servicios producidos y

empleados en la región i .

TM_i = Impuestos que gravan los productos importados por la región i

IVA_i = IVA que grava los productos en la región i .

Se verifica que la suma de los PIB regionales definidos de esta manera, resulta igual al PIB de la economía nacional.

Hasta ahora hemos trabajado bajo el supuesto de encontrarnos en una economía cerrada. Cuando se elimina esta restricción, se hace necesaria la inclusión de nuevas operaciones en la identidad que recoge el equilibrio macroeconómico entre recursos y empleos por productos/actividades, que quedaría de la manera siguiente:

$$PIB_{pm} = VAB_{pb} + T + TM + IVA = C_{pr} + C_{pu} + FBC + X - M = PIB_{pm} \quad (.)$$

En este caso, tanto X (exportaciones) como M (importaciones) y TM (impuestos ligados a la importación) son flujos reales intercambiados entre las unidades residentes en el territorio económico nacional y unidades del resto del mundo, que no tiene nada que ver, salvo en la denominación, con los flujos ficticios utilizados en el análisis de los intercambios interregionales.

De cara a nuestro propósito de definir el PIB regional, los efectos que se producen al considerar que la economía es abierta afectan exclusivamente a las operaciones que pasan a integrarse en la definición del PIB desde la óptica de la oferta. Se trata en concreto de los impuestos ligados a la importación, recaudados por las Administraciones Públicas nacionales y supranacionales, mediante los que se gravan las entradas de mercancías procedentes del resto del mundo, que de esta manera pasan a circular libremente por el territorio económico nacional. Asimismo se trataría de la parte del IVA que grava los productos importados.

La traslación de los conceptos nacionales a los espacios regionales lleva

a que el PIB regional establecido en (4) pase a definirse como se indica a continuación.

$$PIB_{pm_i} = VAB_{pb_i} + T_i' + TM_i + TM_{it}' + IVA_{it} \quad (.)$$

Expresión en la que todos los términos se han definido anteriormente salvo:

TM_{it}' que representa la parte de los impuestos ligados a la importación que se ha distribuido regionalmente.

IVA_{it} es la parte del IVA que se corresponde con los productos importados y destinados a ser empleados en la región.

3.2.2. EL MODELO INPUT-OUTPUT REGIONAL.

Se trata de una herramienta analítica fundamental para el conocimiento de la estructura productiva de una región en un momento determinado. A través de ella se pone de manifiesto el peso relativo que ocupan las diferentes ramas productivas en la economía de referencia, las interrelaciones que existen entre los diferentes sectores, sus vinculaciones con otras áreas económicas a través de los flujos de entrada y salida de bienes y servicios, la orientación de las producciones hacia otras actividades, o hacia el consumo final y la inversión, así como el valor añadido y su distribución entre los factores primarios que intervienen en los procesos productivos. (Pardo, Ruiz, 2002).

El Sistema Europeo de Cuentas (SEC) ha sido pensado y concebido para ser aplicado a una economía nacional. Su utilización a nivel regional exige un conjunto de adaptaciones acordes con las limitaciones que este ámbito territorial impone y en el cual las tablas input-output más que como un elemento integrante de un sistema de cuentas regionales aparecen como una

fuelle generadora de información para la elaboración de la contabilidad regional (Eustat, 2015).

En tal sentido, la elaboración de tablas regionales da lugar a una amplia problemática que, desde el punto de vista metodológico, gira fundamentalmente en torno a dos aspectos: por un lado, la dificultad de trasladar conceptos y definiciones elaborados para su utilización en el plano nacional al análisis regional. Por otro, la necesidad de introducir acuerdos para el tratamiento de no pocas magnitudes ante la evidente insuficiencia de apoyo estadístico existente de contenido regional.

En relación con la dificultad de trasladar conceptos y definiciones al ámbito de la economía regional, surgen importantes contradicciones ante la necesidad de admitir matices diferenciadores en el contenido teórico de algunos conceptos que, ocasionalmente, pueden ser de notable transcendencia. A modo de ejemplo puede señalarse que en tablas regionales el análisis de la renta se realiza a nivel de primera distribución y que determinadas operaciones, como en el caso de la inversión o de las actividades financieras, son objeto de un tratamiento peculiar.

Junto a estas matizaciones de carácter conceptual aparecen otras limitaciones que ponen de manifiesto una insuficiente adaptación del modelo input-output a los fundamentos del análisis regional. El modelo se basa en la disponibilidad de un cuadro estadístico, la Tabla, que muestra el funcionamiento de una economía a partir de las relaciones que se establecen entre las distintas actividades productivas agrupadas en ramas de producción. El nivel de actividad en la economía es una variable endógena al modelo que depende del volumen de la demanda final.

La consideración de la demanda final como variable exógena es la causa principal de las diferencias de operatividad del modelo en los ámbitos nacional y regional, debido a las distintas proporciones que son atribuibles a la

componente exterior de dicha demanda final en cada uno de ellos. El modelo input-output es tanto más explicativo cuanto más cerrada al exterior sea la economía de referencia. Esta circunstancia hace que la traslación mimética de conceptos y fundamentos de la contabilidad nacional a la regional debe realizarse con las lógicas reservas derivadas de que la principal característica distintiva de una economía regional respecto de una nacional es, al menos en los que a relaciones de interdependencia se refiere, la condición de economía abierta de la primera.

El desinterés del esquema formal input-output por el mundo exterior se manifiesta en la existencia de un único concepto de exportaciones, aunque en el caso de las tablas regionales se suele desagregar en sus componentes de “resto de España” y “Extranjero”. De cualquier forma, si se compara el tratamiento de que son objetos las exportaciones e importaciones, resulta obligado admitir la insuficiencia explicativa del modelo.

Una limitación de diferente carácter en la determinación de las relaciones de interdependencia con el exterior se plantea en las denominadas “actividades de difícil regionalización”. Los Sistemas de Cuentas Regionales y también los Nacionales, encuentran una especial dificultad en el tratamiento de las rentas distribuidas, en las rentas de la propiedad y en los capítulos de transferencias con el resto del mundo. En Cuentas nacionales estos problemas son de naturaleza fundamentalmente estadística, aunque la creciente internacionalización de las relaciones económicas parece apuntar la conveniencia de plantear con mayor detalle algunas de las dificultades de tratamiento que son características actualmente del ámbito regional.

La solución al problema estadístico se consigue parcialmente si se renuncia a medir todo el complejo entramado de distribución de rentas a través de los circuitos financieros y se da entrada a los perceptores de renta (personas físicas) como fuente complementaria de información. De esta manera se tendría, por un lado, una estimación de las rentas percibidas por los

residentes en la región, entendidos como perceptores últimos; y por otro, la estimación de la renta generada en la región, concepto alcanzable desde las posibilidades de la Tabla input-output, aunque con ciertas limitaciones, entre las que cabe destacar las percepciones de trabajadores autónomos y empresarios individuales.

Entre renta generada y renta percibida figuraría un remanente de operaciones financieras que, de sistematizarse y conocerse mejor, permitirían establecer una relación deductiva entre ambos conceptos. Pero si, como se ha señalado, mediante la Tabla se persigue determinar la renta generada a través del complejo mecanismo de interdependencias que se establece, por un lado, entre las distintas unidades y por otro, entre la economía regional y el exterior, a los problemas citados deberán añadirse los derivados del tratamiento de las empresas multirregionales y de las actividades del propio sector público estatal. Las cuestiones a considerar se resumen en lo siguiente:

¿Hasta qué punto se puede identificar la actividad ejercida en el ámbito nacional que puede ser imputada a la economía regional sin desvirtuar la naturaleza de dicha actividad?. Una posible solución sería la de imputar a una rama diferente la parte segregada forzosamente en la regionalización que, en la mayoría de los casos, se convertiría en auxiliar de otra ejercida en un ámbito superior. Actividades directamente afectadas por esta problemática son muchas, aunque deben destacarse algunas de las que se relacionan con el transporte (energía eléctrica, ferrocarril y aéreo), en las que no resulta fácil la aplicación de métodos de regionalización plenamente satisfactorios y por otras razones, las actividades de financiación y seguros.

Independientemente de lo anterior, en ciertas actividades en las que es posible aplicar con relativa facilidad un método de regionalización, como sucede con la producción de bienes físicos, puede ocurrir que sean ejercidas por empresas multirregionales en condiciones tales que difícilmente permitiría encontrar una justificación teórica y conceptual a la apropiación por parte de la región de la totalidad del producto generado. El rigor en el tratamiento de estas

actividades obligaría a utilizar como indicador para la regionalización la adscripción territorial de los factores que sean claramente identificables. Entretanto, el factor propiedad o el de organización pueden ser sencillamente multirregionales, cuando no multinacionales. La forma de resolver este problema es tomando conciencia de la necesidad de mantener una coherencia entre la valoración que se aplica a la producción y la valoración de los costes de esta producción. Si la valoración de la producción es a los precios de mercado, debe imputarse, en justa correspondencia, todo tipo de costes a dicha producción, entre los que estarían los de estructura general. Si, por el contrario, se admite una mayor autonomía en la gestión de la parte regional desgajada es preciso valorar la producción a precio de coste, siendo éste el resultante de la asignación inequívoca de factores en régimen de absoluta autonomía. Cualquier planeamiento alternativo, es decir, valorar la producción a precios de mercado e imputar tan sólo los costes inequívocos, equivale a admitir la “apropiación” por parte de la economía regional de un producto que sólo le corresponde parcialmente.

3.2.3. ESTRUCTURA GRÁFICA DE UNA TABLA INPUT-OUTPUT.

La modelización input-output regional se basa en una Tabla de doble entrada que suele presentar la siguiente estructura.

Tabla1: Estructura de una Tabla input-output regional.

MATRIZ DE DEMANDA INTERMEDIA							MATRIZ DE DEMANDA FINAL							
Ramas	1	...	j	...	n	OI	CP	CF	FBCF	VE	X	DF	OUTPUTS TOTALES	OT
1	X_{11}	...	X_{1j}	...	X_{1n}	OI_1	CP_1	CF_1	$FBCF_1$	VE_1	X_1	DF_1		OT_1
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		...
i	X_{i1}	...	X_{ij}	...	X_{in}	OI_i	CP_i	CF_i	$FBCF_i$	VE_i	X_i	DF_i		OT_i
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...		...
N	X_{n1}	...	X_{nj}	...	X_{nn}	OI_n	CP_n	CF_n	$FBCF_n$	VE_n	...	DF_n		OT_n
CI	CI_1	...	CI_j	...	CI_n	OI_T	CP_T	CF_T	$FBCF_T$	VE_T	X_T	DF_T		OT_T
MATRIZ DE IMPUTS PRIMARIOS														
RA	RA_1	...	RA_j	...	RA_n	RA_T								
T	T_1		T_j		T_n	T_T								
EBE	EBE_1		EBE_j		EBE_n	EBE_T								
IMP	IMP_1	...	IMP_j	...	IMP_n	IMP_T								
IMPUTS TOTALES														
IT	IT_1	...	IT_j	...	IT_n	IT_T								

Fuente: Elaboración propia.

Significado de las magnitudes:

X_{ij} = Compras de productos de la rama "i" efectuados por la rama "j".

Cl_j = Consumos intermedios de la rama "j".

Ol_i = Output intermedio de la rama "i".

Ol_T = Output intermedio Total = Consumo intermedio Total.

RA_j = Remuneración de asalariados pagados por la rama "j".

RA_T = Remuneración de asalariados Total.

T_j = Impuestos ligados a la producción pagados por la rama "j".

T_T = Total de impuestos.

EBE_j = Excedente Bruto de Explotación de la rama "j".

EBE_T = Excedente Bruto de Explotación Total.

IMP_j = Importaciones equivalentes a la rama "j".

IMP_T = Total de importaciones.

IT_j = Inputs Totales de la rama "j".

IT_T = Inputs Totales.

CP_i = Aportación de la rama "i" al consumo colectivo.

CP_T = Consumo colectivo Total.

CF_i = Aportación de la rama "i" al consumo privado.

CF_T = Consumo privado Total.

$FBCF_i$ = Formación Bruta de Capital Fijo de la rama "i".

$FBCF_T$ = Formación Bruta de Capital fijo Total.

VE_i = Aportación de la rama "i" a la variación de existencias.

VE_T = Variación Total de existencias.

X_i = Exportaciones de la rama "i" al resto del mundo.

X_T = Total de Exportaciones.

DF_i = Aportación Total de la rama "i" a la demanda final.

DF_T = Demanda Final Total.

OT_i = Output Total de la rama "i".

OT_T = Output Total.

La Tabla se compone de los siguientes elementos principales:

Matriz de demanda intermedia o de relaciones intersectoriales.

Sintetiza los intercambios que se producen entre las diferentes ramas productivas. Cada elemento X_{ij} de esta matriz es el resultado del cruce entre una fila (i) y una columna (j). Las filas muestran la distribución del producto entre las diferentes ramas compradoras, mientras que las columnas reflejan la estructura de las compras intermedias de cada rama productiva. En consecuencia, la casilla X_{ij} refleja las compras que la rama j realiza de productos de la rama i. Dado que los flujos entre ramas muestran intercambios de productos intermedios, esta matriz refleja la estructura del consumo (o demanda) intermedio.

Existen cuatro componentes en cada casilla. El primero muestra las compras que realiza la rama j de productos de la rama i a unidades pertenecientes a la economía regional. El segundo componente refleja el mismo tipo de compras, pero realizadas a unidades residentes en el resto de España. El tercer componente refleja las compras de la rama j a productos de la i procedentes del extranjero. El cuarto y último componente es el resultado de la agregación de los tres anteriores. Refleja, por tanto, el total de productos de la rama i que adquiere la rama j, independientemente de cual sea la procedencia geográfica de los mismos.

La matriz de demanda final.

Recoge los empleos diferentes al consumo intermedio dentro de la Tabla (consumo privado, consumo público, exportaciones, formación bruta de capital, etc.).

En cada una de las casillas de estos componentes de la demanda final pueden figurar (al igual que en las correspondientes de la matriz de consumos intermedios) cuatro elementos para recoger la distribución de la demanda final entre la procedente de la región, del resto del país, del extranjero y por último, un agregado total.

La matriz de inputs primarios.

Recoge, para cada rama de actividad, la remuneración de los factores de producción (salarios y excedente bruto de explotación). Agregado a los Consumos Intermedios (CI) y a las Importaciones de Productos equivalentes (IMP), proporcionan el valor de los recursos o Inputs Totales utilizados por la economía (IT).

En cuanto a los principales conceptos contables que integran las tablas Input-Output (IO), de acuerdo con el Sistema Europeo de Cuentas (SEC), las distintas unidades económicas (establecimientos, industrias, ramas productivas, sectores institucionales o el conjunto del sistema económico) realizan dos categorías básicas de operaciones económicas:

Las operaciones de bienes y servicios que se refieren a la producción, el intercambio y la utilización de bienes y servicios por las unidades económicas en un periodo de tiempo determinado; y las operaciones de distribución, mediante las cuales se distribuye la producción y la renta generada durante dicho periodo.

Entre las *Operaciones de bienes y servicios* distinguimos las de producción de bienes y servicios, consumos intermedios, consumo final, formación bruta de capital, exportaciones de bienes y servicios e importaciones de bienes y servicios.

Producción de bienes y servicios.

Es el resultado de la actividad económica de las unidades residentes, que consiste en producir bienes y servicios durante el período de referencia. Dentro de la misma debe distinguirse entre producción de bienes, producción de servicios destinados a la venta y producción de servicios no destinados a la venta.

Respecto a la producción de bienes, todos ellos, por convenio, se

consideran destinados a la venta. Se incluyen bajo esta consideración los siguientes casos: la producción de bienes nuevos destinados a la venta en el mercado; la producción de bienes nuevos (agrícolas y no agrícolas) autoconsumidos por las familias (y por ciertas unidades institucionales), bien por las propias ramas de actividad que los producen; la producción por cuenta propia de bienes de capital fijo; y la producción de bienes que las unidades productoras ceden a sus empleados como complemento de su remuneración.

Los servicios destinados a la venta incluyen aquellos servicios que pueden ser objeto de compra-venta en el mercado y que han sido producidos por unidades cuyos recursos provienen, primordialmente, de la venta de su producción, sea cual sea la denominación del precio practicado. Por otra parte, se excluyen, expresamente, el alquiler de terrenos agrícolas (arrendamiento, aparcería) y no agrícolas y el alquiler en activos no materiales (patentes, derechos de autor, derechos de concesión), ya que éstos tienen la consideración de remuneraciones del correspondiente factor de producción. La producción imputada de servicios bancarios puede definirse como la realizada por las instituciones de crédito en su actividad como intermediarios financieros. Por convenio, se computa como el excedente de las rentas de la propiedad de éstas, excepción hecha de las que proceden de la colocación de sus fondos propios, sobre el total de intereses que pagan sus acreedores.

Finalmente, los servicios no destinados a la venta comprenden los servicios de carácter colectivo, es decir, los que prestan las Administraciones Públicas y también ciertas administraciones privadas a título gratuito o casi gratuito. Entre ellos se incluyen los servicios sanitarios y de enseñanza (no destinados a la venta) y los servicios generales de las administraciones públicas. Además, se incorpora a esta categoría el servicio doméstico, que es producido por las familias con el empleo de personal doméstico asalariado.

Consumo intermedio.

Representa el valor de todos los bienes (excluyendo los de capital fijo) y

servicios destinados a la venta que se consumen durante el período de referencia con la finalidad de producir otros bienes y servicios.

Consiguientemente, el consumo intermedio incluye el valor de los bienes adquiridos en el mercado y consumidos efectivamente en el proceso de producción por la unidad correspondiente durante el período considerado, excepto los servicios asociados a la transmisión de terrenos, de construcciones existentes y de otros bienes de capital fijo y activos inmateriales. Se excluyen expresamente los servicios de transporte incorporados a los bienes que forman parte de las existencias de los productos.

Consumo final.

Equivale al valor de los bienes y servicios utilizados para satisfacer directamente las necesidades de la población, ya sean de carácter individual (consumo final de las familias), o las colectivas (consumo de las administraciones públicas y de las instituciones privadas sin finalidad de lucro).

El consumo final de las familias o consumo privado incluye el valor de las compras en el mercado de bienes nuevos (duraderos y no duraderos) y de las compras de servicios destinados a la venta, así como de otras partidas de menor importancia, como los productos agrícolas y los alimentos auto consumidos por los hogares de los empresarios o cultivadores agrícolas, las remuneraciones en especie suministradas por los empresarios asalariados, las prestaciones sociales en especie y los servicios domésticos producidos por los hogares para ellos mismos como usuarios de personal doméstico asalariado.

Finalmente, debe reseñarse también la inclusión, dentro del consumo final de las familias, de los alquileres imputados de las viviendas ocupadas por sus propietarios y de las ventas residuales que se contabilizan como entregas directas a las familias por las ramas que no producen para la venta (tanto administraciones públicas como instituciones privadas sin fines de lucro).

El consumo colectivo o consumo público se refiere a la producción de

servicios no destinados a la venta por parte de las administraciones públicas y las instituciones privadas sin fines de lucro, y que benefician colectivamente a todas las unidades.

Debido precisamente a ese carácter colectivo, su valoración se basa en los costes en que incurren los anteriores agentes para realizar su actividad: compras netas de bienes y servicios y remuneración de los asalariados, no repartiéndose entre consumo intermedio y consumo final de las familias y formando parte de los empleos finales.

Formación bruta de capital (FBC).

Representa el valor de los bienes duraderos (destinados a fines no militares) adquiridos por las unidades de producción residentes con la finalidad de utilizarlos durante más de un año en sus procesos de producción. Se incluye, además, el valor de los servicios incorporados a los bienes de capital fijo.

En consecuencia, la formación bruta de capital fijo comprende los bienes duraderos nuevos adquiridos en el mercado (o producidos por cuenta propia) por las unidades de producción a lo largo de todo el período considerado; los bienes y servicios incorporados a los bienes de capital fijo ya existentes con la intención de mejorar su rendimientos o duración, o la de proceder a su reposición; y todos los gastos asociados a la transmisión de la propiedad de activos materiales ya existentes (terrenos, edificios y otros bienes de capital fijo ya usados) y de activos inmateriales.

Se excluyen expresamente de la formación bruta de capital fijo los bienes de consumo duradero adquiridos por las familias para satisfacer sus necesidades domésticas, que forman parte del consumo final; los bienes duraderos adquiridos por las administraciones militares que se consideran como consumo intermedio de las administraciones públicas; el pequeño utillaje, las piezas de recambio y el material duradero de pequeño valor, aunque tenga

una vida útil superior a un año (se considera parte del consumo intermedio), las adquisiciones de servicios de publicidad, estudios de mercado y en general, de todos los servicios a las empresas, incluidos los de investigación, que se registran también en el consumo intermedio.

Exportación de bienes y servicios.

Es conveniente distinguir entre exportaciones de bienes y exportaciones de servicios.

La exportación de bienes abarca todas las mercancías (nacionales o nacionalizadas, nuevas o usadas) que, a título oneroso o gratuito, salen con carácter definitivo del territorio económico objeto de estudio con destino al resto del mundo.

El criterio básico para delimitar las exportaciones de bienes es, consecuentemente, el hecho de que éstos franqueen el territorio económico, excepto en el caso de los medios de transporte, en el que prevalece el criterio de cambio de propiedad entre residentes y no residentes.

Por el contrario, la exportación de bienes no comprende la salida de bienes en tránsito directo o indirecto ni las exportaciones temporales (es decir, las exportaciones de bienes que, después de una breve utilización en el extranjero, se reintegran al país de origen). Tampoco se incluyen los bienes adquiridos en el territorio económico por familias no residentes y las ventas de terrenos efectuadas por residentes a no residentes.

La exportación de servicios, por su parte, abarca todos los servicios que prestan unidades residentes a unidades no residentes. En este concepto de servicios se incluyen, entre otros, los servicios de transporte (de mercancías o de viajeros), los servicios anexos al transporte, los servicios de seguros y otros servicios.

Importación de bienes y servicios.

El tratamiento de las importaciones de bienes y servicios es análogo al de las exportaciones.

La importación de bienes incluye todos los bienes (nuevos o usados) que entran definitivamente en el territorio objeto de estudio procedentes del resto del mundo. De nuevo, en este caso, el criterio básico para establecer si se trata de importaciones de bienes está en el hecho de franquear el territorio económico. La excepción se encuentra en el caso de las importaciones de medios de transporte, donde se utiliza el criterio de cambio de propiedad entre unidades no residentes y residentes.

La importación de bienes excluye expresamente: las entradas de bienes en tránsito directo o indirecto, las importaciones temporales, los bienes adquiridos en el resto del mundo por familias residentes, las compras de terrenos por residentes a no residentes y las importaciones de efectos y objetos personales de viajeros.

La importación de servicios abarca todos los servicios prestados por unidades no residentes a unidades residentes. En particular, los servicios de transporte de bienes, viajeros y otros elementos de servicios de transporte, los servicios de seguro y otros servicios.

Las importaciones de productos equivalentes procedentes del resto del mundo recogen las magnitudes de los diferentes productos importados (sea como inputs intermedios, sea como demanda final) según las ramas que producen bienes o servicios similares. La inclusión en una TIO de esta fila de importaciones de productos equivalentes garantiza el cumplimiento del equilibrio básico para cada una de las ramas y también para el total de la economía, entre los empleos totales y los recursos totales.

Con respecto a las *Operaciones de distribución* hemos identificado aquellas operaciones mediante las cuales tiene lugar la distribución del valor añadido bruto entre las unidades productoras residentes, la distribución de las

rentas de los factores que proceden del resto del mundo y la redistribución de las rentas y del patrimonio.

El valor añadido bruto (a precios de mercado) equivale, para cada rama de actividad considerada, a la diferencia entre el valor de la producción efectiva y el valor total de los inputs intermedios (o consumo intermedio total).

De acuerdo con el SEC nos hemos referido a la remuneración de asalariados, el excedente bruto de explotación, los impuestos ligados a la producción e importación y las subvenciones de explotación.

Remuneración de asalariados.

Recoge todos los pagos, bien en dinero, bien en especie, realizados por los empleadores como remuneración a las prestaciones de trabajo efectuadas por sus asalariados durante el período considerado. Incluye sueldos y salarios brutos y cotizaciones a cargo de los empleadores.

Excedente bruto de explotación.

Equivale a la suma del excedente neto de explotación y del consumo de capital fijo. El excedente neto incluye, básicamente, las rentas de propiedad y de la empresa obtenidas en el proceso de producción. En conclusión, el excedente bruto de explotación se obtiene deduciendo del valor añadido bruto (a precios de mercado) la cifra de remuneración de asalariados y sumando la diferencia que resulta de deducir los impuestos ligados a la producción a las subvenciones de explotación.

Impuestos ligados a la producción y a la importación.

Son los pagos obligatorios de las unidades de producción que recaudan las administraciones públicas, que gravan la producción y la importación de bienes y servicios o el uso de los factores de producción.

Los impuestos ligados a la producción y a la importación se dividen en: impuestos ligados a la producción (excluido el IVA), impuestos ligados a la importación (excluido el IVA), e IVA que grava los productos.

Los impuestos ligados a la producción (excluido el IVA) incluyen todos los impuestos y tasas que gravan la actividad productiva y que no son el impuesto sobre el valor añadido. Se desglosan en:

Impuestos sobre productos, que se recaudan proporcionalmente a la cifra o valor de los bienes y servicios producidos o comercializados por las unidades productivas residentes; y otros impuestos ligados a la producción, es decir, los impuestos que gravan la utilización de factores de producción, así como ciertos documentos o licencias necesarios para el desarrollo de la actividad productiva.

Los impuestos ligados a la importación (excluido el IVA) comprenden los pagos obligatorios que recaudan las administraciones públicas sobre bienes importados, excluido el IVA, con la finalidad de ser admitidos en libre circulación dentro del territorio económico considerado.

El IVA que grava los productos incluye el impuesto sobre el valor añadido, que grava los productos nacionales e importados. Para cada rama de actividad, el IVA que grava los productos es igual a la diferencia existente entre el IVA total facturado por cada rama sobre un producto y el IVA deducible por el resto de las ramas por las compras de este mismo producto. Sin embargo, para el conjunto de la economía nacional, el IVA que grava los productos equivale al saldo entre el IVA total facturado y el IVA total deducible.

Subvenciones de explotación.

Son las transferencias corrientes que las administraciones públicas, en el marco de su política económica, hacen a las unidades residentes que producen bienes y servicios destinados a la venta con la finalidad bien de influir sobre los precios, bien por garantizar unos niveles de remuneración adecuados de los factores productivos.

La cifra de impuestos netos es la diferencia entre los impuestos ligados

a la producción y a las importaciones y las subvenciones.

3.3. AGREGACIÓN DE LAS RAMAS DE ACTIVIDAD Y CORRESPONDENCIAS SECTORIALES.

Coincidiendo con la difusión de las Cuentas Económicas y el Marco Input-Output (MIO) de la C.A. de Comunidad Autónoma Vasca referentes al año 2010, Eustat ha llevado a cabo, como cada cinco años, un cambio de base (base 2010) que ha supuesto la reestimación de las macromagnitudes que se difunden anualmente para la C.A. de Comunidad Autónoma Vasca y sus territorios históricos, bajo el nuevo marco metodológico definido en el cambio de base.

Cabe destacar la incorporación de una nueva nomenclatura común para definir las actividades económicas, la Clasificación de Actividades Económicas CNAE-2009 en sustitución de la utilizada en bases anteriores (CNAE 1993). Este cambio se sustenta en el Reglamento (CE) N° 1893/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de diciembre de 2006 por el que se establece que todas las estadísticas económicas han de elaborarse con arreglo a la NACE Rev.2. A partir de ésta, el Real Decreto 4775/2007 de 13 de abril de 2007 aprobó la Clasificación Nacional de Actividades Económicas 2009 (CNAE-2009), que se ha incorporado progresivamente a todas las estadísticas coyunturales y estructurales elaboradas por EUSTAT, fuente de información fundamental para la posterior elaboración de las Cuentas Económicas y del Marco Input-Output.

La inclusión de la CNAE 2009 en el MIO 2010 ha supuesto la adaptación de las clasificaciones sectoriales y de productos a la nueva clasificación CNAE 2009, de forma que la agregación de ramas de actividad A31, utilizada con anterioridad en la difusión de las Cuentas Económicas de base 2005, pasa a ser una agregación A38 y las agregaciones de productos P101 y actividades A84 utilizadas hasta ahora en el Marco Input-Output pasan a ser P105 y A86 bajo la nueva CNAE 2009.

Otro importante cambio ha sido la estimación de las tres variables representativas del insumo del factor trabajo: puestos de trabajo, personas empleadas y puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo, que completan la visión sobre el factor trabajo, tal y como viene determinada en el Sistema Europeo de Cuentas (SEC). Sin duda, las ramas de actividad indicadas, que definen el nivel de agregación a lo largo del presente trabajo, van a condicionar el proceso de investigación. Por este motivo, parece necesario establecer un cuadro de correspondencias sectoriales que puedan vincular los diferentes niveles de agregación establecidos en las publicaciones de datos referidos a la economía regional Comunidad Autónoma Vasca, de interés para el trabajo.

El marco Input-Output de Comunidad Autónoma Vasca base 2010 establece una serie de correspondencias por ramas CNAE09. Seguidamente se formalizan dichas correspondencias. Posteriormente se establecen las correspondencias utilizadas en el proyecto Europeo HERMES utilizado en las predicciones regionales de las Comunidades Autónomas Españolas y finalmente las de la Tabla Input-Output de la Comunidad Autónoma Vasca BASE 2010 con la simplificación utilizada en el presente trabajo de 10 ramas de actividad, tal como mostramos en las Tablas 2, 3, 4 y 5.

Tabla 2: TIO de Comunidad Autónoma Vasca 2010 SIMPLIFICADAS (10*10) CONTINUACIÓN.

A86	SECTORES TIO 2010 (86*86)	CNAE 2009	SIMPLIFICADA (10*10)
01	Agricultura, ganadería, caza y servicios relacionados con las mismas	01	1
02	Silvicultura y explotación forestal	02	1
03	Pesca y acuicultura	03	1
04	Industrias extractivas	05-09	5
05	Procesado y conservación de carne y elaboración de productos cárnicos	101	5
06	Procesado y conservación de pescados, crustáceos y moluscos	102	5

A86	SECTORES TIO 2010 (86*86)	CNAE 2009	SIMPLIFICADA (10*10)
07	Fabricación de productos lácteos	105	5
08	Fabricación de productos de molinería, de panadería y de pastas alimenticias	106-107	5
09	Otras industrias alimenticias	103-104,	5
		108 y 109	5
10	Fabricación de bebidas	11	5
11	Industria del tabaco	12	5
12	Industria textil, confección de prendas de vestir, industria del cuero y del calzado	13-15	5
13	Industria de la madera y del corcho	16	5
14	Industria del papel	17	5
15	Artes gráficas y reproducción de soportes grabados	18	5
40	Fabricación de muebles	31	5
41	Otras industrias manufactureras	32	5
16	Coquerías y refino de petróleo	19	3
17	Fabricación de productos químicos básicos y de pesticidas y otros productos agroquímicos	201-202	3
18	Fabricación de pinturas, artículos de limpieza, perfumes y cosméticos y otros productos químicos	203-206	3
19	Fabricación de productos farmacéuticos	21	3
20	Fabricación de productos de caucho	221	3
21	Fabricación de productos de plástico	222	3
22	Fabricación de vidrio y productos de vidrio	231	3
23	Fabricación de cemento, cal y yeso	235	3
24	Fabricación de otros productos minerales no metálicos	232-234, 236-237 y 239	3

Fuente: Elaboración propia.

Tabla3: TIO de Comunidad Autónoma Vasca 2010 SIMPLIFICADAS (10*10) CONTINUACIÓN.

A86	SECTORES TIO 2010 (86*86)	CNAE 2009	SIMPLIFICADA (10*10)
25	Siderurgia	241-243	4
26	Producción de metales preciosos y de otros	244	4

A86	SECTORES TIO 2010 (86*86)	CNAE 2009	SIMPLIFICADA (10*10)
	metales no férreos		
27	Fundición de metales	245	4
28	Fabricación de elementos metálicos para la construcción, cisternas y grandes depósitos de metal y generadores de vapor	251-253	4
29	Forja, estampación y embutición de metales; metalurgia de polvos	255	4
30	Tratamiento y revestimiento de metales; ingeniería mecánica por cuenta de terceros	256	4
			4
31	Fabricación de armas y municiones, artículos de ferretería y otros productos metálicos	254, 257 y 259	4
32	Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos	26	4
33	Fabricación de material y equipo eléctrico, excepto de aparatos domésticos	271-274 y 279	4
34	Fabricación de aparatos domésticos	275	4
35	Fabricación de maquinaria de uso general, de maquinaria agraria y forestal y de otra maquinaria para usos específicos	281-283 y 289	4
36	Fabricación de máquinas herramienta para trabajar el metal y otras máquinas herramienta	284	4
37	Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques	29	4
38	Construcción naval	301	4
39	Fabricación de otro material de transporte, excepto construcción naval	302-304 y 309	4

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 4: TIO de Comunidad Autónoma Vasca 2010 SIMPLIFICADAS (10*10) CONTINUACIÓN.

A86	SECTORES TIO 2010 (86*86)	CNAE 2009	SIMPLIFICADA (10*10)
42	Reparación e instalación de maquinaria y equipo	33	9
48	Venta y reparación de vehículos de motor y motocicletas	45	9

A86	SECTORES TIO 2010 (86*86)	CNAE 2009	SIMPLIFICADA (10*10)
49	Comercio al por mayor e intermediarios del comercio, excepto de vehículos de motor y motocicletas	46	9
50	Comercio al por menor, excepto de vehículos de motor y motocicletas	47	9
59	Edición	58	9
60	Actividades cinematográficas, de vídeo y de programas de televisión, grabación de sonido y edición musical; actividades de programación y emisión de radio y televisión	59-60	9
62	Programación, consultoría y otras actividades relacionadas con la informática; servicios de información	62-63	9
63	Servicios financieros, excepto seguros y fondos de pensiones	64	9
64	Seguros, reaseguros y fondos de pensiones, excepto Seguridad Social obligatoria	65	9
65	Actividades auxiliares a los servicios financieros y a los seguros	66	9
66	Actividades inmobiliarias	68	9
67	Actividades jurídicas y de contabilidad; actividades de las sedes centrales; actividades de consultoría de gestión empresarial	69-70	9
68	Servicios técnicos de arquitectura e ingeniería; ensayos y análisis técnicos	71	9
70	Publicidad y estudios de mercado	73	9
71	Otras actividades profesionales, científicas y técnicas; actividades veterinarias	74-75	9
72	Actividades de alquiler	77	9
73	Actividades relacionadas con el empleo	78	9
74	Actividades de agencias de viajes, operadores turísticos, servicios de reservas y actividades relacionadas con los mismos	79	9
75	Actividades de seguridad e investigación; servicios a edificios y actividades de jardinería; actividades administrativas de oficina y otras actividades	80-82	9

A86	SECTORES TIO 2010 (86*86)	CNAE 2009	SIMPLIFICADA (10*10)
	auxiliares a las empresas		
80	Actividades de creación, artísticas y espectáculos; actividades de bibliotecas, archivos, museos y otras actividades culturales; actividades de juegos de azar y apuestas	90-92	9
81	Actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento	93	9
82	Actividades asociativas	94	9
83	Reparación de ordenadores, efectos personales y artículos de uso doméstico	95	9
84	Otros servicios personales	96	9

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 5: TIO de Comunidad Autónoma Vasca 2010 SIMPLIFICADAS (10*10) CONTINUACIÓN.

A86	SECTORES TIO 2010 (86*86)	CNAE 2009	SIMPLIFICADA (10*10)
43	Producción, transporte y distribución de energía eléctrica	351	2
44	Suministro de gas, vapor y aire acondicionado	352-353	2
45	Captación, depuración y distribución de agua	36	2
46	Recogida y tratamiento de aguas residuales; recogida, tratamiento y eliminación de residuos; valorización; actividades de descontaminación y otros servicios de gestión de residuos	37-39	2
47	Construcción	41-43	6
51	Transporte por ferrocarril	491-492	7
52	Otro transporte terrestre de pasajeros	493	7
53	Otro transporte terrestre de mercancías	494 y 495	7
54	Transporte marítimo y por vías navegables interiores	50	7
55	Transporte aéreo	51	7
56	Almacenamiento y actividades anexas al transporte	52	7
57	Actividades postales y de correos	53	7
61	Telecomunicaciones	61	7

A86	SECTORES TIO 2010 (86*86)	CNAE 2009	SIMPLIFICADA (10*10)
58	Hostelería	55-56	8
69	Investigación y desarrollo	72	10
76	Administración pública y defensa; seguridad social obligatoria	84	10
77	Educación	85	10
78	Actividades sanitarias	86	10
79	Actividades de servicios sociales	87-88	10
85	Actividades de los hogares como empleadores de personal doméstico; actividades de los hogares como productores de bienes y servicios para uso propio	97-98	10
86	Actividades de organizaciones y organismos extraterritoriales	99	

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 6: Sectores TIOPV 2010 SIMPLIFICADA (10*10).

<i>Agricultura</i>	1
<i>Producción energía</i>	2
<i>Bienes Intermedios</i>	3
<i>Bienes de Equipo</i>	4
<i>Bienes de Consumo</i>	5
<i>Construcción</i>	6
<i>Transportes y Comunicaciones</i>	7
<i>Hostelería</i>	8
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	9
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	10

Fuente: Elaboración propia.

De acuerdo con la simplificación formalizada anteriormente, los sectores de actividad de la economía de Comunidad Autónoma Vasca que se van a utilizar en las diferentes proyecciones de la TIO de Comunidad Autónoma Vasca 2010 se indican a continuación (ver Tabla 6).

3.3.1. LA TABLA INPUT-OUTPUT SIMÉTRICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA 2010 (10*10).

La metodología input-output permite a través del modelo de demanda calcular los impactos del consumo turístico sobre los diferentes sectores económicos. Para implementar dicha metodología en Comunidad Autónoma Vasca, en el presente trabajo hemos simplificado la TIO de COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA -2010 pasando de 85 ramas a 10.

Tabla 7: Matriz de demanda intermedia.

2010	TABLA INPUT-OUTPUT DE C.A. de EUSKADI 2010 DEMANDA INTERMEDIA TOTAL (MILES €)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		Agricultura	Producción energía	Bienes Intermedios	Bienes de Equipo	Bienes de Consumo	Construcción	Transportes y Comunicaciones	Hostelería	Otros Serv. de Mercado	Otros Serv. de no Mercado	Total outputs Intermedios
1	Agricultura	59.477	0	30.859	195	675.586	0	376	214.420	71.909	17.384	1.070.206
2	Producción energía	2.037	1.628.605	369.523	2.177.188	342.490	220.773	130.675	212.357	614.896	318.757	6.017.301
3	Bienes Intermedios	64.081	182.099	2.495.994	843.211	366.501	1.650.822	510.008	25.895	475.880	316.983	6.931.474
4	Bienes de Equipo	3.095	269.800	215.235	11.142.370	304.677	1.398.357	211.462	44.131	1.011.993	111.274	14.712.394
5	Bienes de Consumo	68.075	1.250.585	3.691.980	376.832	1.924.114	453.004	63.498	1.262.128	660.106	379.465	10.129.787
6	Construcción	2.593	112.525	37.468	87.284	50.592	6.246.825	84.774	51.201	648.357	226.825	7.548.444
7	Transportes y Comunicaciones	18.782	158.659	309.076	721.435	316.648	274.086	2.373.527	72.676	1.526.035	441.869	6.212.793
8	Hostelería	1.473	16.371	13.907	57.657	10.009	54.312	40.674	3.621	506.058	173.472	877.554
9	Otros Serv. de Mercado	61.666	1.074.679	755.499	3.057.278	1.217.096	2.128.492	1.403.302	857.298	7.905.237	1.662.010	20.122.557
10	Otros Serv. de no Mercado	0	33.178	18.033	50.261	14.014	17.790	32.597	29.151	130.289	387.889	713.202
11	Total inputs intermedios	281.279	4.726.501	7.937.574	18.513.711	5.221.727	12.444.461	4.850.893	2.772.878	13.550.760	4.035.928	74.335.712

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de €.

Tabla 8: Matriz de inputs primarios.

2010	TABLA INPUT-OUTPUT DE C.A. de EUSKADI 2010 INPUTS PRIMARIOS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		Agricultura	Producción energía	Bienes Intermedios	Bienes de Equipo	Bienes de Consumo	Construcción	Transportes y Comunicaciones	Hostelería	Otros Serv. de Mercado	Otros Serv. de no Mercado	Total recursos
11	TOTAL EMPLEOS A PRECIOS BÁSICOS	284.049	4.782.486	8.084.257	18.633.751	5.240.326	12.513.263	4.958.317	2.827.361	13.877.996	4.411.782	75.613.588
	Impuestos netos sobre los productos	81.995	397.156	1.146.820	5.010.082	1.420.812	3.471.926	1.707.559	1.325.668	10.066.146	8.657.019	33.285.183
	TOTAL EMPLEOS A PRECIOS DE ADQUISICIÓN	284.049	4.782.486	8.084.257	18.633.751	5.240.326	12.513.263	4.958.317	2.827.361	13.877.996	4.411.782	75.613.588
12	Remuneración asalariados	81.995	397.156	1.146.820	5.010.082	1.420.812	3.471.926	1.707.559	1.325.668	10.066.146	8.657.019	33.285.183
13	Sueldos y salarios brutos	48.292	304.526	905.267	3.927.589	1.126.626	2.740.317	1.277.645	994.548	7.894.529	6.754.559	25.973.898
14	Cotizaciones sociales	33.703	92.630	241.553	1.082.493	294.186	731.609	429.914	331.120	2.171.617	1.902.460	7.311.285
15	Otros impuestos netos sobre la producción	-14.543	35.398	-29.185	-164.661	-32.366	81.628	29.895	3.062	165.058	-124.248	-49.962
16	Consumo de capital fijo	56.632	755.316	286.086	1.054.797	392.007	427.151	763.952	112.014	1.456.212	1.324.546	6.628.713
17	Excedente neto de explotación / Renta mixta	182.181	816.906	449.687	913.452	513.581	1.288.633	1.343.749	1.051.866	13.240.607	1.640.230	21.440.892
18	VALOR ANADIDO BRUTO A PRECIOS BÁSICOS	306.265	2.004.776	1.853.408	6.813.670	2.294.034	5.269.338	3.845.155	2.492.610	24.928.023	11.497.547	61.304.826
19	PRODUCCIÓN A PRECIOS BÁSICOS	590.314	6.787.262	9.937.665	25.447.421	7.534.360	17.782.601	8.803.472	5.319.971	38.806.019	15.909.329	136.918.414
20	TOTAL IMPORTACIONES	1.425.724	1.899.230	6.097.369	12.097.622	11.018.828	0	1.659.618	341.304	6.309.881	132.346	40.981.922
21	TOTAL RECURSOS A PRECIOS BÁSICOS	2.016.038	8.686.492	16.035.034	37.545.043	18.553.188	17.782.601	10.463.090	5.661.275	45.115.900	16.041.675	177.900.336
	EMPLEO	21.460	8.203	28.246	132.942	42.923	85.827	46.050	51.435	343.902	271.808	1.032.796

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de €.

El proceso reducción indicado afecta a la matriz de consumo o demanda intermedia, la matriz de inputs primarios y a la matriz de demanda final. Dichas matrices quedan reducidas (agregadas) como se indica a continuación (ver Tablas 7 y 8).

Tabla 9: Matriz de demanda final.

2010	TABLA INPUT-OUTPUT DE CA. De Euskadi 2010 DEMANDA FINAL	11	12	13	14	15	16
		Total outputs intermedios	Consumo final	FBC	Exportaciones	Total demanda final	Total empleos
1	Agricultura	1.070.206	822.762	184	122.886	945.832	2.016.038
2	Producción energía	6.017.301	1.080.378	-19.513	1.608.326	2.669.191	8.686.492
3	Bienes intermedios	6.931.474	2.044.723	105.171	6.953.666	9.103.560	16.035.034
4	Bienes de Equipo	14.712.394	1.429.184	2.666.515	18.736.950	22.832.649	37.545.043
5	Bienes de Consumo	10.129.787	3.671.333	466.838	4.285.230	8.423.401	18.553.188
6	Construcción	7.548.444	352.167	9.881.990	0	10.234.157	17.782.601
7	Transportes y Comunicaciones	6.212.793	2.331.927	94.616	1.823.754	4.250.297	10.463.090
8	Hostelería	877.554	4.783.721	0	0	4.783.721	5.661.275
9	Otros Serv. de Mercado	20.122.557	16.867.234	1.903.901	6.222.208	24.993.343	45.115.900
10	Otros Serv. de no Mercado	713.202	13.080.039	1.971.401	277.033	15.328.473	16.041.675
11	Totales	74.335.712	46.463.468	17.071.103	40.030.053	103.564.624	177.900.336

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de €.

Tabla 10: Deflatores en la Comunidad Autónoma Vasca, base 2010.

Comunidad Autónoma Vasca	2015	2014	2013	2012	2011	2010
Alimentos	108,65	107,24	107,92	104,83	102,06	100,00
Electricidad, gas y otros combustibles	123,71	128,75	125,66	126,13	114,96	100,00
Artículos textiles para el hogar	100,71	101,44	104,20	103,25	103,41	100,00
Electrodomésticos y reparaciones	95,86	97,79	99,91	98,40	99,53	100,00
Utensilios de cocina y menaje	110,15	108,98	109,81	105,42	102,39	100,00
Herramientas y accesorios para casa y jardín	102,55	102,20	103,23	103,90	102,91	100,00
Otros bienes y servicios para el hogar	107,31	106,53	106,23	103,62	100,97	100,00
Vehículos	105,88	102,81	101,95	104,15	102,97	100,00
Bienes y servicios relativos a los vehículos	108,05	117,14	118,96	117,79	111,22	100,00
Servicios de transporte	114,08	113,45	110,80	107,26	102,92	100,00
Comunicaciones	84,66	86,19	91,76	95,84	99,21	100,00
Artículos recreativos y deportivos; floristería y mascotas	100,71	102,37	104,06	101,92	100,67	100,00
Servicios recreativos, deportivos y culturales	110,75	110,80	110,74	104,24	101,09	100,00
Enseñanza	112,52	110,19	107,26	104,10	101,28	100,00
Restaurantes, bares, cafeterías, cantinas y comedores	104,82	104,58	103,92	102,74	101,69	100,00
Hoteles y otros alojamientos	106,73	104,25	103,51	102,80	101,81	100,00
Bienes y servicios para el cuidado personal	104,69	104,35	104,95	103,35	101,75	100,00
Artículos de uso personal	111,32	111,67	111,34	110,14	104,59	100,00
Servicios sociales	108,33	107,70	106,17	104,27	102,34	100,00
Seguros	113,40	110,45	107,58	105,67	103,48	100,00
Otros servicios	122,40	118,26	116,81	107,27	100,89	100,00

Fuente: INE. Elaboración propia.

b) Matriz interindustrial.

La matriz de inputs primarios nos ha proporcionado algunos vectores que hemos utilizado para determinar los impactos sobre diversas macromagnitudes. Dichos vectores definen las relaciones en forma de coeficientes entre la magnitud en cuestión y la producción. En tal sentido, hemos determinado las matrices de coeficientes del valor añadido bruto (VAB), excedente bruto de explotación (EBE), remuneración de asalariados (RA) y empleo (E), como mostramos en la Tabla 9.

c) Matriz de inputs primarios.

En la Tabla 8, presentamos la Matriz de inputs primarios.

d) Matriz de demanda final.

En la Tabla 9, presentamos la Matriz de demanda final.

3.3.2. ELECCIÓN DEL AÑO BASE Y UTILIZACIÓN DE DEFLACTORES.

Se ha elegido como año base 2010, ya que se trata del período del que disponemos de Tabla input output de la Comunidad Autónoma Vasca (ver Tabla 10).

3.4. EL MODELO INPUT-OUTPUT DE DEMANDA.

Para determinar los efectos del sector náutico de recreo sobre los diferentes sectores de la economía de Comunidad Autónoma Vasca hemos utilizado como herramienta básica el modelo input-output de demanda que nos ha permitido obtener coeficientes y multiplicadores, que explican tales efectos. En el presente epígrafe abordamos dicho modelo, así como, la elaboración del vector de consumo del sector.

La utilidad de este modelo radica en su adecuación para cuantificar los efectos globales que produce una “inyección” adicional de demanda (en este caso del sector náutico de recreo) sobre el conjunto de la economía y sobre cada una de las ramas de actividad que la componen. Simplificando, se puede

decir que su principal aportación respecto a otras técnicas de análisis y previsión (modelos econométricos, etc.) consiste en su habilidad para recoger, con un amplio detalle sectorial, el conjunto de efectos de realimentación que vía demanda intermedia se producen en el sistema económico a partir de un *shock* inicial de la demanda final. En definitiva, se puede decir que el análisis input-output “reconoce” un hecho obvio hasta cierto punto, pero a menudo olvidado: que los efectos de la demanda sobre el sistema económico no se agotan en la simple satisfacción directa de dicha demanda, sino que se transmiten y difunden al resto de actividades gracias al entramado de interrelaciones dominantes en aquél. De esta manera, gracias al análisis input-output es posible cuantificar todas las repercusiones que genera un aumento de la demanda del sector náutico de recreo en las macromagnitudes de actividades aparentemente desconectadas de ella.

Esquemáticamente se puede decir que el juego de interacciones que desencadena la demanda final funciona de la siguiente manera:

El impacto de la demanda del sector náutico de recreo sobre el sistema económico no se agota en el primer ciclo de transacciones (los efectos “directos”), ya que los primeros proveedores de la demanda del sector náutico de recreo (Astilleros, talleres de reparaciones de embarcaciones, etc) deberán aumentar necesariamente los pedidos a sus proveedores (bienes intermedios, bienes de consumo, bienes de equipo, seguros, publicidad, etc.); éstos para satisfacer esta demanda adicional pondrán en marcha un segundo ciclo de transacciones, ya que deberán incrementar a su vez los pedidos a sus proveedores.

Estos “efectos indirectos” procedentes de la segunda y sucesivas rondas de transacciones se repetirán sucesivamente, disminuyendo los impulsos en cada fase de transacciones, hasta alcanzar un punto en el que se agotan.

En realidad los efectos de la demanda final en el sistema económico tampoco se agotan en esta fase, ya que los efectos directos e indirectos terminarán generando, lógicamente, un aumento en las rentas de las empresas

X_i = producción efectiva de la rama i .

x_{ij} = compras de la rama j a la rama i .

Y_i = Demanda final total de productos de la rama i .

Es decir, los recursos (producción e importaciones) de cada rama (1,2,...,i,...,n) se destinan, bien a la demanda intermedia (x_{ij}), o bien a la demanda final (Y_i).

Dividiendo cada uno de los consumos intermedios (x_{ij}) de cada rama por su producción efectiva (X_j) se obtienen los denominados coeficientes técnicos de producción (a_{ij}), es decir:

$$a_{ij} = \frac{x_{ij}}{X_j}$$

$$a_{ij} = \frac{\text{compras que hace la rama } j \text{ a la } i}{\text{producción de } j}$$

Por tanto los coeficientes técnicos a_{ij} sólo representan qué proporción (en tanto por uno) de la producción efectiva de la rama j procede de la rama i ; dicho de otra forma: cuántas unidades de la producción de i son necesarias para producir una unidad de j .

Los coeficientes técnicos se pueden expresar también de la siguiente forma:

$$x_{ij} = a_{ij} X_j$$

Lo cual permite sustituir los consumos intermedios (x_{ij}) en el sistema de ecuaciones anterior obteniéndose:

$$X_1 = a_{11}X_1 + a_{12}X_2 + \dots + a_{1n}X_n + Y_1$$

$$X_2 = a_{21}X_1 + a_{22}X_2 + \dots + a_{2n}X_n + Y_2$$

.....

$$X_n = a_{n1}X_1 + a_{n2}X_2 + \dots + a_{nn}X_n + Y_n$$

El sistema expresado en forma matricial: $X = AX + Y$

$$X = \begin{pmatrix} X_1 \\ \dots \\ X_i \\ \dots \\ X_n \end{pmatrix} \text{ es el vector de producciones}$$

$$A = \begin{pmatrix} a_{11} & \dots & a_{1j} & \dots & a_{1n} \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ a_{i1} & \dots & a_{ij} & \dots & a_{in} \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ a_{n1} & \dots & a_{nj} & \dots & a_{nn} \end{pmatrix} \text{ es la matriz de coeficientes técnicos}$$

$$Y = \begin{pmatrix} Y_1 \\ \dots \\ Y_i \\ \dots \\ Y_n \end{pmatrix} \text{ es el vector de demanda final}$$

Despejando la demanda final se obtiene

$$(I-A) X = Y; \text{ siendo } I \text{ la matriz identidad}$$

$$X = (I-A)^{-1} Y$$

$$X_i = \alpha_{i1}Y_1 + \alpha_{i2}Y_2 + \dots + \alpha_{ii}Y_i + \dots + \alpha_{in}Y_n$$

Por tanto, el modelo de demanda expresa la producción de la rama i como una combinación lineal de las demandas finales de los productos de

todas las ramas del sistema (incluida la suya propia).

La matriz $(I-A)^{-1}$, denominada inversa de Leontief, es la herramienta que sustenta el análisis de los impactos de “demanda”, ya que es capaz de generar el vector de producción es a partir del vector de la demanda final. Por consiguiente, multiplicando un incremento dado (estimado o conocido) en dicha demanda final por la matriz inversa de Leontief se obtendrá la variación que dicho aumento genera en las producciones de cada rama, es decir, el impacto (incluyendo efecto inicial, directos e indirectos) asociado a dicha variación en la demanda final.

La matriz inversa de Leontief se compone de los siguientes elementos:

$$(I - A)^{-1} = \begin{pmatrix} \alpha_{11} & \dots & \alpha_{1j} & \dots & \alpha_{1n} \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ \alpha_{i1} & \dots & \alpha_{ij} & \dots & \alpha_{in} \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ \alpha_{n1} & \dots & \alpha_{nj} & \dots & \alpha_{nn} \end{pmatrix}^{-1} = \begin{pmatrix} 1 - a_{11} & \dots & -a_{1j} & \dots & -a_{1n} \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ -a_{i1} & \dots & 1 - a_{ij} & \dots & -a_{in} \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ -a_{n1} & \dots & -a_{nj} & \dots & 1 - a_{nn} \end{pmatrix}^{-1}$$

Cada elemento α_{ij} de la inversa expresa cuánto tiene que aumentar la producción de i si se desea satisfacer una unidad de demanda final de productos de la rama j , resumiendo las necesidades derivadas de los efectos inicial, directo e indirecto. Por tanto, la suma de los elementos de la columna j de dicha matriz (denominada multiplicador del output) expresa cuánto tendrá que incrementarse la producción global del sistema productivo para satisfacer un aumento de una unidad en la demanda final de productos de la rama j .

Los multiplicadores α_{ij} pueden calcularse desde una perspectiva global (es decir, considerando los requerimientos totales de consumos intermedios, tanto los que suministran las empresas residentes como los importados) o interior (considerando únicamente los inputs suministrados por las empresas residentes). En el presente trabajo determinaremos ambos aunque debemos puntualizar que los multiplicadores interiores, al margen de consideraciones

tecnológicas, son los que permiten aproximar las repercusiones efectivas que tendría sobre el sistema productivo interior un incremento dado de la demanda final. En definitiva, las importaciones de consumos intermedios que realicen las empresas residentes funcionan como “fugas” del efecto multiplicador.

A este respecto conviene señalar que en este tipo de ejercicios se debe considerar como impulso inicial únicamente el efectivamente dirigido a empresas locales, ya que la satisfacción de una mayor demanda final mediante importaciones finales constituye la primera fuga del efecto total. Por tanto, debería deducirse de la demanda final aquella fracción que se destinará a empresas no residentes.

Es preciso señalar ciertas matizaciones sobre el desarrollo anterior, ya que en realidad parte de una simplificación del balance global recursos/empleos que recoge una TIO. Hay que tener en cuenta que dicho balance es en realidad:

$$\begin{aligned} \text{Recursos} &= \text{producción efectiva} + \text{transferencias} + \text{importaciones} \\ &\text{equivalentes} + \text{IVA} + \text{impuestos netos ligados a la importación} = \\ &= \text{demanda intermedia interior} + \text{demanda intermedia importada} + \\ &+ \text{demanda final interior} + \text{demanda final importada} = \text{Empleos} \end{aligned}$$

Por tanto, la notación X_i y la denominación “producción” pueden hacer referencia bien a los recursos totales de la rama i , o bien a los recursos interiores (producción efectiva, transferencias, IVA que grava los productos e impuestos netos ligados a la importación), según la perspectiva que interese.

La fórmula habitual para obtener el vector de producciones efectivas consiste en aplicar el vector de demanda final interior (neta de IVA y de transferencias) sobre la matriz inversa de coeficientes técnicos de producción interiores.

3.5. MULTIPLICADORES Y EFECTOS DEL CONSUMO DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR DE COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

El modelo de demanda se aplicará sobre los distintos vectores de valores absolutos de la TIOPV de 2010, a fin de cuantificar los efectos que produjo el sector náutico de recreo en dicho ejercicio sobre el resto del sistema económico. La estructura de interrelaciones implícita en la TIOPV-2010 (recogida fundamentalmente por la matriz de coeficientes técnicos y por la inversa de Leontief) permite expresar estos efectos en forma de coeficientes (o multiplicadores, según la terminología habitualmente utilizada), de manera que, una vez calculados, pueda utilizarse la TIOPV-2010 como herramienta de previsión de los impactos potenciales que podría ocasionar la demanda del sector náutico de recreo (conocida o estimada) sobre el sistema económico.

Variables	Efectos		
	Directos	Indirectos	Totales
Producción Efectiva			
Valor Añadido Bruto			
Empleos (product. cte.)			
Empleos (product. var.)			

Hemos centrado nuestra atención en los multiplicadores de las tres variables que consideramos más relevantes: producción, valor añadido bruto y empleos. La primera gama de multiplicadores que se podría obtener para cada rama de actividad resultaría de cruzar entre sí los elementos que se reflejan el siguiente cuadro de doble entrada. Teniendo en cuenta que tales multiplicadores se determinarán tanto para la producción interior como global, para cada una de las 10 ramas de actividad, el número de ellos a determinar asciende a 240.

El proceso de cálculo para cada tipo de coeficiente o multiplicador es similar y se basa en lo que podrían denominarse “coeficientes interiores de

consumo del sector náutico de recreo”, por un lado y en la matriz inversa de Leontief por otro.

Para calcular los diferentes coeficientes de impacto de la demanda del sector náutico de recreo se parte de la distribución de la demanda interior del sector (deducidas las importaciones del sector náutico de recreos finales) por ramas productivas, es decir, lo que por analogía con los coeficientes técnicos interiores de producción se podría denominar “coeficientes interiores de la demanda del sector náutico de recreo”.

Para ello, basta con tomar la demanda y dividir cada consumo final interior por el montante global (incluyendo importaciones finales). De esta manera se obtiene una matriz de coeficientes que permite “distribuir” por ramas la demanda global y “depurarla”, es decir, discriminar la porción de consumo del sector náutico de recreo que efectivamente será satisfecha con recursos interiores y no con incorporaciones.

Para cada rama de actividad se calculan los siguientes coeficientes:

$$T_i^* = \frac{CTT_i - CTTM_i}{\sum_i CTT_i}$$

Siendo:

T_i^* = Coeficiente interior de la demanda del sector náutico de recreo total satisfecha por la rama i.

CTT_i = Consumo del sector náutico de recreo total (CTT) satisfecho por la rama i (inc. importaciones).

$CTTM_i$ = CTT de productos de la rama i satisfecho con importaciones finales.

$$\sum_i CTT_i = \text{demanda del sector náutico de recreo total.}$$

Procediendo de igual manera para cada una de las ramas de actividad, se obtiene la matriz de “coeficientes interiores” de la demanda del sector náutico de recreo total, que permite delimitar a partir de una cifra dada de demanda del sector náutico de recreo global, qué porción va a incidir directamente en la producción interior de cada rama de actividad; dicho de otra manera, cuantifica, en forma de coeficientes, los efectos directos de la demanda del sector náutico de recreo total sobre la producción.

$$T^* = \begin{pmatrix} T_1^* \\ \dots \\ T_i^* \\ \dots \\ T_n^* \end{pmatrix}$$

La matriz columna resultante de efectuar el producto $(I-A)^{-1}T^*$ proporciona los multiplicadores sectoriales totales de producción derivados de la demanda del sector náutico de recreo; cada uno de ellos medirá el incremento de producción que debe suministrar la rama i por cada peseta adicional de demanda del sector náutico de recreo global; la suma de todos ellos proporcionará lógicamente, el total de la producción que se genera en el conjunto del sistema a partir de la demanda del sector náutico de recreo, es decir, en qué cantidad deberá aumentar la producción de la economía para satisfacer una unidad adicional de demanda del sector náutico de recreo. De forma análoga se pueden calcular los multiplicadores o coeficientes de la demanda del sector náutico de recreo sobre otras macromagnitudes como el valor añadido bruto (VAB) y el empleo (EMP). Para ello basta con calcular previamente las siguientes matrices de coeficientes que se obtienen de diagonalizar los correspondientes vectores de la matriz de inputs primarios.

Coeficientes del VAB:

$$VAB^* = \begin{pmatrix} VAB_1^* & 0 & \dots & 0 & \dots & 0 \\ 0 & VAB_2^* & \dots & \dots & \dots & 0 \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ 0 & 0 & \dots & VAB_j^* & \dots & 0 \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ 0 & 0 & \dots & 0 & \dots & VAB_n^* \end{pmatrix} \text{ donde } VAB_i^* = \frac{VAB_i}{\text{Producción}_i}$$

Coeficientes de Empleo:

$$EMP^* = \begin{pmatrix} EMP_1^* & 0 & \dots & 0 & \dots & 0 \\ 0 & EMP_2^* & \dots & \dots & \dots & 0 \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ 0 & 0 & \dots & EMP_j^* & \dots & 0 \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ 0 & 0 & \dots & 0 & \dots & EMP_n^* \end{pmatrix} \text{ donde } EMP_i^* = \frac{EMP_i}{\text{Producción}_i}$$

Puesto que la matriz T^* proporciona los efectos directos de la demanda del sector náutico de recreo sobre cada una de las ramas de actividad, el producto de cada elemento de esta matriz por el correspondiente coeficiente de valor añadido proporcionará los efectos directos de la demanda del sector náutico de recreo sobre el valor añadido de la rama de actividad correspondiente.

De igual manera, se pueden calcular los efectos directos de la demanda del sector náutico de recreo que interese sobre otras macromagnitudes (EBE, remuneración de asalariados, etc.).

Por otro lado, con el producto $(I-A)^{-1}T^*$ se obtenían los multiplicadores sectoriales (y por agregación el total) totales (efectos directos más indirectos) de la demanda del sector náutico de recreo sobre la producción. Basta efectuar el producto de cada uno de estos multiplicadores por el coeficiente correspondiente a la macromagnitud que interese para obtener los multiplicadores totales (efectos directos más indirectos) de la demanda del sector náutico de recreo sobre el valor añadido bruto (multiplicador total de la renta del sector náutico de recreo), el excedente bruto de explotación, etc. Por

agregación de todos ellos se obtuvo el multiplicador global que hace referencia al conjunto del sistema económico. Por último, para calcular los efectos indirectos de la demanda del sector náutico de recreo sobre las diferentes macromagnitudes basta restar el coeficiente correspondiente a los efectos directos del multiplicador de efectos totales.

PARTE II: APROXIMACIÓN A LA NÁUTICA DE RECREO.

CAPÍTULO 4: APROXIMACIÓN AL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL.

4.1. APROXIMACIÓN AL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO EN EL ÁMBITO INTERNACIONAL.

En el presente capítulo nos acercamos al sector de la náutica de recreo, de la náutica deportiva, en el ámbito internacional. Pretendemos con ello tener una visión de lo que supone la actividad en diversos países del mundo. Las dificultades a la hora de obtener información estadística al respecto ha afectado al análisis efectuado, que sin duda, es parcial. Sin embargo, es oportuno exponer las últimas referencias disponibles con el fin de poder disponer de algunas variables que posibiliten elementos de referencia con los que poder realizar alguna comparación.

Aparentemente los años 2013 y 2014, fueron años en el que la industria de la navegación de recreo establece un punto de inflexión hacia la recuperación.

Según Kleinitz, Udo (2015) "Mercados náuticos internacionales" (International Council of Maritime Industries Association), la evolución del sector náutico a escala mundial refleja estos porcentajes de crecimiento, a pesar de las trabas –sobre todo administrativas- que aún existen en muchos países. Así, en el principal mercado náutico del mundo, Estados Unidos, la situación mejora presentado un balance de crecimiento de entre el 5% y el 10%. Lo mismo reflejan las cifras de algunos de los principales países de Europa: en Alemania e Italia crecen las ventas de embarcaciones del orden del 2%, el 4% en Francia, el 1% en Reino Unido o cerca del 10% en el mercado español en cuanto a las nuevas matriculaciones.

Sobre el mercado latinoamericano ha explicado que la tendencia es al alza y que presenta un potencial muy positivo, a pesar de que el motor de la náutica en Sudamérica, Brasil, ha descendido de forma notable alcanzando porcentajes de contracción de entre el 30% y el 40%.

Kleinitz (2015), ha señalado que a escala global cerca del 90% de las

embarcaciones de recreo tienen hasta 8 metros de eslora, mientras que el sector de los superyates (con más de 24 metros) supone el 2% del total.

El secretario general de ICOMIA ha explicado que desde 2014, se ha mejorado la situación debido, entre otras razones a la renovación de la confianza de los consumidores y también al descenso del precio de barril de petróleo y con ello, de los carburantes para la navegación”. Así, el impacto del sector náutico a escala global con datos del año pasado refleja que existen en el mundo más de 100.000 empresas dedicadas al segmento de la náutica de recreo, que emplean a más de un millón de trabajadores y que el año pasado tuvieron una facturación conjunta por encima de los 4.000 millones de €. Además, en el mundo existen cerca de 25.000 marinas y/o puertos deportivos y clubes náuticos con amarres disponibles.

Lo dicho anteriormente se plasma en los últimos datos que publica ICOMIA; sobre el sector en su informe *Recreational Boating Industry Statistics Book "2013"*, que presenta resúmenes globales sobre los productos clave de 24 países, datos de exportaciones/importaciones que resumen la dinámica del comercio internacional de embarcaciones de recreo, estadísticas de todos los productores líderes de la industria del sector.

Las cifras indican que la industria mundial del sector se basa en:

- 100.000 compañías directas (principalmente negocios pequeños y medianos),

- 1 millón de empleados directos,

- 25 millones de barcos de recreo,

- Las exportaciones de barcos de EEUU suponen más de 1.6 billones de - dólares y las exportaciones de barcos de EU más de 4.7 billones de €.

Estos números no contemplan otras grandes contribuciones indirectas que forman parte de la cadena de valor, además de otros diversos servicios relacionados con la náutica de recreo, como son los restaurantes, tiendas y residencias instalados en los puertos deportivos, turismo, reparaciones y mantenimiento, fuel y aprovisionamientos, seguros, eventos en barcos, pesca, alquiler de embarcaciones, escuelas de vela, regatas, ferias y muchos otros.

4.1.1. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN EEUU.

EEUU es el primer mercado náutico mundial en la industria global de las embarcaciones de recreo. Más de la mitad de su población vive a una distancia inferior a 80 Km. de aguas navegables. Se calcula 121,5 billones de dólares de impacto económico anual, 650.014 empleos (directo e indirecto), 34.833 empresas y 12.014.387 embarcaciones de recreo registradas, según los datos. Asociación de Empresas Náuticas de Estados Unidos 2015 (NMMA).

La recuperación del mercado de barcos estadounidense ha crecido en 2013 por tercer año, registrando 36,7 billones de dólares, lo que supone un 3% de incremento comparado con el año 2012. (ICOMIA, 2013). En 2013, las ventas de nuevos barcos a motor incrementaron en un 12% suponiendo 6,5 billones de dólares y 161.200 unidades. Para los nuevos veleros, las ventas cayeron un 6%, mientras que el valor de venta subió un 18%. Las ventas complementarias se estimaron en 4.9 billones en 2013 con respecto al año anterior. El promedio gastado por barco fue aproximadamente de 309 dólares para ese año.

4.1.2. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN EUROPA.

Según informe de la consultaría Escura Consulting, de octubre 2015, Europa cuenta 32.000 empresas del sector de náutica de recreo, con 280.000 de personas empleadas y crece en Francia, Reino Unido y que España es el 4º país en valor añadido y empleo detrás de Italia, Inglaterra y Francia y una

facturación aproximada de 20 mil millones de €. La economía europea comenzó a estabilizarse en 2013, al disminuirse el riesgo de la ruptura de la eurozona y reforzarse la recuperación económica. A pesar de ello, la confianza de los consumidores incrementa más lentamente. Aun así, la industria náutica empieza a mejorarse.

4.1.3. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN ALEMANIA.

Alemania con Población de 80.600.000 habitantes, longitud de la costa: 3.624. Siendo la mayor potencia económica de Europa, ha presentado una paulatina disminución en la exportación de barcos. Sin embargo, se han incrementado las importaciones de pequeñas embarcaciones, convirtiéndose en el mayor importador de EU en términos monetarios. Este positivo indicador supuso un incremento de las ventas de motores al 150% en 2013.

4.1.4. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN FRANCIA.

Francia posee 5.500 Km. de costa y 1.000 Km. de aguas interiores navegables. El mercado de la marina francesa es uno de los más grandes y activos de Europa. Compuesto por más de 5.000 empresas, 40.000 empleados generaron alrededor de 4.42 billones de €. La producción de barcos en Francia decayó, registrándose un 40% menos de nuevas embarcaciones. “Bénéteau Group”, el mayor productor de veleros y vendedor de yates de lujo, reflejó un 2,4% de incremento en la venta de barco, equivalente a 624 m €.

4.1.5. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN REINO UNIDO.

Otro de los mayores países productores de embarcaciones, incremento las ventas un 1,7% con respecto a los años anteriores. Los constructores de embarcaciones comenzaron a notar el incremento a finales del año 2013 junto con la mejora de la economía de Reino Unido. Incrementó fuertemente la

exportación de embarcaciones.

4.1.6. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN PAÍSES BAJOS.

El sector de deportes de agua holandés está compuesto por 4.000 empresas con 15.000 empleados con una facturación bruta de 2.25 billones de €. Ciertos sectores como el de reparaciones, mercado de piezas de repuesto y de arrendamientos, así como el sector de los “superyates”, gozan de buena salud.

4.1.7. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN ITALIA.

Una economía débil y la inercia política estancada en Italia retrasaron la recuperación prevista en 2013, tanto para la economía como para el sector náutico. La industria de la náutica de recreo disminuyó un 2.9%, suponiendo 2,4 billones de €. La mayor parte del daño provenía del colapso de la demanda del mercado nacional , donde la venta de nuevas embarcaciones disminuyó un 88%. Tanto productores de embarcaciones como fabricantes de equipamiento han subsistido gracias a las exportaciones. La exportación nacional es de un 77% mientras que la de los productores de barcos supone un 93%, siendo los países principales de destino EEUU, Oriente Medio y los países “BRIC” (Brasil, Rusia, India y China). A pesar de esto, cuenta con productores importantes de yates que lo sitúan en una buena posición con un total de unos 274 proyectos. Los productores de barcos atisban señales de recuperación en el mercado local en los 2014 y 2015.

4.1.8. APROXIMACIÓN DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN DINAMARCA.

Los resultados para toda la industria en su conjunto son flojos comparados con el año anterior. La venta de nuevas embarcaciones se ha

mantenido a la baja. Mientras que el mercado de barcos de segunda mano ha mejorado ligeramente, la financiación a compradores empeoró con la salida del mercado del banco español “Santander”.

4.1.9. APROXIMACIÓN DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN POLONIA.

Se mantuvo estable a lo largo del 2013. Parte de la producción de barcos de Noruega y Finlandia se trasladó a Polonia, suponiendo un beneficio a los proveedores de equipos y en general a los abastecedores de materiales y componentes locales. El reto clave que tiene el país ahora es buscar fabricantes de barcos lo suficientemente expertos.

4.1.10. APROXIMACIÓN DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN ESPAÑA.

A pesar de que hasta finales del 2013 fueron años duros para el mercado náutico español, la industria finalmente comenzó a beneficiarse de la mejora del clima económico. El número de barcos registrados cayó por sexto año consecutivo pero a partir del mes de septiembre la tendencia ha revertido y empieza a incrementarse en todos los tamaños de embarcación. Mejoró la legislación en cuanto a las tasas para las embarcaciones de chárter ,datos que le permite competir en mejores condiciones en el mercado de los “superyates” en comparación con sus vecinos del Mediterráneo.

4.1.11. APROXIMACIÓN DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN AMÉRICA DEL SUR.

Brasil, Argentina y Venezuela tuvieron una bajada significativa en las ventas de productos náuticos en 2013 en consonancia con la inestabilidad económica y política. La excepción es Colombia, que presento un crecimiento del 4,3% el pasado año. Esto se debe a las facilidades que ofrece la mano de obra local y a sus bellas costas.

Según Farah (2015) el sector náutico colombiano, está en pleno desarrollo y es uno de los mercados que ofrece oportunidades para las inversiones y nuevos negocios vinculados a la náutica, como el desarrollo de un amplio plan para la construcción de instalaciones náutico deportivas.

4.1.12. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN TURQUÍA.

Han aumentado considerablemente los flujos turísticos hacia el este del Mediterráneo. Las razones son varias y ello ha obligado a Turquía a reaccionar, con el objeto de captar y atraer un tipo de turismo emergente en el área, el turismo náutico. En los últimos años mejora en la producción de barcos y en el número de reservas de yates medios-grandes y súper yates (Madariaga et al., 2015).

4.1.13. APROXIMACIÓN AL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN JAPÓN.

Las importaciones de barcos incrementaron un 2% suponiendo 10.274 unidades. Los barcos a motor provienen de China, Estados Unidos y Australia, mientras que los veleros se importan en menor medida de Alemania, Dinamarca, EEUU y otros pocos países. La exportación de motores supuso un total de 428.000 unidades en 2013 frente a las 560.000 unidades de 2008.

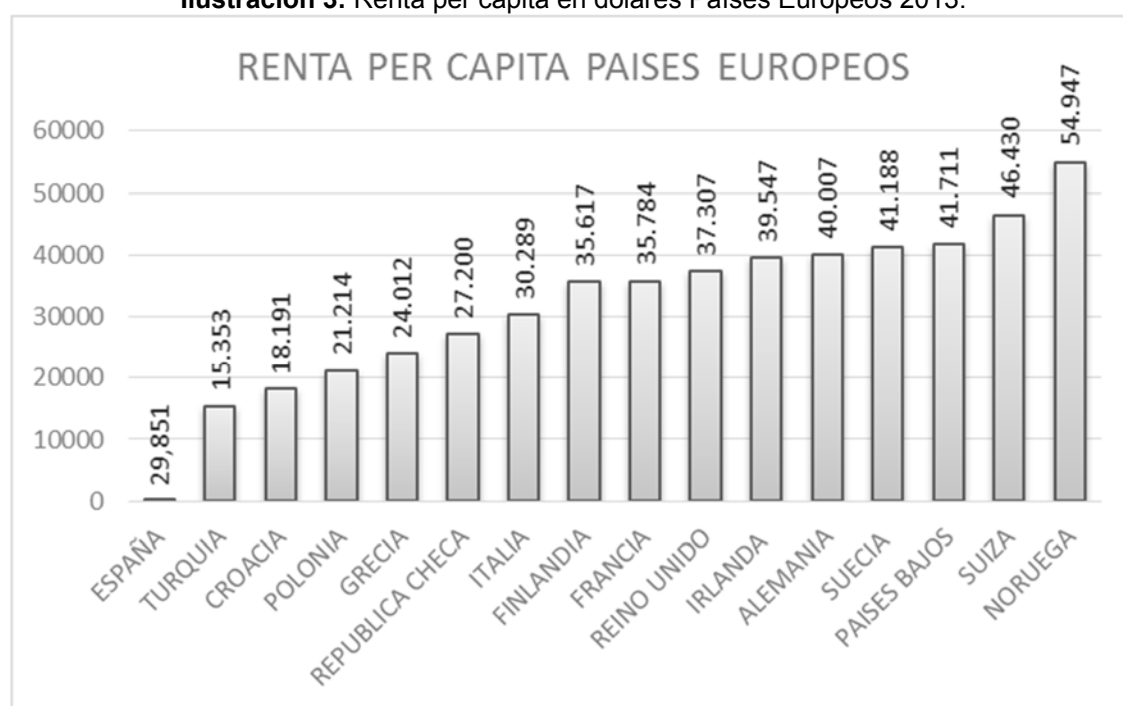
4.1.14. APROXIMACIÓN DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE SUPERYATES.

El informe anual de 2014 de “Superyacht” (SUPERYACHT, 2014) indica que el número de grandes yates de 30 metros se ha incrementado con respecto a los años anteriores, siendo de 411 yates en 2014, mientras que en 2013 eran 407. En cuanto a yates menores, de entre 24m y 30m, las ventas se han incrementado en un 6%.

4.2. COMPARATIVA DE VARIABLES DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN LOS PAÍSES EUROPEOS.

En esta comparativa se pretende observar y comparar las variables indicativas del sector de la náutica en cada país. En primer lugar, observamos que países con PIB per cápita relativamente similar al español (Francia, UK, Italia, Grecia,) tienen, sin embargo, un desarrollo náutico (expresado en número de habitantes por embarcación de recreo) muy superior (ICOMIA, 2013).

Ilustración 3: Renta per cápita en dólares Países Europeos 2013.

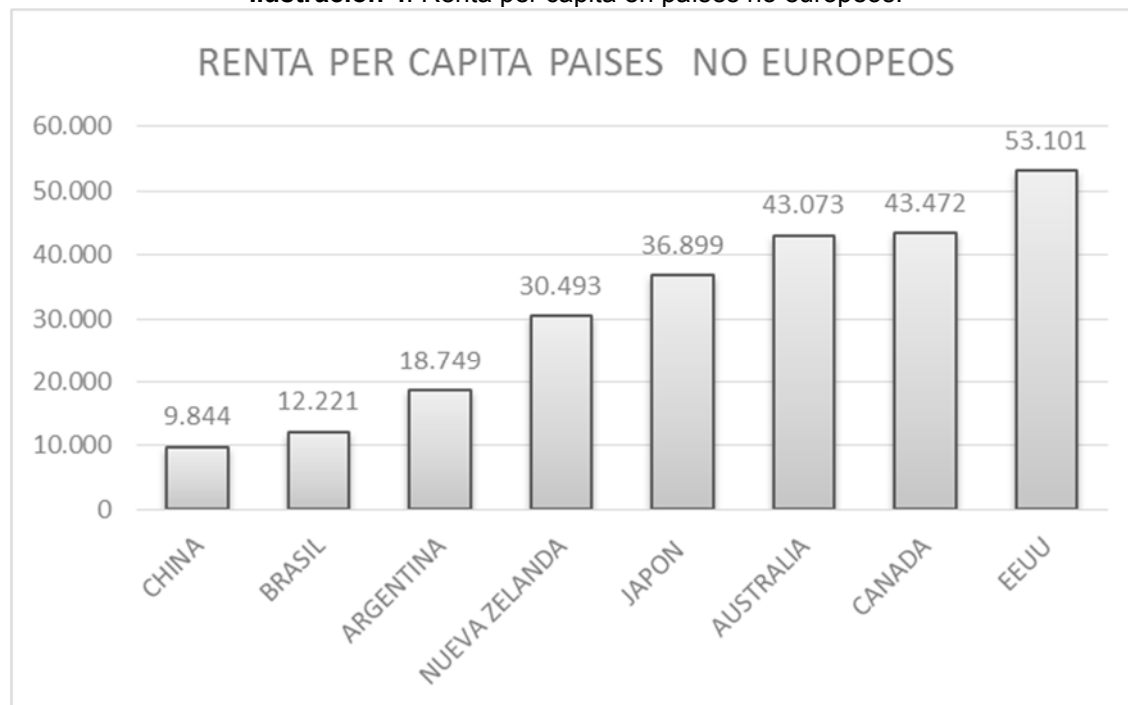


Fuente: Elaboración propia.

Con estos datos, se hacen evidentes las ventajas de desarrollar una industria náutica potente. Además, adquieren más importancia si añadimos sus implicaciones en 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. Si analizamos la renta per cápita de los países europeos (ver Ilustración 3) podemos establecer tres categorías. Por un lado tendríamos los países más ricos, como Suecia, Suiza, Noruega, Alemania y Holanda, con rentas muy altas que evidencian un nivel de

vida alto y escaso paro. A continuación tendríamos los países intermedios, dentro de los que están Finlandia, Reino Unido, Francia, Italia o España, con rentas medias y medias-bajas que evidencian un nivel de vida intermedio y la presencia de paro. Por último, están los países con rentas bajas como Grecia, Polonia, Turquía o Croacia, donde el nivel de vida es bajo.

Ilustración 4: Renta per cápita en países no europeos.



Fuente: Elaboración propia.

4.2.1. RENTA PER CÁPITA EN DÓLARES MUNDIAL 2013.

Si analizamos la renta per cápita de algunos países (Ilustración 4) fuera de la zona euro podemos establecer también tres categorías similares. Por un lado, tendríamos los países más ricos, como Estados Unidos, Australia y Canadá, con rentas muy altas que evidencian un nivel de vida alto y poco paro. En este grupo Estados Unidos está a una distancia muy superior de los demás países anglosajones. A continuación tendríamos los países intermedios, dentro de los que están naciones como Nueva Zelanda y Japón con rentas medias y medias-bajas que evidencian un nivel de vida intermedio. Por último están los países con rentas bajas como Argentina, China y Brasil (estos dos últimos en

vías de desarrollo), donde el nivel de vida es inferior (ICOMIA, 2013).

4.2.2. NÚMERO DE HABITANTES POR EMBARCACIÓN EN PAÍSES EUROPEOS.

En la Ilustración 5, se puede observar la relación existente entre la cantidad de habitantes de cada país europeo y el número de embarcaciones, dato representativo del grado de interés que existe en cada región por las actividades náuticas. Destacan especialmente los países nórdicos y Holanda con 16.800.000 habitantes: 400 km y muchos canales navegables y en donde existe una gran tradición por la náutica de recreo y donde los ciudadanos disfrutan de un importante poder adquisitivo.

Ilustración 5: Número de habitantes por embarcación países europeos.

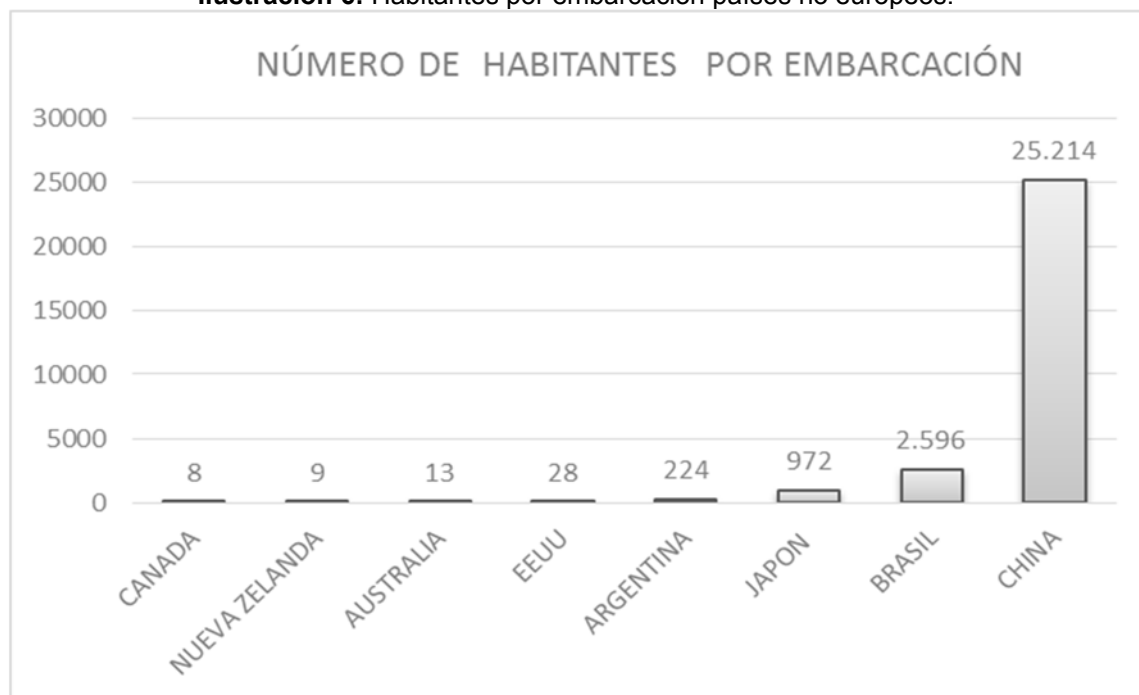


Fuente: Elaboración propia.

Croacia con 4.300.000 habitantes, Renta per capita.18.191 Dólares y 5.835 km de costa se sitúa inmediatamente detrás, debido a sus largas costas, sus bellas ciudades portuarias y la expansión del turismo en el adriático (Madariaga et al., 2015). Grecia y Suiza son también países a destacar.

España presenta índices bajos a pesar de sus amplias costas y el clima, lo que indica una situación mejorable y un importante potencial de crecimiento. Recordemos que en la sección del estado del arte, hemos mostrado que en la Comunidad Autónoma Vasca esta variable está estimada (dependiendo del modo de cómputo) entre 204 y 354 habitantes por embarcación, demostrando que, en este sentido, está por debajo de la media europea, incluso por debajo de la media nacional.

Ilustración 6: Habitantes por embarcación países no europeos.



Fuente: Elaboración propia.

4.2.3. NÚMERO DE HABITANTES POR EMBARCACIÓN EN PAÍSES NO EUROPEOS.

En la Ilustración 6, se observa la relación existente entre la cantidad de habitantes y el número de embarcaciones que hay en los diferentes países no europeos del mundo, lo cual puede ser utilizado para medir el grado de interés que en cada nación despiertan las actividades náuticas.

Destacan especialmente los países con mayor número de kilómetros

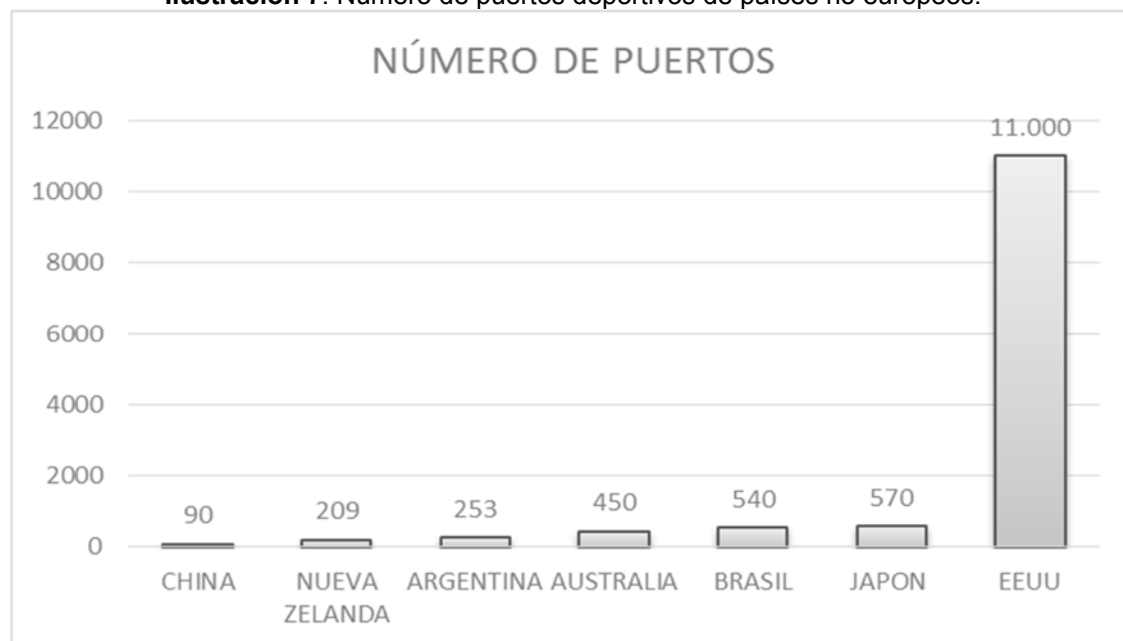
de costa y de ascendencia anglosajona, como son Canadá, con 233,80 km de costa, Australia con 66.530 km de costa y Nueva Zelanda con: 15.134 km, seguidos muy de cerca por Estados Unidos con 133.342 km, países éstos donde existe una gran tradición por la náutica y que gozan de una buena posición económica.

El país más bajo en ranking, en número de embarcaciones, es con diferencia China, un país donde la baja renta per cápita unida a los millones de personas que habitan en zonas no costeras ha hecho tradicionalmente muy difícil la adquisición de embarcaciones, si bien también es uno de los países con más potencial de crecimiento.

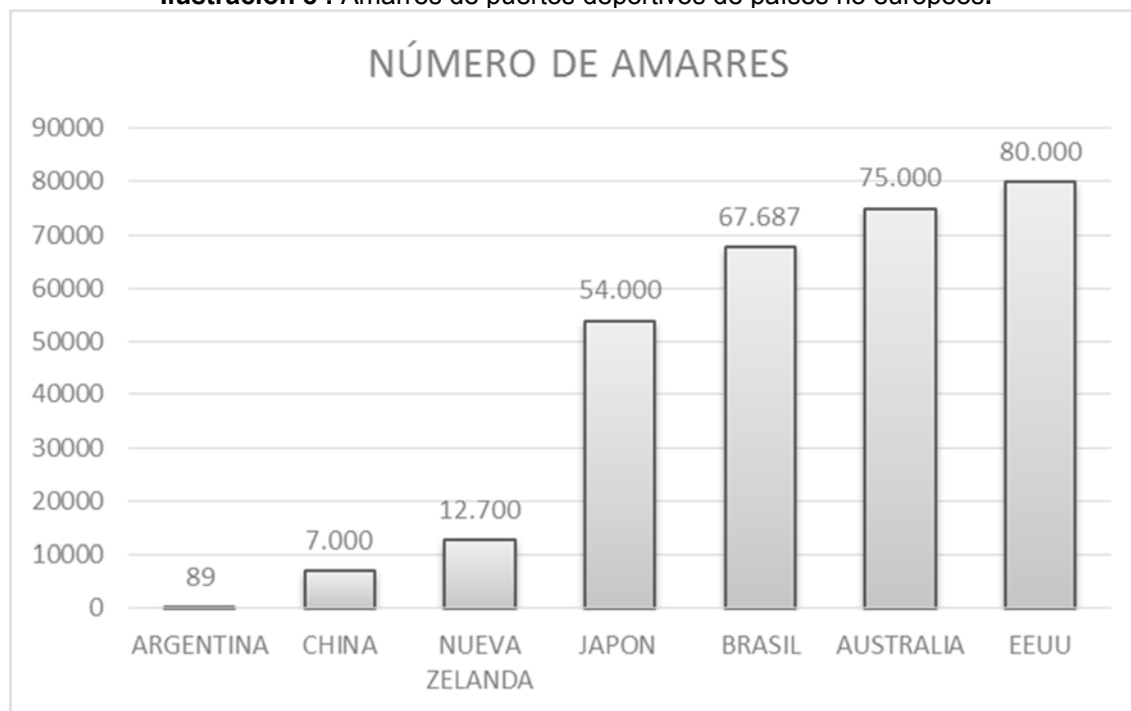
4.2.4. NÚMERO DE PUERTOS DEPORTIVOS EN PAÍSES NO EUROPEOS.

EEUU está claramente a la cabeza a nivel mundial en este aspecto, contando con un total de 11.000 puertos, seguido a distancia por Canadá cuyas cifras exactas no tenemos, Australia, Brasil y Japón (Ilustración7).

Ilustración 7: Número de puertos deportivos de países no europeos.



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 8 : Amarres de puertos deportivos de países no europeos.

Fuente: Elaboración propia.

4.2.5. AMARRES DEPORTIVOS EN PUERTOS DE PAÍSES NO EUROPEOS.

A nivel mundial vuelve a ser EEUU quien se sitúa por encima de los demás con 80.000 amarres de puertos deportivos (Ilustración 8). También destaca Canadá, cuyos datos no están disponibles pero que pueden sacarse por la comparación con años anteriores, seguido de cerca por Australia y Brasil según ICOMIA (2013).

4.2.6. NÚMERO DE PUERTOS DE DEPORTIVOS EN PAÍSES EUROPEOS.

Alemania es un país paradójico en este aspecto y lo lleva siendo desde hace muchos años, debido a que si bien no destaca por el tamaño de su flota de embarcaciones de recreo frente a otros países tradicionalmente marineros ni tiene tanta costa como otros países insulares, cuenta con el mayor número de puertos de Europa y el Reino Unido le sigue a mucha distancia, como mostramos en la Ilustración 9.

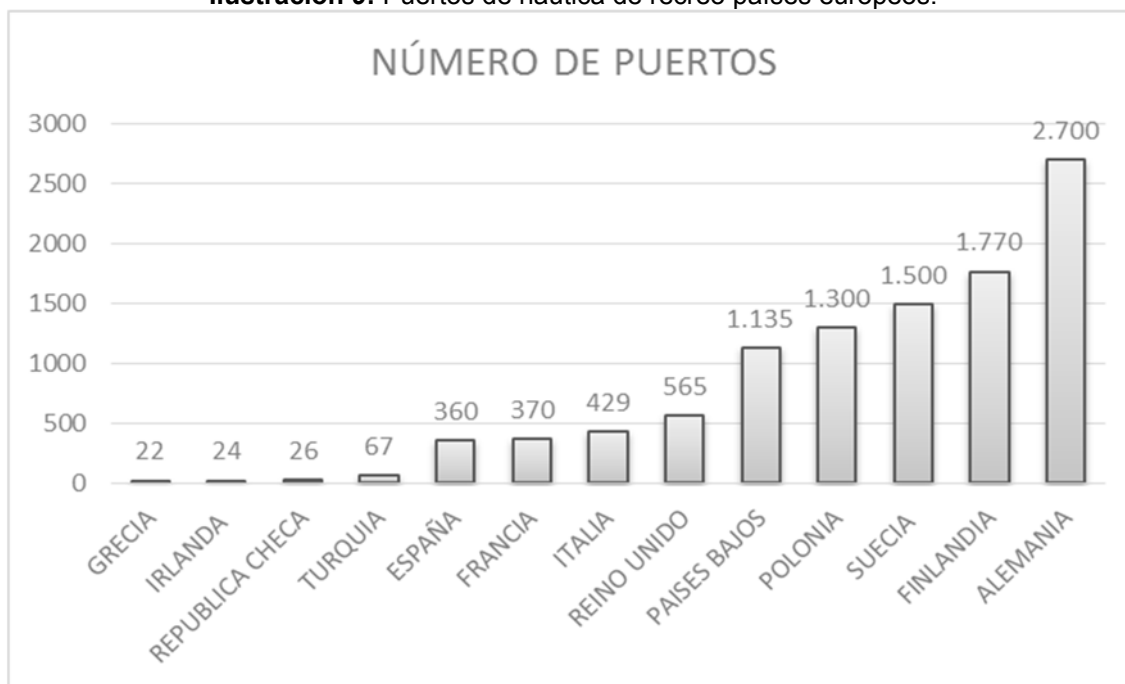
Los puertos pueden ser de muy diferente tamaño. Tras ésta estarían

los países nórdicos y Holanda, de cuya tradición marinera ya hemos hablado. Mención especial merece aquí el caso polaco, también con muchos puertos. España por su parte presenta unas cifras inferiores (ICOMIA, 2013).

4.2.7. AMARRES DEPORTIVOS EN PUERTOS DE PAÍSES EUROPEOS.

Vemos que países que en la gráfica anterior eran claramente dominantes, como los países nórdicos y suponemos Alemania que no disponemos de datos oficiales, pasan a un segundo plano si se tiene en cuenta su oferta de amarres, lo que evidencia la existencia de puertos pequeños.

Ilustración 9: Puertos de náutica de recreo países europeos.



Fuente: Elaboración propia.

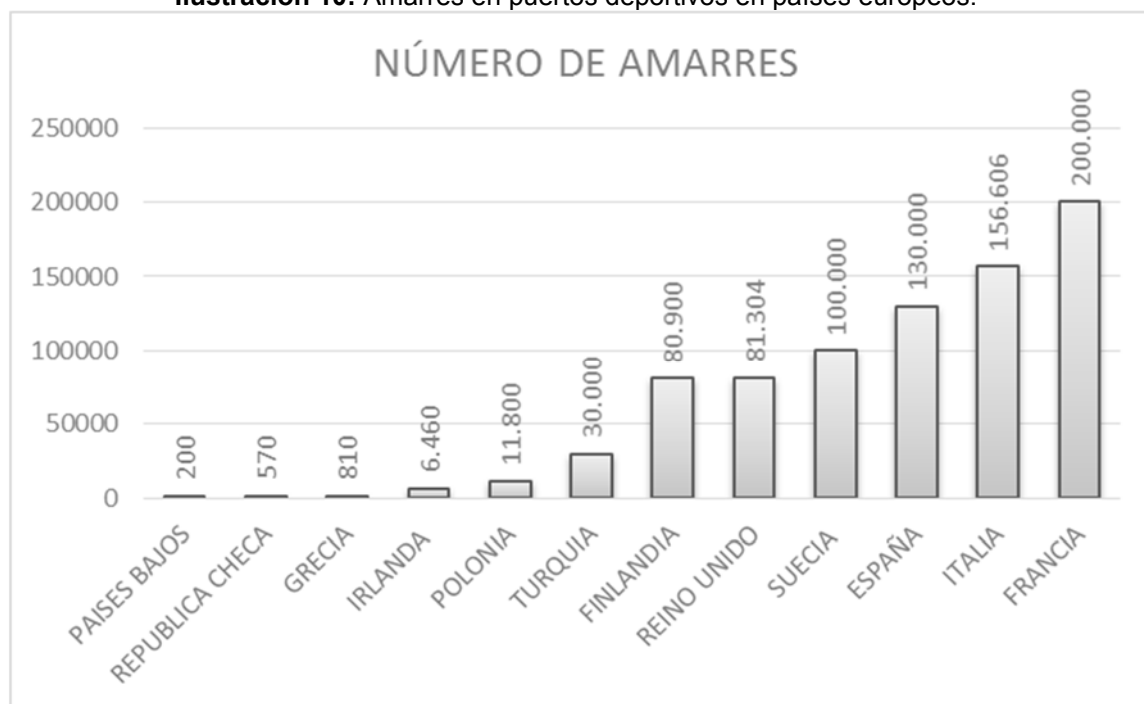
Por el contrario, otros países de fuerte tradición marinera como los países bajos, Francia, Suecia y el Reino Unido, a pesar de no disponer de tantos puertos, especialmente el caso de Gran Bretaña parece paradójico, concentran la mayor parte de la oferta global de amarres disponible en Europa (Ilustración 10). La media europea es de 155 amarres por puerto y estos cuatro países tienen infraestructuras de mayor tamaño medio, especialmente Francia

que está a la cabeza del continente en este aspecto.

4.2.8. FLOTA DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN PAÍSES NO EUROPEOS.

Si se analizan los datos de la embarcaciones a nivel mundial que tiene cada nación, se puede ver cómo Estados Unidos domina también en este sector por mucha distancia, siguiéndole otros países no europeos como Canadá, Australia o Nueva Zelanda que, como se ha podido apreciar anteriormente, tienen altas proporciones de embarcaciones por número de habitantes (ICOMIA 2013) como puede apreciarse en la Ilustración 11.

Ilustración 10: Amarres en puertos deportivos en países europeos.



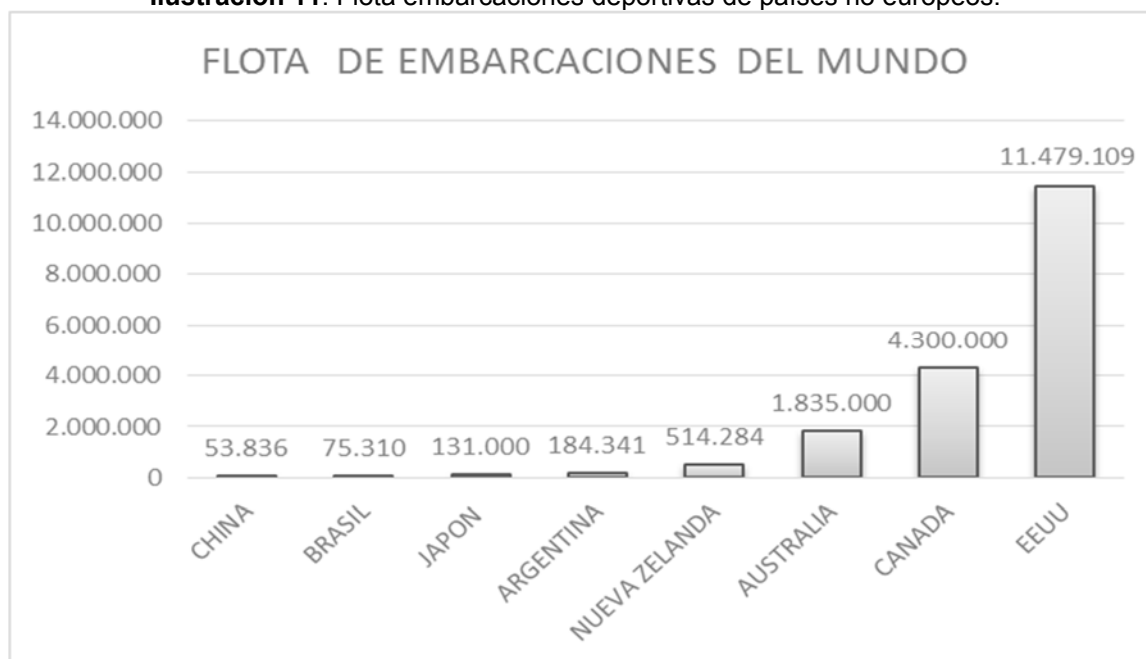
Fuente: Elaboración propia.

4.2.9. FLOTA DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN PAÍSES EUROPEOS.

Si se analiza el tamaño total de la flota europea vemos como en los casos anteriores una clara preponderancia de los países nórdicos frente a

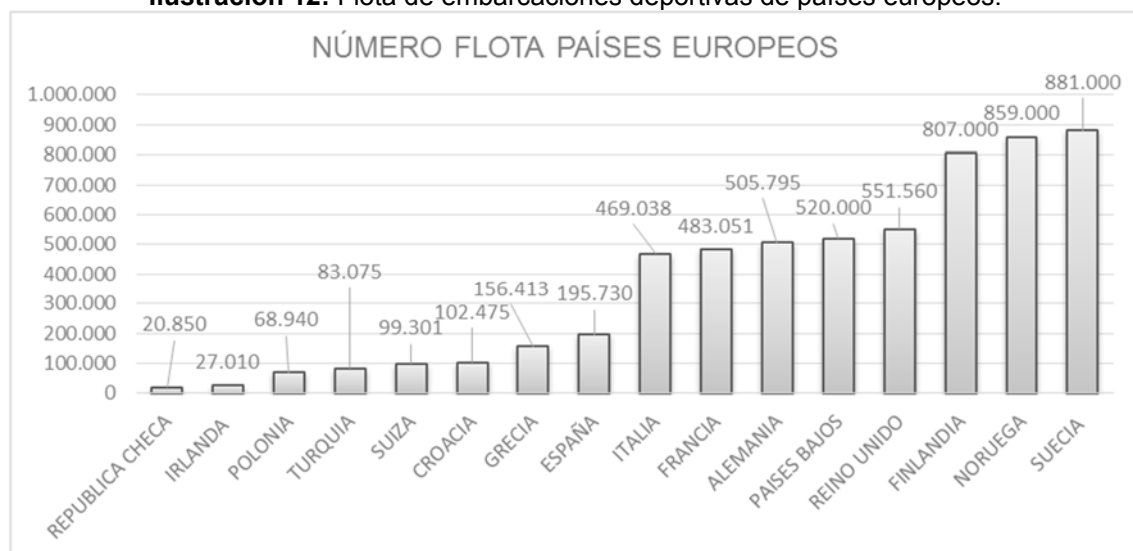
economías más fuertes y países más poblados (Ilustración 12). De hecho el poderío naval sueco es tal que casi dobla al británico. A bastante distancia de éstos, Reino Unido, Francia, Italia, Alemania y Holanda estarían a la par, situándose España en un puesto muy bajo.

Ilustración 11: Flota embarcaciones deportivas de países no europeos.



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 12: Flota de embarcaciones deportivas de países europeos.



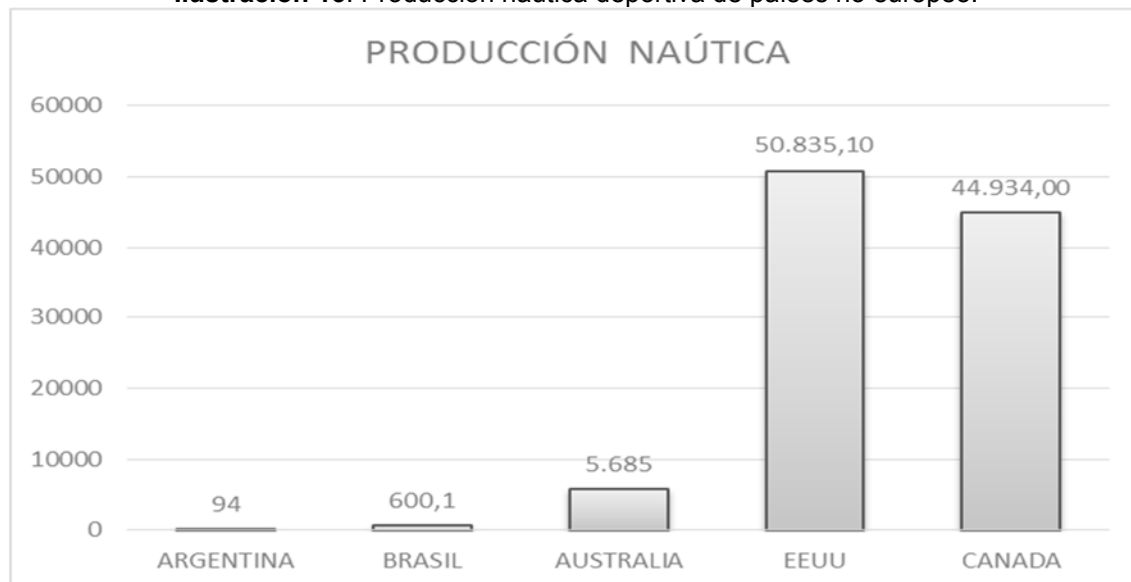
Fuente: Elaboración propia.

4.2.10. PRODUCCIÓN NÁUTICA DEPORTIVA EN PAÍSES NO EUROPEOS.

Si se analiza la producción y facturación náutica mundial de los países no europeos puede observarse que una vez más Estados Unidos está en la cima de la gráfica, pero en esta ocasión comparte puesto con Canadá, cuyos astilleros generan tanto como los de su vecina meridional.

Muy lejos de ambos queda el resto de países no Europeos, siendo Australia la inmediatamente posterior. Esto nos permite comprender la importancia que tienen los astilleros de estos países, precisamente con mayor flota y número de embarcaciones por persona (Ilustración 13).

Ilustración 13: Producción náutica deportiva de países no europeo.



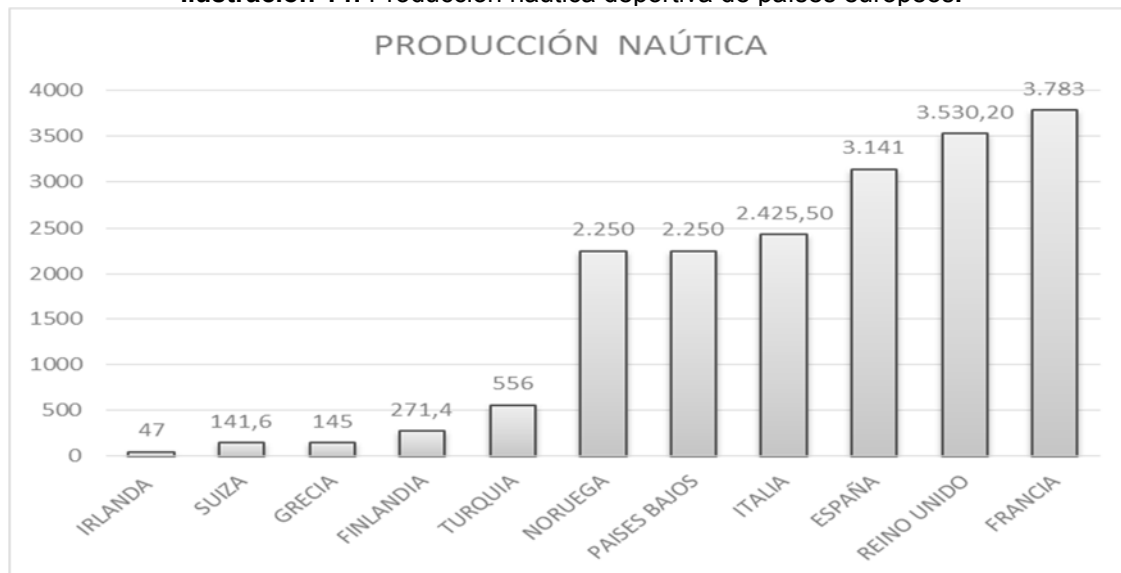
Fuente: Elaboración propia.

4.2.11. PRODUCCIÓN NÁUTICA DEPORTIVA EN PAÍSES EUROPEOS.

Analizando el número de unidades producidas en cada nación Alemania y Francia serían las principales seguidas muy de cerca por el Reino Unido y España, donde a pesar de no existir una flota importante sí que se fabrican muchas embarcaciones, lo que hace suponer que sirven a la exportación (Ilustración 14).

Las industrias italiana, noruega y holandesa son también bastante potentes y se mantienen a corta distancia unas de otras.

Ilustración 14: Producción náutica deportiva de países europeos.



Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 5: ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ESPAÑA.

5.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LA NÁUTICA DEPORTIVA.

A lo largo del presente capítulo vamos a ir profundizando en los antecedentes históricos de la náutica de recreo.

5.1.1. LOS INICIOS DE LA NÁUTICA DEPORTIVA.

La navegación en velero o yate tiene sus orígenes en Holanda, hace más de cuatro siglos. Este tipo de navegación debe su nombre a la palabra holandesa "jacht" que se refiere a una embarcación del Estado utilizada para transportar de un reino a otro a príncipes, embajadores y demás mandatarios y nobles. Más tarde, saltó a Gran Bretaña y sus colonias americanas en forma de competición. Los deportistas con capacidad económica comenzaron a interesarse por la navegación a vela de competición durante la primera mitad del siglo XIX. En el año 2001, el Royal Yacht Squadron de Inglaterra y el New York Yacht Club celebraron conjuntamente el 150 aniversario de la victoria en regata de la goleta "América" frente a la flota combinada del Royal Yacht Squadron alrededor de la Isla de Wight, desafío que dio vida a la Copa América. Cuando se organizó aquella primera regata en 1851 (Cano; Pérez, 2004), el diseño de los veleros era todavía un arte muy novedoso y sus profesionales trabajaban únicamente para los más ricos. Los veleros diseñados solían tener en cuenta la presencia de una gran tripulación de marineros profesionales, que eran contratados durante la temporada de navegación para llevar el velero a lugares turísticos de moda. Allí, el propietario y sus amigos embarcaban para navegar durante semanas enteras, y el patrón contratado llevaba la embarcación atendiendo a los deseos del propietario (Aguirre, 2000).

Otros aficionados a la navegación con menos dinero, a veces, contrataban a un pescador profesional para que les llevara a navegar en su barco de pesca ya que no faenaba en los meses de verano cuando el tipo de pescado que capturaba emigraba a otras zonas. Impresionados por las excelentes cualidades de las embarcaciones de pesca, muchos aficionados a la vela compraron embarcaciones similares cuando ya no se usaban y las

transformaron para uso recreativo.

El concepto de navegación de recreo en la historia surgió, en opinión de Sleight y McArthur (2006), en los Países Bajos (una de las principales potencias navales que se opuso a España durante los siglos XVI y XVII, sobre todo, en la mar). Su poderosa flota militar y comercial les permitió desplazar a los portugueses de sus principales zonas comerciales en Asia, así como mantener factorías en las costas de Sudamérica. Este hecho, junto con sus excelentes puertos en el norte de Europa y su condición de ser una potencia expandiéndose al mar, le permitió ser una de las principales potencias comerciales europeas durante décadas. Las primeras embarcaciones se utilizaron, de forma aislada, como embarcaciones de recreo; pues, por lo general, su cometido era transportar mercancías de todo tipo por las aguas holandesas. Es allí donde fue surgiendo, en sus formas modernas, la primera de las modalidades deportivas de recreo: la Vela.

Según Rodríguez (2003), el prestigio que alcanzaba el deporte de la Vela alcanzó también con el tiempo a los anglosajones y norteamericanos, y en vista de la gran competición mencionada antes, la copa América, las clases altas europeas han seguido considerando el deporte de la vela como uno de los más representativos y prestigiosos; y lo han practicado activamente en emblemáticas regatas tales como la Semana de Antigua o la Regata Nioulargue, para barcos de época, en St. Tropez. No debe considerarse por ello que ésta práctica era privativa de la élite, al contrario, el desarrollo de la vela ligera ha hecho que este deporte esté al alcance de todos hoy día.

En opinión de Medina Tejada (2012), otra de las grandes modalidades deportivas náuticas es el remo. Su origen como forma de propulsar una embarcación es desconocido, si bien, probablemente, date de la prehistoria. Se sabe de embarcaciones movidas por remos tanto en Egipto como en la Grecia clásica.

Se conservan noticias sobre competiciones regatísticas realizadas por

remeros venecianos en el mar Adriático en el siglo XIV. Pese a ello, se considera que, como deporte, nació en Gran Bretaña en el siglo XVII; y también la vela como una actividad reservada a la alta nobleza saltó posteriormente a otros países de Europa.

Según Evans (2007), la primera referencia que se tiene de una competición entre embarcaciones de recreo a vela fue el 1 de octubre de 1661, cuando se enfrentaron el Caltheine, del rey Carlos III de Inglaterra y el Anne, del Duque de York, hermano del Rey. La travesía fue disputada a través del Támesis en un trayecto de ida y vuelta.

En opinión de Medina Tejada (2012), serían las primeras décadas del siglo XX las que verían una auténtica época dorada para las embarcaciones de recreo de los nobles británicos, definiéndose ya con nitidez dos tipos de navegación deportiva. Nacen, en este momento, tanto la navegación de recreo como la competición deportiva, siendo mundos totalmente diferentes. Si bien, actualmente, los diseños navales más modernos tienden a eliminar dichas diferencias. La navegación deportiva, y en especial la vela, es un deporte en franca expansión, aunque también relativamente reciente. Lo que en épocas pasadas había estado en manos de la élite, en un período en el que el vapor o el diésel habían desterrado la vela para el uso comercial y militar, se convirtió en un deporte con mucha fama tras la Segunda Guerra Mundial. Es en este momento cuando las regatas de vela ligera y las de altura empezaron a proliferar en toda la costa europea y española, dando un gran empuje a los clubes náuticos. Así, la práctica asociativa de la navegación de recreo propició no solamente la expansión de los clubes más emblemáticos, sino también la creación de otros muchos en torno a los cuales aparecieron y se desarrollaron las regatas costeras y entre balizas, llegando cada vez a más sectores de la población.

Según Rodríguez (2003) el primer club de embarcaciones de recreo del mundo fue el Water Club of Cork, fundado en Irlanda en 1720, que más

tarde sería refundado en 1830 bajo el nombre de The Royal Cork Yacht Club. Fue la primera asociación anglosajona de navegación deportiva y apareció un siglo después de la primera competición de la que se tiene referencia.

Afirma Pace (2008) que en 1815 un grupo de nobles ingleses fundó The Royal Yacht Club y a partir de entonces la proliferación de estas asociaciones sería imparable. En 1833, a petición de Jorge IV, cambió su nombre por The Royal Yacht Squadron, apadrinando poco después su primera competición oficial. Desde entonces, a principios de agosto, se celebra cada año una regata en Cowes. El siguiente gran club en fundarse data de 1844, en Estados Unidos, el New York Yacht Club. En Francia fueron las sociedades de regatas las que propiciaron la expansión, tanto de la navegación de recreo como de la deportiva, destacándose aquí la sociedad de regatas de Havre de 1838, la de Marsella en 1862 y la del Círculo de Vela de París en 1858, donde se fundó la One Ton Cup en 1898.

Según De la Muela, M. (2000), en España, la práctica asociativa de la navegación deportiva y de recreo se desarrolló, en primer lugar, en el ámbito del remo; y luego a partir de los años 80 del siglo XIX en torno al deporte de la Vela, gusto importado del mundo anglosajón y practicado en los clubes náuticos, la mayoría de los cuales fueron fundados entre los últimos años del siglo XIX y los primeros del XX. Estas asociaciones estaban localizadas en las ciudades portuarias y se dedicaban, sobre todo, a potenciar las actividades de recreo, la práctica del remo y la de la vela, amén de ser un elemento de interrelación social. A este respecto hay que mencionar el Real Club Mediterráneo de Málaga, fundado en 1873, el Club Marítimo de Barcelona (1902), el Real Club Náutico de Valencia (1903) y el Real Club Náutico de Gran Canaria (1908). Estos importantes clubs junto con los de Bilbao, de los que hablaremos continuación, se reunirían en 1911 en el local de la liga marítima de Madrid para crear la Federación Española de Clubs Náuticos. De esta manera, el primero en fundarse en nuestro país sería el Real Club Mediterráneo, el decano de los clubes españoles. Esto le serviría en 1893 para

obtener de la Reina María Cristina, viuda de Alfonso XII, el privilegio de adoptar el pabellón español como grímpola del club. Actualmente es uno de los más prestigiosos del mediterráneo y el encargado de organizar el Trofeo de Su Majestad el Rey. Por su parte el club marítimo de Barcelona, hoy renombrado como Real Club Marítimo de Barcelona, nacería como una fusión entre el Real Club de Regatas, que era sobre todo un club de remo y el Real Yacht que era de vela. Este importante club organizaría en 1950 el primer Torneo Internacional Ciudad de Barcelona, que hoy en día se celebra todos los años. Todos estos clubs quedarían ligados, ya desde su nacimiento, a la institución monárquica. Los soberanos les honran con visitas periódicas, siendo presidentes honoríficos y promocionando distintas competiciones (De la Muela 2000)

En este momento, lo normal no era la adquisición de las embarcaciones de recreo por parte de los clubs, aunque sabemos que alguna vez sucedió, sino por parte de particulares. La compra de esos barcos suponía todo un acontecimiento para el club, además de un importante elemento de distinción social. Ésto más que otra cosa fue, en opinión de (De la Muela, 2000), el verdadero motor de difusión de este deporte. En España, la competición por medio de barcos de vela dominó el deporte náutico de las clases medias y altas hasta los años 20, cuando comenzó la fiebre del motor. Cuando los barcos a motor y las regatas de crucero internacionales hacen su aparición, nacerá en España la motonáutica; si bien llegará con retraso respecto al resto del continente. Técnicamente, la motonáutica surge en 1901 cuando las primeras regatas de barcos de motor se empiezan a dar en París y pronto se extienden por el resto de Europa. Estas competiciones fueron desarrollándose y expandiéndose, dando lugar a diversas modalidades de competición que llegan hasta nuestros días, de las cuales la primera en la historia de España tendrá lugar en 1924, cuando la Federación Catalana de Motor y la Federación Española de Motorismo Marítimo organizan las primeras regatas. En el 27 se organizarán varias regatas a motor en Barcelona y el Real Club Náutico adquirirá varios yates a motor, potenciando esta modalidad

deportiva.

Mención especial merece aquí la fundación del Real Sporting Club de Bilbao en 1898 y el Club Marítimo del Abra (1902), que durante décadas, en opinión de Alonso Olea (2003), fueron junto con el Club náutico los máximos y más exclusivos referentes de la náutica y el recreo de Vizcaya. El fuerte proceso de industrialización que experimentó Vizcaya desde el final de la Segunda Guerra Carlista trajo asociado la configuración de unas nuevas élites que, en combinación con el desarrollo del sport como divertimento, hubieron de generar nuevos espacios de relación en donde practicar los nuevos deportes. Dos de estos espacios de sociabilidad fueron el Club Marítimo del Abra y el Real Sporting Club (Olea, 2003). La fundación y evolución de los dos clubes, fusionados en 1972, son reflejo de las costumbres sociales de las nuevas clases altas y medias, beneficiadas por el desarrollo económico que la industrialización de Vizcaya trajo consigo, pudiendo así dedicarse a actividades relacionadas con su entorno, en muchos casos recién adquirido, status económico; basado en este caso en modelos británicos. La fuerte influencia que tuvieron en la zona vasca las costumbres británicas se comprende mejor si atendemos a las fuertes relaciones económicas y comerciales que la industrialización de Vizcaya estaba tejiendo entre ambas burguesías. La fundación del Real Sporting Club tuvo como objeto estimular y fomentar todo tipo de ejercicios físicos, sobre todo los relacionados con el mar, como rezan sus reglamentos (1907); al igual que el del Abra. En ambos casos, es comprobable la influencia británica tanto en los términos, como es el caso de club o sporting, como en las formas, ya que con sporting se está haciendo alusión no sólo al hecho deportivo en sí mismo, sino a la condición caballerosa de la actividad (Alonso Olea 2003). Así, se convirtió al rey Alfonso XIII en el Presidente de Honor en 1900 y en 1904, se hizo Vicepresidente honorífico al Príncipe de Asturias (Ilustración 15). De hecho, el Club Marítimo será utilizado más como una herramienta de socialización que como un centro de actividades náuticas.

Ilustración 15: Programa de regatas del Real Sporting Club. Las arenas.



Fuente: archivo histórico de Vizcaya.

Dentro de las actividades deportivas más practicadas en la zona vasca en ese momento, la vela aparece de nuevo como la principal. En Vizcaya existía una larga tradición en construcción naval y en el siglo XIX la Ría se llenó de astilleros de barcos de madera. Al ser de carácter tradicional, pronto desaparecieron o se vieron transformados para adaptarse a la construcción del casco metálico y de la máquina de vapor. De este modo, desde la primera iniciativa de los Astilleros del Nervión a principios de siglo, tenemos ya el germen de las instalaciones que irán organizando el sector hasta la crisis de los

70, con los astilleros Euskalduna y La Naval como ejemplos significativos. A la construcción de embarcaciones se unió el desarrollo de las navieras, en torno a las cuales fueron apareciendo profesionales de diferente signo. Éstos pronto se convirtieron en socios del Sporting, promoviendo las actividades navieras. Frente al Club Marítimo, que ya desde sus primeros días de fundación tenía una sede social fija, el Real Sporting Club se concentró en la organización de regatas, siendo una mezcla entre club deportivo volcado al mar y organización social exclusiva para hombres de clase alta. Muchos de sus miembros mantendrían durante muchos años casas de veraneo en la zona de Las Arenas y años más tarde formarían parte activa del Marítimo. (Alonso Olea, 2003)

El este sentido podemos afirmar que la vinculación del Club con la clase burguesa y aristocrática vasca era total y se dejó sentir en sus símbolos, miembros y actividades; así como en la organización interna del mismo. Además, al estar presidido por el Rey tuvo una vinculación especial con la casa real, especialmente a través de las visitas veraniegas a la Comunidad Autónoma Vasca. Las redes de relaciones sociales se fueron configurando con el entorno del poder.

En Opinión De la Muela, M. (2000) el Real Sporting Club, era una institución básicamente monárquica en la que los defensores de la monarquía y algunos políticos conservadores de diferente signo siguieron honrando al Rey incluso durante los años de la II República. De esta manera, la organización de grandes regatas en las que participan grandes magnates, aristócratas y miembros de la familia real se convirtió en un gran acontecimiento en el que no solamente se practicaba el deporte de la vela, sino que constituía toda una forma de interrelación de las clases altas de la época. Esta costumbre, como sabemos, llega hasta nuestros días. Podemos incluso decir que la historia de la náutica en España gira en torno a la Copa del Rey y sus emblemáticas embarcaciones (Méndez de la Muela, 2000).

El Sporting, junto con el Club Náutico de San Sebastián y el Club de

Regatas de Santander, crearon en 1900 la Federación de Clubs Náuticos del Cantábrico y la primera Copa del Cantábrico. Esta competición estaba reservada a los socios de estos tres clubes y supuso un hito fundamental en la historia de la navegación deportiva en el Cantábrico. Aun así, no sólo los socios y el soberano apoyaban al Club, sino que desde las instituciones puede verse también un apoyo constante, ligado obviamente al control llevado a cabo por las élites de esas instituciones. Así, las constantes subvenciones que la Diputación de Vizcaya cede al Sporting, o los diversos premios que el presidente Maura le concede, son buenos ejemplos de ello.

El caso del Club Marítimo del Abra es sin duda diferente ya que, si bien compartió algunos rasgos con el Sporting, fue más bien un centro de relación y de actividades sociales de esas clases altas de las que acabamos de hablar. Así, en el verano de 1902, algunos propietarios de pequeños barcos de recreo de Las Arenas decidieron comenzar el proyecto de construcción de un club flotante como el Sporting, que se fondeaba en Portugalete en verano y que estaba ideado como un punto de reunión en Las Arenas. De esta manera, sin perder el carácter de Club deportivo marítimo que por su posición y las aficiones de sus iniciadores tenía, debía proporcionar a los socios y sus familias un lugar de esparcimiento acorde con los gustos de la época. En el Marítimo sí encontramos a las mujeres de los socios que, junto con sus hijos, tendrán su espacio. Aquí, a diferencia de lo que pasaba en el Sporting, la oferta de actividades era mucho más amplia pero también más alejada de los deportes náuticos, con servicios como salones, restaurantes, bailes de sociedad, biblioteca, billar, campos de tenis, etc. (Zubiría, 1981).

Ambos clubes vivirán su época dorada durante los años sesenta y setenta del siglo XX, donde, en pleno apogeo del franquismo, fueron nuevamente utilizados como centros de promoción e interrelación social. El propio Franco y varios de sus ministros lo visitaron en alguna ocasión e incluso hubo entre sus socios importantes políticos del momento. De hecho según Chapapría (2003), la proliferación de todo tipo de instalaciones en el litoral

vasco y español se da sobre todo en los años sesenta, coincidiendo con el auge del turismo internacional en nuestro país. En su opinión, el peso creciente del turismo, sobre todo del anglosajón, habría tenido mucho que ver en el éxito y la rápida expansión de las instalaciones deportivas en el pasado siglo.

La vida de los puertos deportivos se va a ir adaptando despacio a la normalización socioeconómica del país, dando paso a una náutica recreativa y placentera no demasiado enfocada en la competición (Méndez de la Muela, 2000). En el 63 causó sensación la visita de Don Juan de Borbón, celebrándose una gran fiesta en su honor. Ésto demuestra la gran capacidad del Club para reunir en torno a sí y a Bilbao, a importantes figuras de políticos y aristócratas. Quizás no fuera casual que Don Juan tomara tierra por primera vez en Las Arenas, se dirigiera primero al Sporting y luego al Marítimo para saludar y conversar con los socios que ahí lo esperaban. De hecho, algunos socios ya habían iniciado gestiones para celebrar de alguna manera la presencia del Conde de Barcelona. Aun así, tanto el tamaño como la evolución del Marítimo fueron sensiblemente mayores que las del Sporting, iniciándose en los años setenta un gran decaimiento que lo llevó a su fin. El Sporting, en crisis tras sus triunfos deportivos de los años cincuenta, tuvo que integrarse en el Marítimo en 1972, si bien su fusión estaba ya prevista desde hacía varios años (Alonso Olea, 2003), para formar el Club Marítimo del Abra-Real Sporting Club que conocemos hoy día.

5.2. LA NÁUTICA DEPORTIVA EN EL COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

Conviene entender, en este sentido, que la práctica de la náutica deportiva en nuestro país ha ido adquiriendo una importancia especial desde la ruptura con los modelos tradicionales en los 60, en los que empezaban a surgir las primeras instalaciones y embarcaciones destinadas más al recreo que a la actividad propiamente deportiva. En los últimos años, con el desarrollo de una importante red de infraestructuras alrededor de las zonas litorales y el crecimiento de una demanda que ha ido perdiendo el carácter de la vieja

aristocracia y el sentido elitista de los primeros años sesenta, se ha incrementado la actividad permitiendo la lenta entrada de las clases medias. Por renta ya les era posible acceder a las actividades náuticas, como en los países de su entorno, pero la falta de promoción y de definición de ciertos productos no ha permitido su despegue real (Méndez de la Muela, 2000). En este sentido, debemos diferenciar cuatro fases por las que ha atravesado este sector desde los años 70 hasta la actualidad.

La primera que va desde el 65 hasta el 76 estaría marcada por el inicio de las actividades de recreo que se puede ubicar en 1969, año en el que se promulga la primera ley específica de puertos deportivos.

La segunda que corresponde a los años 76-83 comienza dando los primeros pasos de ordenación del litoral para uso recreativo con los Planes Indicativos de Usos del Litoral del Ministerio de Obras Públicas que incluyen las bases náuticas.

La tercera, que llega hasta el 86, se centra en la redacción, por parte de la Secretaría General de Turismo, de los primeros planes de ordenación específicos para la oferta recreativa, salvo para la zona catalana, cuya competencia recae en la Generalitat.

En la cuarta, que va hasta 92, diferentes comunidades autónomas desarrollan sus propias planificaciones para los puertos de su competencia. La última fase, que llega hasta nuestros días, se caracteriza por no tener un criterio homogéneo con el que administrar el litoral español ya que cada comunidad la organiza de forma independiente.

5.3. EL REMO COMO DEPORTE NÁUTICO EN EL COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

En cierto sentido, los inicios de la navegación de recreo en nuestro país

corrieron parejos a los desarrollados en el resto de la Europa atlántica, si bien aquí debemos diferenciar los inicios del remo y las traineras, como actividad lúdica que se practica probablemente desde la edad media en la zona cantábrica y de la que no se tienen casi registros, de los del trabajo de remero habitual ya sea como medio de transporte, pesca o amarre portuario. En este sentido, el aislamiento natural de las poblaciones marineras del norte peninsular, tradicionalmente cerradas sobre sí mismas, dificulta mucho un estudio histórico pormenorizado de sus hábitos de ocio náutico.

Es por eso que, al hablar del deporte del remo y las regatas tanto en el Cantábrico en general como en la Comunidad Autónoma Vasca en particular, es necesario fijarse en las labores diarias. Uno de los precedentes de la competición se produjo en la actividad de la pesca. Los pescadores vascos competían por arribar al puerto en primer lugar para poder así vender al mejor precio el pescado capturado, lo que terminó generando disputas entre las cuadrillas. Dentro de los trabajos portuarios existía otra labor que es considerada también como precedente de la competición remera: el atoaje. En puertos de difícil acceso como los de Bilbao o Pasajes, los grandes veleros eran remolcados hasta su interior por hombres que utilizaban traineras y que, al avistar los barcos que se dirigían al puerto, tenían que recorrer grandes trayectos para hacerse con el excelente salario pagado por aquel trabajo. Esto, con el tiempo, dará también lugar a diferentes desafíos de traineras, que pronto evolucionaron en las primeras competiciones. La primera de éstas de la que se tiene noticia, si bien la historiografía actual duda de la veracidad de este suceso, que se tiene más bien por legendario, enfrentó a las traineras de los pueblos de Mundaca y Bermeo, para decidir la propiedad de la isla de Izaro, localizada entre ambos pueblos y que finalmente acabó en manos de Bermeo. Tras esta legendaria regata vendrían más, pero hubo una que se convertiría con el tiempo en la más prestigiosa de la Comunidad Autónoma Vasca: la Regata de La Concha. En 1871 las traineras de Fuenterrabía y Pasajes se enfrentaron en una regata que alcanzó un gran eco y que supondría la base de la que es la regata de mayor prestigio hoy día: la Bandera de La Concha. En

esta ocasión, tanto el ayuntamiento de Bilbao como el de San Sebastián, promovieron regatas, además de otras muchas actividades, durante los festejos programados para diferentes celebraciones, lo que demuestra el calado cultural que habían alcanzado ya estas competiciones (Macías, 2003). La época de las cuadrillas de pescadores finaliza en la década de 1920, tras la cual llegó a la Comunidad Autónoma Vasca la época de las sociedades o clubs, en estrecha relación, como hemos visto, con la actividad de la vela.

De esta etapa se conservan interesantes modelos de embarcaciones de carácter tradicional, que de un tiempo a esta parte han ido imponiéndose en el ocio náutico vasco. Los marineros vascos, a lo largo de los siglos, siempre han tratado de dar cierta personalidad a sus embarcaciones, ora dándoles un nombre propio, ora decorando la proa con un objeto que impusiese respeto. Estas antiguas y poco resistentes embarcaciones de madera, con velas de algodón o lino y cuerdas de cáñamo natural, estaban hechas totalmente de materiales degradables, lo cual hacía necesaria una constante revisión y reparación de las mismas. Estas labores cotidianas de mantenimiento proporcionaban a los marineros una íntima relación con la estructura de sus naves, lo que en opinión de los expertos, servía para estrechar las relaciones de dependencia entre ellas y los marineros (Aguirre Franco, 2000).

El reciente y muy rápido desarrollo de los puertos de recreo en el litoral vasco ha hecho necesario, en opinión de Aguirre Franco et al (2000), el desarrollo de una navegación de recreo de calidad entroncada con la tradición cultural y más respetuosa con la naturaleza de lo que es habitual. Frente a ofertas uniformadoras con barcos impersonalizados y sin historia, se presenta una unión de la navegación con la tradición y que logra, además, la difícil tarea de preservar el medio natural y protegerlo de la degradación. En este sentido, el batel pesquero podría ser la respuesta a estas aspiraciones y que además permitiría preservar un antiguo oficio, la carpintería de ribera, si bien según los expertos también presenta ciertos inconvenientes. Tenemos también en otros países de nuestro entorno propuestas serias para poder realizar esta tarea.

Éste es el caso de Holanda, un país pequeño y con poca población pero donde se practica muy activamente la navegación deportiva, herencia histórica de un pasado, como sabemos, volcado al mar. En este país, la navegación constituye un verdadero soporte para su economía, utilizando, por ejemplo, entre 150 y 200 navíos deportivos de alquiler para los meses de verano; todos ellos tradicionales, pero muy bien adaptados a los nuevos tiempos. De todas formas, esta vertiente turística y económica es sólo uno de los muchos puntos de un movimiento marítimo muy diversificado.

5.4. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LOS PUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

Gran parte de la historia de la Comunidad Autónoma Vasca ha estado profundamente ligada y vinculada al mar. Muchos vascos, han vivido y siguen viviendo, del mar y para el mar.

5.4.1. EDAD ANTIGUA Y MEDIEVAL EN LOS PUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

Según Benito Domínguez (2012), se sabe por las fuentes latinas de época clásicas que los puertos vascos remontan su existencia a la colonización romana del territorio, cuando los primitivos fondeaderos empezaron a dotarse de ciertas infraestructuras como embarcaderos y muelles muy rudimentarios; así lo corroboran diversas excavaciones arqueológicas. En el siglo XII comienza el proceso de urbanización de las villas vascas con el nacimiento del fuero de las Salinas de Añana (1134). En este proceso vemos, en opinión de Rivera Medina (2013), tres etapas diferenciadas que abarcan desde el año 1200 al 1312. En el caso vizcaíno, la primera estará centrada en la configuración del territorio, la segunda en la necesidad de generar lugares estratégicos y políticos que aseguren las comunicaciones con Vitoria, con el objetivo de llegar a Castilla por una ruta segura formada por nuevas villas. Es en este momento cuando se fundan Bermeo y Plencia, a las que se otorga el

fue de Logroño. Además, hay una tercera etapa coincidente con la Baja Edad Media; en ella, pese a la grave crisis por la que atraviesa el sistema feudal se intensifica el proceso urbanizador con la fundación de Bilbao (1300), Portugalete (1322), Lequeitio (1325), Ondárroa (1327) y Guernica (1366).

A éste último, en un primer momento llaman el puerto de Guernica, aunque mucho más tarde se configure el puerto de Mundaca. Por otra parte, en el caso guipuzcoano, la fundación de villas sigue una evolución cronológica similar, con la fundación de San Sebastián (1180) por Sancho de Navarra, con claros intereses comerciales y defensivos. Poco después surgiría Fuenterrabía (1203), Guetaria y Motrico (1209), Deva (1343), Zumaya (1347) y Orio (1379). La idea en este caso era, además de asentar las fronteras con Castilla y Francia, poder comerciar con las lanas navarras y aragonesas en el atlántico. Así, en poco más de 200 años de historia, van a fundarse 48 nuevas villas en toda la costa atlántica de las cuales 6 serán fundadas en Vizcaya y 9 en Guipúzcoa (Arízaga Bolumburu, 2008).

Primero, se procede a reorganizar el espacio interior, reagrupando el poblamiento disperso; después, se inicia el desarrollo de las comunicaciones que van a articular el comercio castellano con el atlántico; y por último, se consolida el poder a través de ordenamientos que aseguran un mayor control sobre las rentas y los servicios, a la vez que defienden a las poblaciones villanas de la presión de los nobles. Ya en la segunda mitad del siglo XIV la costa vasca está salpicada de pequeñas villas portuarias, cuyo fin es obtener la máxima rentabilidad de la exportación de lanas castellanas y de la producción de hierro de la zona; si bien también se ven intereses estratégicos y defensivos en lo que respecta a la zona oriental guipuzcoana. Su aparición, en opinión de Rivera Medina (2013), va a romper el equilibrio social; ya que, a partir de la segunda mitad del siglo XIV, las grandes oportunidades económicas aumentan las rentas y con éstas el desarrollo de diversos sectores. De este modo, las villas portuarias van a ir ocupando un lugar preferente mientras aseguran los intercambios en el extranjero. Éste es el momento en que el mapa de la costa

vasca se configura tal y como se conoce hoy día.

Algunas Cartas Pueblas se refieren a la jurisdicción marítima y la mayoría se fundan sobre futuros puertos, es decir, el legislador muestra especial interés en la condición de puerto de la villa a fundar. Ello se debe, sobre todo, al interés de conservar su puerto libre de intervenciones externas. Por eso mismo, cada fundación irá acompañada de privilegios de distinto signo, para aferrar más a la gente en torno a su puerto y permitir tanto un crecimiento demográfico constante como la prosperidad de sus gentes. Comencemos con el caso vizcaíno. Sólo en unas pocas ocasiones como Plencia o Portugalete, las cartas conceden las aguas de las rías y las marítimas para su uso. De hecho, esta potente urbanización de la costa vasca relacionada con la explotación portuaria traerá consigo no sólo nuevas formas de poblamiento, sino también un régimen jurídico diferente del usado en el medio rural y unas actividades económicas muy ligadas al comercio, la artesanía, la producción de hierro, las labores pesqueras y astilleros (Martínez, 2012). Es preciso entender cómo, para estas poblaciones, el mar tiene una enorme importancia ya que su sustento está ligado a él (Rivera Medina, 2013); pero al mismo tiempo, va a tener también una utilidad económica evidente para el reino entero, en particular por el movimiento comercial (pensemos en la recaudación fiscal, por ejemplo). Por tanto, la condición de villa portuaria añadirá un importante extra a los recursos con los que se financia el concejo como institución autónoma. Así, aunque no se sepa si fue primero el puerto o la villa, lo cierto es que los puertos se convertirán en un codiciado objeto de deseo por su capacidad de recaudar rentas para el concejo, la Iglesia y la Corona.

Pero, ni todos los puertos son iguales ni todas las villas generan los mismos ingresos. Hay villas cuyos puertos estaban dentro de ríos o rías y otras se enclavaban directamente en el golfo. Mientras que a unas sus rías las hacían tributarias de unos puentes concretos, otras estaban más expuestas al mar. Todas eran igualmente dependientes del tráfico marítimo, la pesca, la construcción naval o las industrias de transformación; por ello, estaban

estrechamente ligadas a la construcción de obras públicas. La morfología del golfo de Vizcaya es compleja y accidentada, jalonada con una miríada de pequeños puertos de entradas difíciles, a veces limitados por el estorbo de barreras de arena. A lo accidentado de la costa vasca habría que añadir que la mayoría de estas villas eran subsidiarias de las rías en que estaban emplazadas, que en ocasiones hicieron las veces de puerto y por supuesto de sus infraestructuras. Así, las autoridades de los puertos debieron esmerarse por crear y cuidar tanto de sus puertos como de sus puentes. En ambos casos los concejos desarrollaron una gran actuación, conscientes de la importancia que tenían en la obtención de grandes beneficios. Pero a la vez, las poblaciones de estas villas tuvieron que soportar el enorme esfuerzo de financiación de todas estas obras, llevada generalmente a cabo a través de impuestos indirectos o sisas, gravámenes temporales que solían recaer sobre los abastecimientos (Rivera Medina,2013).

Las villas del golfo de Vizcaya suelen presentar rías que forman parte de su infraestructura portuaria por las características de sus márgenes y por sus accesos. En opinión de Rivera Medina (2013) los puertos fueron de algún modo tributarios de estas rías, en la medida que se utilizaron para albergar el sector servicios de sus puertos. Desde Ondárroa a Plencia se puede ver un aprovechamiento casi idéntico, que además es muy parecido al paisaje que ofrecen otros puertos europeos, tanto atlánticos como del mar del norte. Así, a los pies de los puentes se fue organizando un importante sector terciario y de ahí su enorme importancia dentro de las infraestructuras.

La construcción, el mantenimiento y las reparaciones de los muelles fueron grandes motivos de preocupación para las villas marineras europeas desde la Baja Edad Media. La tendencia creciente al comercio entre las villas de la costa atlántica Europea fue generando una carrera, muy costosa en recursos financieros y humanos, con el objetivo de dotar a los puertos de infraestructuras e instalaciones útiles para las actividades de la villa y el tráfico comercial. Era evidente que el enclave que tuviera las mejores infraestructuras

sería muy visitado por las embarcaciones de los comerciantes vecinos y extranjeros y sería capaz de generar muchos beneficios, materias primas y productos semitransformados o manufacturados, los cuales solían ser esenciales para abastecer a las villas y dinamizar el circuito comercial interior terrestre. Estas transformaciones de las infraestructuras son visibles, en opinión de Rivera Medina (2013) ya desde la Baja Edad media, sobre todo después del primer tercio del siglo XIV. En este sentido contamos con abundante documentación para tener al menos una idea aproximada de las infraestructuras e instalaciones efectuadas en los puertos vizcaínos de este momento.

La vida portuaria de las villas vizcaínas quedó eclipsada por el crecimiento comercial y las infraestructuras del llamado Abra bilbaíno, que conforma un brazo de mar con dos puertos importantes, el de Bilbao y el de Portugalete. Las primeras referencias sobre ellos aparecen en una carta de mar del primer tercio del siglo XIV donde se mencionan los puertos de Bilbao y Portugalete. Es evidente que, ya para estas fechas, estos pequeños núcleos contaban con actividad comercial o transportista de algún tipo en estos enclaves, pero que no tengamos referencias hasta este momento muestra, en opinión de Martínez (2012), la inexistencia de actividad por parte de los señores de Vizcaya, para ordenar las actividades portuarias a través de la fundación de villas costeras. Los planos de la villa y su ría de 1375 y 1442 exponen la disposición de sus muelles. En dichos planos, queda prácticamente rodeada por la ría y el brazo de mar, lo cual cambiará en el siglo XVI.

5.4.2. EVOLUCIÓN EN LA EDAD MODERNA DE PUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

El caso Guipuzcoano va a tener una evolución diferente. Si bien desde el siglo XII tenemos ya la fundación de importantes villas como San Sebastián, no será hasta el siglo XV cuando aparezcan las primeras noticias sobre la construcción de infraestructuras portuarias. El primero de los puertos con los

que contará la Villa Donostiarra, vocablo de origen latino que significa Domine Sebastianus (Egaña Goya, 2000), se empezará a construir en 1450 y décadas después se levantaría el segundo, que constituirían la primera imagen portuaria de la Villa (Benito Domínguez, 2012). En cuanto a Pasajes, en este momento dentro de la jurisdicción de San Sebastián, los registros más antiguos de que disponemos datan las primeras obras en 1553, cuando se construyó un muelle junto la Iglesia de San Juan de la Ribera. En 1452 tenemos también las primeras referencias documentales para el puerto de Guetaria, cuando el concejo decidió, con el fin de defender la Villa del embate del mar y acondicionar el muelle, construir unos guardamares de cantería. Más tarde, en 1480, se construiría un nuevo muelle en la isla que hay frente a la costa y en el 90 un espigón para unir el puerto con la Villa al que se llamó "pasadizo". Al pasar a ser la Villa una plaza fuerte militar se construyó un dique que uniese y defendiese bien la Isla y la Villa, al que posteriormente se añadiría un contramuelle quedando así completa.

Por su parte, Fuenterrabía, que significa vado de arena (Egaña Goya, 2000), contaba con tres puertos, uno defensivo, uno pesquero y uno comercial. El más antiguo de todos en edificarse es el comercial, cuyas infraestructuras portuarias datan de 1532. Aparece mencionado en las fuentes como un proyecto para edificar un muelle que no se edificaría en cal y canto hasta el siglo XVII. En cuanto al militar o defensivo, hay que destacar la construcción del castillo de San Telmo en 1598 para defenderlo de piratas y otras flotas enemigas. En el caso de Motrico, estamos ante una Villa rodeada en parte por muros defensivos, que se abre al mar sobre una cala protegida donde se irían instalando los muelles. En 1549 tenemos las primeras noticias de construcción de infraestructuras portuarias con el muelle mayor y el camino al puerto. Para el 81 ya debían estar contruidos los muelles mayor y menor a los que los constantes temporales debían maltratar bastante, hasta el punto que en el 96 se tuvo que pedir al Rey una pequeña exención de impuestos para poder hacer frente a las importantes obras de rehabilitación que acarrearón.

Poco a poco las infraestructuras se fueron desarrollando y creciendo al calor del descubrimiento de América y los viajes transoceánicos, pero habrá que esperar hasta entrado el siglo XVIII para ver cambios sustanciales tanto en los puertos. De hecho en el siglo XVI serán los marineros vascos los que introduzcan, gracias a la integración de la tradición atlántica y mediterránea, las innovaciones necesarias para hacer de España la dominadora del océano y la primera potencia en explorar, colonizar y dar la vuelta al mundo. De este modo, los astilleros vascos y en especial los guipuzcoanos, alcanzaron gran fama en el reino de Castilla durante la etapa de la conquista y colonización ultramarina. Uno de los principales adelantos será el descubrimiento, a fines de la Edad Media, del timón de codaste, que sustituyó al remo timón. También el sistema de construcción sobre un fuerte armazón de cuadernas que permitía hacer barcos de mayor capacidad y robustez y un perfeccionado sistema de propulsión a vela, en el que la vela cuadrada y el mástil único se multiplican, hasta generar naves capaces de recorrer las grandes travesías por el Océano. Esta presencia de las naves vascas, dotadas de la más avanzada tecnología del momento, permitió a estos navegantes participar en algunas de las empresas más impresionantes del siglo XVI. La pesca de ballenas y bacalao en las costas de Canadá y Terranova o la Carrera comercial en el Nuevo Mundo son buenos ejemplos de ello (Zurbano Melero, 1998).

5.5. ANTECEDENTE HISTÓRICO DE LAS ENSEÑANZAS NÁUTICAS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

La edad moderna va a conocer diversos avances y descubrimientos en materia náutica y naval que van a convertir a los navegantes vascos en grandes marinos, capaces de empresas tan colosales como ser los primeros en dar la vuelta al mundo, algo impensable sin los adelantos técnicos y constructivos antes mencionados; pero también sin la debida preparación náutica. Por eso desde el siglo XVI, las instituciones y élites de Vizcaya y Guipúzcoa promocionaron la formación de pilotos de altura. Una quincena de escuelas, casi todas en Vizcaya, irán surgiendo del siglo XVI en adelante y se

redactaran tratados de navegación y estudios náuticos de diferente signo. (Duo, 1998)

Hasta el Renacimiento, el arte navegación de altura era una sabiduría práctica extraordinaria, que los pilotos guardaban celosamente a fin de evitar que los secretos del arte cayesen en manos ajenas al gremio en cuestión, por lo que sólo había conocido una forma oral de transmisión (Duo 1998). Hasta entonces, el pilotaje de altura consistía en conducir el barco al puerto de destino sin referencias costeras, pero en travesías conocidas, valiéndose de una cartografía marítima muy rudimentaria, sin mayores apoyos que la brújula. La eficacia de la transmisión tradicional oral de estos conocimientos era tan necesaria que, al establecerse el primer reglamento de exámenes de Piloto de Altura por la Casa de Contratación de Sevilla, en 1527, se exigía a los candidatos un largo período de seis años en alta mar, además de unos conocimientos teóricos avanzados. La tradición obligaba a los pilotos de altura a instruir a los marineros más aptos, pero ahora además se pedía el certificado de esa instrucción antes de presentarse ante el tribunal.

Para estudiar el proceso de escolarización de la enseñanza náutica tendríamos que empezar por la designación de Américo Vespucio por el rey Fernando el católico, como piloto mayor de la casa de contratación de Sevilla. Su cometido consistía en examinar y graduar a los pilotos de la carrera de indias. En 1524, Sebastián Cabot reformará las pautas a exigir para ser piloto de altura, fijando como primera el hecho de haber asistido al curso impartido por él mismo y como segunda tener más de 20 años y llevar al menos 6 de navegaciones a las Indias. Se exigía también conocer el tratado de la esfera, calcular la altura del sol y del polo, ser capaz de dibujar cartas marítimas y echar el punto hallando el lugar que ocupa la nave; también la construcción y manejo de la aguja de marear, el astrolabio, el cuadrante y la ballestilla, así como el uso del reloj nocturno y diurno (Duo,1998). Estas pautas serían posteriormente utilizadas por el Consulado de Bilbao para sus exámenes y pruebas. De hecho, desde su fundación (1511), una de sus principales

preocupaciones será la formación y educación de buenos navegantes y pilotos de altura. En 1582 el cosmógrafo Andrés de Poza llegará a Bilbao, a petición del ayuntamiento, con el objetivo de impartir clases en el Consulado; y al año siguiente, viajaría hasta San Sebastián para darlas también allí. Es evidente el interés de las instituciones por la promoción de esta enseñanza.

El siglo XVII va a ser un siglo de cierta decadencia en cuanto a la enseñanza y ciencia de la navegación que, sin embargo, no va a darse en el norte de Europa. Así, irá surgiendo en la costa atlántica francesa de Bretaña y Normandía, a impulsos del gran reformista francés Colbert, un auge extraordinario de cátedras y tratados de Hidrografía. Superar las dificultades de la navegación por las aguas del canal de la Mancha y del Mar del Norte generó, allí, continuas mejoras técnicas. Este influjo normando sobre todo, irá alcanzando la Comunidad Autónoma Vasca pero no evitará ese sentimiento de decadencia ya recogido por sus propios contemporáneos. Los adelantos que se produjeron en este momento en la Física teórica y experimental tuvieron un extraordinario desarrollo, siendo aplicadas a la construcción naval y a la fabricación de instrumentos técnicos del pilotaje para la determinación de la latitud y la problemática longitud (Duo, 2011).

Habrá que esperar hasta siglo XVIII para ver en Lequeitio una nueva modalidad en la promoción docente, la de la iniciativa privada con sueldo. Hasta este momento los maestros de náutica solían enseñar sin cobrar pero es entonces cuando el arte se profesionaliza y en esta escuela se sigue enseñando durante décadas.

En 1740 El señorío de Vizcaya, el ayuntamiento de Bilbao y el Consulado se unen para establecer una cátedra de matemáticas que facilitase la carrera marina. En 1756 el Consulado de San Sebastián creó una escuela especial para pilotos de altura, que no debió de llegar muy lejos porque tuvo que resucitarse en 1794. Pronto se fundaría la sociedad vascongada de amigos del país, que bajo el empuje del conde de Peña florida realizarían no pocos

estudios de Hidrografía y náutica. Así, se irían organizando los estudios al respecto en torno a la costa vasca. A finales de este siglo XVIII van a surgir las primeras cofradías que promoverán también, en diferentes puntos de la costa como Portugalete, Bermeo y Ondárroa, la enseñanza de los rudimentos de la navegación (Duo, 1998).

En el siglo XIX vamos a ver una lenta pero constante promoción de este saber, con escuelas que se promocionan a través de las instituciones provinciales, privadas y el señorío, pero donde el estado va a tener una participación cada vez mayor. En los grandes centros como Bermeo, Bilbao o San Sebastián va a irse integrando esta educación en las escuelas medias, siempre al compás de las reformas políticas. Así en 1850 se establecerán las bases de las escuelas completas y especiales de náutica y bajo la dirección del instituto de Bergara nacerá en San Sebastián en 1851 una escuela de náutica. En Algorta, Mundaca y Lequeitio surgieron también aulas en torno a los años 40 de este siglo y en Portugalete y Santurce se incluyeron dentro de las propias escuelas secundarias.

Los marinos de carrera vascos fueron agentes directos del proceso de globalización de la economía occidental y establecieron una red de relaciones internacionales, sostenida en los puertos Atlánticos. La planificación de la carrera mejoró muy lentamente durante el s. XIX, donde una parte primordial lo constituía el poder realizar prácticas de todas las disciplinas náuticas en la mar, motivo por el cual, el primordial disponer de embarcaciones para este fin, como muestra la Fotografía 1, una de las que fue embarcación de prácticas de la Escuela de Náutica de Bilbao (Portugalete).

La reforma de Primo de Rivera de 1925 redujo las escuelas oficiales a cinco en toda España, conservándose la de Bilbao, pero desapareciendo el resto en la Comunidad Autónoma Vasca. Las consecuencias de esta operación centralizadora fueron muy negativas en cuanto a que desapareció la facilidad para estudiar la breve carrera entre los jóvenes de los puertos porque perdieron

sus escuelas y la oportunidad única, en muchos casos, de salir adelante trabajando en la mar. Fue al mismo tiempo un paso necesario para la mejora de la calidad de la enseñanza, una evolución que culminaría a finales del s. XX, con la incorporación de los estudios de Náutica en el marco universitario, tal y como los conocemos hoy día (Duo, 2011).

Fotografía 1: Dique seco Astilleros Euskalduna, años 20 por la vestimenta. Buque Escuela de la escuela de náutica.



Fuente: Archivo Foral Vizcaya.

CAPÍTULO 6: LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ESPAÑA.

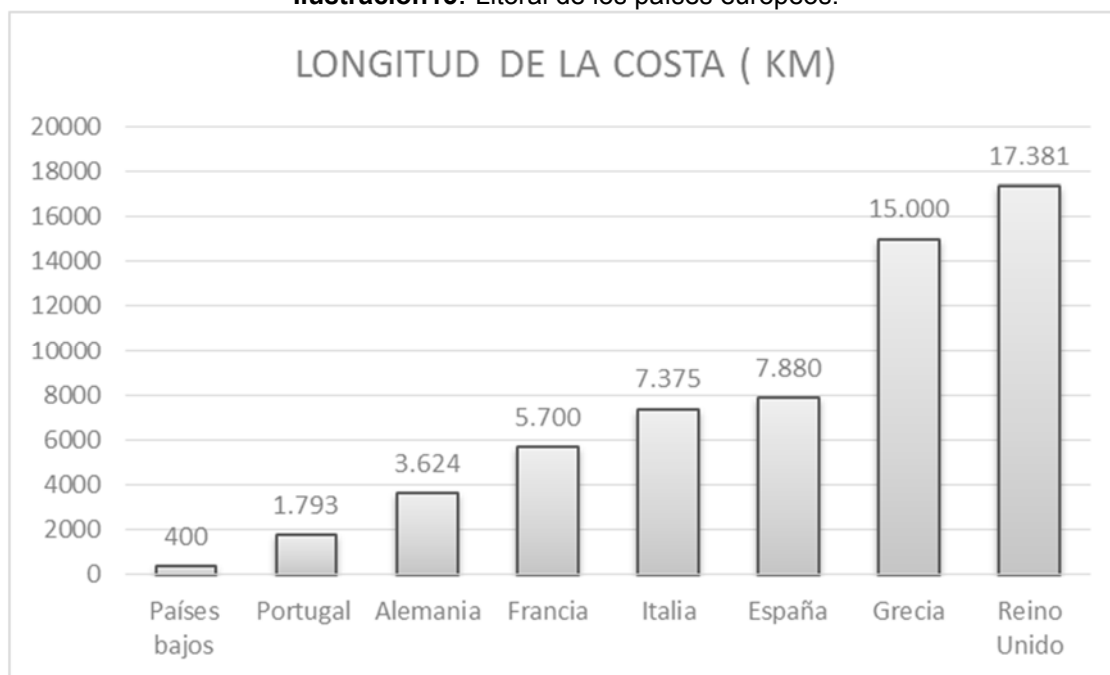
6.1. INTRODUCCIÓN: SITUACIÓN DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ESPAÑA.

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

6.1.1. CONSIDERACIONES GENERALES.

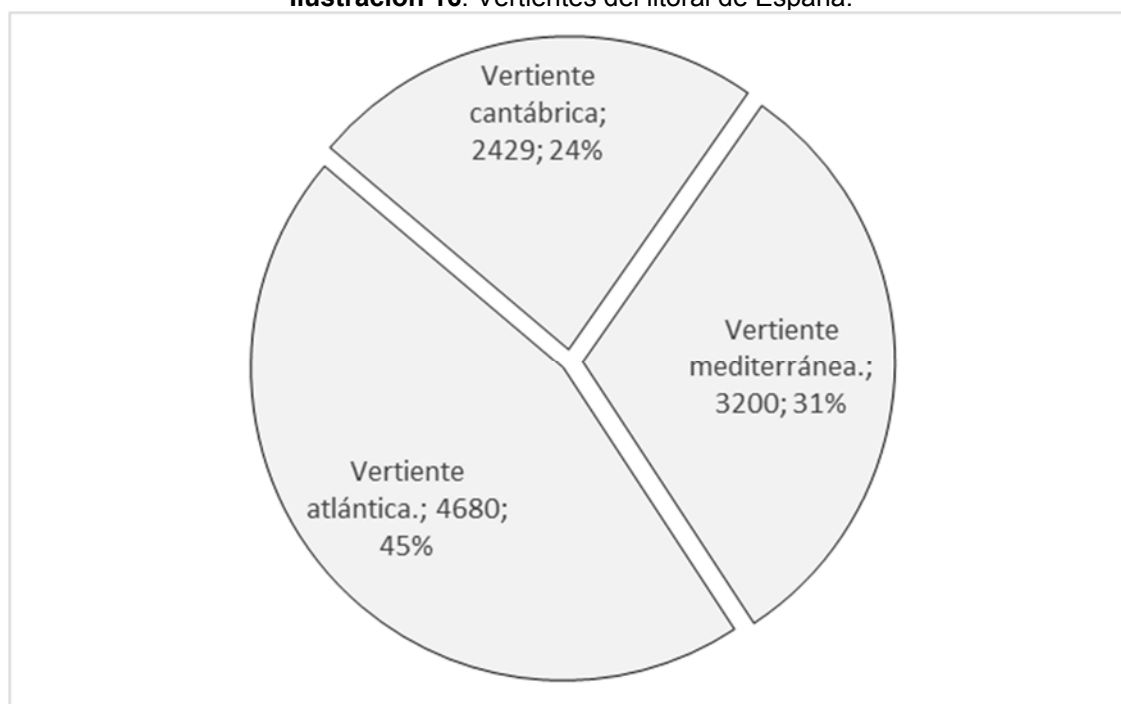
España es un país marítimo. Es uno de los países con mayor litoral de Europa, como vemos en la Ilustración 15. Más de las tres cuartas partes del perímetro del territorio español es litoral. Las costas españolas miden 7.880 kilómetros.

Ilustración15: Litoral de los países europeos.

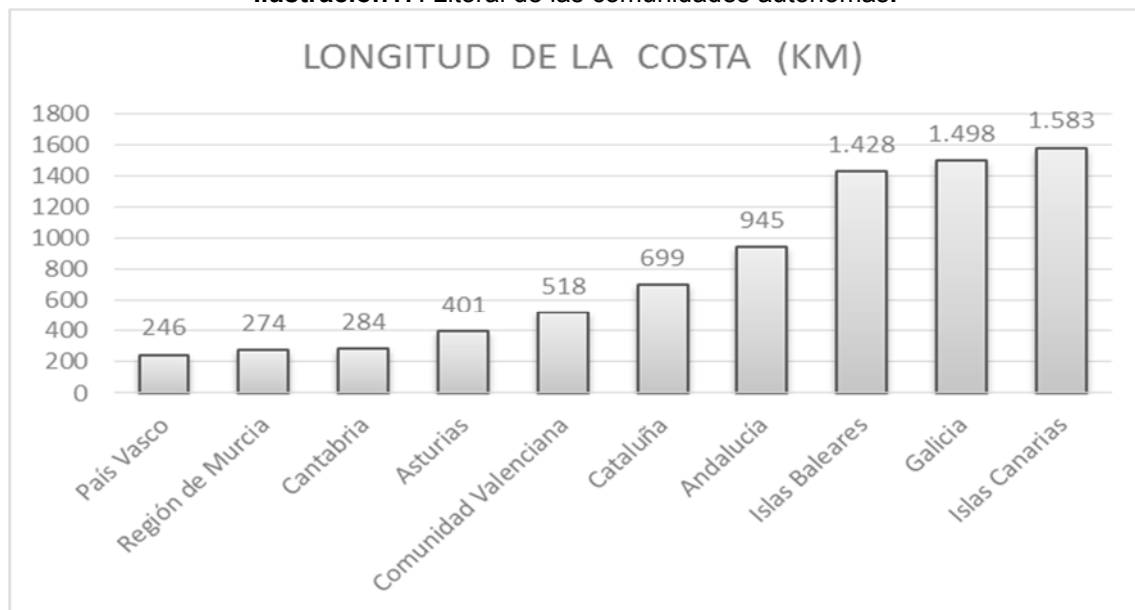


Fuente: Elaboración propia.

El litoral de España se compone de 3.200 kilómetros en la vertiente mediterránea y 4.680 en la atlántica, de las cuales 2.429 km están en la vertiente del Cantábrico (Ilustración16).

Ilustración 16: Vertientes del litoral de España.

Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 17: Litoral de las comunidades autónomas.

Fuente: Elaboración propia.

En comunidades costeras, Islas Canarias lidera el ranking en España le sigue la Comunidad Autónoma de Galicia, que a pesar de su pequeño tamaño tiene casi el doble de longitud de costa que Cataluña, como vemos en la Ilustración número 17 (Rodríguez, 2004).

6.2. IMPACTO ECONÓMICO DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ESPAÑA.

El sector de la náutica de recreo es un agregado de actividades económicas sin una «definición oficial». Esto es, en la estadística oficial no aparece ninguna rúbrica que se denomine «sector de la náutica de recreo» (Landaluce, 2012).

En el sector de la náutica de recreo, dentro del conjunto de la economía global española, se estima que hay 2.549 empresas que generan un total 14.960 empleados directos y un volumen de facturación de 3.141 millones de €, entre estas empresas hay 20 astilleros de embarcaciones de recreo con 489 empleos directos y una facturación 50 millones de €, 28 empresas fabricantes de equipamientos y accesorios que generan 400 empleos directos una facturación de 85 millones y 2.500 empresas proveedores y de servicios que genera empleo directo de 14.000 empleos una facturación de 3.000 millones de € y empresas fabricantes de motores marinos con 80 empleados y una facturación de 60 millones de € (Anen, 2014).

A la vista de estos indicadores del sector anteriormente citados, nos encontramos con que España evoluciona menos con respecto a países europeos de su entorno dependiendo del análisis de los indicadores que se utilicen.

España cuenta con un número menor de embarcaciones en comparación con los vecinos europeos (Anen, 2014).

Es importante destacar que, según afirman asociaciones del sector en jornadas en el último salón náutico celebrado del 14 al 18 de octubre del 2015, si en España existiese una política fiscal que incentivase el alquiler de embarcaciones podría abarcar hasta el 30% del volumen de negocio originado por estas operaciones en el área mediterránea, teniendo en cuenta los competentes puertos deportivos con los que cuenta España en estas áreas turísticas.

La náutica de recreo es 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, gastos de matriculación, gastos de tripulación, reparación, navegación, atraque, tasas portuarias, consumos portuarios, enseñanzas y otros gastos varios y un sinnúmero de elementos que provienen de otras industrias auxiliares y que sin la existencia de los primeros no tendrían cabida.

Tabla 11: Impacto económico de la náutica de recreo en España .

Producción total millones €	17.192
Valor añadido bruto millones de €	5.690
Empleo indirecto	107.434
Empleo directo	16.000

Fuente: Elaboración propia.

España es el cuarto países la euro zona en valor añadido bruto y empleo detrás de Inglaterra, Francia e Italia, la actividad económica de la náutica de recreo genera una producción total de 17.192 millones de € en la economía nacional, con unos empleos totales que superan los 100.000, según las cifras de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (Anen, 2014), (Tabla 11).

El efecto multiplicador del sector en España se cifra en un 3,61 sobre la producción efectiva nacional, un 5,27 sobre el Valor Añadido Bruto y un 6,71 sobre el empleo (Landaluce, 2012).

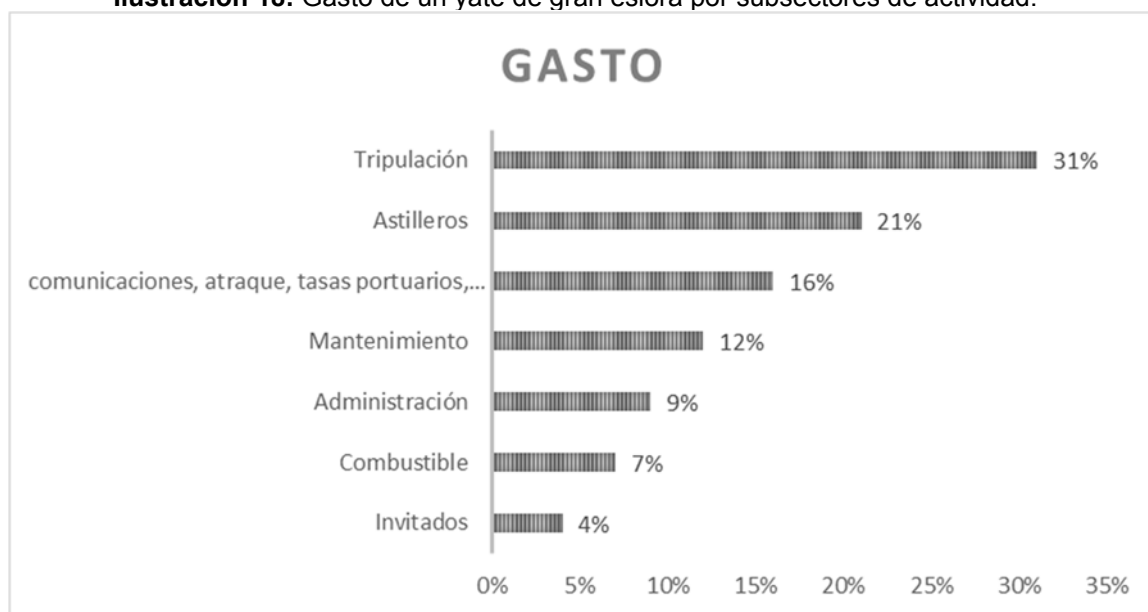
Asimismo, genera los 1.079 millones de € de valor añadido bruto que la náutica aporta a la economía nacional, ascienden a 5.690 millones de €, sumando efecto directo efecto inducido. En el empleo, la náutica de recreo en España genera 16.000 puestos de trabajo directos, que sumando los que genera en otros sectores en los que indirectamente interviene, ascienden a 107.434 puestos de trabajo indirectos.

El volumen de negocio de las empresas relacionadas con los puertos de recreo o deportivos han experimentado un leve incremento en el año 2014, tras los problemas de crecimiento del sector en años anteriores, según el Informe Especial Basic “Puertos Deportivos” (DBK, 2015), gracias a una pequeña tendencia a la baja en los precios y a un incremento en el grado de ocupación.

En el 2013, el volumen de negocio de las principales empresas gestoras de puertos náuticos en España bajó hasta el 1,1%, (hasta llegar a los 46,37 millones de €). En el año 2014 el volumen de negocio ha aumentado en un 1,4% (alcanzándose los 47 millones de €), todo ello debido a la aparición de los primeros síntomas de recuperación económica en la eurozona, al iniciarse un leve crecimiento económico que incide positivamente en la actividad turística y a su vez en el sector de los puertos de recreo.

Por ello, la previsión sobre el comportamiento del sector en los próximos años es optimista, aunque todavía de forma moderada, ya que se tiene todavía que observar que esta tendencia positiva se mantiene firme en el tiempo.

Hemos de tener en cuenta que en España existe dentro del sector náutico de recreo un mercado que está evolucionando y con ello favorecer la evolución y desarrollo del sector: el impacto de los grandes yates. En los últimos años se han construido más de 500 grandes yates, en astilleros de Italia, Reino Unido y Francia y hay que destacar que la producción en este subsector se ha ido incrementando progresivamente desde el año 2000 según información de (The Super Yacht Report 2015), con lo que empieza a ser una seria apuesta para mantener “vivo” el sector náutico y aumentar la riqueza y el empleo del país.

Ilustración 18: Gasto de un yate de gran eslora por subsectores de actividad.

Fuente: Elaboración propia.

Según los datos de la Asociación Nacional de empresas náuticas (Anen, 2015) y la Asociación española de grandes yates (Aegy), el 70% de las embarcaciones de más de 24 metros que navegan por el mundo, lo hacen por el Mediterráneo, unas 767 unidades, según sus cálculos. Sin embargo, solo el 1%, 11 unidades, lo hacen con bandera española, pese a que por condiciones climatológicas e infraestructuras, los puertos del país podrían alojar hasta el 15% de los grandes yates del mundo (CAMBRA OFICIAL DE COMERÇ 2007)

De cara a contabilizar sus gastos, estos grandes yates no se tratan como una embarcación, sino que se asimilan a una Pyme (ver Ilustración18). Es un sector de fuerte crecimiento económico y generador de empleo.

6.3. FISCALIDAD DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ESPAÑOLA.

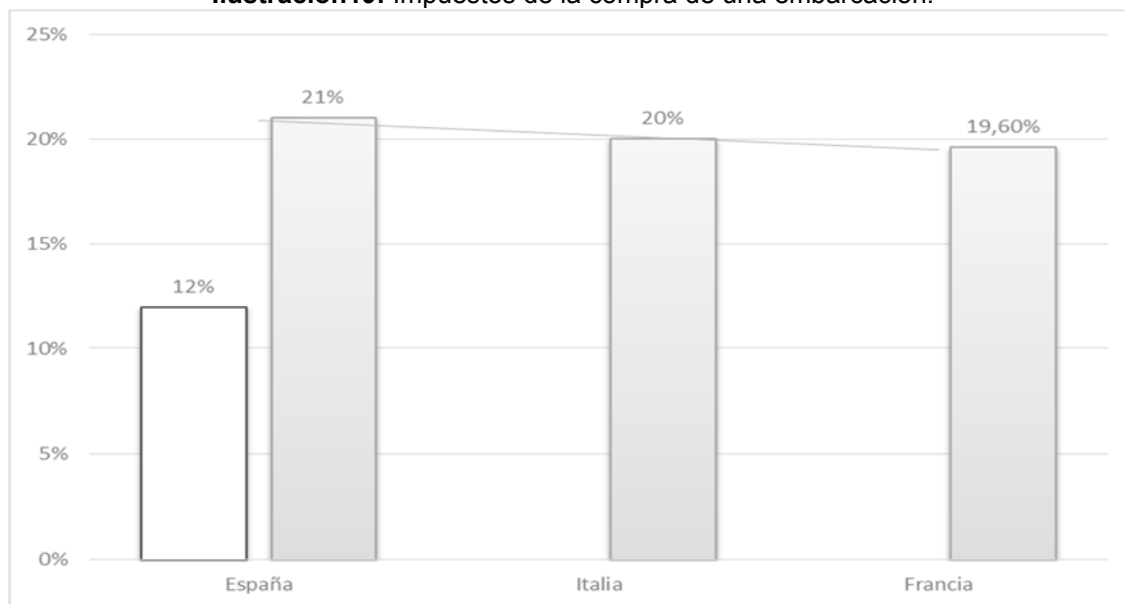
En España hay un impuesto de matriculación (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte) que no existe en ningún otro país de la Unión Europea y que grava la primera matriculación definitiva de embarcaciones de recreo o de deportes náuticos, nuevos y usados, que tengan más de ocho metros 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%, (ver Ilustración 19). 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.

Según los responsables de las asociaciones sectoriales de la industria de la náutica de recreo que están demandando la administración, la eliminación del impuesto de matriculación, del 12% para las embarcaciones de más de ocho metros de eslora, al que hay que sumar el IVA, del 21% (Ilustración 19).

Ilustración 19: Impuestos de la compra de una embarcación.



Fuente: Elaboración propia.

En España, la compra tanto de una embarcación como de un buque de recreo, de más de 8 m de eslora, para uso particular se graba con un 12% de impuesto de matriculación (IEDMT – Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte), además del 21% de IVA.

Su supresión permitiría, según los responsables generar un negocio conjunto de 1.500 millones de € y unos ingresos a Hacienda de 217 millones y posibilitaría competir con países como Italia o Francia, donde no existe la tasa de matriculación.

El sector consiguió, hace dos años, la supresión del impuesto de matriculación para los barcos de alquiler y a día de hoy son 60 los grandes yates dedicados a este fin en el país.

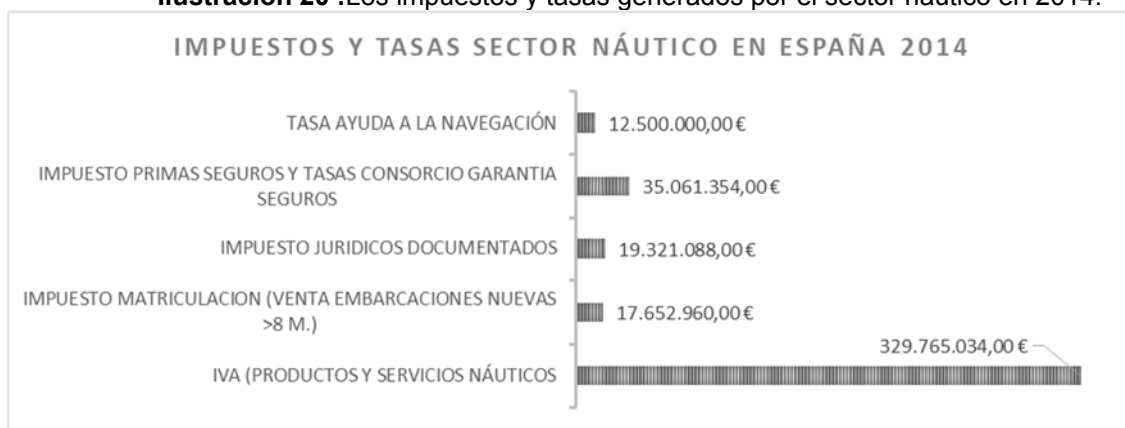
Este segmento, según los responsable de las mayores asociaciones del sector en España genera 5.682 empleos directos y el gasto medio al año por embarcación va desde los 890.000, para naves de entre 24 y 30 metros, hasta cuatro millones de €, para las que superan los 60 metros de eslora. Además de la elevada carga fiscal, tenemos que mencionar también las demandas de los representantes del sector para facultar los títulos de la náutica de recreo para navegación lucrativa y profesional.

6.3.1. IMPUESTOS Y TASAS GENERADOS POR EL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO.

La fiscalidad del sector náutico de recreo en España incluye: el IVA (impuesto sobre el valor añadido, para todos los productos y servicios es un 21% de su precio de venta), el impuesto de matriculación (se aplica a la venta de embarcaciones nuevas de eslora igual o superior a 8 metros y es de un 12 % de su precio de venta, ligeramente superior en el caso de todas las motos acuáticas), el impuesto de actos jurídicos documentados (que grava todas las compra-ventas y varía de unas comunidades a otras, de media se estima en un 4,5%), la tasa de ayuda a la navegación (para embarcaciones a motor hasta 9

metros de eslora, se paga una sola vez a razón de unos 9 € por m² (eslora x manga), para las embarcaciones a motor de más de 9 m. y las de vela de más de 12 metros. de eslora se paga anualmente a razón de unos 5.5 € por m² (eslora x manga). En las pólizas de seguros en lugar del IVA están sujetas al impuesto sobre primas de seguros y a la tasa del consorcio de garantía de seguros, que aproximadamente es de un 6,15%. De los más de 440 Millones de € de impuesto que aporta el sector náutico en 2014, 330 (80%) corresponden al IVA y los 110 restantes a todos los demás, ver desglose en la Ilustración 20, (Izando Marketing, 2015).

Ilustración 20 : Los impuestos y tasas generados por el sector náutico en 2014.



Fuente: Elaboración propia.

6.4. EVOLUCIÓN DE LAS LICENCIAS NÁUTICO DEPORTIVAS EN ESPAÑA.

Las licencias en deportes náuticos que se expiden cada año en España son una variable indicativa para conocer el grado de interés de la población en la náutica deportiva y de recreo ya fin de tener una visión más aproximada de las tendencias en España en los últimos 10 años. Podemos observar en la Ilustración 21 que es una forma gráfica de ver el comportamiento de la práctica de la náutica deportiva en España, desde el punto de vista de licencias en deportes náuticos (Datos del Consejo Superior de Deportes).

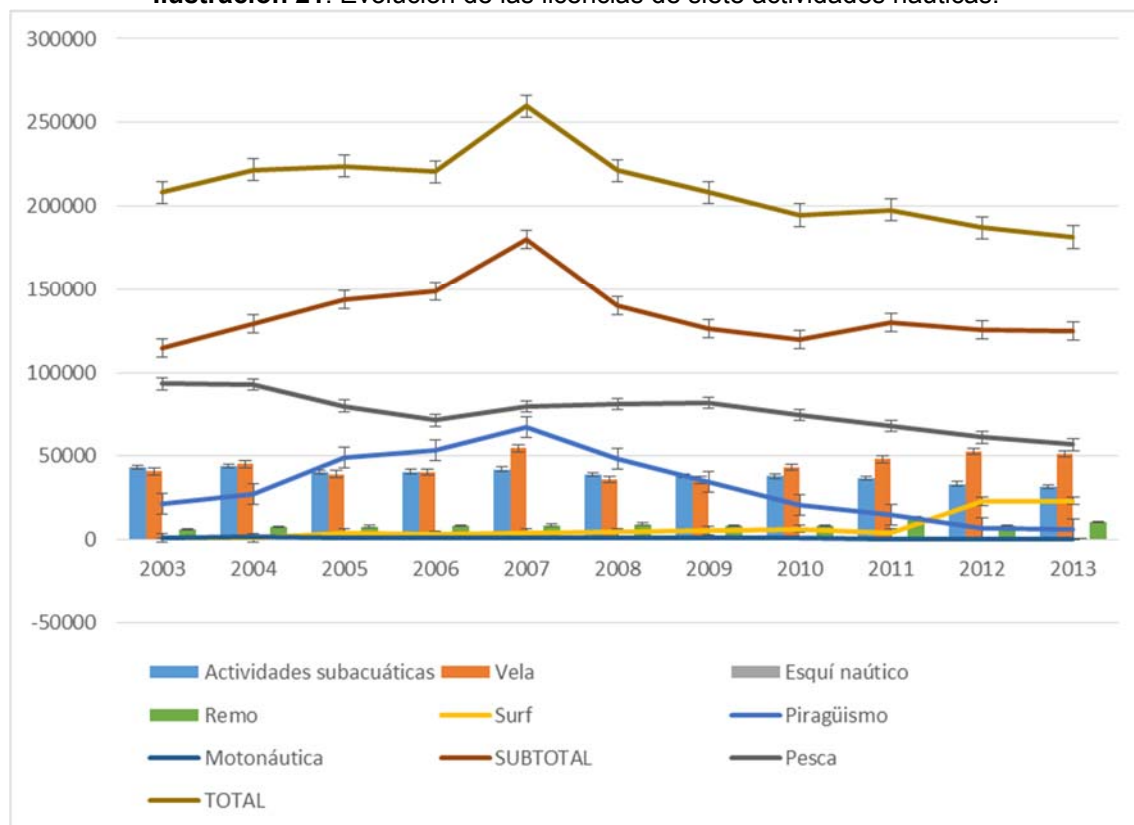
En la evolución de las licencias actividades náuticas desde el año 2003 hasta 2013 observamos la mayor actividad se alcanzó en 2007, coincidiendo además con el año con mayor matriculación de embarcaciones de recreo

motivado por la buena situación económica en la eurozona, a partir del 2008, empiezan notar los efectos de la crisis y comienza un descenso moderado de las licencias concedidas, si lo comparamos con la venta de embarcaciones durante todos estos años. Según datos facilitados por la Federación Vasca de Vela al autor, en la Comunidad Autónoma Vasca hay 1.400 federados a la vela.

6.5. EVOLUCIÓN DE LOS PUERTOS Y AMARRES DEPORTIVOS EN ESPAÑA.

En 1976 ya existían 131 puertos con una oferta agregada de 24.305 amarres, llegando a los 204 puertos en 1986, con una disponibilidad de más de 48514 amarres. En 1992 la oferta de amarres rondaba los 64.938, repartidos entre 232 puertos según puede verse en la Ilustración 21.

Ilustración 21: Evolución de las licencias de siete actividades náuticas.



Fuente: Elaboración propia.

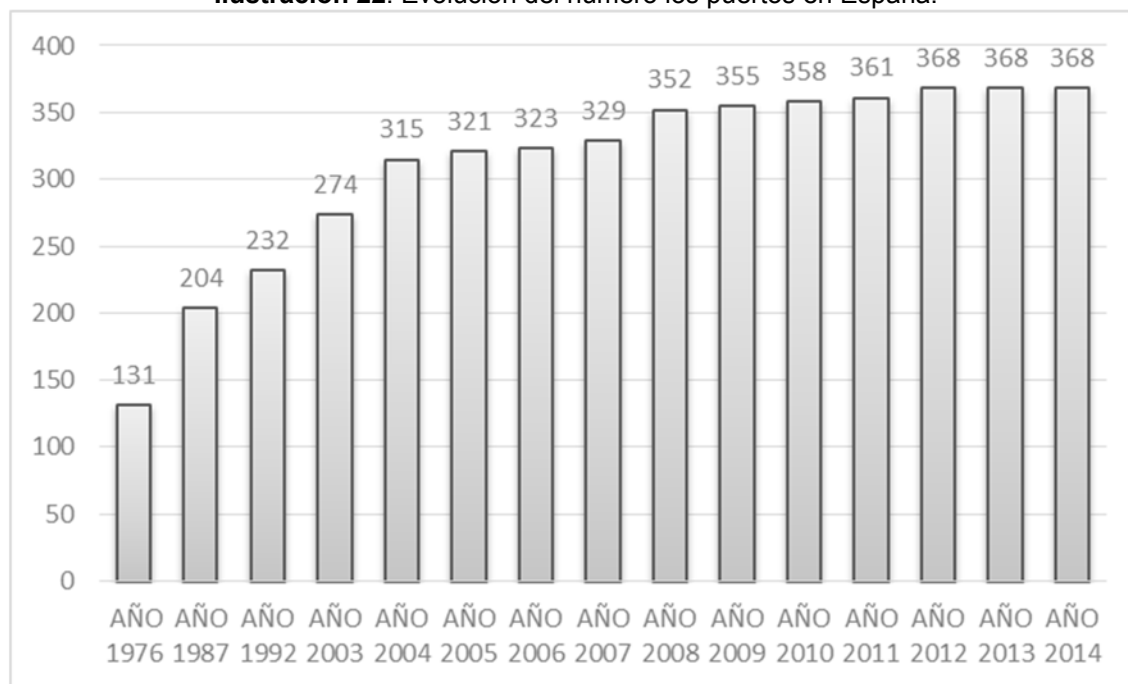
En los últimos años debido al potencial turístico español y a la mejora

de la economía el número de puertos deportivos y amarres se ha incrementado ostensiblemente.

Hay que tener en cuenta que la FEAPDT modificó la metodología de conteo de instalaciones en el 2008, por lo que los datos a partir de este año no son comparables con los anteriores (Fira de Barcelona 2008); asimismo, los datos relativos al 2004 supusieron un incremento en el recuento debido a la ampliación de criterios de inclusión (Fira de Barcelona 2005).

La Ilustración 22, refleja cómo ha sido el crecimiento de los puertos deportivos en las últimas décadas y puede observarse el número de puertos con que se contaba en cada década y el crecimiento, sobre la década anterior (FEAPDT, 2013).

Ilustración 22: Evolución del número los puertos en España.



Fuente: Elaboración propia.

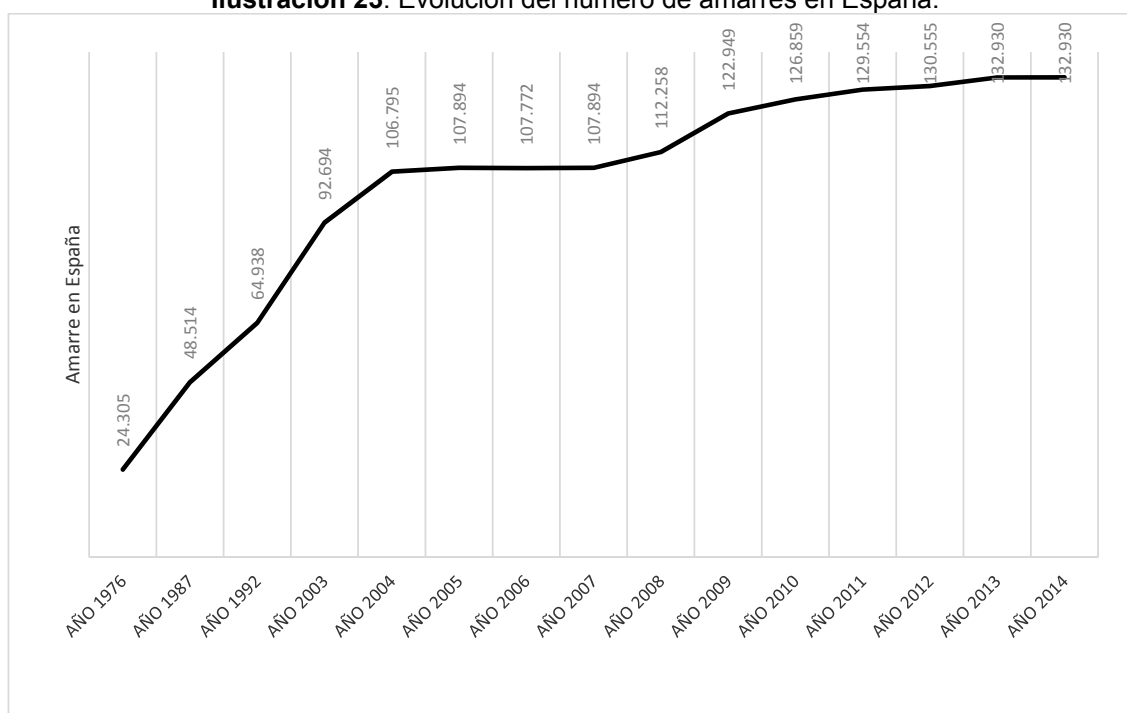
Sobre los puntos de amarre, no hay estudios que detallan la contabilidad de plazas en fondeaderos y marinas secas, son variables y no registrables y por tanto, ha sido omitido del estudio del FEAPDT(2013). Teniendo en cuenta esta precaución, se ha obtenido un resultado de 132.930 amarres en puertos

deportivos (ver Ilustración 23).

Actualmente, España dispone de 368 puertos deportivos (o instalaciones náutico-deportivas, ya que sólo se podrían denominar puertos deportivos si su configuración es independiente y no forma parte de otro puerto, ya sea de interés general o autonómico), repartidos a lo largo de España (FEAPDT, 2013).

Para el cálculo de esta cifra, la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos Turísticos (FEAPDT) considera el total de concesiones, excluyendo las relativas a los fondeaderos (las embarcaciones quedan fondeadas en sus plazas, sin necesidad de muelles o pantanales) y las de las marinas secas (las embarcaciones quedan depositadas en sus plazas, sitas en explanadas, hangares, repisas, etc., sin amarres, muelles o pantanales).

Ilustración 23: Evolución del número de amarres en España.



Fuente: Elaboración propia.

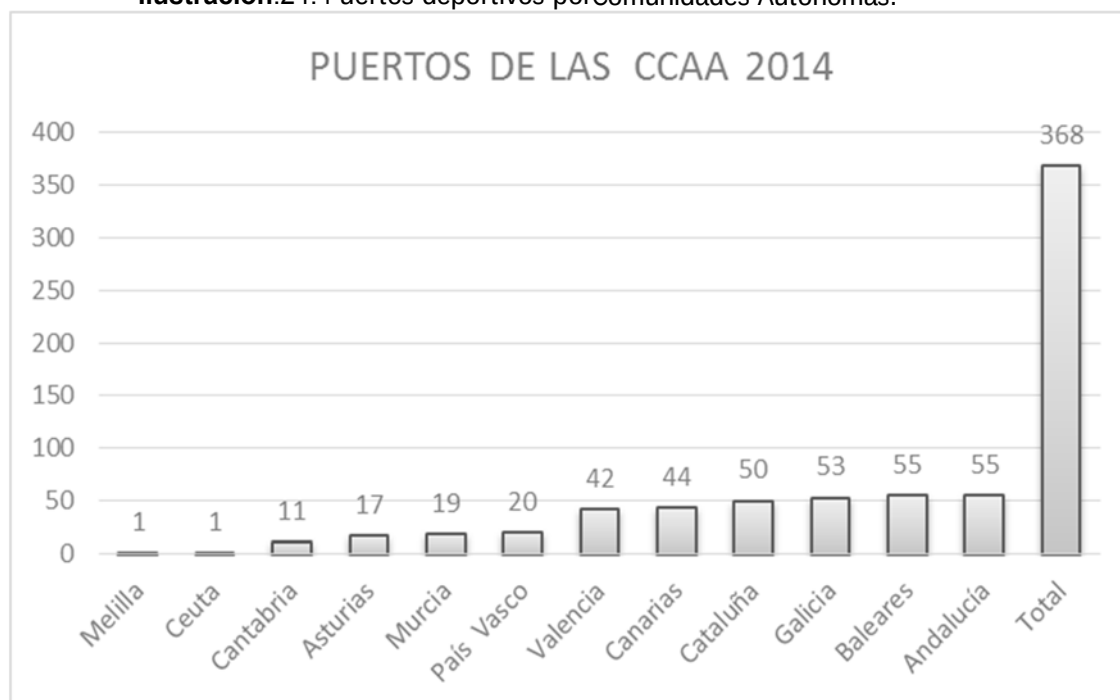
Sin embargo la actividad de los puertos deportivos en España se ve frenada por unos rigurosos requisitos medioambientales que condicionan la

construcción y explotación de los mismos, una doble legislación entre los puertos que se encuentran dentro de los Puertos de Interés General y aquellos que dependen de las Administraciones Autonómicas. Por último la falta de amarres, en según qué zonas, es el principal de los problemas actuales al que se enfrentan determinados puertos deportivos, cuya solución pasa entre otras medidas por la creación de marinas secas, campos de boyas y pantalanes flotantes temporales.

6.5.1. LOS PUERTOS DEPORTIVOS Y AMARRES POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS (2014).

El número de concesiones, relacionadas con la náutica de recreo, existentes en la actualidad en España son 436, cifra que se reduce a 377 si descontamos los fondeaderos y las marinas secas y a 368 si tan solo contemplamos los puertos deportivos según la definición indicada por Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos Turísticos (FEAPDT).

Ilustración:24: Puertos deportivos por Comunidades Autónomas.



Fuente: Elaboración propia.

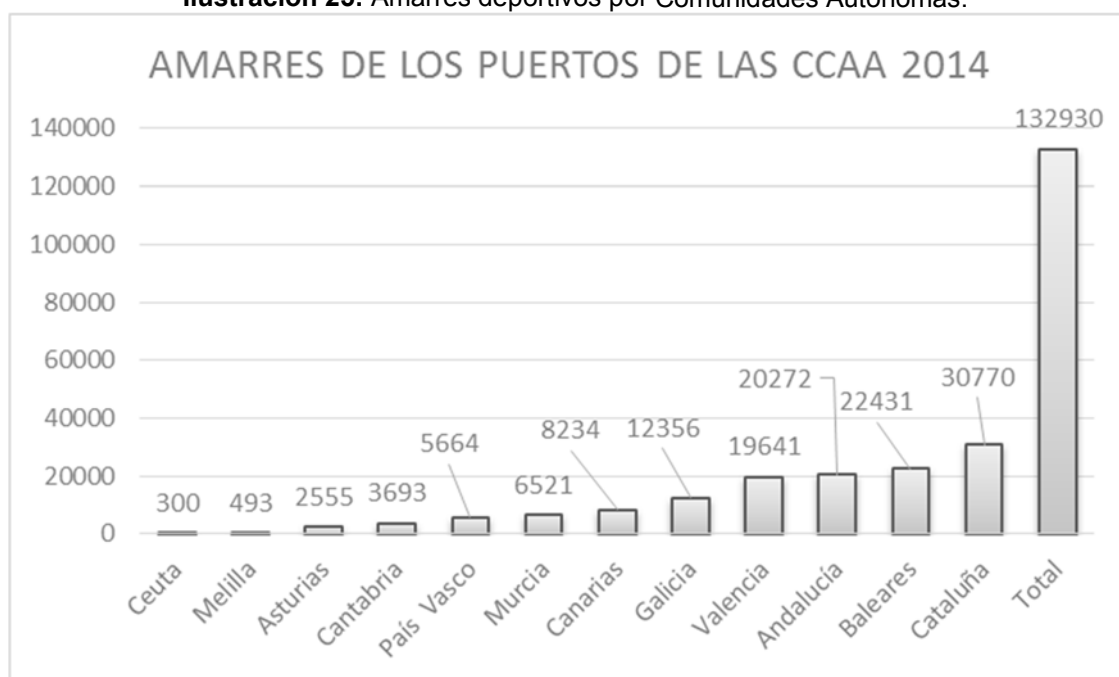
En la Ilustración 24, observamos la distribución de puertos deportivos

por Comunidades Autónomas. Los 368 puertos deportivos disponían de 132.930 puntos de amarre. El Mediterráneo tiene un claro predominio, con el 60,85% de los puertos (216).

Con 55 instalaciones en comunidades de Baleares y Andalucía cada una, en las y agrupan el mayor número de puertos, Galicia, con 53 y Cataluña, con 50.

En la Ilustración 25, podemos observar la distribución de amarres deportivos por Comunidades Autónomas.

Ilustración 25: Amarres deportivos por Comunidades Autónomas.



Fuente: Elaboración propia.

No obstante Cataluña lidera el ranking por número de amarres, con 30.770 en 2014, seguida de Baleares (22.431) y Andalucía (20.272). Considerando también a Comunidad Valenciana y Galicia, las cinco primeras comunidades reunieron de forma conjunta en ese año el 79% del total. (FEAPDT, 2013).

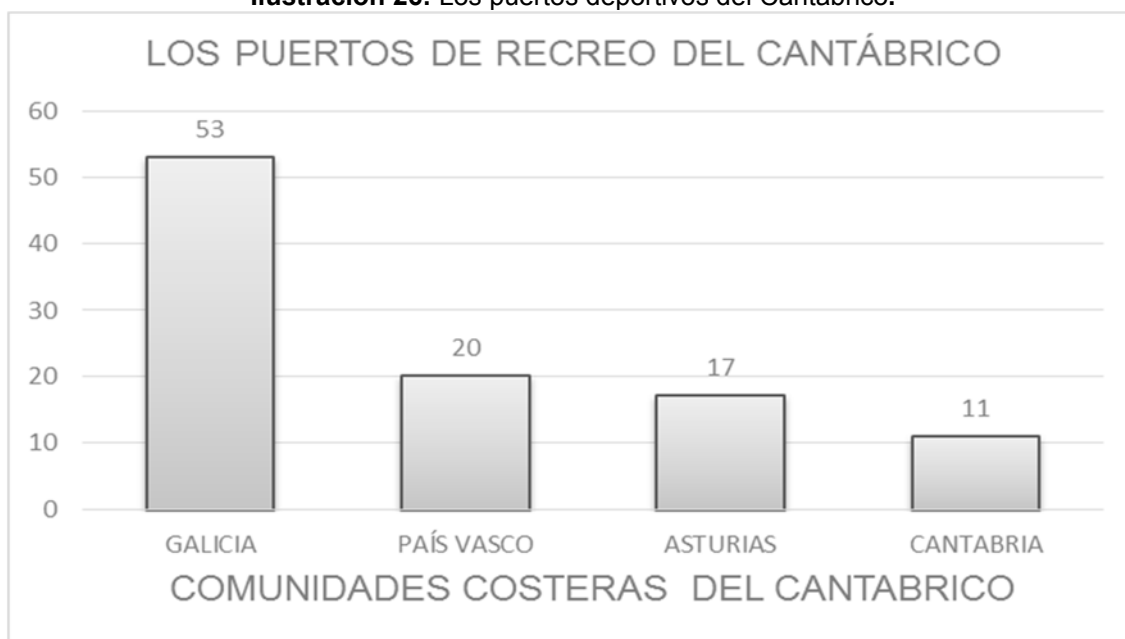
Se estima que el 77% de los amarres son explotados por empresas privadas a través de contratos de concesión, mientras que el 23% restante son

gestionados directamente por entidades autonómicas y autoridades portuarias titulares de los puertos. Las comunidades autónomas con una mayor penetración de empresas privadas son Galicia y Murcia, destacando en el extremo contrario Comunidad Autónoma Vasca y Asturias.

6.5.2. DISTRIBUCIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS Y AMARRES EN LAS CC.AA DEL CANTÁBRICO

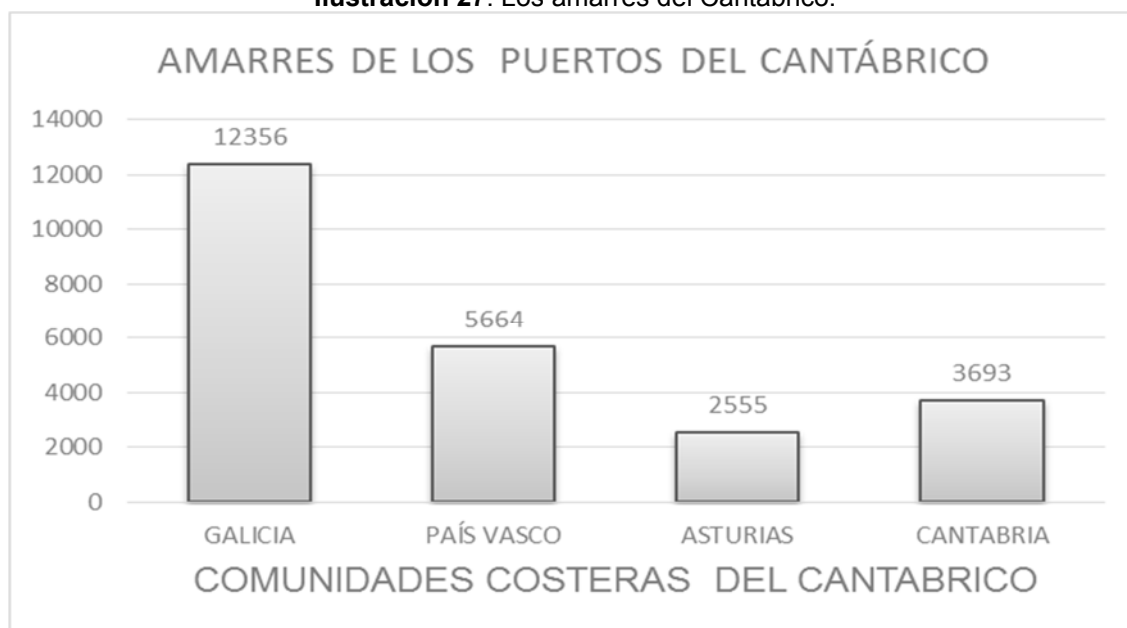
Como podemos ver en la Ilustración 26, Galicia lidera el ranking en la costa cántabra con 53 puertos deportivos y la sigue la Comunidad Autónoma Vasca, Asturias y por ultimo Cantabria.

Ilustración 26: Los puertos deportivos del Cantábrico.



Fuente: Elaboración propia.

En la Ilustración 27, podemos observar que la Comunidad Autónoma de Galicia lidera también el ranking de los amarres en el litoral Cantábrico con 12.356 amarres y la sigue la Comunidad Autónoma Vasca con 5.564, Cantabria con 3.693 y por último Asturias con 2.555.

Ilustración 27: Los amarres del Cantábrico.

Fuente: Elaboración propia.

6.6. IMPACTO ECONÓMICO DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS EN ESPAÑA.

El volumen de negocio agregado de las empresas gestoras de puertos deportivos experimentó un leve repunte en 2014, superando la tendencia descendente de años anteriores, en un contexto de moderado aumento del grado de ocupación y mejor comportamiento de los precios.

En 2013 la facturación conjunta de 18 de las principales empresas gestoras experimentó un descenso del 1,1%, hasta situarse en 46,37 millones de € según DBK (2015). El escenario de la recuperación económica y buen comportamiento de la actividad turística, cabe esperar una consolidación de la tendencia de reactivación del negocio en el bienio 2015-2016, según señala el citado informe.

Se estima una tasa de ocupación del total de amarres en torno al 75% de los amarres con una facturación, casi el 80% de la facturación de la venta de servicio del sector facturación náutico en 2014 con un valor de 328.172.455 € (Izando Marketing 2015).

6.7. LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN ESPAÑA.

En la actualidad no hay en España, ni tampoco en el Comunidad Autónoma Vasca una información real y actualizada sobre el número total de embarcaciones de recreo existentes., según datos del Registro de Buques de la Dirección General de la Marina Mercante. La flota de recreo española cuenta 220.000 barcos matriculados. No obstante conforme a un estudio realizado por Izando Marketing (2015) la flota y activa en España se estima aproximadamente en 200.000 embarcaciones con un valor medio próximo a los 45.000 €, resultando un valor estimado de la flota activa española de unos 9.000.000.000 €.

La dirección General de la Marina Mercante a través del Registro de Buques, dispone del número de embarcaciones que se registran, abanderan y matriculan cada año, pero no todas las embarcaciones tienen la obligación de registrarse, Entre ellas no se cuentan las innumerables lanchas de menos de 2,5 metros de eslora, que no están obligadas al registro, ni los artefactos deportivos o recreativos como canoas, kayaks, tablas de vela o patinetes de playa, también exentos de ese requisito. ni tampoco las embarcaciones registradas tienen la obligación de darse de baja.

Es de los temas más preocupantes que afectan al sector. Según las cifras del sector: existen en España entre 10.000 y 12.000 embarcaciones abandonadas (Reynes, 2015), lo que supone un 10% de la flota, además, de cada 4 ventas de barcos que se realizan actualmente 3 son usados, con el consecuente envejecimiento del parque náutico. Con este panorama, el representante la FEAPDT aboga por una regulación normativa que dé solución a este problema. Siguiendo una metodología diferente, otra fuente (Náutica y Yates, 2015) estima que actualmente en España hay unas 15.000 embarcaciones en situación de abandono.

La realidad actual es que no existe un marco legislativo que regule de forma eficiente y ágil la retirada y reciclaje de las embarcaciones de recreo en

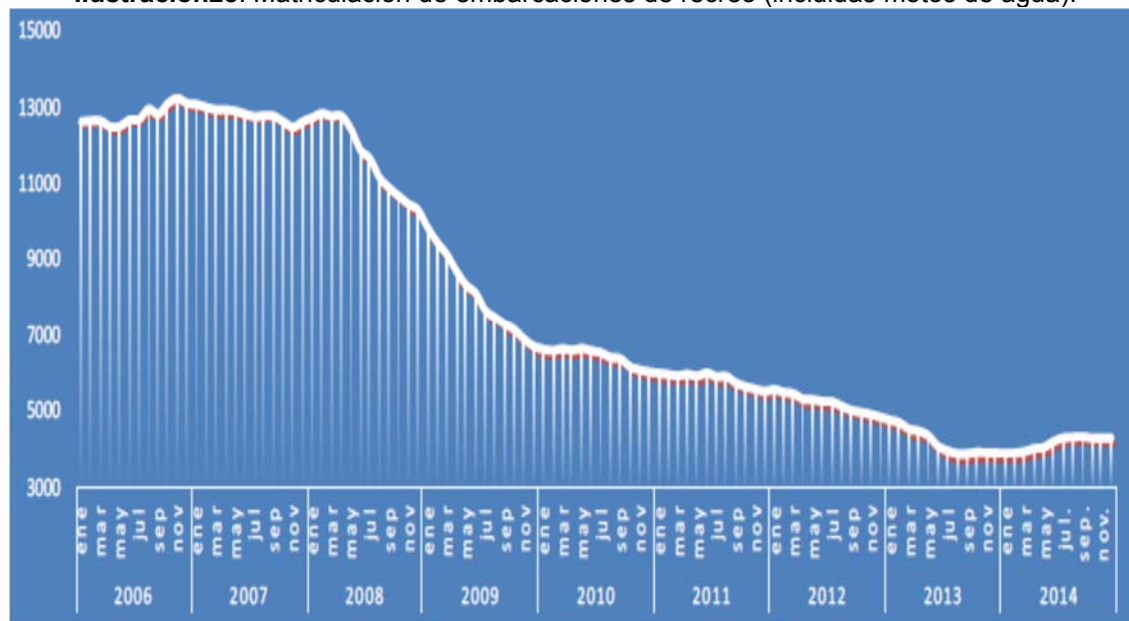
desuso u obsoletas.

6.8. EVOLUCIÓN DEL MERCADO LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN ESPAÑA.

El mundo de la embarcación náutica está formado por múltiples segmentos de embarcaciones de recreo van desde las de vela, motos de agua, barcos a motor, neumáticas semirrígidas o neumáticas plegables. Asimismo, dentro de estas categorías, las esloras son muy variadas por lo que no hay una homogeneidad que se englobe al sector.

No obstante, según los informes de ANEN (2014) , como se indica en la Ilustración 28, que muestra la crisis del sector iniciada en la primavera de 2008, aunque actualmente en los últimos años las cifras parecen indicar que tocando a fondo.

Ilustración28: Matriculación de embarcaciones de recreo (incluidas motos de agua).



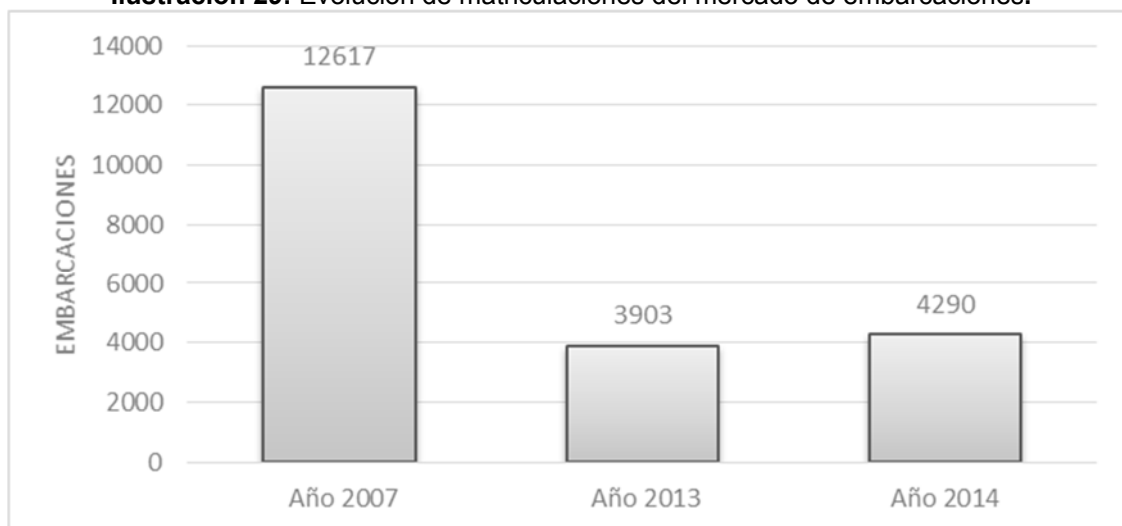
Fuente: Anen.

El mercado de embarcaciones de recreo en España subió en 2014 con un total de 4.290 matriculaciones, lo que supone un crecimiento del 9,92% con

respecto a 2013. Observamos, que la mayor actividad se alcanzó en 2007. Son datos que se extraen del “Informe del mercado de embarcaciones de recreo, enero-diciembre 2014, publicado por ANEN a partir del análisis de la información facilitada por la Dirección General de la Marina Mercante (ver Ilustración 29).

Abril, mayo, junio, julio y agosto han sido los meses de mayor estacionalidad; los que han tenido un mejor comportamiento, proporcionando un crecimiento conjunto del 15,2%, mientras que el último cuatrimestre presenta un descenso del -3,1% (ver Ilustración 30).

Ilustración 29: Evolución de matriculaciones del mercado de embarcaciones.

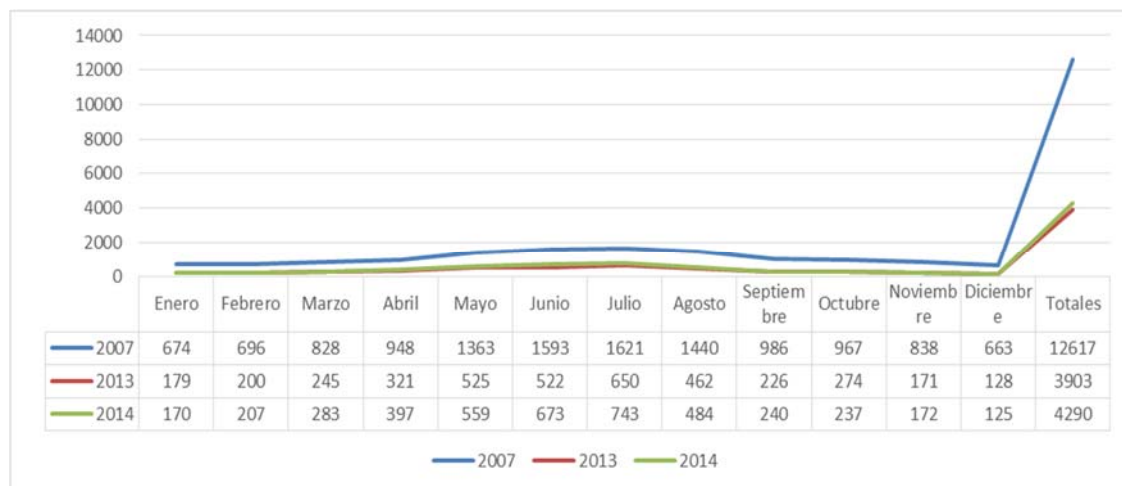


Fuente: Elaboración propia.

La Ilustración 31, pone de manifiesto que es pronto para hablar de la recuperación de este sector en su conjunto pudiéndose afirmar que se ha estabilizado en el entorno de los 4.000 barcos nuevos matriculados anualmente, con algunos segmentos evolucionando ya en positivo (Anen, 2015). Desde las asociaciones del sector afirman que el mercado de embarcaciones de recreo se ha estabilizado tras la crisis pero por contra el crecimiento se ha ralentizado en el último trimestre del año. Por ello, incentivos como la exención del impuesto de matriculación para las embarcaciones destinadas al chárter (que entró en vigor en octubre de 2013) son, en buena parte, las que consiguen mover el sector, como se refleja en los resultados del

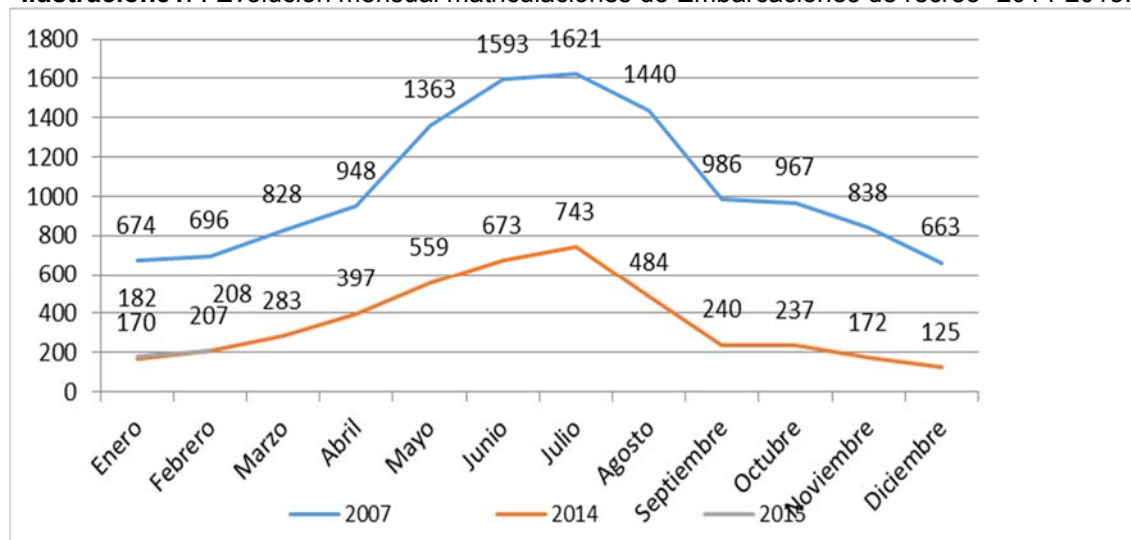
alquiler de embarcaciones de recreo que este año han crecido casi un 57%”, según informes de la patronal (ANEN,2015).

Ilustración 30: Evolución mensual de matriculaciones de embarcaciones de recreo 2013-2014.



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración31: . Evolución mensual matriculaciones de Embarcaciones de recreo -2014-2015.



Fuente: Elaboración propia.

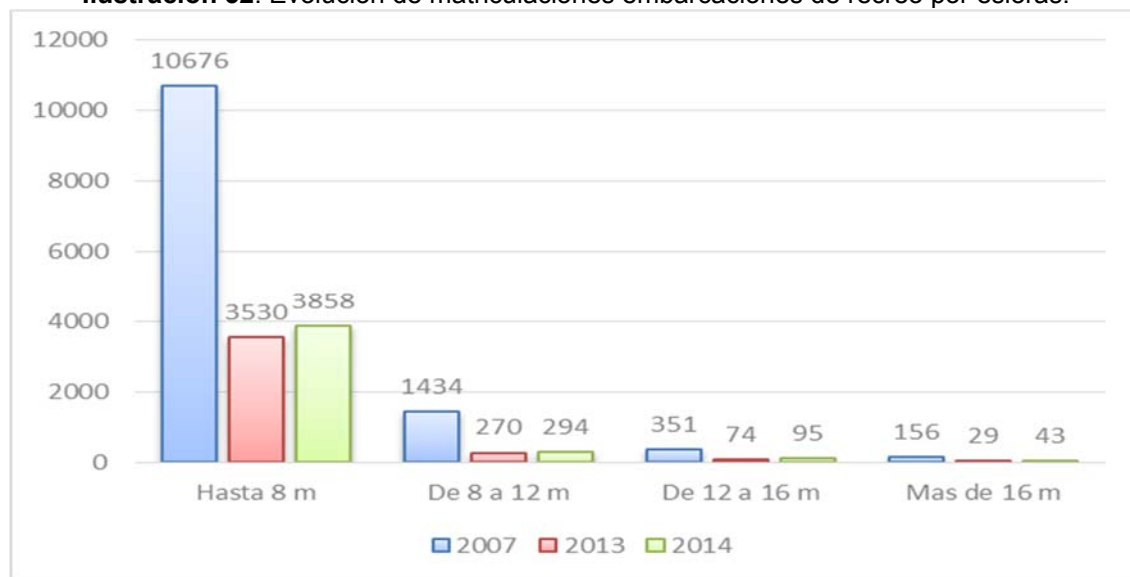
6.8.1. EVOLUCIÓN DE MATRICULACIONES DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS MENORES DE 8 METROS DE ESLORA.

Si observamos el comportamiento de las esloras de menos de 8 metros (ver Ilustración 32), éstas captan el 89,9% de la demanda de este año, con un crecimiento del 9,3% ligeramente inferior a la media.

El segmento de más de 16 m de eslora ha matriculado 43 barcos en 2014 año lo que supone un crecimiento del 48,3% respecto de 2013, que matriculó solo 29 barcos.

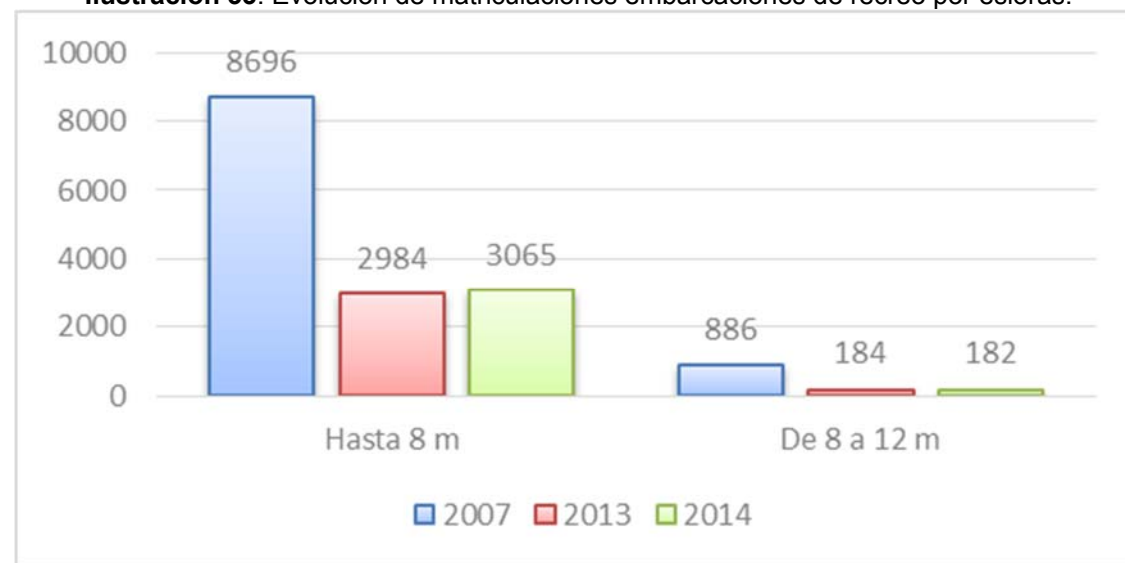
También crece más que la media el segmento de 12 a 16 m de eslora, que ha matriculado 95 unidades lo que supone un crecimiento del 28,4%

Ilustración 32: Evolución de matriculaciones embarcaciones de recreo por esloras.



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 33: Evolución de matriculaciones embarcaciones de recreo por esloras.



Fuente: Elaboración propia.

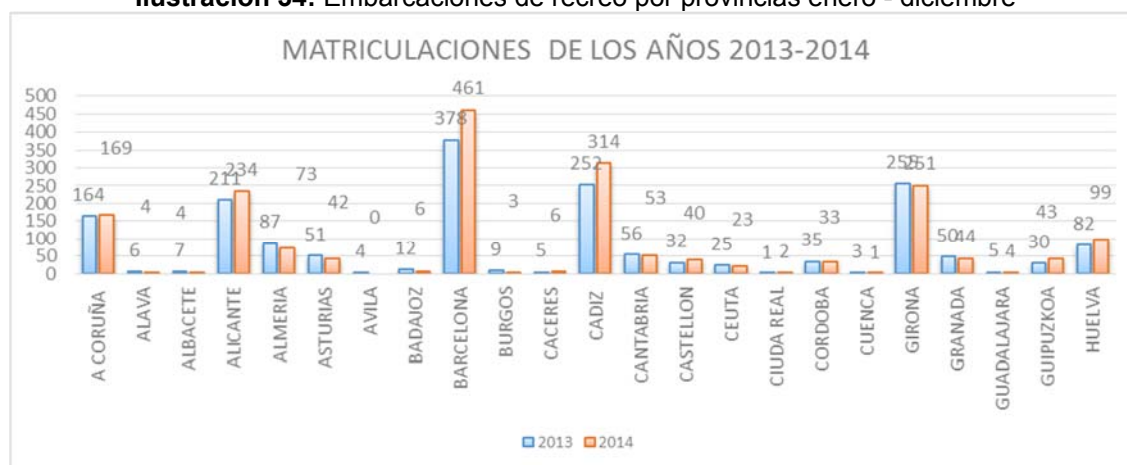
6.8.2. EVOLUCIÓN DE MATRICULACIONES DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS MAYORES DE 8 METROS DE ESLORA.

En la Ilustración 33, se aprecia el crecimiento de las esloras de hasta 8 metros que suben un 2,7% y descienden con moderación las esloras de 8 a 12 metros (-1,1%). Los barcos de hasta 8 metros de eslora dominan el mercado de embarcaciones menores con una cuota del 94,4%.

6.8.3. EVOLUCIÓN DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS POR PROVINCIAS.

Como vemos en la Ilustración 34, Barcelona lidera el ranking con 461 embarcaciones en 2014 y 378 en 2013, Girona con 251 en 2014 y 255 en 2013, Cádiz con 314 embarcaciones en 2014 y 252 en 2013. La Coruña, con 169 embarcaciones en 2014 y 164 embarcaciones en 2013.

Ilustración 34: Embarcaciones de recreo por provincias enero - diciembre



Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 7: GESTIÓN DE LOS PUERTOS NÁUTICO DEPORTIVOS.

7.1. CONCEPTO DE PUERTO E INSTALACION NÁUTICO DEPORTIVA.

En la mayoría de los países europeos el concepto y la estructura que sigue el esquema organizativo de los puertos náuticos es la misma.

Los puertos náuticos están situados en suelo de dominio público portuario. El Estado, por regla general, no gestiona directamente el dominio público portuario aunque éste último sí pertenezca al ámbito estatal. El Estado delega su gestión en alguna autoridad portuaria descentralizada. A su vez, esta autoridad portuaria podrá gestionar directamente el puerto náutico (administración directa) o delegará su gestión en organismos tanto del sector público como privado, con fines lucrativos o sin ánimo de lucro, siempre dentro del marco de convenios y por periodos concretos incluso variables según la situación o los países (De Vivero 1999) Estos convenios son los que determinan tanto el alcance como la duración de las obligaciones contractuales de las partes y sus modalidades de funcionamiento y de financiación.

7.2. DESCRIPCIÓN DE LOS PUERTOS E INSTALACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS.

A pesar de que a día de hoy no existe ninguna definición legal de “puertos deportivos” o “puertos e instalaciones náuticas”, podemos decir que posee unos criterios muy concretos.

La Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos Turísticos (FEAPDT, .2013), define cinco tipos de instalaciones náutico deportivas:

- FONDEADERO: Se denomina fondeadero a la zona o instalación, ya sea natural o protegida por espigones artificiales, en la cual las embarcaciones quedan distribuidas en sus plazas únicamente por los fondeos existentes, sin necesidad de muelles ni pantalanés.

-DÁRSENA: Son las instalaciones que se encuentran dentro de un

puerto cohabitando con otras instalaciones.

- PUERTO INTERIOR: O Marina interior. Es un puerto que se ha creado natural o artificialmente, directa o indirectamente por las obras ejecutadas, que invade zona de tierra y que de la línea de costa solamente sale el espigón protector de la bocana. También se incluyen puertos interiores situados en ríos o rías a lo largo de las costas.

- PUERTO MARÍTIMO: Instalación situada en la línea de la costa, protegida por dos espigones que forman la bocana. La mayoría de las instalaciones españolas son de este tipo.

- MARINA SECA: Donde se deposita la embarcación en seco en una plaza, ya sea explanada, cubierta en hangar, en repisas, etc. No tienen amarres en muelles ni pantalanes. No tienen por qué estar en la costa, pueden estar ubicadas en el interior.

7.3. MODELOS DE GESTIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS.

Las modalidades de gestión (Madariaga et al., 2012), pueden ser de distinta naturaleza pero el esquema y estructura organizativa son los mismos. Por ejemplo en Francia, un país cercano y comparte con España zonas aguas compartidas como es el caso del puerto de Fuenterrabía, hay una variedad de tipos y modelos en cuanto a gestores de puertos e instalaciones náuticas: administraciones municipales directas o indirectas (régies) mediante sociedades de economía mixta (SAM), entidades públicas, sociedades mercantiles (SA, SARL), Cámaras de Comercio e Industria o Puertos Autónomos (Cámara de comercio e industria de Marsella, 2011).

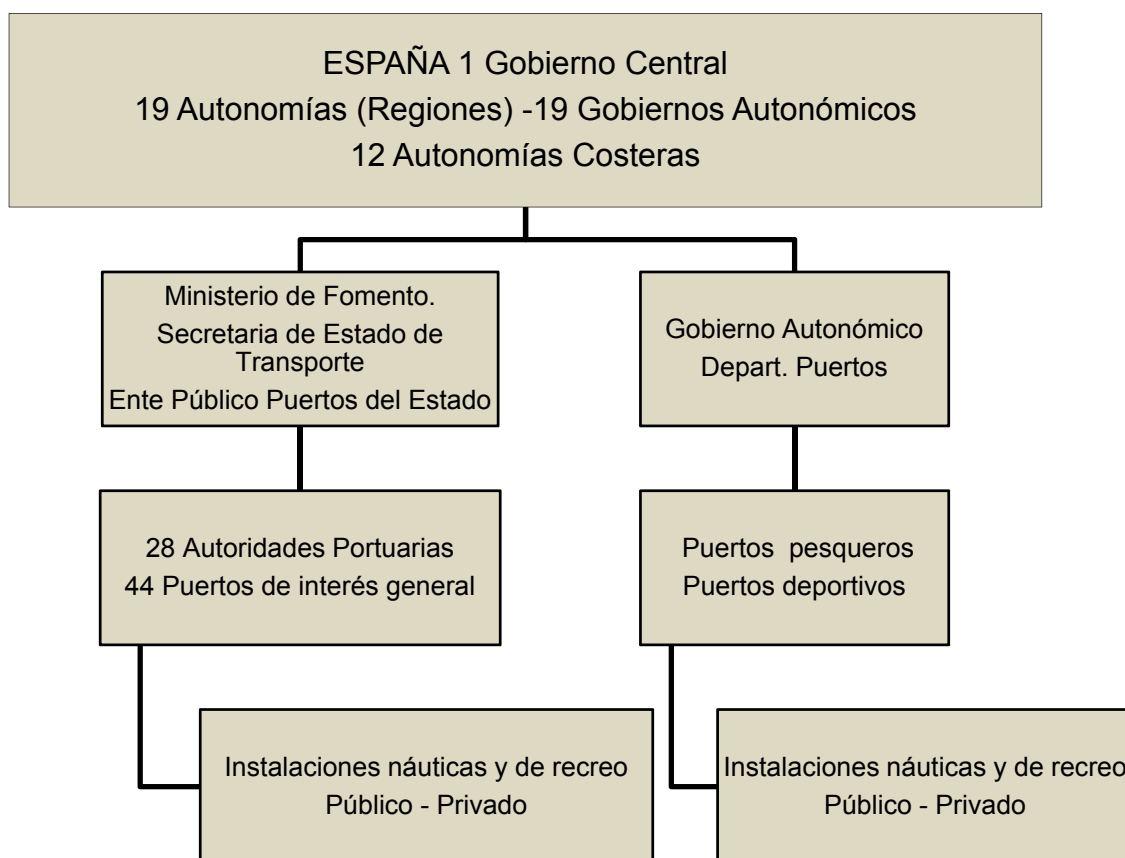
7.4. MODELOS DE GESTIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS EN ESPAÑA.

En España hay dos tipos: los puertos de interés estatal y los puertos

Autonómicos, siendo éstos explotados directamente o a través de una entidad pública o privada (URÍA 2012).

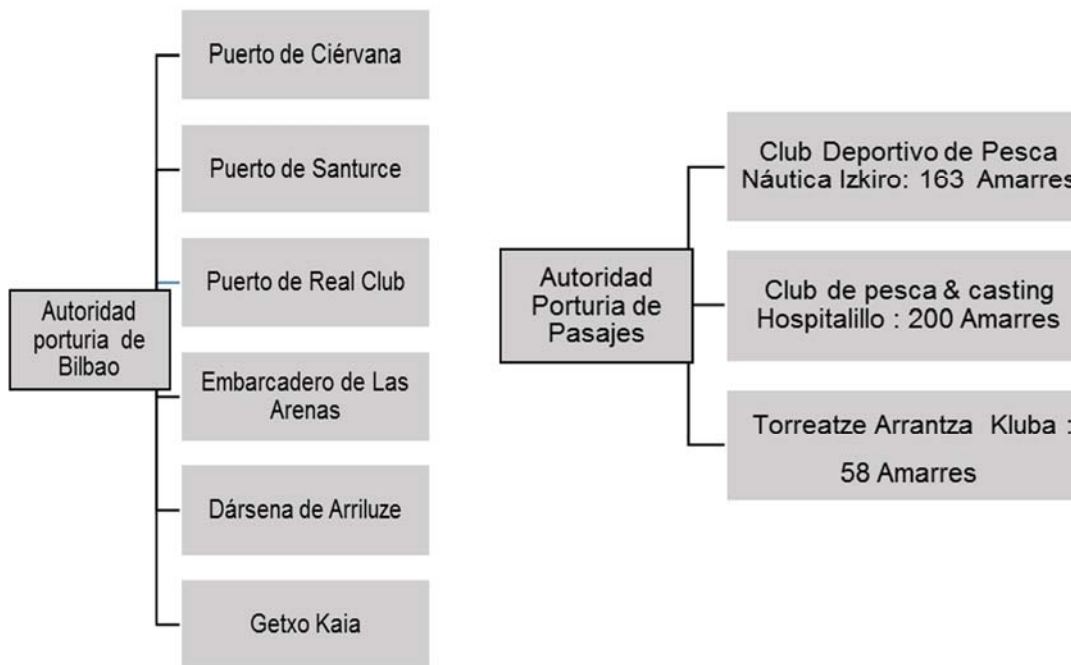
El Sistema Portuario español de titularidad estatal está formado por 44 puertos de interés general, gestionados por 28 Autoridades Portuarias, cuya coordinación y control corresponde al Ente Público Puertos del Estado, órgano dependiente del Ministerio de Fomento y que tiene atribuida la ejecución de la política portuaria del Gobierno, como mostramos en el Esquema 1, (Rúa, 2006).

Esquema 1: Modelos de gestión de los puertos deportivos en España.



Fuente: Elaboración propia.

Dependiendo del grado de autonomía de la comunidad esta proporción va variando. El Comunidad Autónoma Vasca por ejemplo, tiene dos puertos estatales Bilbao y Pasajes (Esquema 2).

Esquema 2: Puertos de las autoridades portuarias.

Fuente: Elaboración propia.

Por lo general, en las concesiones administrativas las competencias se reparten normalmente entre la autoridad portuaria (Estado Comunidad Autónoma) que se encarga de definir las directrices y financiar las obras de ampliación y el concesionario, por un periodo de 30 años ,que explota los amarres, sus dependencias y se responsabiliza de las obras.

7.5. MODELOS DE GESTIÓN DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

La Comunidad Autónoma Vasca, tiene competencia exclusiva en la materia relativa a puertos según queda establecido en el artículo 10.32 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad Autónoma Vasca, independientemente de lo dispuesto en el artículo 149.1.20 de la Constitución Española. Uno de los objetivos del Departamento de Medio Ambiente y Política

Territorial es la promoción de los puertos deportivos y la reactivación del sector de la náutica deportiva.

Los puertos de la Comunidad Autónoma Vasca se pueden clasificar según la forma de gestión en puertos que están dentro de los puertos estatales (como es el caso de Bilbao y Pasajes, los cuales se gestionan mediante concesiones directas o indirectas a entidades públicas, privadas y asociaciones de usuarios como el caso de Pasajes) y en puertos gestionados por la Comunidad Autónoma Vasca (resto de puertos).

La organización y gestión de la mayoría de los puertos (ver esquema 3) corresponde a la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, dependiente del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Los puertos de Vizcaya de esta modalidad, de oeste a este, son: Plencia. Arminza, Bermeo, Mundaca, Elanchove, Ea, Lequeitio, Ondárroa. Los de Guipúzcoa, de oeste a este, son: Motrico, Deva, Zumaya Guetaria, Orio, San Sebastián, Fuenterrabía (ver esquema 3).

En el puerto deportivo de Getxo, la gestión se lleva a cabo mediante la Sociedad Concesionaria de la Autoridad Portuaria, se trata de una concesión institucional (Gobierno Vasco Diputación Foral de Vizcaya y Ayuntamiento de Getxo). La gestión de la superestructura la tiene atribuida una sociedad privada, que es la encargada de la explotación. Ésta, ha puesto el acento en la actividad comercial del puerto, además de la actividad náutica, que es la que realmente se pretende potenciar.

Cabe señalar que el histórico puerto Real club del Abra, ubicado en Las Arenas, es uno de los pocos puertos realmente “privados” del dominio público portuario. Funciona como una Comunidad de propietarios, compuesta por copropietarios. Su gestión la lleva un gerente administrador.

Por último, cabe mencionar que los puertos que se gestionan de forma

directa, lo hacen por el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial. Mientras que los que son controlados de forma descentralizada e indirecta, lo son por la entidad Euskadiko Kirol Portuak, (EKP). Uno solo, el de Zumaya (Zumaia Kirol Portua), se gestiona mediante concesión a una entidad privada. Ésta es una sociedad pública participada por el Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Zumaya. La gestión del puerto deportivo corresponde a la sociedad Marina Urola, S.A. El puerto deportivo de Zumaya persigue como objetivo prioritario el desarrollo del área náutica, aunque también está desarrollando un área comercial.

Esquema 3: Gestión de los puertos deportivos en la Comunidad Autónoma Vasca.



Fuente: Elaboración propia.

7.6. NUEVA GESTIÓN DE LOS PUERTOS VASCOS DE COMPETENCIA AUTONÓMICA.

Hay que mencionar que, en este momento, existe un anteproyecto de Ley de Puertos y transporte marítimo en el País Vasco. En el momento de

elaborar esta tesis , se ha enviado ya, con fecha 13 de Noviembre de 2015, un anteproyecto por parte del departamento de medioambiente y política territorial al parlamento vasco. Según este anteproyecto de Ley de Puertos y transporte marítimo, la sociedad pública Puertos Deportivos o EKP desaparecerá para dar paso a un nuevo ente público, Kaiak, que asumirá la gestión de los puertos pesqueros, comerciales y deportivos de la Comunidad Autónoma Vasca de competencia autonómica. Lo que el Gobierno Vasco pretende no es sino una transferencia de poderes y atribuciones, ya que el personal laboral de esta sociedad se integrará en el nuevo ente público, al igual que el personal funcionario de la Administración General. Además, las sociedades que gestionan actualmente varios puertos, ya sean sociedades públicas, participadas por ayuntamientos y Diputaciones Forales, o sociedades mixtas, que incluyen entre sus miembros a asociaciones de amarristas, también dejarían de existir.

La creación de este ente es uno de los ejes de la futura Ley de Puertos de Comunidad Autónoma Vasca. El Gobierno vasco pretende también ordenar la dispersa normativa existente sobre instalaciones portuarias y ejercer la competencia en transporte marítimo traspasada en 2011. El anteproyecto establece como principios de gestión portuaria la sostenibilidad, la intermodalidad y la convivencia pacífica entre la actividad de los puertos y la de los municipios en los que se ubican, diseñando dos instrumentos principales para ello, a saber, el plan especial de ordenación portuaria y la delimitación de espacios y usos portuarios. El primero regula el uso urbanístico de cada puerto para garantizar su funcionamiento, una conexión eficaz con las vías de comunicación por tierra y la oferta de servicios. El segundo define los usos de las zonas del puerto para garantizar una distribución coherente de las instalaciones.

Esta sociedad gestionará los puertos vizcaínos de Ondárroa, Lequeitio, Ea, Elanchove, Mundaca, Bermeo, Arminza y Plencia, pero también los guipuzcoanos de Fuenterrabía, San Sebastián, Orio, Guetaria, Zumaya, Deva y

Motrico, así como los puertos deportivos de Getxo y Guetaria y los más recientes de Zumaya y Fuenterrabía.

Los demás, como el puerto de Bilbao por ejemplo, son gestionados por el Estado en colaboración con los ayuntamientos de cada localidad y quedarían fuera de ésta reforma. Según el proyecto, Kaiak debería ocuparse del mantenimiento y posibles reformas y ampliaciones de todos los puertos, así como de la construcción de otros nuevos, de la vigilancia e inspección del cumplimiento de las leyes, de la imposición de sanciones a los infractores y de la recaudación de las tasas portuarias.

7.7. MARCO COMPETENCIAL Y LEGISLATIVO DE LOS PUERTOS DE INTERÉS ESTATAL.

La Ley de Puertos de 1880 es el primer precedente centrado únicamente en los puertos. Esta Ley ha tenido un periodo de vigencia bastante largo, manteniéndose prácticamente sin cambios hasta 1992, salvo por la parcial modificación de 1928. Aunque sí ha habido una estabilidad legislativa, no se puede decir lo mismo en cuanto a la adaptabilidad de la ley a la llegada de innovaciones y a la emergencia de nuevos sectores como el de la navegación deportiva. Por ello en 1966 se aprobó un decreto específico sobre los puertos y zonas deportivas y apareció la Ley de Puertos Deportivos (LPD) de 1969, (Patiño Romarís, 2004).

7.8. MARCO JURÍDICO DE LOS PUERTOS.

Principales disposiciones legales de la historia reciente de los puertos españoles:

-1992: Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre.

-2003: Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

-2010: Ley 33/2010 de modificación de la Ley 48/2003.Disp

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

-1978 Constitución Española, de 27 de diciembre.

-1969 Ley 28/1969, de 26 de abril, de Costas.

-1968 Ley 27/1968, de 20 de junio, de Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía.

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

-1958 Ley de 26 de diciembre, de Entidades Estatales Autónomas.

-1928 Ley de 19 de enero, de Puertos.

-1926 Real Decreto-Ley de 30 de abril, por la que se Crea la Junta Central de Puertos.

-1911 Ley del 7 de julio, de Junta de Obras de Puertos.

-1880 Ley de 7 de mayo, de Puertos.

-1879 Ley de 13 de junio, de Aguas.

-1866 Ley de 3 de agosto, de Aguas.

-1851 Real Decreto, del 17 de diciembre, de Administración y Servicio de Construcción, Limpia y Administración de Puertos.

-1835 Ley de 26 de mayo, por la que el Ministerio del Interior asume las competencias en materia de puertos.

7.9. PUERTOS DE INTERÉS ESTATAL.

Pasajes y Bilbao en el Comunidad Autónoma Vasca.

Santander en Cantabria.

Gijón-Musel y Avilés en Asturias.

San Ciprián, Ferrol y su ría, A Coruña, Vilagarcía de Arousa y su ría, Marín-Pontevedra y su ría y Vigo y su ría, en Galicia.

Ayamonte, Huelva (incluye el de Punta Umbría), Sevilla y su ría (incluye el de Bonanza), Cádiz y su bahía (incluye el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezuela, Puerto Sherry y el de Rota), Tarifa, Algeciras-La Línea, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.

Ceuta y Melilla.

Cartagena (incluye la dársena de Escombreras) en Murcia.

Torre Vieja, Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto, Castellón y Vinaroz en la Comunidad Valenciana.

Tarragona y Barcelona en Cataluña.

Palma de Mallorca, Alcudia, Mahón, Ibiza y Cala Sabina en Baleares.

Arrecife, Puerto del Rosario, Las Palmas (incluye el de Salinetas y el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (incluye el de Granadilla), Los Cristianos, Guía de Isora, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma, La Estaca y Timirijaque en Canarias.

El resto de los puertos, pesqueros y deportivos con una actividad comercial baja, son gestionados por las diferentes Comunidades Autónomas (Patiño Romarís 2004).

7.10. MARCO COMPETENCIAL Y LEGISLATIVO DE PUERTOS EN LA COMUNIDAD AUTONOMA VASCA.

La Comunidad Autónoma de la Comunidad Autónoma Vasca tiene la competencia exclusiva en lo relativo a puertos según el artículo 10.32 EAPV, siempre que éstos no estén clasificados como de interés general. En relación al ejercicio de dicha competencia, el órgano competente de la Administración de la Comunidad Autónoma de Comunidad Autónoma Vasca es el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes y dentro de él, la Dirección de Puertos y Aeropuertos. Todo esto queda establecido en el Decreto 4/2009, de 8 de mayo, de creación, supresión y modificación de los Departamentos de la Administración de la Comunidad Autónoma de la Comunidad Autónoma Vasca y de determinación de funciones y áreas de actuación de los mismos.

Para que se puedan ejecutar las normas atributivas de competencias constituidas por el Estatuto de Autonomía, se realizaron los traspasos de bienes y servicios en lo relativo a puertos del Estado a la Comunidad Autónoma de la Comunidad Autónoma Vasca en el Real Decreto 2380/1982, de 14 de mayo, sobre transferencias de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de la Comunidad Autónoma Vasca en materia de puertos (BOPV 137, de 23 de octubre de 1982, en el que se introduce el Decreto 183/1982, del Departamento de Política Territorial y Transportes, de 4 de octubre de 1982, por el que la publicación del Acuerdo de la Comisión Mixta de Transferencias

de 6 de abril de 1982 en materia de puertos queda aprobada.

A pesar de que la Comunidad Autónoma de la Comunidad Autónoma Vasca tiene competencia legislativa y ejecutiva plena en materia de puertos que no sean de interés general, de momento, el legislador autonómico vasco no ha actuado para atajar la materia de forma integral a través de una Ley de puertos propia, si bien esta regulación se encuentra incluida en el Calendario Legislativo y se está trabajando en un borrador prácticamente terminado.

Según lo establecido en el artículo 21 del Estatuto de Autonomía éste determina que el derecho originado en el Comunidad Autónoma Vasca en las materias de su competencia exclusiva es el que se aplica con predilección a cualquier otro y que solamente a falta de éste se procederá a la aplicación supletoria el derecho del Estado. De acuerdo con esto, hasta el momento actual se ha procedido a la aplicación supletoria de la normativa estatal.

7.11. LOS PUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

Gran parte de las instalaciones portuarias de la costa norte son de del tipo que está ubicado en la línea costera y resguardado por uno o varios diques que delimitan las aguas del puerto. Puede abarcar desde una pequeña cala natural acondicionada con un simple pontón hasta el puerto deportivo construido desde cero en una zona que se acondiciona artificialmente, como el puerto de Getxo. Pasando por el puerto comercial o pesquero readaptado a lo largo de los años como el puerto de Bermeo. Por ello varía en importancia en cuanto al tamaño de sus infraestructuras.

Un puerto deportivo dispone por lo general de unos servicios básicos (Madariaga et al., 2012) que son: WC y duchas, aparcamiento, taller de reparaciones grúa y Travel-Lift área de carenaje ,recogida selectiva de residuos, lavandería, rampa capitánía, restaurante y cafetería, agua potable y electricidad puestos a disposición, surtidores de carburante, varadero, una grúa

elevadora, e incluso, en algunas ocasiones, de servicios más innovadores como el servicio limpieza y mantenimiento de embarcaciones, puerto de Zumaya. Una capitanía como los puertos, el Abra de Las Arenas y el puerto deportivo de Getxo; además de zonas de ocio.

Hay que decir que gran parte de las instalaciones portuarias de las costas españolas y especialmente la costa atlántica son de este tipo y resultan de un gran atractivo tanto para deportistas náuticos y aficionados como para turistas náuticos, culturales o deportivos, aportando un valor económico que abarca diferentes campos.

CAPÍTULO 8: TARIFAS DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS.

8.1. GRAVAMEN DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN LOS PUERTOS ESTATALES.

El Artículo 223 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante (TRLPEMM) establece la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5). Grava la utilización, (a) por las embarcaciones deportivas o de recreo, de las aguas de la zona de servicio del puerto, la redes y tomas de servicio, las obras e instalaciones que permiten el acceso al puesto de atraque o fondeo y su estancia en éste y (b) por los tripulantes y pasajeros de aquellas embarcaciones, de los muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias. Además, se incluye la prestación de los servicios generales comunes de titularidad de la Autoridad Portuaria y que, relacionados con tales elementos del dominio público, benefician al usuario sin necesidad de solicitar su prestación.

La aplicación de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5) requiere que la embarcación no realice actividad de transporte de mercancías ni que los pasajeros viajen en régimen de crucero o excursión turística; siendo así, se devengaría la correspondiente tasa del buque (T-1), tasa del pasaje (T-2) y tasa de la mercancía (T-3).

Y son sujetos pasivos de esta tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5), solidariamente y con carácter de sujeto pasivo contribuyente, el propietario de la embarcación, el consignatario y su capitán o patrón. En aquéllas instalaciones portuarias deportivas concesionadas o autorizadas, tendrá la consideración de sujeto pasivo sustituto el concesionario o autorizado (sin perjuicio de su derecho a repercutir el importe de la liquidación al sujeto pasivo contribuyente, según el artículo 224 del TRLPEMM). (Rúa Costa, 2006).

8.2. GRAVAMEN DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN LOS PUERTOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

Las tasas aplicables a los puertos de la Comunidad Autónoma Vasca,

vienen establecidas en el Decreto Legislativo 1/2007. Dicha norma constituye el texto refundido de todas las tasas y precios públicos que se aplican en el Comunidad Autónoma Vasca, conteniendo una detallada regulación de las mismas.

Las embarcaciones de recreo están sujetas a la Tarifa G-5, denominada “servicios a embarcaciones de recreo”. Dicha tasa comprende la utilización por embarcaciones deportivas o de recreo de las obras e instalaciones portuarias para amarre o fondeo. Es responsable del pago de la tarifa el propietario de la embarcación o su representante autorizado y subsidiariamente, el patrón, devengándose la misma en el momento en que la embarcación entra al puerto. Se aplica en función de los m² ocupados por la embarcación, calculado mediante el producto de la eslora por la manga y el tiempo de estancia en el fondeo o atraque. La cuantía aplicable al m² de ocupación viene fijada en la ley diferenciándose en el caso de que se trate de un amarre de base, por un mínimo de 30 días o en tránsito. La misma se reduce cuando el amarre asignado es abarloado o fondeo.

Respecto de estas tasas, pueden establecerse conciertos con clubes u otro tipo de entidades relacionadas con la náutica deportiva para su liquidación. En este caso, el abono de la misma debe hacerse mensualmente y puede tener una reducción de hasta el 15%. Se establece una importante reducción del 25% de esta tasa cuando el usuario sea pensionista y acredite el título exigible para utilizar la embarcación, siempre y cuando tenga menos de 6m. No se aplica la reducción cuando el pensionista tenga más de una embarcación. Existe una exención total de esta Las tarifas y en las mismas condiciones para los pensionistas, cuando las embarcaciones no se encuentren atracadas en pantalanes.

Por otra parte, se regula también la denominada C-1 de concesiones, que es la tarifa que comprende la ocupación o utilización del dominio público portuario en virtud de una concesión. El sujeto pasivo de la misma es el titular

de la concesión. Esta tarifa se aplica en función de la superficie ocupada de los terrenos del dominio público portuario. Notar que la ley habla de terrenos y no de terrenos y espejo de aguas como en otras normas. La cuantía aplicable al metro ocupado viene también referida en la ley en función de la localidad en que se realiza la ocupación. Cuando el concesionario es un ayuntamiento y la concesión no se utilice con un ánimo lucrativo, aquel estará exento del pago de esta tarifa.

8.3. TARIFAS DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS COMPETENCIA DE LA COMUNIDAD AUTONOMA VASCA.

Las tasas aplicables a los puertos vascos vienen establecidas en el Decreto Legislativo 1/ 2007. Dicha norma constituye el texto refundido de todas las tasas y precios públicos que se aplican en el Comunidad Autónoma Vasca, conteniendo una prolija regulación de las mismas.

Las embarcaciones de recreo estén sujetas a la Tarifa T-5, denominada "servicios a embarcaciones de recreo". Dicha tasa comprende la utilización por embarcaciones deportivas o de recreo de las obras e instalaciones portuarias para amarre o fondeo.

Es responsable del pago de la tarifa el propietario de la embarcación o su representante autorizado y subsidiariamente el patrón, devengándose la misma en el momento en que la embarcación entra al puerto. Se aplica en función de los metros cuadrados ocupados por la embarcación, calculado mediante el producto de la eslora por la manda y el tiempo de estancia en el fondeo o atraque. La cuantía aplicable al metro cuadrado de ocupación viene fijada en la ley diferenciándose en el caso de que se trate de un amarre de base, por un mínimo de 30 días o en tránsito. La misma se reduce cuando el amarre asignados es abarloado o fondeada.

Respecto de estas tasas, pueden establecerse conciertos con clubes u

otro tipo de entidades relacionadas con la náutica deportiva para su liquidación. En este caso, el abono de la misma debe hacerse mensualmente y puede tener una reducción de hasta el 15%. Se establece una importante reducción del 25% de esta tasa cuando el usuario sea pensionista y acredite el título exigible para utilizar la embarcación, siempre y cuando tenga menos de 6 metros. No se aplica la reducción cuando el pensionista tenga más de una embarcación. Existe una exención total de esta tarifa y en las mismas condiciones, para los pensionistas cuando las embarcaciones no se encuentren atracadas en pantalanes.

Por otra parte, se regula también la denominada C-1, de concesiones, que es la tarifa que comprende la ocupación o utilización del dominio público portuario en virtud de una concesión. El sujeto pasivo de la misma es el titular de la concesión. Esta tarifa se aplica en función de la superficie ocupada de los terrenos del dominio público portuario. Hay que destacar que la Ley habla de terrenos y no de terrenos y espejo de aguas como en otras normas. La cuantía aplicable el metro ocupado viene también referida en la ley en función de la localidad en que se realiza la ocupación. Cuando el concesionario es un ayuntamiento y la concesión no se utilice con un ánimo lucrativo, aquel estará exento del pago de esta tarifa.

Tabla 12: Tarifa T-5.

Modalidad	€/m² y día
Sin muerto ni tren de fondeo de la Administración:	0,035555
Con muerto o tren de fondeo de la Administración:	0,071109
Atracados a muelles:	0,085331
Atracados a Pantalanes:	
Contratación por año completo o más:	0,106663
Contratación por períodos inferiores al año:	0,156437

Fuente: Elaboración propia.

8.3.1. CUANTÍA DE LA TARIFA T-5.

La tarifas estas cuantificadas en las siguientes cuadros (ver Tabla 12).

8.4. CESIÓN DE GESTIÓN DE AMARRES EN LOS PUERTOS DEPORTIVOS.

Como ya hemos indicado, excepto el puerto de Ciérvana, Santurce, Real Club Marítimo del Abra, el embarcadero de Las Arenas, El Deportivo El Abra-Getxo, la dársena de Arriluze , Zumaya y Pasajes; los puertos vascos se gestionan directamente por la Administración o por el ente público, EUSKADIKO KIROL PORTUA, S.A. Sociedad que fue constituida en el año 2000 con el objetivo de gestionar todas las dársenas y puertos deportivos de la CAV. Todo ello nos indica una apuesta por la gestión pública, sea directa o indirecta, de los puestos de amarre y entendemos, por las autorizaciones temporales para el uso de los mismos y no la "compraventa" de derechos de uso.

Dicho modelo es beneficioso para los aficionados al alentar el uso de las embarcaciones y evitar la especulación, reduciendo los altos precios que se dan en puertos deportivos del resto de España. Un modelo que hace permisible una náutica social, ya que el precio por ocupar un amarre en el Comunidad Autónoma Vasca es sustancialmente más bajo que en los puertos deportivos de la costa Mediterránea. Podemos destacar de la normas de tarifas los siguientes aspectos:

- Las autorizaciones se dan por un máximo de tres años.
- Los amarres son destinados e embarcaciones de la lista Séptima o similar si son extranjeras. Es decir, no pueden ser destinadas a fines lucrativos (lista Sexta).
- Debe acreditarse la titularidad de la embarcación. No se puede pedir un amarre para una embarcación que se pretenda comprar.
- El titular de la embarcación puede ser una persona física o jurídica. Pueden optar por amarres los residentes en otros países. -Tiene preferencia los usuarios que ya tienen embarcaciones en el puerto. Si bien cada 3 años y

en cada puerto se debe hacer una convocatoria para la concesión de autorizaciones, quien ya tiene un amarre lo mantiene de forma permanente. - Los amarres disponibles se asignan entre las embarcaciones que más se ajusten en sus dimensiones al amarre. En caso de que haya varias embarcaciones para un mismo amarre se realiza un sorteo ante notario. -Los solicitantes que no obtengan amarres se incluyen en una lista de espera. -En caso de cambio de embarcación, previas solicitud, el titular podrá seguir disfrutando el amarre, siempre que la embarcación pueda "acomodarse" al amarre. -No se concederá amarre a quien ya tenga uno asignado en cualquier puerto de gestión directa.

8.4.1. TARIFAS DE PUERTOS DE GESTIÓN DIRECTA CENTRALIZADA.

Plencia	Arminza	Mundaca	Elanchove
Lequeitio	Ondárroa	EA	

Metro cuadrado (eslora máxima por manga máxima de la embarcación y día).

$$\text{Eslora} \times \text{Manga} \times ,085331 = \text{€}.$$

8.4.2. TARIFAS DE PUERTOS DE GESTIÓN DIRECTA DESCENTRALIZADA (EKP).

Fuenterrabía	Guertaria	Orio	San Sebastián
Molla -Fuenterrabía	Deva	Bermeo	Motrico

Metro cuadrado (eslora máxima por manga máxima de la embarcación y día).

$$\text{Eslora} \times \text{manga máx.} \times 0.186436 = \text{€}$$

TARIFA T-8. SUMINISTROS DE PRODUCTOS Y ENERGÍA.

Eslora x Manga máx x 0.01= €

8.4.3. PUERTOS DE GESTIÓN INDIRECTA DEL GOBIERNO VASCO POR CONCESIÓN.

Puerto de Zumaya que es de gestión privada de la sociedad Zumayak Kirol Portua,S.A y tiene sus propias tarifas.

8.4.4. GRAVAMEN DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN LOS PUERTOS ESTATALES DE BILBAO Y PASAJES.

Son sujetos pasivos de esta tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5), solidariamente y con carácter de sujeto pasivo contribuyente, el propietario de la embarcación, el consignatario y su capitán o patrón. En aquéllas instalaciones portuarias deportivas concesionadas o autorizadas, tendrá la consideración de sujeto pasivo sustituto el concesionario o autorizado (sin perjuicio de su derecho a repercutir el importe de la liquidación al sujeto pasivo contribuyente) (artículo 224 del TRLPEMM). Rúa Costa, C. (2006). El sistema portuario español.

8.4.5. TASA DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN EL PUERTO DE BILBAO.

Se cobra por la utilización por los buques y embarcaciones deportivas o de recreo, independientemente de sus dimensiones, de las aguas de la zona de servicio del puerto, de las redes y tomas de servicios y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado, así como la estancia en el puerto.

Esta tasa incluye también. la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud.

La aplicación de esta tasa requiere que la embarcación no realice transporte de mercancías y que los pasajeros no viajen en régimen de crucero o excursiones turísticas, en cuyo caso serán de aplicación la tasa del buque, la tasa del pasaje y la tasa de la mercancía, según proceda.

No está sujeta a esta tasa la utilización de instalaciones para la varada o puesta en seco de la embarcación, ni de maquinaria, equipos de manipulación y elementos mecánicos móviles necesarios para las operaciones de puesta a flote o puesta en seco o varada de las embarcaciones, que se encontrará sujeta, en su caso, a la correspondiente tarifa.

Elementos de cálculo:

- Cuantía Básica E: 0.124.
- Unidades: Superficie de la embarcación en m², obtenida multiplicando manga x eslora (S). Número de días de estancia (N).
- Coeficientes: Se aplican coeficientes en función de las características de las instalaciones y disponibilidad de servicios.

Cálculo de la Cuota:

- En dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas ni autorizadas. Cuota íntegra = $E \times S \times N \times (\text{coeficiente atraque/fondeo} + \text{Coeficientes servicios})$.
- En dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en régimen de concesión o autorización. Cuota íntegra = $E \times S \times N \times \text{coeficiente atraque/fondeo}$.

Importe de la Tasa:

En dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas ni autorizadas. Importe por m² de superficie y día:

Tabla 13: Embarcaciones con Base en el puerto:

Ubicación atraque/fondeo	Tipo Atraque/fondeo	Atraque/fondeo*	Toma de agua	Toma de energía
Zona I	Atracada de punta a pantalán y muerto, boya o ancla	0.0992	0.0069	0.0099
Zona I	Atracada de punta a pantalán con instalación de pantalán lateral	0.1984	0.0069	0.0099
Zona I	Atracada de costado a muelle o pantalán	0.2976	0.0069	0.0099
Zona I	Abarloada a otra atracada de costado a muelle o pantalán u a otra abarloada	0.0496	0.0069	0.0099
Zona I	Fondeada con amarre a muerto, boya o punto fijo	0.0595	0.0069	0.0099
Zona I	Fondeada con amarre mediante medios propios	0.0397	0.0069	0.0099
Zona II	Atracada de punta a pantalán y muerto, boya o ancla	0.0298	0.0069	0.0099
Zona II	Atracada de punta a pantalán con instalación de pantalán lateral	0.0595	0.0069	0.0099
Zona II	Atracada de costado a muelle o pantalán	0.0893	0.0069	0.0099
Zona II	Abarloada a otra atracada de costado a muelle o pantalán u a otra abarloada	0.0149	0.0069	0.0099
Zona II	Fondeada con amarre a muerto, boya o punto fijo	0.0179	0.0069	0.0099
Zona II	Fondeada con amarre mediante medios propios	0.0119	0.0069	0.0099

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 14: Embarcaciones que no tienen su Base en el puerto.

Ubicación atraque/fondeo	Tipo Atraque/fondeo	Atraque/fondeo*	Toma de agua	Toma de energía
Zona I	Atracada de punta a pantalán y muerto, boya o ancla	0.124	0.0087	0.0124
Zona I	Atracada de punta a pantalán con instalación de pantalán lateral	0.248	0.0087	0.0124
Zona I	Atracada de costado a muelle o pantalán	0.372	0.0087	0.0124
Zona I	Abarloada a otra atracada de costado a muelle o pantalán u a otra abarloada	0.062	0.0087	0.0124
Zona I	Fondeada con amarre a muerto, boya o punto fijo	0.0744	0.0087	0.0124

Ubicación atraque/fondeo	Tipo Atraque/fondeo	.Atraque/fondeo*	Toma de agua	Toma de energía
Zona I	Fondeada con amarre mediante medios propios	0.0496	0.0087	0.0124
Zona II	Atracada de punta a pantalán y muerto, boya o ancla	0.0372	0.0087	0.0124
Zona II	Atracada de punta a pantalán con instalación de pantalán lateral	0.0744	0.0087	0.0124
Zona II	Atracada de costado a muelle o pantalán	0.1116	0.0087	0.0124
Zona II	Abarloada a otra atracada de costado a muelle o pantalán u a otra abarloada	0.0186	0.0087	0.0124
Zona II	Fondeada con amarre a muerto, boya o punto fijo	0.0223	0.0087	0.0124
Zona II	Fondeada con amarre mediante medios propios	0.0149	0.0087	0.0124

Fuente: Elaboración propia.

* En las zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, los importes correspondientes al atraque/fondeo serán el 50 por ciento de los señalados en las tablas anteriores.

En dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización.

- Importe por m² de superficie y día:

- Tipo de embarcación en función de su eslora:

- Embarcación Tipo A: Embarcación de eslora hasta 12 metros si es a vela o hasta 9 metros si es a motor.

- Embarcación Tipo B: Embarcación de eslora mayor de 12 metros si es a vela o mayor de 9 metros si es a motor.

Tabla 15: Embarcaciones con Base en el puerto:

Ubicación atraque/fondeo	Tipo de Concesión/Autorización	Embarcación Tipo A	Embarcación Tipo B
Zona I	Con Agua en Concesión/Autorización	0.0124	0.0397

Ubicación atraque/fondeo	Tipo de Concesión/Autorización	Embarcación Tipo A	Embarcación Tipo B
Zona I	Sin Agua en Concesión/Autorización	0.0223	0.0714
Zona II	Con Agua en Concesión/Autorización	0.0037	0.0119
Zona II	Sin Agua en Concesión/Autorización	0.0067	0.0214

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 16: Embarcaciones Transeúntes:

Ubicación atraque/fondeo	Tipo de Concesión/Autorización	Embarcación Tipo A	Embarcación Tipo B
Zona I	Con Agua en Concesión/Autorización	0.0186	0.0484
Zona I	Sin Agua en Concesión/Autorización	0.0335	0.087
Zona II	Con Agua en Concesión/Autorización	0.0056	0.0145
Zona II	Sin Agua en Concesión/Autorización	0.01	0.0261

Fuente: Elaboración propia.

En las zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, los importes serán el 50 por ciento de los señalados en las tablas anteriores (Tablas 13, 14, 15 y 16).

8.4.6. COMPARATIVA DE TASAS EN LOS PUERTOS DE MAR EN LA CAV.

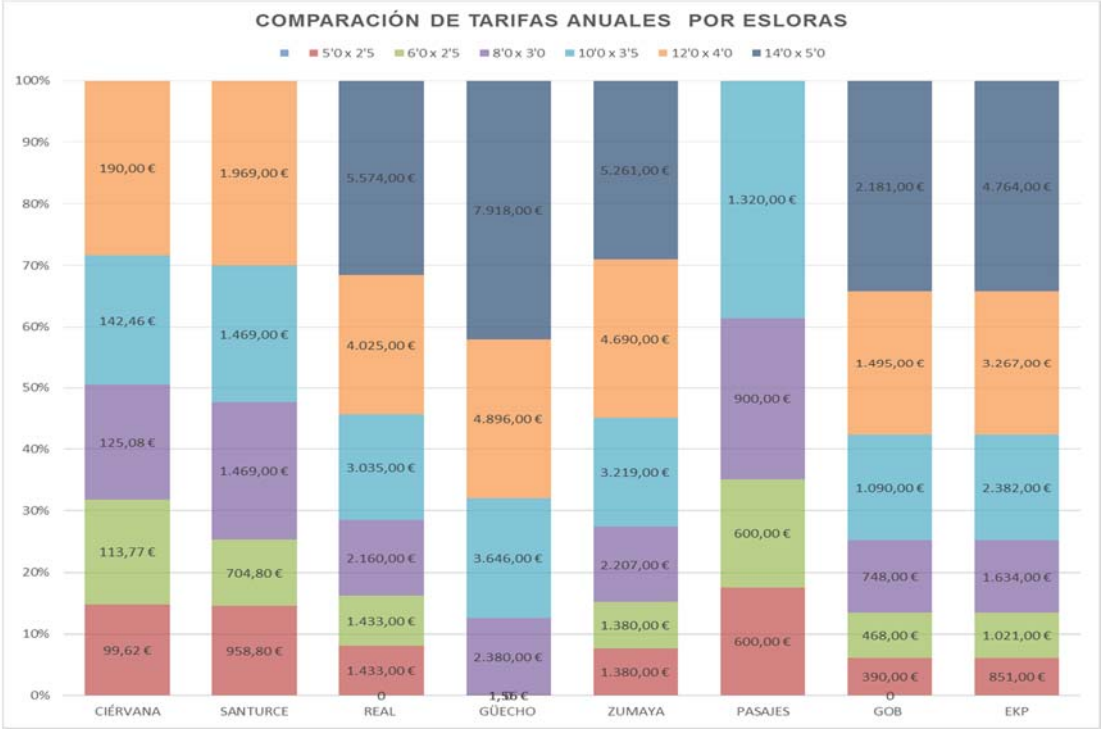
Podemos observar la comparación entre tarifas entre los puertos de la CAV en la siguiente Tabla 17 y en la Ilustración 35.

Tabla 17: Comparativa de tasas en los puertos de mar en CAV.

ESLORA	CIÉRVANA	SANTURCE	REAL	GÜECHO	ZUMAYA	PASAJES	GOB	EKP
			CLUB	KAIA			VASC	
5'0 x 2'5	99,62 €	958,80 €	1.433,00 €	1,56 €	1.380,00 €	600,00 €	390,00 €	851,00 €
6'0 x 2'5	113,77 €	704,80 €	1.433,00 €	1,56 €	1.380,00 €	600,00 €	468,00 €	1.021,00 €
8'0 x 3'0	125,08 €	1.469,00 €	2.160,00 €	2.380,00 €	2.207,00 €	900,00 €	748,00 €	1.634,00 €
10'0 x 3'5	142,46 €	1.469,00 €	3.035,00 €	3.646,00 €	3.219,00 €	1.320,00 €	1.090,00 €	2.382,00 €
12'0 x 4'0	190,00 €	1.969,00 €	4.025,00 €	4.896,00 €	4.690,00 €		1.495,00 €	3.267,00 €
14'0 x 5'0			5.574,00 €	7.918,00 €	5.261,00 €		2.181,00 €	4.764,00 €

Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 35: Comparativa de tarifas en los puertos de mar en la CAV.



Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 9: TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS.

9.1. INTRODUCCIÓN: TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS.

Las titulaciones náuticas son una importante variable para medir la afición por la práctica de los deportes náuticos, es un hecho indicativo el interés por la navegación de recreo en España y la obtención de los títulos que habilitan para el ejercicio de dicha actividad, lo muestra el número de títulos emitidos. Por otra parte, un aspecto muy importante que debemos mencionares la seguridad. El fallo humano es una de las principales causas de siniestralidad en sector de la náutica de recreo (.).

9.2. TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN EL MUNDO.

Hoy en día no hay ninguna normativa común o regulación internacional para el gobierno de embarcaciones de recreo, como ocurre para las titulaciones profesionales, donde la organización internacional OMI, establece unos conocimientos y habilidades mínimas para las tripulaciones profesionales de los buques mercantes. Ni tampoco existe una unificación de titulaciones y atribuciones en la Unión Europea, pero La Comisión Económica de las Naciones Unidas para el Comité de Aguas Europeas dictó la Resolución 40, creando el Certificado Internacional para Operadores de Embarcaciones de Recreo (llamado ICC en el Reino Unido). Se trata de una garantía de un gobierno a otro de que el titular del mismo reúne los niveles de capacidad establecidos en la Resolución 40. No es una certificación. Por otra parte los títulos RYA británico (Royal Yachting Association), están reconocidos en todo el mundo. Actualmente los navegantes españoles en Francia por citar un ejemplo, suelen llevar el título traducido al francés por un traductor jurado y no suelen tener problemas.

No obstante, en España son admitidas todas las titulaciones de embarcaciones de recreo emitidas Estados miembros de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo. Si el caso la nacionalidad del navegante es diferente a la del país emisor de tu titulación debería demostrar su residencia en ese país en el momento de la expedición del título.

9.3. TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN REINO UNIDO.

No existe un sistema nacional de licencias obligatorias que habiliten para gobernar embarcaciones de menos de 80 toneladas. No obstante, sí existe un sistema de Certificados “de facto” emitidos por la RYA (Royal Yachting Association) y reconocidos por el MCA (Maritime and Coastguard Agency).

Son las certificaciones de conocimientos náuticos de mayor reconocimiento a nivel mundial y por tanto la mejor opción para navegar fuera de España ya que por su popularidad son reconocidas por la mayoría de agencias de alquiler y autoridades en el mundo (Benítez Guillén, 2014).

9.3.1. EL YACHTMASTER COASTAL.

Equivalente al Patrón de Embarcaciones de Recreo en España (PER), aunque con atribuciones superiores al título español Habilita para el gobierno de embarcaciones de hasta 24 metros de eslora a una distancia máxima de 60 millas de costa (atribuciones actuales del Patrón de yate). Para acceder al examen práctico se ha de tener una edad mínima de 17 años, estar en posesión del Certificado de especialidad de Operador restringido del SMSSM (sistema de socorro y seguridad marítima), realizar un curso de primeros auxilios (equivalente al Certificado de Formación básica) y acreditar el ejercicio de la navegación durante al menos 30 días (2 como patrón), recorriendo 800 millas, incluida navegación nocturna en aguas sometidas a mareas. El examen dura entre 8 y 10 horas y se realiza en embarcación de vela o motor, según el certificado, debiendo demostrar el candidato su aptitud marinera (según especificación del RYA a fecha de Diciembre de 2015).

El Yachtmaster coastal permite trabajar como patrón superando un certificado de competencia extraordinario. característica que no hay en los títulos españoles .

9.3.2. YACHTMASTER OFFSHORE.

El equivalente inglés al Patrón de Yate en España. Habilita a gobernar embarcaciones de recreo hasta 150 millas de costa. Al igual que el Yachtmaster coastal tiene una serie de requisitos para acceder al examen: tener 18 años cumplidos, ser Operador restringido del SMSSM y haber navegado 50 días (5 como patrón) y 2000 millas náuticas. El examen es eminentemente práctico, además de la formación teórica, debiendo demostrar las aptitudes marineras y conocimientos en navegación, seguridad y construcción naval.

Se puede trabajar con el Yachtmaster Offshore superando una prueba práctica. El título permite ejercer de patrón en barcos de hasta 200 GT (un velero de 12 metros tiene 20 GT) a una distancia de 150 millas, aunque algunos países acreditan la navegación hasta 200 millas también se puede trabajar en la marina mercante. Eso sí, hay que completar la formación con varios certificados de especialidad: Formación básica, Lucha contra incendio.

9.3.3. YACHTMASTER OCEAN.

El Título de Yachtmaster Ocean es la mayor capacitación en la náutica recreativa británica: cualquier embarcación recreativa sin limitación de eslora ni zona de navegación. Para acceder a él hay que tener previamente el Yachtmaster offshore y acreditar un período de embarque donde se hayan ejercido labores de planificación de ruta, comprobación de elementos a bordo y seguridad en la navegación. Además de una navegación de 600 millas durante 4 singladuras continuadas. En el examen práctico se le exige al candidato conocimientos de meteorología, navegación, derrota, responsabilidad del mando de la tripulación, mantenimiento y reparaciones básicas. Además de pruebas orales y escritas.

El título acredita el ejercicio profesional en barcos de hasta 200 GT y sin límite de distancia, teniendo un reconocimiento internacional. Para alcanzar

estas atribuciones se ha de superar un examen de aptitud y estar en posesión de varios certificados de especialidad.

No hay convalidación de los títulos españoles en Inglaterra conforme a la consulta que les hice en la web de RYA (Royal Yachting Association).

9.4. TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN FRANCIA.

Francia es otro país importante y es una potencia europea en el sector de la náutica de recreo. El organismo público que se encarga de la expedición de los títulos náuticos, así como de informar al respecto de los mismos el Departamento de Asuntos Marítimos, Departamento de Asuntos Marítimos (Quartier des Affaires Maritimes) Oficina de la Navegación de Recreo y de Actividades Náuticas (Bureau de la Plaisance et des Activité Nautiques).

9.4.1. LA CARTE MER.

Habilita gobernar barcos con un motor de 6 CV a 50 CV. equivale a la autorización Federativa en España. Es un permiso para navegar durante 1 día, posibilitando una distancia de 5 millas de la costa.

9.4.2. LE PERMIS MER CÔTIER.

Casi es equivalente al Patrón de Embarcaciones de Recreo, habilita para navegar de día y de noche. Hasta 5 millas de la costa, sin límite de potencia de motor. y sólo permite pilotar una embarcación a título recreativo, una embarcación de recreo a título lucrativo exige tener la calificación profesional.

9.4.3. LE PERMIS MER HAUTURIER.

Es una licencia completa de navegación, equivale Capitán de Yate en España. Habilita para navegar de día y de noche. Sin límite de distancia y para

motor de más de 50 CV, sin límite de potencia.

9.4.4. PERMIS A.

Equivale al Patrón para Navegación Básica en España.

9.5. TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN PORTUGAL.

9.5.1. PATRAO DE ALTO MAR.

Es una licencia completa de navegación, equivale Capitán de Yate en España.

9.5.2. PATRAO DE COSTA

Es el título de navegación, equivale en la competencias al Capitán de Patrón de Yate en España.

9.5.3. PATRAO DE VELA O MOTOR.

Es el título de navegación, equivale en las competencias al de Patrón de Embarcaciones de Recreo en España.

9.5.4 MARINHEIRO.

Es el título de navegación, equivale en las competencias de Patrón para Navegación Básica en España.

9.5.5 PRINCIPIANTE.

Es el título de navegación, equivale la Autorización Federativa en España.

9.6. TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN ITALIA.

El organismo público que se encarga de la expedición de los títulos náuticos, así como de informar al respecto de los mismos es el Ministerio de Infraestructura y Transporte (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti).

9.6.1. PATENTE PER I L COMANDONAVI DA DIPORTO.

Con amplias atribuciones, equivalentes al Capitán de Yate en las titulaciones de España.

9.6.2. PATENTI PER IL COMANDO E LA CONDOTTA DI UNITA DA DIPORTO.

Con atribuciones equivalentes al Patrón de Yate en las titulaciones de España.

9.6.3. PATENTI PER IL COMANDO DELLE NAVI DA PORTO.

Con atribuciones equivalentes al Patrón de Embarcaciones de Recreo.

9.7. INTRODUCCIÓN: TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN ESPAÑA.

La evolución positiva de la economía nacional cambio de tendencia en las matriculaciones de embarcaciones en los últimos años que le acompaña también la tendencia de aumento de la obtención de titulaciones náuticas.

Las titulaciones náuticas de recreo existentes en España están reguladas por el Real Decreto 875/2014 del 10 de octubre. Este Decreto proporciona información muy útil a la hora de realizar una comparativa. Estas titulaciones no tienen carácter profesional y habilitan sólo al gobierno de embarcaciones de recreo, no pudiendo realizar actividades remuneradas, ni

pesca ni deportiva. Aun así todo aquel en posesión de un título profesional puede desempeñar en su embarcación de recreo las atribuciones recogidas en su título. Los programas de exámenes teóricos y el contenido de las prácticas aparecen estipulados en los Anexos del Real Decreto ya citado.

Estas titulaciones y las autorizaciones para titulados de la Unión Europea son emitidas por la Dirección General de la Marina Mercante, si bien en el caso de las primeras, las Comunidades Autónomas que tengan esa competencia como son el Comunidad Autónoma Vasca, Cantabria, Asturias, Galicia, Andalucía, Murcia, Valencia, Cataluña, Baleares, Canarias o Ceuta y Melilla también pueden.

En la actualidad han asumido dichas competencias las siguientes CCAA: Andalucía, Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Cataluña, Ceuta, Galicia, Melilla, Murcia, Comunidad Autónoma Vasca y Valencia.

Para obtener una titulación de recreo hay que superar un examen teórico y práctico dividido en navegación, seguridad y radiocomunicaciones. En sustitución del práctico se podrán realizar prácticas básicas de seguridad y navegación en una escuela u organismo debidamente homologado. Estas Escuelas emitirán una certificación acreditativa de haber realizado las prácticas.

Cuando el título sea para embarcaciones a vela, se exigirá además de las prácticas de seguridad y navegación realizar unas prácticas específicas que se determinan en cada titulación. Los exámenes teóricos los realizan la Dirección General de la Marina Mercante o las Comunidades Autónomas antes mencionadas. El práctico puede ser convocado por las diferentes Comunidades. Una vez cumplidas las condiciones determinadas para cada título y obtenido el certificado médico indispensable, el interesado podrá solicitar su título por la Comunidad Autónoma o la Dirección General de la Marina Mercante. Superado el examen y las condiciones, se solicitará del

órgano en el que se haya aprobado el examen teórico una tarjeta acreditativa de la posesión del título con validez de 10 años, renovable presentando un nuevo certificado médico salvo para los mayores de 70 años, que lo harán cada 5.

No se necesitará titulación para gobernar embarcaciones a motor con una potencia máxima de 11,26 kilovatios y hasta 5 metros de eslora, las de vela hasta 6 metros de eslora y los artefactos flotantes o de playa, a excepción de las motos náuticas, siempre que no se alejen más de 2 millas náuticas de un puerto, marina o lugar de abrigo, se tenga la mayoría de edad y la actividad se realice en régimen de navegación diurna. Para participación en competiciones deportivas oficiales no será necesaria la titulación antes expuesta.

Sólo podrán impartir enseñanzas para la obtención de títulos para el manejo de embarcaciones de recreo en las modalidades de capitán de yate, patrón de yate, patrón de embarcación de recreo y patrón para navegación básica aquellas academias autorizadas por la Dirección de Pesca y Acuicultura del Gobierno Vasco.

9.7.1. ACADEMIAS HOMOLOGADAS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA PARA IMPARTIR ENSEÑANZAS NÁUTICO DEPORTIVAS.

Las academias homologadas en la Comunidad Autónoma Vasca para impartir enseñanzas para las titulaciones náutico deportivas, son las siguientes:

Abordaje Academia Náutica. Zamacola 86 - 8. 48003 Bilbao. Tfno: 944 160 453 / 609 444 141.	Alioth. Licenciado Poza 50 bis. 48013 Bilbao. Tfno: 944 425 260.
Centro San Luis Licenciado Poza 31 (Indautxu). 48011. Bilbao. Tfno: 944 395 062 Fax: 944 395 219	ForNautic. Alcalde Felipe Uhagon 9, 1º C– Edificio Indautxu. 48010 Bilbao. Tfno: 669 298 696 Fax: 946 740 908
S.B.S. Nordcopter.	Lamarencalma Escuela Náutica Portugalete.

Erdikoetxe 1 bajo. 48015 Bilbao Tfno: 944 763 060	María Díaz de Haro 68-2. 48920 Portugalete Tfno: 657 727 396
As de Guia. Villa de Plencia 6 – bajo. 48930 Getxo Tfno. y Fax: 944 800 744	Escuela de vela “José Luis de Ugarte R.C.M.A. - R.S.C.” Avda. Zugazarte 11. 48930 Getxo. Tfno.: 944 637 600 Fax: 944 638 061.
Escuela Náutica Sotavento. Barria 1-A, Dpto. 5º. 48930 Las Arenas, Getxo. Tfno: 944 913 801 / 626890995 Fax: 944 807 208.	Arriluze, S.L. Amezti 6, piso 2º dpto. 8. 48991 Algorta-Getxo. Tfno: 615 571 788.
Náutica Ancon, S.L. Edificio Izarra Polígono Urtia s/n. Apdo. de correos 36. 48260 Ermua Tfno.: 652 773 508	Náutica Ballestrinque. Plaza Ibaiondo 1, Oficina 107. Edificio Amaia. 48930 Getxo Tfno.: 944 079 262 / 627 110 971
Izaro Nautic, S.L. BekoKalea 6. 48100 Mungia. Tfno: 646 691 151.	Aquadiving S.L. Avda. Iparraguirre 61 B – bajo. 48980 Santurce Tfno: 944 465 612 / Fax: 944 463 924
Hegaluzeltxas Zerbitzuak. ArtikeAuzoa 8, 2º. 48370 Bermeo. Tfno.: 666 791 021 / 677 256 092.	ItxasOrratz. FraileLeku, 1. 48370 Bermeo Tfno.: 946 884 297 / 660 772 784

Fuente: Elaboración propia.

Náutica Sotavento. Barria 1-A, Dpto. 5º. 48930 Las Arenas, Getxo . Tfno.: 944 913 801 Fax: 944 807 208.	Náutica Ballestrinque S.L. Menendez Pelayo 19 39770 Laredo (Cantabria) Tfno.: 944 079262 / 627 110 971
Náutica Arriluze c/ Amezti 6, planta 3ª - 6 48991 Getxo Tfno.: 615 571788	Academia Lamarencalma.com Mª Díaz de Haro 68 – local 2 48920 Portugalete Tfno.: 657727396
Fornautic S.L. Alcalde Felipe Uhagón 9, 1º C 48010 Bilbao	HegaluzeZerbitzuak S.L.U. ArtikeAuzoa, 8 – 2º 48370 Bermeo
Centro de Estudios Náuticos San Luis c/ Licenciado Poza 31 48011 Bilbao	Escuela de Vela Jose Luis Ugarte Avda. Zugazarte, 11 48930 Getxo

Tfno: 656 741558	Tfno: 94 4637600
Izaro Nautic, S.L. BekoKalea 6 48100 Mungia Tfno.: 646 691 151	As de Guía. Villa de Plencia 6 - bajo 48930 Getxo Tfno./Fax: 94 480 07 44
Nordcopter S.L. c/ Colón de Larreátegui 26, 4º C. 48009 Bilbao. Tfno. : 630 359 446 / 609 463 661.	Alioth. Licenciado Poza 50 bis. 48013 Bilbao. Tfno.: 94 4425260.

Fuente: Elaboración propia.

9.7.1.1. ACADEMIAS HOMOLOGADAS PARA REALIZAR LAS PRÁCTICAS DE RADIOCOMUNICACIONES EN LA CAV.

VIZCAYA

Abordaje Academia Náutica . Zamacola 86 - 8. 48003 Bilbao Tfno.: 944 160 453 / 609 444 141	ForNautic S.L. – Centro de Estudios Náuticos. Alcalde Felipe Uhagon 9, 1º C Edificio Indautxu. 48010 Bilbao Tfno.: 669 298 696 Fax: 946 740 908
As de Guía. Villa de Plencia 6 – bajo. 48930 Getxo Tfno. y Fax: 944 800 744	Escuela de vela “José Luis de Ugarte R.C.M.A. - R.S.C.” Avda. Zugazarte 11. 48930 Getxo. Tfno.: 944 637 600 Fax: 944 638 061
Escuela Náutica Sotavento . Barria 1-A, Dpto. 5º 48930 Las Arenas, Getxo Tfno.: 944 913 801 / 626890995 Fax: 944 807 208	Izaro Nautic, S.L. BekoKalea 6. 48100 Mungia. Tfno.: 646 691 151.
Arriluze, S.L. Amezti 6, piso 2º dpto. 8 48991 Algorta-Getxo Tfno.: 615 571 788	Hegaluzeltxas Zerbitzuak. ArtikeAuzoa 8, 2º 48370 Bermeo Tfno.: 666 791 021 / 677 256 092.
Escuela Náutica Lamarencalma. María Díaz de Haro 68-2 .	ItxasOrratz. FraileLeku, 1.

48920 Portugalete. Tfno.: 657 727 396	48370 Bermeo. Tfno: 946 884 297 / 660 772 784.
Náutica Ballestrinque S.L. Plaza Ibaiondo 1, Oficina 107 – Edificio Amaia. 48930 Getxo. Tfno.: 944 079 262 / 627 110 971.	

Fuente: Elaboración propia.

GUIPUZCOA

Navegavela San Sebastián. Avda de Tolosa 11, 2º. 20008 San Sebastián. Tfno.: 610 405 554.	Estatxa Tripulaciones y Servicios S.L. Andrés Mendizábal. DonostiKalea 25 20280 Fuenterrabía. Tfno.: 629 070 936.
Academia Náutica Floren Probanza. Portuetxe 83, 3º 20018 San Sebastián Tfno.: 665 724 870	Navegavela Irún. Polígono Gabiria, c/ Gabiria 2, 1º Q 20305 Irun Tfno.: 610 405 554
Academia Náutica Jaizkibel. Club Náutico de Guetaria - Fraile Buru s/n 20808 Guetaria Tfno.: 616 175 672	Academia EkhiNautica, S.L. San Lorentzokalea, 54 20167 Ikaztegieta info@ekhinautica.com Tfno./Fax: 943 697196 / 687 736 555

Fuente: Elaboración propia.

9.7.2. TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN ESPAÑA.

Las titulaciones náutico deportivas están reguladas en España mediante el Real Decreto 875/2014. Las diferentes categorías de títulos deportivos son los siguientes:

9.7.2.1. CAPITÁN DE YATE.

Gobierno de embarcaciones de recreo a motor de hasta 24 metros de eslora, que faculta para la navegación sin límites geográficos. Así mismo faculta para el gobierno de motos náuticas, dentro de los límites específicos de navegación aplicables a éstas, de acuerdo con sus características técnicas.

9.7.2.2. PATRÓN DE YATE.

Gobierno de embarcaciones de recreo a motor de hasta 24 metros de eslora, que faculta para navegar en la zona comprendida entre la costa y una línea paralela a la misma trazada a una distancia de 150 millas náuticas. Así mismo faculta para el gobierno de motos náuticas, dentro de los límites específicos de navegación aplicables a éstas, de acuerdo con sus características técnicas.

9.7.2.3. PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO.

Gobierno de embarcaciones de recreo a motor de hasta 15 metros de eslora, que faculta para navegar en la zona comprendida entre la costa y una línea paralela a la misma, trazada a 12 millas de ésta y para la navegación entre islas dentro del archipiélago balear y canario. Así mismo faculta para el gobierno de motos náuticas, dentro de los límites específicos de navegación aplicables a éstas, de acuerdo con sus características técnicas.

9.7.2.4. PATRÓN PARA NAVEGACIÓN BÁSICA.

Gobierno de embarcaciones de recreo a motor, de hasta 8 metros de eslora, siempre que la embarcación no se aleje más de 5 millas en cualquier dirección de un puerto, marina o lugar de abrigo. Gobierno de motos náuticas, dentro de los límites específicos de navegación aplicables a éstas, de acuerdo con sus características técnicas.

9.7.2.5. LICENCIAS DE NAVEGACIÓN.

Las federaciones de vela y de motonáutica y las escuelas náuticas de recreo podrán expedir licencias para el gobierno de motos náuticas de clase C y embarcaciones de recreo de hasta 6 metros de eslora y una potencia de motor adecuada a las mismas según su fabricante, que habilitarán para la realización de navegaciones diurnas siempre que no se alejen más de 2 millas

náuticas en cualquier dirección de un puerto, marina o lugar de abrigo.

9.7.2.6. AUTORIZACIONES FEDERATIVAS.

Gobierno de embarcaciones de recreo, hasta 6 metros de eslora y una potencia máxima de motor de 40 kW (54 CV), en navegaciones diurnas en zonas delimitadas por la Capitanía Marítima.

9.7.2.7. PATRÓN DE MOTO NÁUTICA C.

Manejo de motos náuticas de potencia inferior a 55 C.V.

9.7.2.8. PATRÓN DE MOTO NÁUTICA B.

Manejo de motos náuticas de potencia igual o superior a 55 CV e inferior a 110 C.V.

9.7.2.9. PATRÓN DE MOTO NÁUTICA A.

Manejo de motos náuticas de potencia igual o superior a 110 C.V.

9.8. EVOLUCIÓN DE LAS TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN ESPAÑA.

Las diferentes titulaciones náuticas se encuentran reguladas en el Real Decreto 875/2014, que supone un intento de armonizar la legislación española con la europea, atribuyendo más facultades al PER, que es el título más popular de los emitidos en España. Asimismo, permite una cierta liberalización en relación con las enseñanzas que conducen a la obtención de los títulos. Este Real Decreto fue parcialmente modificado por una Resolución de la Dirección General de la Marina Mercante con fecha 27 de noviembre de 2014. Asimismo, recogiendo una vieja reivindicación de los agentes del sector, recientemente se ha posibilitado que determinados titulados náuticos de recreo

puedan ejercer actividades profesionales en este campo, atribuciones tradicionalmente restringidas exclusivamente a titulados profesionales. La Resolución de 26 de febrero de 2015, de la Dirección General de la Marina Mercante, establece el procedimiento para la obtención del certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo. También se encuentra en fase negociación, según fuentes de ANEN (Asociación Nacional de Empresas Náuticas) el borrador del futuro Real Decreto que ampliaría esas atribuciones a otros titulados náuticos además de los Capitanes de Yate. De acuerdo con el mencionado borrador, los Patrones de Embarcaciones de Recreo, Patrones de Yate y Capitanes de Yate, podrían prestar servicios remunerados, como el transporte de personas y mercancías efectuado mediante embarcaciones de recreo con destino a otras embarcaciones o buques de recreo. La realización de excursiones turísticas y la práctica de la pesca de recreo. Realizar actividades de atraque, fondeo o desplazamiento de embarcaciones de recreo dentro de las aguas correspondientes a puertos, puertos deportivos o marinas. Realizar pruebas de mar a bordo de embarcaciones de recreo. Ejercer de tripulación en los contratos de alquiler o chárter. Una vez realizado un curso preceptivo de acuerdo con las directrices establecidas por la Dirección General de la Marina Mercante, los titulados náuticos estarían facultados para llevar a cabo las actividades indicadas con las siguientes limitaciones: Los Capitanes de Yate podrán realizar dichas actividades a bordo de embarcaciones menores a 24 metros de eslora y con una limitación de 10 millas náuticas desde el puerto. Los patrones de Yate estarán facultados para realizar las funciones indicadas a bordo de embarcaciones de recreo menores de 24 metros y con una limitación de 8 millas náuticas desde el puerto. Los patrones de Embarcación de Recreo podrán realizar dichos servicios a bordo de embarcaciones no superiores a 15 metros y con una limitación de 5 millas náuticas desde el puerto.

En cualquiera de los casos, el número de pasajeros no podrá superar las 6 personas y las embarcaciones deberán estar inscritas en la lista 6ª, debiendo disponer del equipamiento náutico necesario y del correspondiente

seguro de responsabilidad civil. Esta normativa vendrá a llenar un vacío legal existente en el sector, debido a la falta de regulación de las actividades de carácter profesionales que los titulados náuticos de recreo podían realizar. Actualmente las empresas del sector a cuentan entre sus empleados con titulados de náutica profesionales (Anen, 2015).

9.8.1. DATOS DE LAS TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN ESPAÑA.

El número de títulos emitidos anualmente supera ampliamente al número de embarcaciones matriculadas según datos de la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) como se puede apreciar en la Tabla 18.

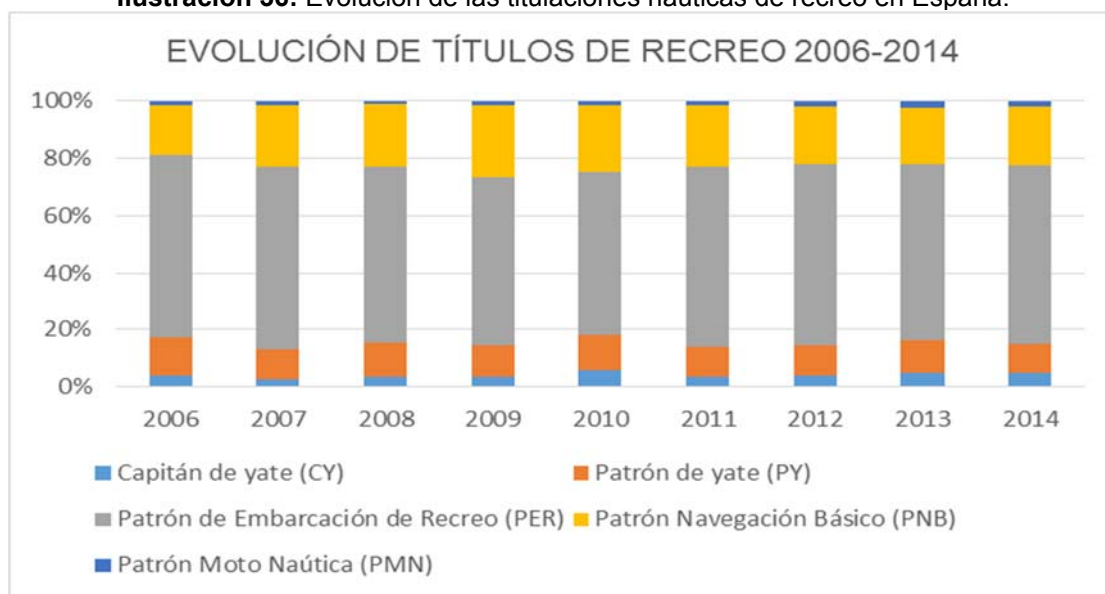
Existe un interés de los ciudadanos en el sector, pero este interés no se traducen convertirse en propietarios de una embarcación, confórmelos datos de matriculación facilitados por DGMM (Anen, 2014).

El sector no está popularizado a juzgar por los kilómetros de costa que hay en España y el potencial de crecimiento económico que puede representar el que la náutica de recreo pueda llegar y calar en la población (ver Ilustración 36)

Tabla 18: Evolución de las titulaciones náuticas de recreo en España.

ESPAÑA	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Capitán de yate (CY)	1577	1220	1814	1306	2101	1179	1192	1464	1520
Patrón de yate (PY)	5717	4621	5953	4377	4483	3286	2993	3486	3104
Patrón de Embarcación de Recreo (PER)	26641	27953	31399	23170	20852	19956	18218	18961	19319
Patrón Navegación Básico (PNB)	7295	9482	11197	9845	8447	6663	5779	6125	6275
Patrón Moto Náutica (PMN)	627	546	463	609	562	519	543	647	628
Total General	41857	43822	50826	39307	36445	31603	28725	30683	30846

Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 36: Evolución de las titulaciones náuticas de recreo en España.

Fuente: Elaboración propia.

9.8.2. EVOLUCIÓN DE LAS TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS Y LAS EMERGENCIAS EN ESPAÑA.

Un estudio preliminar realizado por la agencia National Transportation Safety Board relativo a la combinación del factor humano y accidentes marítimos, de este estudio cabe destacar la conclusión, que el fallo humano es la causa del 74% de los accidentes (Fernández González, 2013). Aunque, en este trabajo, no hemos indagado en la relación entre los títulos náuticos con el número de emergencia en el sector, sí que hemos recopilado los datos al respecto (ver Ilustración 37).

9.8.3. EVOLUCIÓN DE LAS TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN LAS CCAA.

Durante 2014, han crecido las titulaciones un 1% respecto al año anterior hasta alcanzar las 30.846 titulaciones en España, según los datos publicados por la Federación de Asociaciones de Industrias, Comercio y Servicios Náutico-Marítimos (FADIN) en su informe sobre la evolución del último año de las titulaciones náuticas en España por comunidades y por tipo

de titulación (ver Tabla 19).

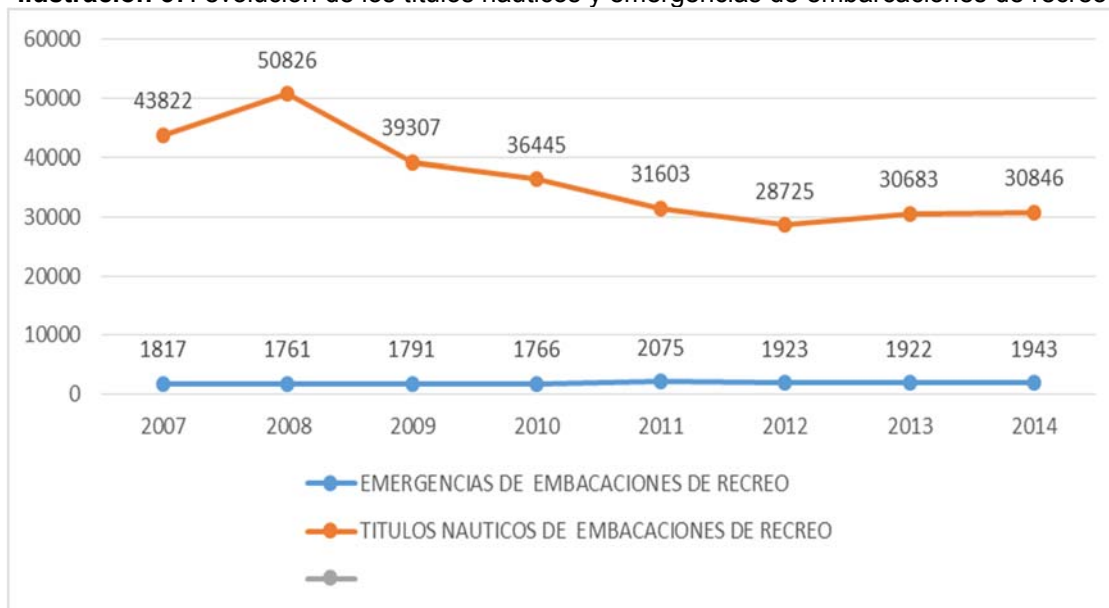
Tabla 19: las titulaciones náuticas de recreo en España.

CC.AA.	2013					2014				
	PMN	PNB	PER	PY	CY	PMN	PNB	PER	PY	CY
Andalucía	192	975	1.968	241	41	228	1.145	1.814	224	88
Asturias	3	102	487	92	30		45	255	55	11
C.Valencia na	29	381	967	229	41	28	382	990	207	43
Cantabria		98	177	27	9		84	164	12	7
Cataluña	83	915	3.025	661	260	84	970	3.207	440	225
Ceuta		73	30	1	3		89	71	2	
Galicia	18	922	2.363	373	180	24	824	2.415	384	143
I.Baleares	32	327	2.659	436	98	18	384	3.243	465	166
I.Canarias		519	1.384	134	37		540	1.440	138	40
Madrid										
Melilla		26	40	4	2		20	21	2	1
Murcia	218	487	1.757	349	106	158	478	1.263	351	92
Comunidad Autónoma Vasca	17	364	1.790	427	215	33	378	2.119	484	261
Totales	592	5.189	16.647	2.974	1.022	573	5.339	17.002	2.764	1.077

Fuente: Elaboración propia.

Las Comunidades Autónomas de Cataluña, Baleares y Galicia lideran el ranking con 4926,4.276 y 3.790 respectivamente. Por titulaciones, en cuanto a Capitanes de Yate se refiere, lidera el ranking el Comunidad Autónoma Vasca, seguido de Cataluña y Baleares, con 261, 225 y 166 respectivamente.

Ilustración 37: evolución de los títulos náuticos y emergencias de embarcaciones de recreo.



Fuente: Elaboración propia.

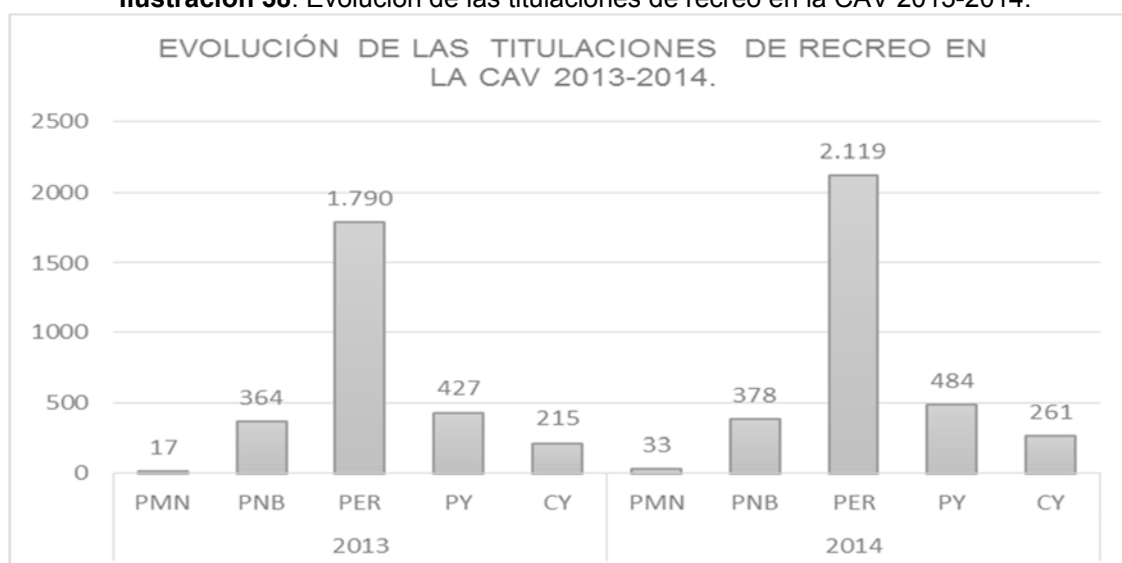
En cuanto a los Patrones de Yate, también lidera el ranking el Comunidad Autónoma Vasca, seguido de Baleares y Cataluña, con 484, 465 y 440 respectivamente. En cuanto a los Patrones de Embarcaciones de Recreo, en este caso lideran el ranking Baleares, Cataluña y Galicia, con 3.243, 3.207 y 2.415 respectivamente.

Tabla 20: La relación de titulaciones náuticas existentes en la CAV.

CAPITÁN DE YATE.	2530
PATRÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO,	26802
PATRÓN DE MOTO NÁUTICA "A".	523
PATRÓN DE MOTO NÁUTICA "B"	12
PATRÓN DE YATE.	5397
PATRÓN PARA NAVEGACIÓN BÁSICA,	4573
TOTAL.	39.837

Fuente. Elaboración propia.

Ilustración 38: Evolución de las titulaciones de recreo en la CAV 2013-2014.

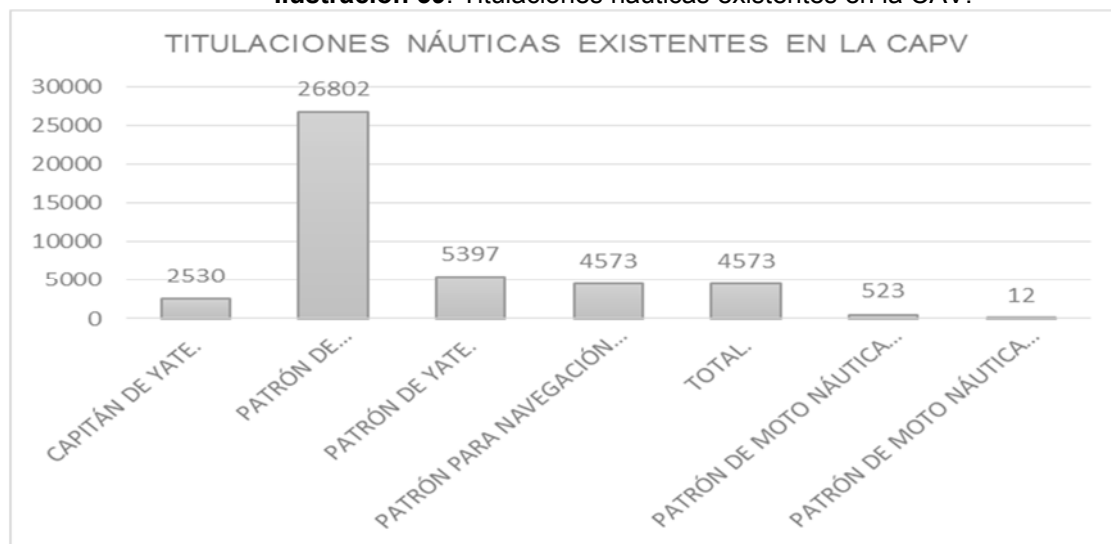


Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a los Patrones para la Navegación Básico, lideran el ranking Andalucía, Cataluña y Canarias, con 1.145, 970 y 540 respectivamente. Y por último, en cuanto a los Patrones de Motos Acuáticas lideran el ranking Andalucía, Murcia y Cataluña, con 228, 158 y 84 respectivamente. La Comunidad Autónoma Vasca su evolución es similar. Lidera el ranking Patrón

de Embarcación de Recreo la Comunidad Autónoma de Canarias con 1.790 en el año 2013 y 2119 en el año 2014 respectivamente. Y por último, por otra parte vemos la evolución positiva durante el años 2014 (ver Ilustración 38).

Ilustración 39: Titulaciones náuticas existentes en la CAV.



Fuente: Elaboración propia.

9.8.4. LAS TITULACIONES NÁUTICO DEPORTIVAS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

El número creciente de títulos de embarcaciones emitidos cada año son muy positivo para este sector en el Comunidad Autónoma Vasca (Ilustración 38), que agrupa 4573 personas con titulación de náutica de recreo y 6.752 personas de titulados profesionales pesqueros, (ver Tabla 20) conforme los datos suministrados del Instituto Vasco de Estadística, refleja una panorámica cuantitativa de los aficionados que se han incorporado en las diferentes titulaciones en la CAPV ((Ilustración39)) .

**PARTE III: PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMUNIDAD
AUTÓNOMA VASCA.**

CAPÍTULO 10: LA COSTA DE LA COMUNIDAD AUTONOMA VASCA.

10.1. INTRODUCCIÓN DE LA COSTA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

A continuación vamos a realizar una descripción del litoral vasco, que impone importantes limitaciones al sector de la náutica de recreo. También vamos a explicarla división comarcal de la Comunidad Autónoma Vasca. Para ello hemos seguido la metodología empleada en la costa cántabra por Madariaga (2010).

Mapa 1: Los puertos de la Comunidad Autónoma Vasca en la costa.



Fuente: Gobierno Vasco. GeoEuskadi.

10.2. COSTA Y MAR DEL LITORAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

Los puertos de la Comunidad Autónoma Vasca se ubican a lo largo de una costa accidentada y recta en dirección Oeste-Este, con una extensión aproximada de 82 millas repartidas entre Guipúzcoa y Vizcaya. Por el Oeste, se inicia en Punta Covarón, como podemos apreciar en el Mapa 1, en la frontera con Cantabria y termina en la desembocadura del Bidasoa por el Oeste, en la frontera con Francia. De los 151'86 kilómetros aproximadamente

64'82 corresponden al litoral guipuzcoano y 87'04 al vizcaíno (Leonard, 2003). La costa cuenta con pocos accidentes geográficos, rías o bahías que sirvan de refugio a las embarcaciones. Tampoco hay casi playas ni desnivel de tierra hacia el mar debido a lo accidentado de su orografía, cuyos montes irrumpen de golpe en el mar produciendo peligrosos acantilados y una costa bien visible y de calados regulares. Como accidentes destacables están los cabos de Santa Catalina y Ogoño junto a Lequeitio y Elanchove, o los acantilados de La Galea, en la desembocadura del Nervión (ver Mapa 1).

Sus corrientes superficiales cuentan con intensidades máximas comprendidas entre los 4 y los 5 nudos en invierno con dirección Este, paralela al litoral, que en verano, al depender más de la dirección de los vientos, alternan entre el Este y el Oeste. Los vientos son principalmente de componente Sur en otoño e invierno, mientras que en primavera y verano predominan los de componente N y en menor medida, los del S. El clima es templado húmedo en la costa, con abundantes lluvias de intensidad moderada en otoño e invierno y las temperaturas medias tienen un mínimo de 10° en enero y febrero y un máximo de 18° en agosto y septiembre.

10.3. CARACTERÍSTICAS REGIONALES DE INTERÉS.

En Cantábrico, es un mar bravo de componente Oeste, poco influenciado por corrientes y vientos, lo que influye en el constante desplazamiento de sus ríos hacia el este formando playas situadas en la margen oriental de la desembocadura. Como ejemplos podemos citar la playa de Hendaia por el río Bidasoa, la de San Juan por el Oria, las playas de Laida y Laga en la ría de Mundaca y las de Ereaga y Arrigúnaga en la del Nervión. La costa vasca se une aquí con la francesa formando el Golfo de Vizcaya, internacionalmente conocido como Bay of Biscay. Cuenta con fondos amplios de unos 200 metros en distancias comprendidas entre los 5 y los 15 metros y cuya carrera de marea máxima es de 4'50 metros.

Sus corrientes superficiales cuentan con intensidades máximas comprendidas entre los 4 y los 5 nudos en invierno con dirección E, paralela al litoral, que en verano al depender más de la dirección de los vientos, alternan entre el Este y el Oeste. Los vientos son principalmente de componente S en otoño e invierno, mientras que en primavera y verano predominan los de componente N y en menor medida los del S. El clima es templado húmedo en la costa, con abundantes lluvias de intensidad moderada en otoño e invierno y las temperaturas medias tienen un mínimo de 10° en enero y febrero y un máximo de 18° en agosto y septiembre (Bilbao y Aguirre, 1970).

Mapa 2: Espacios portuarios del litoral vasco W.



Fuente: Gobierno Vasco. GeoEuskadi.

10.3.1. ESPACIOS PORTUARIOS DEL LITORAL OESTE DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

En la desembocadura de la ría del Nervión tendríamos ubicados varios puertos, como Ciérvana y Santurce en su margen izquierda, Real club Marítimo del Abra y El Abra de Getxo y en su derecha, que siguiendo la ría llega a Bilbao, capital de la provincia. Después siguiendo la línea de la costa vendría

Plencia, en la desembocadura del río Butrón, Arminza en la ensenada de su nombre (ver mapa 2).

10.3.2. ESPACIOS PORTUARIOS DEL LITORAL CENTRAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

Bermeo entre el Cabo Matxitxako y la ría de Gernika, Mundaca en la ría homónima, Elanchove en la ladera del Cabo Ogoño, Lequeitio en la desembocadura del Lea, Ondárroa en la del Artibai, Deva en la del río de su nombre, Motrico que no tiene río, Zumaya en la unión del Urola con el Narrondo, Orio en la desembocadura del Oria (ver Mapa 3.)

Mapa 3: Espacios portuarios del litoral vasco W.



Fuente: Gobierno Vasco; GeoEuskadi.

10.3.3. ESPACIOS PORTUARIOS DEL LITORAL ESTE DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

San Sebastián en el Urumea, Pasajes en la desembocadura del Oyarzun, Fuenterrabía en la del Bidasoa y Guetaria que no tiene río (Ciriquiain Gaiztarro, 1986), como mostramos en el Mapa 4.

10.3.4. LOS PUERTOS DE MAR DEPORTIVOS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

En la actualidad hay 20 puertos de mar deportivos en la Comunidad Autónoma Vasca, 12 puertos en Vizcaya y 8 puertos en la provincia de Guipúzcoa con El Ejecutivo autónomo es responsable de la mayoría de los puertos de la costa vasca: 14 puertos deportivos de forma directa o por medio de una sociedad pública adscrita al Dpto. de Medio Ambiente y Planificación Territorial, 8 son vizcaínos. Se trata de Ondárroa, Lequeitio, Ea, Elanchove, Mundaca, Arminza, Plencia y Bermeo. 6 puertos marítimos en Guipúzcoa que son Deva, San Sebastián, Guetaria, Fuenterrabía, Motrico, Orio. Por su parte, la Autoridad Portuaria de Bilbao tutela otros 4 puertos a través de diferentes concesiones Ciérvana, Santurce, el Abra y Getxo. El Puerto de Pasajes ha habilitado tres zonas de amarres en pantalanes y el puerto de Zumaya lo gestiona una sociedad privada (ver Mapa 5).

Mapa 4: Espacios portuarios del litoral vasco Este.



Fuente: Gobierno Vasco. GeoEuskadi.

10.4. DIVISIÓN COMARCAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

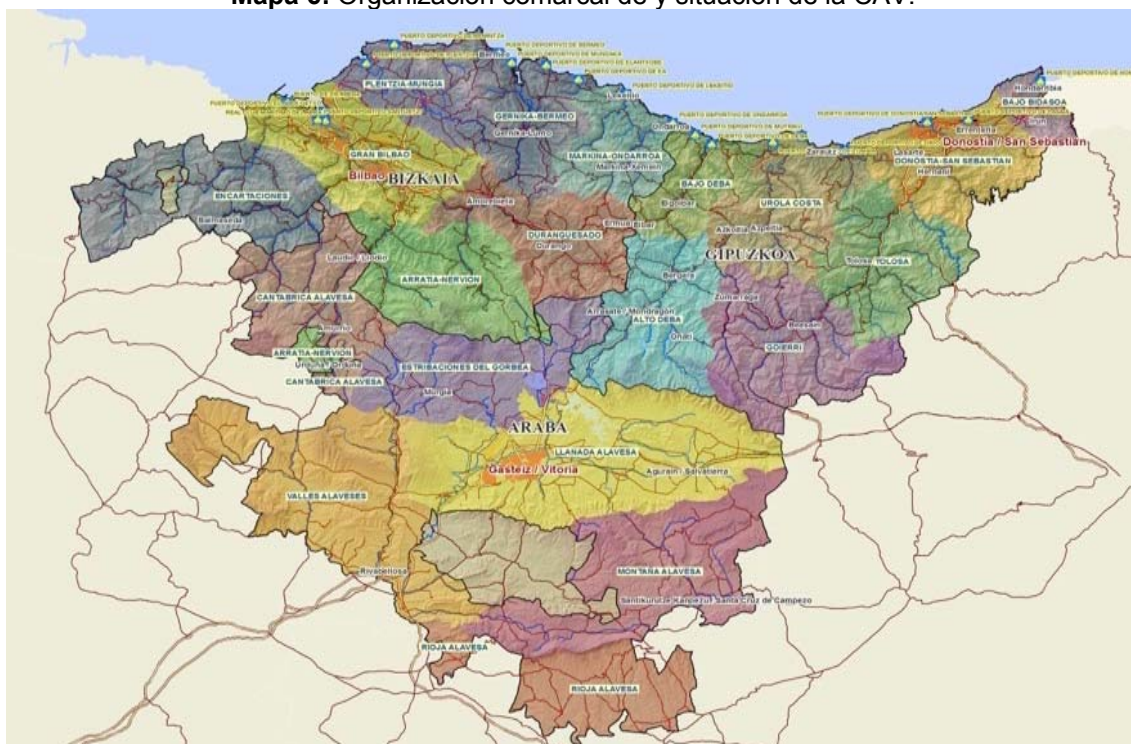
El Comunidad Autónoma Vasca tiene una extensión total de 7.234 km y

este con Navarra (López, 2014), como se observa en el Mapa 6.

10.4.1. ORGANIZACIÓN TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA

La Comunidad Autónoma Vasca comprende tres provincias, Álava, Guipúzcoa y Vizcaya, las cuales reciben la denominación de territorios históricos en el ordenamiento autonómico. Se divide, a su vez, en 251 municipios, 51 en Álava, 88 en Guipúzcoa y 112 en Vizcaya, que se agrupan en 20 comarcas (ver Mapa 6).

Mapa 6: Organización comarcal de y situación de la CAV.



Fuente: Gobierno Vasco. GeoEuskadi.

Las comarcas (ver Mapa 7) sin constituir una división administrativa en CAV, el Territorio Histórico de Vizcaya se ha venido considerando dividido en siete comarcas, 4 de ellas costeras. Las guipuzcoanas son también siete comarcas, 4 de ellas son costeras (Eustat, 2013), como se aprecia en el Mapa 8.

10.5. PUERTO DEPORTIVO NO MARITIMO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA (ÁLAVA).

La búsqueda para cubrir las necesidades de afición a la navegación y el ocio llevó los habitantes de los núcleo urbanos interiores a la utilización de los más de 800 lagos artificiales que cuenta España, más de 14000 km de costa interior que supera las propias costa marítima (Urbistondo, 1973).

Mapa 7: Organización comarcal de CAV.



Fuente: EUSTAT.

10.5.1. ANTECEDENTES DEL PUERTO DEPORTIVO DE ÁLAVA.

El Embalse de Ullíbarri-Gamboa fue construido en los años 50, con dos funciones específicas, abastecer electricidad y agua potable a Vitoria-Gasteiz y el Gran Bilbao. Con una capacidad de almacenamiento de 220 hectómetros cúbicos, recibe su aporte principal del Zadorra, siendo lo aportado por las lluvias secundario. Hoy en día se ha convertido en un importante humedal con una enorme riqueza ecológica así como en un importante espacio de ocio

náutico. Esto es debido a que si bien el embalse nació con una finalidad totalmente civil, pronto le fueron saliendo nuevas aplicaciones para el ocio.

Mapa 8: Las ocho comarcas costeras de la CAV.



Fuente: Gobierno Vasco. GeoEuskadi.

En el 63 un pequeño grupo de amigos aficionados a la Vela deciden formar el primer Club Náutico de Vitoria con el fin de promocionar este deporte en el embalse. Las primeras reuniones fueron en locales de la Caja de Ahorros en la calle San Prudencio y poco después se inscribieron en el Consejo Superior de Deportes con la firma del conde de Zubiría, ubicando sus primeras instalaciones en el barrio Erpidia. La primera regata fue celebrada durante las fiestas de la Virgen Blanca, en el 63 y contó con la colaboración del RCNSS. Este primer hito causaría sensación en la provincia y pronto a esta competición se le sumaron más, aumentando progresivamente la afición a este deporte. En el 1970 el club empezó a quedarse pequeño debido al constante aumento del número de socios y se pensó en edificar una nueva sede que acogiese a las nuevas incorporaciones, por lo que se compró un terreno y se levantó un nuevo edificio, inaugurado con motivo de la regata de San Prudencio en el 1972.

10.5.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE ALAVA EN LA ACTUALIDAD.

El Club Náutico de Vitoria dispone de 13.000 m² de instalaciones deportivas, destinados a la práctica del piragüismo, el windsurf y la vela, amplias zonas ajardinadas con una piscina infantil y otra grande y un amplio aparcamiento. El edificio principal cuenta con bar-restaurante, vestuarios, sauna y gimnasio a disposición de todos los socios. En cuanto al número de amarres podemos decir que es muy pequeño, menor que 30, por lo que no le prestaremos mayor atención en este trabajo, salvo en el estudio del censo de embarcaciones (ver Fotografía 1).

Fotografía 1: Club Náutico de Álava Aldayeta - Embalse Ullibarri.



Fuente: Gobierno Vasco. GeoEuskadi.

Desde su fundación el Club centró sus actividades en la promoción y perfeccionamiento de las actividades náuticas de recreo y competición, con la Vela ligera como principal elemento, para lo que cuenta con una importante escuela de vela y un equipo de regatas.

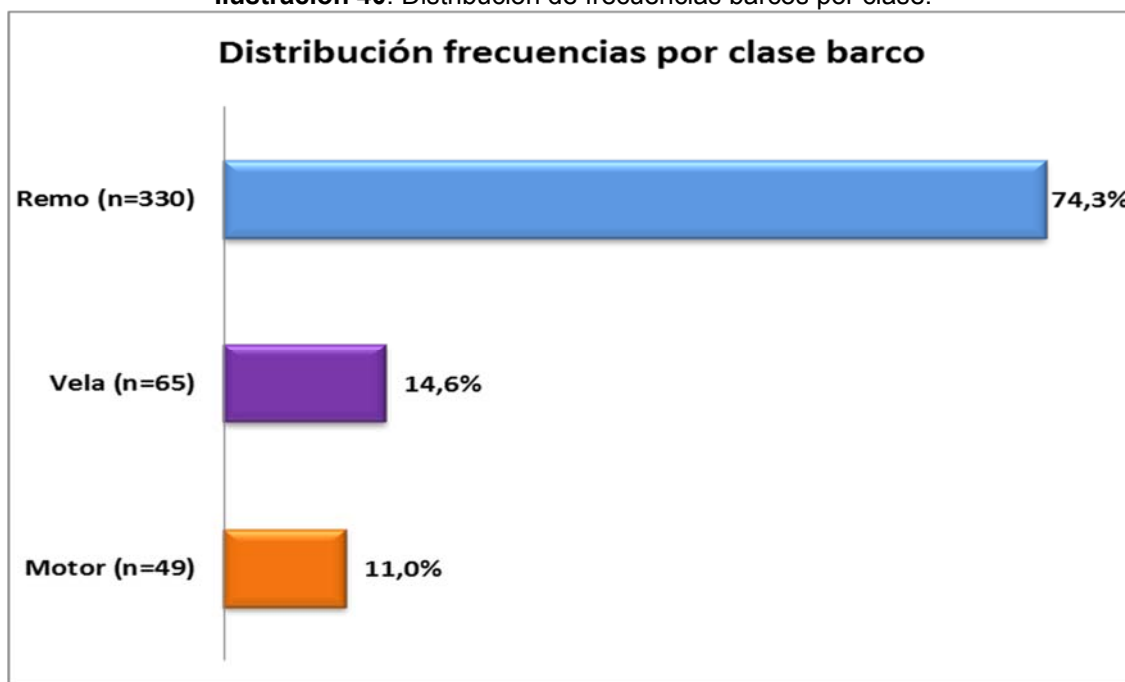
10.5.2. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE ÁLAVA.

Se ha censado el número de embarcaciones en la provincia de Álava en

tres embalses de la Comunidad Autónoma Vasca. En total hay 444 embarcaciones, de los cuales un 74,3% (n=330) son de remo, un 14,6% (n=65) son de vela y un 11,0% (n=49) a motor (ver Ilustración 40).

Atendiendo al material del casco, un 92,6% (n=411) están fabricados con fibra de poliéster y el resto por otros tipos de materiales (ver Ilustración 41).

Ilustración 40: Distribución de frecuencias barcos por clase.



Fuente: Elaboración propia.

En la Tabla 21, se muestran los descriptivos de las dimensiones de eslora y manga de los barcos.

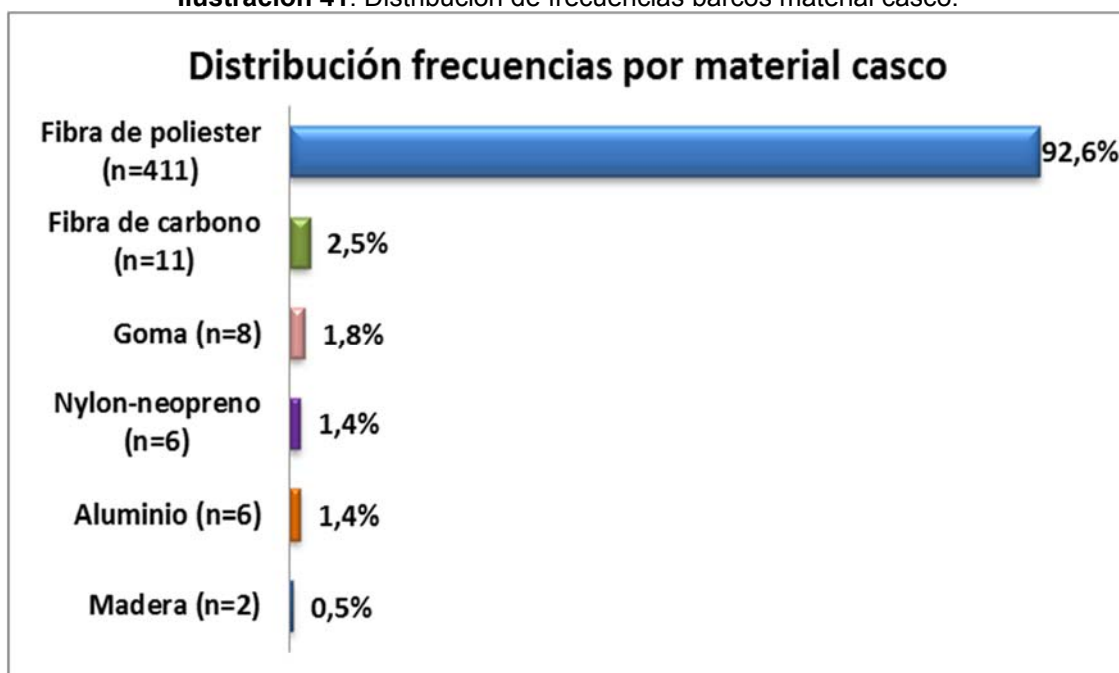
Tabla 21: Descriptivo dimensiones.

Dimensión	n	Mínimo	Máximo	Media	Desv. típ.
Eslora	443	2,12	11,00	3,89	1,22
Manga	443	0,48	6,00	0,99	0,55

Fuente: Elaboración propia.

El embalse con mayor número de embarcaciones es el de Ullivarri con 373 de las cuales un 62,6% son de remo y un 84,0% están fabricadas con fibra de poliester.

Ilustración 41: Distribución de frecuencias barcos material casco.



Fuente: Elaboración propia.

Fotografía 2: Club Náutico de Vitoria – Embalse. Fecha del vuelo 2014.



Fuente: Gobierno Vasco. GeoEuskadi. Fecha del vuelo 2014.

En las siguientes tablas (ver Tablas 22 y 23) podemos observar la distribución de frecuencias por tipo de embarcación y material de construcción del casco en los embalses registrados.

Tabla 22: Distribución de frecuencias por tipo embarcación y embalse.

Embalse	Tipo embarcación	n	%
Sobrón		40	9,0
	Motor	15	3,4
	Remo	25	5,6
Ullivarri		373	84,0
	Motor	31	7,0
	Remo	278	62,6
	Vela	64	14,4
Urrúnaga		31	7,0
	Motor	3	0,7
	Remo	27	6,1
	Vela	1	0,2

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 23: Distribución de frecuencias por material casco y embalse.

Embalse	Material casco	n	%
Sobrón			
	Fibra de poliéster	33	9,0
	Goma	4	7,4
	Aluminio	3	0,9
Ullivarri			0,7
	Fibra de poliéster	348	84,0
	Fibra de carbono	11	78,4
	Nylon-neopreno	6	2,5
	Goma	4	1,4
	Aluminio	2	0,9
	Madera	2	0,5
Urrúnaga			0,5
	Fibra de poliéster	30	7,0
	Aluminio	1	6,8

Fuente: Elaboración propia.

10.6. INTRODUCCIÓN. ASOCIACIONES DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA.

En los últimos 10 años, el sector de la náutica de recreo ha evolucionado aumentando la profesionalización. Podemos ver que se han constituido diferentes asociaciones que representan y defienden los intereses

de la industria y de las empresas, así como asociaciones de usuarios y navegantes. A día de hoy en España, es un sector reconocido institucionalmente, que ha participado y colaborado en el desarrollo de la Ley de Navegación Marítima (septiembre 2014), mediante el consenso de los distintos agentes marítimos. Dentro de esta participación entre otros cabe destacar a las siguientes entidades : la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE), Pequeños y Medianos Astilleros (PYMAR), la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN), la Asociación Española de Grandes Yates (AEGY), la Asociación Empresarial del Seguro (UNESPA) e incluso empresas como Navantia, Mapfre y despachos especializados.

10.6.1. ASOCIACIONES DE SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA INTERNACIONAL.

El Consejo Internacional de Asociaciones de la Industria del Sector de la Náutica (ICOMIA) es una asociación comercial internacional que representa a la industria marítima mundial desde 1966. Engloba en su estructura a las asociaciones del sector. Más de 35 asociaciones nacionales de todo el mundo son miembros de pleno derecho, incluyendo a la gran mayoría de los países industrializados: América del Norte, Japón, China, Finlandia o Nueva Zelanda están representadas en ella.

Las comisiones de técnicas de ICOMIA predominantemente consisten en proporcionar información estadística y foros donde las asociaciones nacionales pueden compartir sus experiencias, además permite planificar en conjunto para abordar los problemas de la industria de todo el mundo.

A nivel mundial la Asociación Nacional de Fabricantes Marinos (NMMA, en sus siglas en inglés) es una de las asociaciones más importantes de EEUU. La entidad aglutina a cerca de 1.500 compañías, 650.000 trabajadores, cuenta con cerca de 12 millones de embarcaciones de recreo registradas (con una media del 80% de componentes fabricados exclusivamente en territorio

norteamericano) y una facturación conjunta de 121.000 millones de dólares. Dispone de once oficinas en Estados Unidos y ofrece servicios a las empresas para internacionalizarse, sobre todo al mercado europeo. Ahora mismo, sus principales clientes son México y Canadá, por los acuerdos de libre comercio existentes entre los tres países.

En Europa destaca la asociación European Boating Industry que cuenta con 14 miembros, todos ellos asociaciones nacionales de los países europeos. A través de sus miembros, la Industria náutica Europea, tiene contacto directo con más de 7.000 empresas de todos los sectores de la industria marina de ocio en Bélgica, República Checa, Dinamarca, Estonia, Alemania. (European Boating Industry)

10.7. ASOCIACIONES DE SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA NACIONAL.

En España, podemos destacar de las más importantes tenemos a la patronal ANEN (Asociación Nacional de Empresas Náuticas), integra el 90% de la industria y de las empresas del sector náutico (astilleros, asociaciones náuticas autonómicas, importadores de embarcaciones, motores, electrónica y electricidad, accesorios, servicios, escuelas náuticas, instalaciones náutico-deportivas, náuticas, prensa sectorial, salones náuticos, empresas de chárter, aseguradoras, etc.). Por otro lado, AEGY (Asociación Española de Grandes Yates) representa a los principales astilleros, chárter, brokerage, mantenimiento y reparación, seguros, electrónica, puertos y marinas, que da servicio a los grandes yates que operan en España.

La Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos está formada por las Asociaciones de Andalucía, Baleares, Canarias, Cataluña, Murcia, Valencia, Galicia, Asturias y Cantabria. Además de muchas asociaciones local y autonómicas de aficionados y de puertos deportivos.

10.8. ASOCIACIONES DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

En La Comunidad Autónoma Vasca, se han censado 19 asociaciones ,la mayoría de amarristas. Son reconocidas y defienden los intereses de los usuarios y negocian con la Administración de Puertos Vascos las tarifas y servicios de los amarres de la embarcaciones de recreo .Hay también asociaciones de usuarios que gestiona amarres . Destacamos las siguientes:

Coordinadora De Asociaciones De Usuarios De Embarcaciones De Recreo Y De Los Puertos De Comunidad Autónoma Vasca "CAUERPE" que engloba a unos 1.200 patrones de cinco puertos vizcaínos.

En el puerto de Santurce, la asociación de amarristas Náutica deportiva Karmengo Ama. Con 240 socios ofrece servicio de carro a los socios para sacar las embarcaciones a varada, además de organizar cursos para la obtención de títulos náuticos y otros servicios y eventos para los usuarios de las embarcaciones.

En el Embarcadero de Las Arenas-Getxo, la Asociación Náutico Deportiva KAI, con 125 socios, propietarios de embarcaciones, tiene concesión de la Autoridad Portuaria de Bilbao para gestionar el embarcadero y cobrar las correspondientes tarifas, ofrece servicio de bote. además de otros servicios.

En la dársena de Arriluze de Algorta-Getxo, la Asociación de Pescadores y Navegantes del Puerto de Arriluze, gestiona el amarre de 125 embarcaciones tiene concesión de la Autoridad Portuaria de Bilbao para gestionarla dársena y cobrar las correspondientes tarifas, ofrece servicios a los usuarios de las embarcaciones.

En Getxo-Vizcaya, hay otras dos asociaciones que organizan eventos y cursos de formación para los usuarios de las embarcaciones y aficionados a la navegación de recreo, la Asociación Vasca de Capitanes, Patrones y

Navegantes. con 75 socios y la Asociación Armadores Puerto Deportivo Getxo " Orza," que organiza eventos y regatas.

En los puertos de Plencia la Asociación De Pescadores De Embarcaciones Deportivas De Plencia "Proa", tienen bote y servicios en el puerto para los usuarios de las embarcaciones y organizan cursos de formación y para la obtención de títulos náuticos, regatas, charlas y eventos para la navegación de recreo.

En el puerto de Bermeo hay una asociación potente, La Asociación De Usuarios Del Puerto Deportivo De Bermeo "Portu Zarra"

La asociación "ARBUSTAIN" ZUMAYAKO MOTOR ELKARTEA de Zumaya, gestiona un pantalán de 57 amarres a precios económicos para los empadronados e incluso hay lista de espera, en un puerto que hay amarres disponibles. Y la asociación KAIA BERRI del puerto de San Sebastián que ofrecen servicios y descuentos para los usuarios de las embarcaciones asociados. además de organizar eventos de pesca y regatas de vela.

En el puerto de Pasajes hay tres asociaciones deportivas que gestionan las tres zonas de pantalanerías mediante una concesión de la Autoridad Portuaria de Pasajes. Ofrecen servicios a los usuarios de las embarcaciones asociadas, además de organizar cursos y eventos. Las asociaciones son: Club Deportivo de Pesca Náutica Izkiro con 163 amarres, Club de pesca & casting Hospitalillo con 200 Amarres y Torreatze Arrantza Kluba con 58 Amarres.

Adjuntamos a continuación un resumen con la relación de las asociaciones del sector de la náutica de recreo de la CAV.

1	BERMEO	COORDINADORA DE ASOCIACIONES DE USUARIOS DE EMBARCACIONES DE RECREO Y DE LOS PUERTOS DE COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA "CAUERPE" Dirección : calle Fraile Leku, 1 bajo 48370Bermeo- Vizcaya

2	CIÉRVANA	RECREATIVA NÁUTICO DEPORTIVA "GALIPA" Dirección: Ciérvana Puerto 32 Municipio: Abanto y Ciérvana-Abanto Ciérvana C.P.:48509
3	SANTURCE	NÁUTICA DEPORTIVA KARMENGO AMA. Dirección: Puerto Pesquero, s/n (entre Astilleros Zamacona y casetas pescadores) Móvil: 659.49.53 .31
4	LA ARENAS	ASOCIACION NÁUTICO DEPORTIVA KAI (NAUTIKOA) Dirección: Embarcadero Las Arenas,48930 - Getxo .s/n 944803430 Iñigo Aldea Pascual: 607498585
5		ASOCIACIÓN ARMADORES PUERTO DEPORTIVO Getxo " ORZA," Dirección: Andikoetxe - 8 Lonja Bajo -48992 Getxo. Telf.: 605503531
6	Getxo	ITSASAMEZTEN ASOCIACIÓN VASCA DE CAPITANES, PATRONES Y NAVEGANTES Dirección: Paseo Arriluze s/n (Edificio Cruz Roja del Mar) 1º dcha – 48992 Getxo (Vizcaya)
7	PUERTO DEPORTIVO DE PLENCIA	ASOCIACIÓN DE PESCADORES DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS DE PLENCIA "PROA" Dirección: Paseo Ondarreta s/n 48620 Plencia o Apartado de correos 39 de Plencia. nauticabusturia_Getxo@yahoo.es 94 491 46 12 teléfono del trabajo - 615 766 036.
8	ARMINZA	CLUB NÁUTICO DE ARMINZA Zendotita bengoa / 48620 Portugane 1A bajo A (Dirección personal de Andoni, no tienen sede). kalabarri@hotmail.com.
9	BERMEO	LA ASOCIACIÓN DE USUARIOS DEL PUERTO DEPORTIVO DE BERMEO PORTU ZARRA.
10	MUNDACA	ASOCIACIÓN DEPORTIVO NÁUTICA GORATALDI. Dirección: Matadero kalea (Bajo) S/n, (48360) Mundaca, Vizcaya - gorataldi@gmail.es.
11	ELANCHOVE	DE EMBARCACIONES DE RECREO Y PESCA DEPORTIVA "ERMITXO" Dirección . portu, s/n - Elanchove48310 - Vizcaya Contacto : 795 905 Jesús Mari Olagibel / jmolagibel@consorciodeaguas.com /
12	LEQUEITIO	ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE EMBARCACIONES DE LA LISTA 7ª USUARIOS DEL PUERTO DE LEQUEITIO "LEAKAI" Dirección: C/Ezpeleta, 1 Bajo 48280 Lequeitio
13	ONDÁRROA	ARRIGORRI ITSAS ARRANTZA ELKARTEA /ASOCIACION DE EMBARACIONES DEPORTIVAS Dirección: Arana TAR Sabin, 12 48700 Ondárroa. Teléfono946 134 113 /arrigorri@telefonica.net.
14	MOTRICO	ALKOLEA-INTXIRRI ELKARTEA-MOTRICO ASOCIACION DE PESCA DEPORTIVA DE EMBARCACIONES Dirección : c/ puerto, s/n.20830Motrico .Guipúzcoa
15	ZUMAYA	ASOCIACIÓN CLUB NÁUTICO DEZUMAYA"ARBUSTAIN" Dirección: Erribera Kalea 20. Cofradía de San Telmo-20750 Zumaya Guipúzcoa
18	PASAJE	DEPORTIVO DE PESCA NÁUTICA IZKIRO.

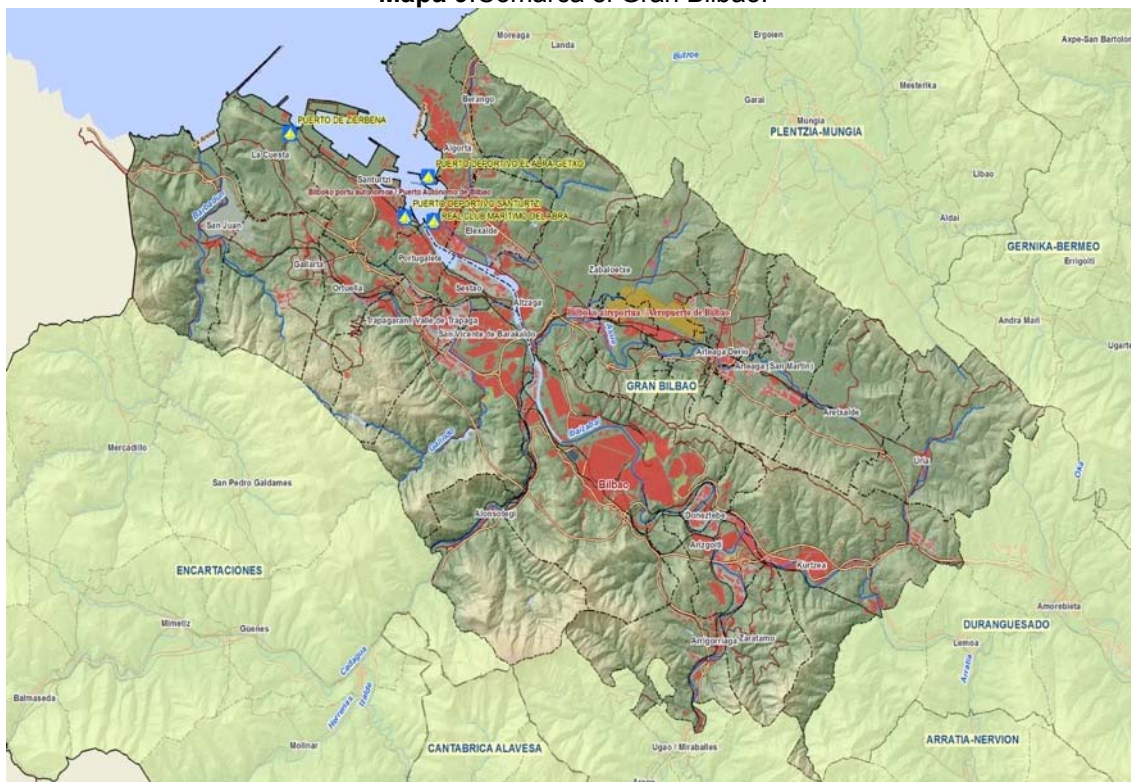
		Dirección: Puerto Deportivo de Pasajes. Donibane, Pasajes 20110 San Juan TORREATZE ARRANTZAKLUBA Dirección : ESNABIDE MUELLE PESQ II OF Pasajes Guipúzcoa CLUB SAN PEDRO CLUB HOSPITALIO. Dirección: C/San Pedro, 30 20110 – Pasai San Pedro (Guipuzcoa) Teléfono: 943 399010 Correo electrónico: info@sanpedrotarra.com
19	SAN SEBASTIAN	Asociación KAIA BERRI. Muelle de la Lasta, 20003 San Sebastián kaiaberri@kaiaberri.com

CAPÍTULO 11: PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA DEL GRAN BILBAO.

11.1. INTRODUCCIÓN: PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA EL GRAN BILBAO.

El Gran Bilbao es una comarca con una superficie de 371,8 km cuadrado 984.678 habitantes constituida por 26 municipios dispuestos a lo largo del río Nervión hasta su desembocadura, (Eustat, 2013). Los municipios de la comarca con puertos deportivos son: Ciérvana, Santurce y el municipio de Getxo con dos puertos de recreo, Real club El Abra y el puerto de Getxo. Además de la Dársena de Arriluze y el Embarcadero de Las Arenas. A continuación analizaremos en detalle los puertos de la comarca (ver Mapa 9)

Mapa 9:Comarca el Gran Bilbao.

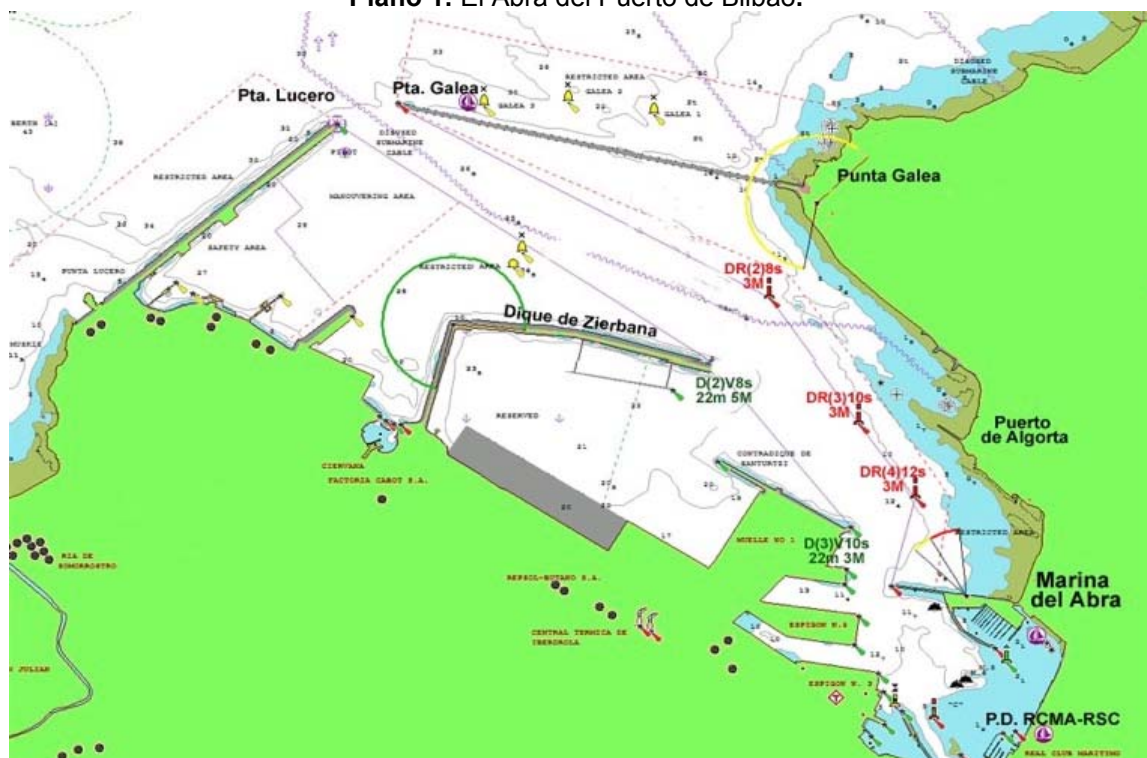


Fuente: Gobierno Vasco. Geo Euskadi.

11.2. LA AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO.

En Vizcaya la Autoridad Portuaria de Bilbao tutela a través de diferentes concesiones los puertos de Getxo, el Abra, Santurce y Ciérvana, que ofrecen en conjunto 2.185 amarres en pantalanés (ver Plano 1).

Plano 1: El Abra del Puerto de Bilbao.



Fuente: Autoridad Portuaria de Bilbao.

11.3. EL PUERTO DEPORTIVO DE CIÉRVANA.

Comenzaremos nuestra descripción por el puerto deportivo de Ciérvana, que está situado al W del litoral. En primer lugar revisaremos los antecedentes históricos y analizaremos los usos dados al puerto, ya que determinan su situación actual. Por último, ofreceremos los datos de campo obtenidos en el trabajo de esta tesis, que incluyen censos completos de este puerto.

11.3.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS Y DESARROLLO DEL PUERTO DE CIÉRVANA.

No se sabe con exactitud en qué momento comienza a poblarse y a trabajarse la zona en torno al puerto de Ciérvana, muy probablemente en torno al trabajo minero. La arqueología moderna defiende, en la actualidad, que pese al descubrimiento en su suelo de una moneda acuñada en la época republicana, sostener que fue sistemáticamente utilizado como puerto en época

romana es muy arriesgado; si bien sí que se puede concebir el pueblo, en el contexto de los hallazgos arqueológicos que han ido apareciendo en las provincias costeras de Vizcaya, ya que están confirmando la idea de que los romanos llegaron a todos aquellos lugares de donde pudieron obtener algún provecho económico.

Los asentamientos costeros de una zona tan cercana a los montes de hierro de Las Encartaciones se orientaron probablemente a la explotación y canalización de productos básicos como la sal y la madera, pero sobre todo a los minerales. La extracción de los minerales fue la actividad más destacada de los romanos en Hispania y los centros de producción más importantes eran las comarcas del Nervión y Bidasoa. El mineral y los metales, dentro de los que destacaba el hierro, eran exportados a otros lugares del Imperio y servían, debido a su alta calidad, para alimentar la maquinaria bélica romana. Los textos griegos y latinos apenas hablan de la minería del hierro en el Cantábrico, pero sí que disponemos de textos de Estrabón que hablan de buenas minas de hierro, o de Plinio que nos cuenta que la vena metalífera más abundante en Cantabria es la del hierro y que en la zona costera que baña el océano hay un altísimo monte que parece increíble porque todo él es de metal. Este testimonio puede relacionarse con los yacimientos de Somorrostro y los montes de Triano, aunque también podría referirse a Peñas de Aya en Guipúzcoa.

Los materiales romanos aparecidos en el pantano de Oyola, en el valle de Trápaga, confirman la presencia romana en la zona minera y la gran cantidad de descubrimientos en la costa de estos últimos años indican que todos los lugares aptos en ella para el fondeo, atraque o refugio fueron utilizados en mayor o menor grado por los barcos latinos en una navegación de cabotaje, en la que en mayor o menor grado también la cala de Ciérvana tendría su función. A este respecto, conviene comprender que los romanos permanecieron en tierras vascas unos 500 años desde su total conquista por Octavio Augusto y que por el interior del territorio discurría una de las principales vías de comunicación del imperio, la astúrica-burdigalia, que unía

toda la zona atlántica hispano francesa desde Astorga hasta Burdeos (Magallón Botaya, 1997). Pretender que en esos 500 años de explotación activa no utilizasen un lugar tan cercano a los montes de hierro es cuanto menos cuestionable.

Como se ha apuntado ya en el capítulo II, la constitución en la costa vasca de villas asentadas sobre núcleos anteriores de población data de los siglos XIV y XV fundamentalmente, si bien desconocemos si en ese momento, en el que Villas como Portugalete o Bilbao están naciendo, Ciérvana está siendo utilizado también como puerto. Ni siquiera podemos afirmar si había gente instalada en la zona, puesto que las primeras referencias al puerto que hemos encontrado son del siglo XVI y en ellas tampoco encontramos descripción alguna. Es preciso esperar a mediados del siglo XVII para leer en las fuentes referencias al mismo, con objeto de una visita para comprobar el estado de la artillería para la defensa de la costa. Aquí se nos dice que el puerto es “peligroso y de baquiya donde puede el enemigo entrar más fácilmente” y aunque esto no es tampoco una descripción propiamente dicha, es lo único que tenemos antes del XVIII. En 1726 en una nueva visita de carácter militar se expresa que era todavía un puerto de poca importancia: “Ciérvana es un puertecito de corto contenido y bajos fondos; y solo en pleamar se puede atentar su desembarco con dos barcos de frente y esto solo en tiempo de bonanza; y a bajamar es imposible porque tiene este puerto a la izquierda de su entrada una batería con el nombre de Castillo”.

La primera referencia de que disponemos acerca de la infraestructura portuaria data de 1876 donde se dice cómo existen en ese momento en el puerto más de catorce embarcaciones que se dedican a la pesca de la sardina y otras de diferentes villas cantábricas, que suelen verse en la necesidad de arribar a este puerto por ser su entrada menos peligrosa que la que respectivamente ofrecen los suyos. Así, cuando hay un temporal especialmente malo, es decir como forma de salvar la embarcación, se refugian en Ciérvana. Se expone también en la misma cita como, por causa del río que corre por uno de sus costados, se obstruye el sitio en donde se ponen a salvo dichas

embarcaciones tanto en el invierno como cuando hay temporal. Para poder desviar un poco el curso del río de la margen derecha y llevarlo un poco más a la izquierda sin perjudicar a nadie se construiría un muro de contención para mejorar la planicie que forma en la parte superior el puerto donde los barcos se refugian. No está claro que esta obra se llevase a cabo, pero pone de manifiesto el problema que el río planteaba y que llevó en 1891 a la Cofradía de la Villa a construir un muro en uno de los costados del riachuelo que desaguaba ahí para poder resguardar mejor la playa.

Algunos vecinos se quejan ante el ayuntamiento porque este muro había obstruido el paso a algunas casas, por lo que la cofradía dice que aunque el puerto de Ciérvana sea pequeño y su tráfico escaso, sería conveniente que en adelante fuese el ayuntamiento el que se encargase de las obras siempre y cuando el derecho de puerto se lleve a cabo y ellos reciban su parte. A pesar de todo, nada se debió hacer porque en 1903 los pescadores de Ciérvana se dirigieron a la Diputación para denunciar que los muros y atracaderos hechos por ellos mismos ya no servían y el abrigo tampoco; denuncia que fue ignorada por la diputación. Habría que esperar casi veinte años para que la Diputación contratase en 1920 al Ingeniero Ignacio María de Rotaèche, encargándole la redacción del proyecto para la construcción del puerto. Fue planteada una infraestructura con muelle, contramuelle y rompeolas, que debía discurrir desde la isleta de la boca hasta la línea firme de la costa y medir 128 metros, pero las obras tuvieron que pararse a la mitad porque en el puerto de Ondárroa se produjo un accidente a causa de la mala calidad del cemento utilizado; cemento éste que también se estaba utilizando en Ciérvana. 5 años después las obras se reanudaron, según una reforma del antiguo proyecto hecha por José de Langarica, que prolongó el rompeolas hasta una longitud de 180,05 metros. En 1949 se construyó el rompeolas y mejoró sensiblemente la actividad pesquera, estando protegida de vientos y mareas. En 1976 el ayuntamiento de Abanto y Ciérvana aprobó un plan parcial para la playa de La Arena, consistente en construir un gran puerto deportivo y pesquero con paseo marítimo a lo largo de la playa y con diversas instalaciones anexas, tanto

relacionadas con el ocio y la hostelería como con la reparación naval, en la desembocadura del río Barbadún (Leonard, 2003). Un espigón salía a la altura del embarcadero del mineral sentido a Punta Lucero y el otro paralelo a la costa pero este proyecto no se pudo llevar a cabo por falta de fondos principalmente. Finalmente se optó por una solución más modesta remodelando el puerto para permitir el acceso al mar y la comunicación permanente con la explanada de Punta Lucero, lo cual aseguraba su coherencia paisajística que no engulliría ya el puertecillo. En la actualidad, ha quedado todo integrado dentro del Superpuerto que conecta con Santurce.

11.3.2. ANTECEDENTES DEFENSIVOS DEL PUERTO DE CIÉRVANA.

Aunque no puede ser considerada una actividad productiva, la finalidad defensiva fue una importante función en la historia del puerto de Ciérvana. Los siglos XVII y XVIII fueron especialmente conflictivos ya que franceses, ingleses y holandeses atacaron la costa u hostigaron a los barcos españoles en diferentes momentos; por lo que el Señorío se tuvo que hacer cargo de la defensa de costas y puertos. En esa situación, la zona marítima de las Encartaciones jugaba un importante papel. En 1628, el teniente corregidor de las Encartaciones es comisionado para convocar Junta en Avellaneda e ir por todos los concejos de la zona pidiendo ayuda para la defensa costera, porque esperaban un inminente ataque. El Corregidor ordenaba que se duplicasen las guardas y centinelas por los puertos de Santurce, Pobeña y Ciérvana, así como que todos los vecinos de las Encartaciones entre 18 y 60 años tuviesen a mano espadas y arcabuces cargados además de pólvora cerca. En 1639 los franceses pretendían quemar los nueve galeones del Rey que estaban en la ría y desembarcar en Portugalete o Lamiaco para llegar a Bilbao, por lo que se ordenó que la estacada de Ciérvana se fabricase de cal y canto con su parapeto correspondiente para defensa y salvaguarda de los mosqueteros y que se pusiesen en él dos piezas de artillería. Se ideó también en este momento el atrincheramiento de la zona alta donde se debían colocar los mosqueteros por si fuesen atacados cuerpo a cuerpo.

En nuevas visitas llevadas a cabo unos años después se insiste en que la artillería se mantenga en buenas condiciones, e incluso de que se dejaran las cinco piezas cargadas por esa una zona especialmente débil de cara a que el enemigo llevase a cabo una invasión. En 1673 la artillería existente sólo servía para impedir la entrada a embarcaciones pequeñas de remo por lo que había que meter nuevas y más pesadas armas, afirmar el terreno y reparar los parapetos que pudiesen estar dañados con el paso del tiempo. Es preciso comprender que los sistemas defensivos eran muy costosos de mantener y una vez pasaba el peligro, rápidamente se bajaba la guardia y se abandonaba la defensa, produciéndose el lógico deterioro de los edificios de las armas. Así en una nueva visita realizada en 1681 las piezas de artillería estaban sucias y no había pólvora, balas y demás elementos necesarios para soportar un ataque (Cajigas Panera, 1997).

Con la llegada de los borbones en 1701, tras la guerra de sucesión, las relaciones con el país galo mejoraron mucho gracias a los pactos de familia pero no por ello llegó la paz y la tranquilidad, siendo en este caso sobre todo corsarios holandeses e ingleses los que atacaban la costa y también piratas. Fue Antonio de Gaztañeta el encargado de planificar la defensa de las villas costeras y para ello mandó poner en Santurce, Ciérvana y Pobeña una guarnición de 166 hombres. En agosto de 1726 ante la amenaza de la armada inglesa mandada por el almirante Gemings, avistada a la altura de Santander, se volvió a poner en marcha la defensa de la costa. En esa fecha existía a la izquierda de la entrada del puerto una batería con el nombre de Castillo que necesitaba un retejo, cerramiento de pared y la reparación de una puerta y los merlones. Se proponía también usar una casa de especiales características como batería donde instalar cuatro cañones pequeños ya que el especial grosor de las paredes y las señales de troneras que tenía demostraban que se había usado ya para esos fines con éxito, Además estaba frente al puerto y muy cerca del mar y en caso de necesidad se podía atronera la parte de arriba para servir de cobertura a la fusilería. Existían entre el puerto de Ciérvana y Santurce las batería de San Bartolomé, san Gerónimo y San Bernardo que

cerraban el conjunto.

Además de las baterías y armas para defensa de la costa era necesario conseguir tripulación para la Armada Real, para lo cual se reclutaban marineros periódicamente. En 1728 la cofradía de san Nicolás de Ciérvana presentó un listado de los marinos del puerto junto con su edad, de los cuales 39 designan a Joseph del Barco, el encargado de la defensa de Ciérvana. Las continuas levass que exigía el mantenimiento de la importante política naval española supusieron una enorme carga económica y un gran sacrificio humano porque dejan los enclaves costeros más pequeños casi despoblados y con las actividades marinerass muy reducidas. En 1741 Bilbao expuso la necesidad de reforzar y aprovisionar las fortificaciones desde Portugalete hasta Pobeña, obras que debían realizarse con prontitud a fin de mejorar la defensa de la zona. Mandó pues la diputación que las baterías se pudiesen a punto, pues aunque los fortines de Portugalete y Campo Grande estaban arreglados, de nada servían sino se reparaban también los más cercanos al Abra, los de Ciérvana y Santurce, pero tres años después debían seguir en la misma situación, por lo que Bilbao protestó de nuevo (Cajigas Panera, 1997).

11.3.3. PILOTAJE Y LEMANAJE EN EL ABRA DE BILBAO.

Lemanaje es el derecho que pagan las embarcaciones por utilizar un práctico. (De la Lengua, Real Academia et al, 1992). Los grandes riesgos que ofrecía la entrada a la ría debido a la barra de Portugalete, un gran banco de arena que cambiaba con las diferentes corrientes y mareas, hizo que los marineros de los puertos del Abra ofreciesen auxilio a las embarcaciones dirigiéndolas hasta el fondeadero. Como otras costumbres introducidas por los marinos vizcaínos, en constante relación los puertos del norte de Europa, también el pilotaje y el lemanaje se adoptaron aquí a imitación del norteño, realizado en el siglo XV y primera mitad del XVI como un oficio libre de quienes los practicaban. Al fines el siglo XV es frecuente la presencia de pilotos lemanes en Getxo y Portugalete con ese nombre (Rivera Medina, 2013). Con la creación de las cofradías de lemanes de Santurce y Ciérvana, fueron estos

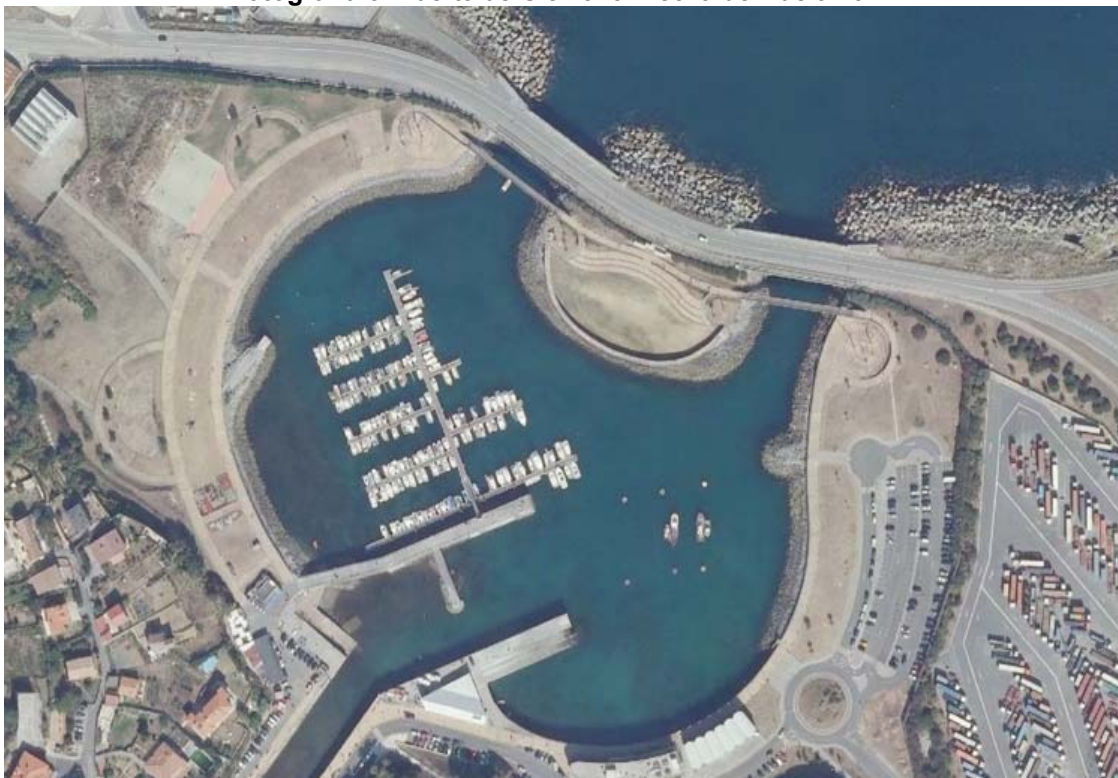
cuatro puertos los que proporcionaron marinería y pilotos lemanes, que dependiendo del Consulado de Bilbao, les autorizaba y facultaba, constituyeron en cuerpo exclusivo para el pilotaje, lemanaje y ataje de los barcos que atravesaban la barra. No fue una práctica exclusiva del puerto de Bilbao, sino que era frecuente en las localidades costeras ubicadas en la boca o inmediaciones de los grandes puertos comerciales, o incluso en los puertos más pequeños, cuando un barco de gran tonelaje tenía que arribar. Constituía una industria marítima estable y solvente, especializada en el remolque de los buques mercantes y en la prestación de ayuda en las maniobras de aproximación, amarre y atraque.

En el puerto, de Bilbao por los que se decían lemanes sin serlo ni tener experiencia, se habían ocasionado grandes pérdidas de navíos por lo que el emperador Carlos I ordenó en 1534, que los que quisiesen ser prácticos debían ser examinados previamente. Al fin y al cabo, dañar una embarcación acarrea enormes pérdidas económicas y el descrédito del puerto y la villa en cuestión. Esta disposición, sin embargo, no se puso en práctica hasta que la Casa de Contratación determinó en 1561, que quienes no realizasen un examen y fuesen habilitados por ella no podían ejercer. En esa fecha fueron nombrados 55 pilotos lemanes de los que dos, Aparicio e Iñigo, del Pedregal eran de Ciérvana. Nombraba también el Consulado a un Piloto Mayor que debía sondear la barra y visitar las balizas de la ribera y la playa para advertir del estado del canal y realizar el balizaje, marcando así el rumbo más seguro. Era el superior de los pilotos lemanes y debía controlar que éstos cumpliesen con su función (Azkue, 2002).

El Consulado fijaba también el modo en que el practica se debía hacer y las tasas a cobrar. Estos pilotos debían salir en cuanto viesan una nave desde las atalayas para pilotarla y conducirla al surgidero de manera segura. Pese a todas las reglamentaciones de consulados y cofradías se debieron cometer bastantes abusos a juzgar por un decreto que en 1612 trataba de atajarlos. Al parecer, era frecuente que cobrasen como si llevaran siete

hombres en las chalupas, cuando en realidad llevaban menos, hacían ir al abordaje a más chalupas de las necesarias por amistad o parentesco, ponían para la salida de un barco a un amigo no titulado no necesitando así ir ellos, acudían a trabajar en estado de embriaguez y demás picarescas. Las cofradías de lemanes de Santurce, Ciérvana, Getxo y Portugalete serán por tanto las que se dediquen en exclusiva a esta práctica en el puerto de Bilbao, siendo su creación aproximada el siglo XVI.

Fotografía 3: Puerto de Ciérvana. Fecha del vuelo 2014.



Fuente: Gobierno Vasco, GeoEuskadi.

11.3.4. EL PUERTO DEPORTIVO DE CIÉRVANA EN LA ACTUALIDAD.

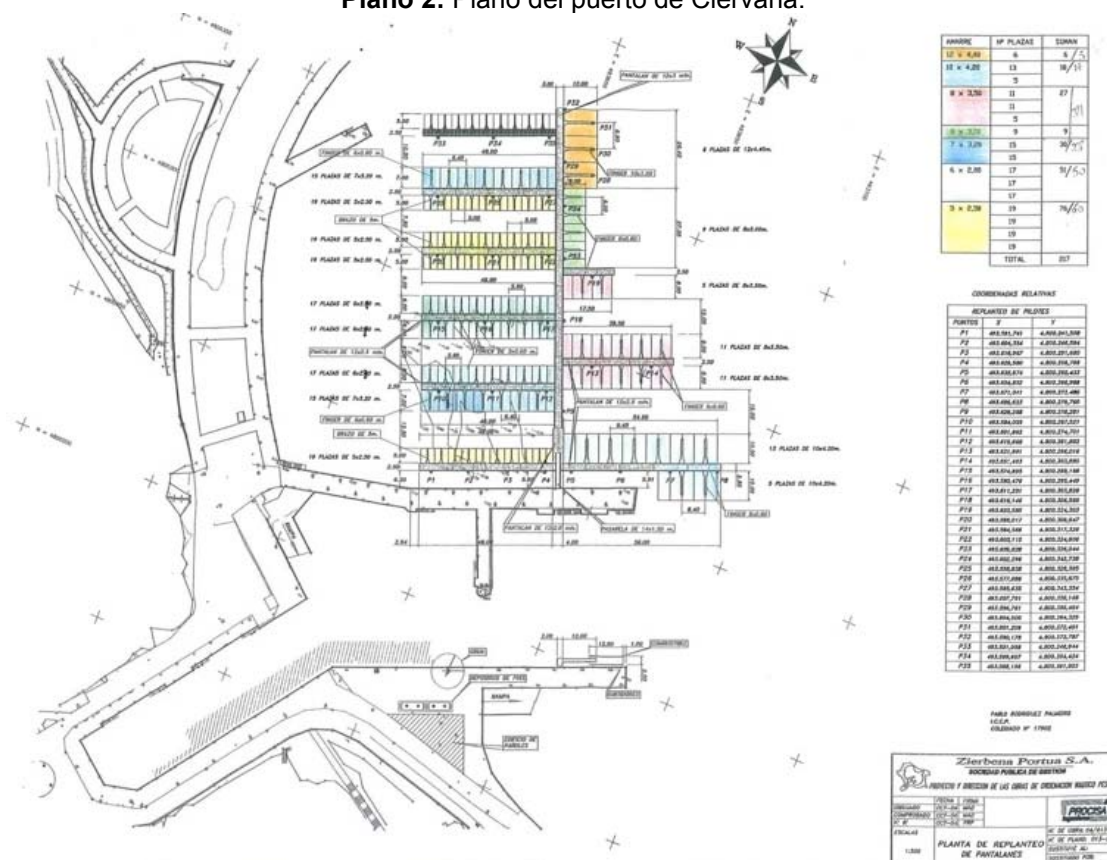
Ciérvana cuenta con 1.460 habitantes y una renta personal media de 19.936 €. Tiene 193 embarcaciones de recreo, todas a motor debido a la característica peculiar que obliga a las embarcaciones a pasar por debajo de un puente. El puerto tiene 200 amarres, habiendo una lista de espera 50 embarcaciones, con fecha de 30 de agosto 2015.

Surge el actual puerto como resultado de la cercanía del puerto de Bilbao que ha provocado la realización de diferentes remodelaciones, albergando actualmente además de barcos pesqueros y embarcaciones de recreo y las instalaciones deportivas del club de remo de la localidad (ver Fotografía 3)

En él hay una pequeña playa artificial de 100 metros de longitud que cuenta con diversos servicios y equipamientos.

El desarrollo de la concesión otorgada por la Autoridad Portuaria al Ayuntamiento de Ciérvana en el año 1999 para la ocupación de 50.262 m² de suelo y de 59.469 de lámina de agua en el núcleo de El Puerto y se han establecido por la concesionaria normas de uso, explotación de dicho ámbito (ver Plano 2).

Plano 2: Plano del puerto de Ciérvana.



Fuente: Puerto de Ciérvana.

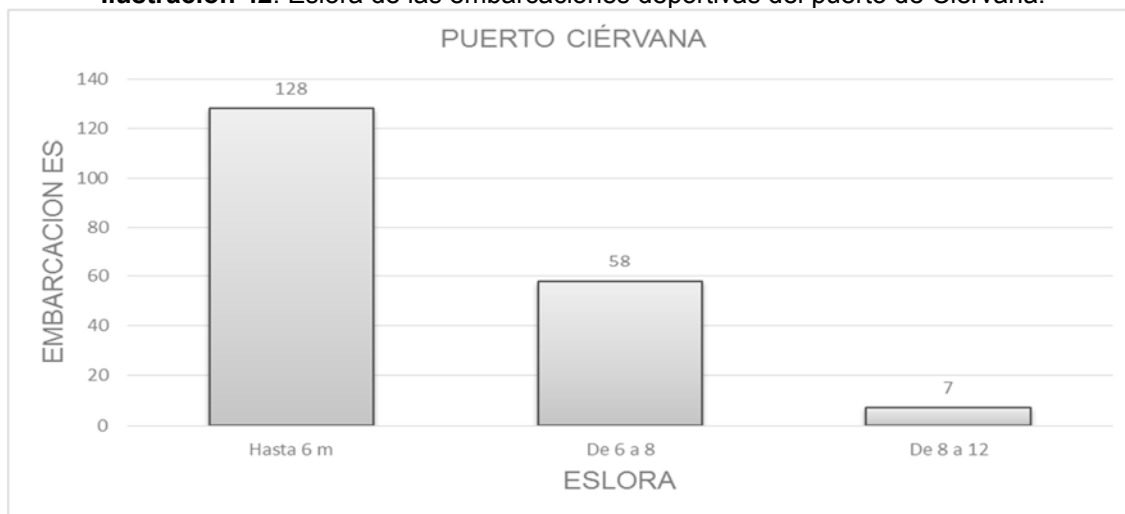
Debemos señalar que, además, confluyen una serie de factores que ahondan en la complejidad a la hora de regular y ordenar el actuar de personas privadas y públicas dentro del recinto portuario. Así por una parte, nos encontramos con una gran variedad de actuaciones y materias a analizar (atraques, circulación rodada, peatonal, actividades, etc.) y por otra, con la presencia de atribuciones en unos casos concurrentes, complementarias y en otros exclusivas de las diferentes administraciones competentes.

Siendo ello así, se ha fijado ordenanza que pretende regular el ejercicio de las competencias que correspondan al Ayuntamiento sin perjuicio ni menoscabo de aquellas que por disposición legal corresponden a la Autoridad Portuaria y/u otros Organismos de la Administración.

11.3.5. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE CIÉRVANA.

Se ha censado un total de 193 embarcaciones, todas de motor y ninguna de vela. Atendiendo al material del casco, un 193 están fabricados con compuesto de fibra. Por tipo de eslora encontramos, 128 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 58 embarcaciones de 6 a 8 metros, 7 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora (ver Ilustración 42).

Ilustración 42: Eslora de las embarcaciones deportivas del puerto de Ciérvana.

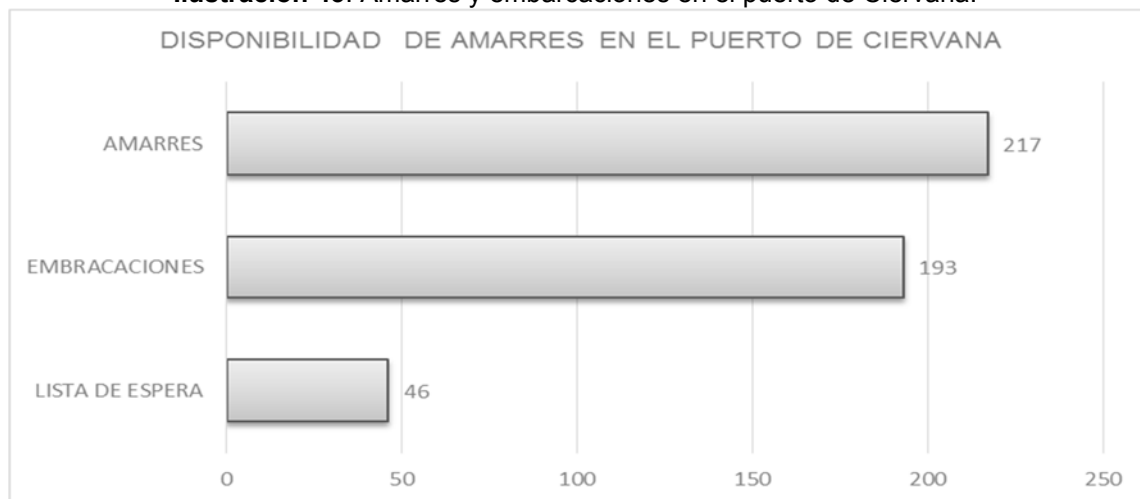


Fuente: Elaboración propia.

11.3.6. DISONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE CIERVANA.

En el puerto de Ciérvana (ver Fotografía 4) hay demanda de amarres por los usuarios y una lista de espera de 46 personas, hay 24 amarres y no son para embarcaciones de recreo (ver Ilustración 43).

Ilustración 43: Amarres y embarcaciones en el puerto de Ciérvana.



Fuente: Elaboración propia.

11.3.7. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES EN EL PUERTO DE CIERVANA.

Hay que abonar una tasa por la prestación del servicio a embarcaciones deportivas y de recreo. Esta tarifa comprende a la utilización por las embarcaciones deportivas y de recreo de las obras e instalaciones portuarias, que permiten el acceso marítimo al puerto y su estancia en el atraque, punto de amarre o puesto de fondeo que le haya sido asignado y por sus tripulantes y pasajeros de los muelles y pantalanes del puerto, accesos terrestre y vías de circulación, debiendo abonar los servicios específicos que soliciten. Destaca en puerto de Ciérvana, en el que existen distintas tarifas: tarifas para los no empadronados en el municipio (ver Ilustración 44), tarifas para los usuarios empadronados en los municipios y en éstas, hay tarifas para los mayores de 65 años (ver Ilustración 45) y tarifas para los menores de 65 años (ver Ilustración 46).

Por otra parte los gastos de electricidad agua que se consuman en los pantalanes, se liquidan dividiéndose las cuotas entre los usuarios del periodo a liquidar.

Ilustración 44: Tarifas por servicios generales en el puerto de Ciérvana, no empadronados.



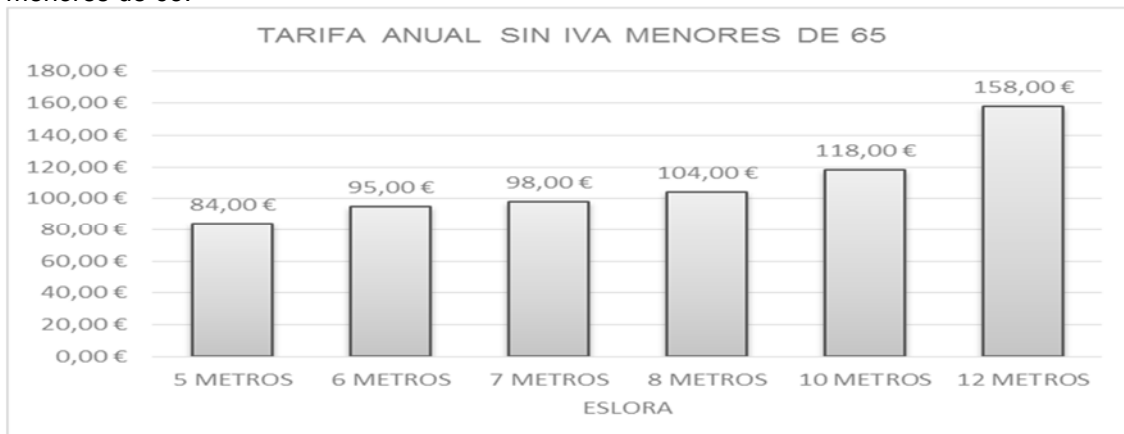
Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 45: tarifas en el puerto de Ciérvana para empadronados, mayores de 65.



Fuente: Elaboración propia.

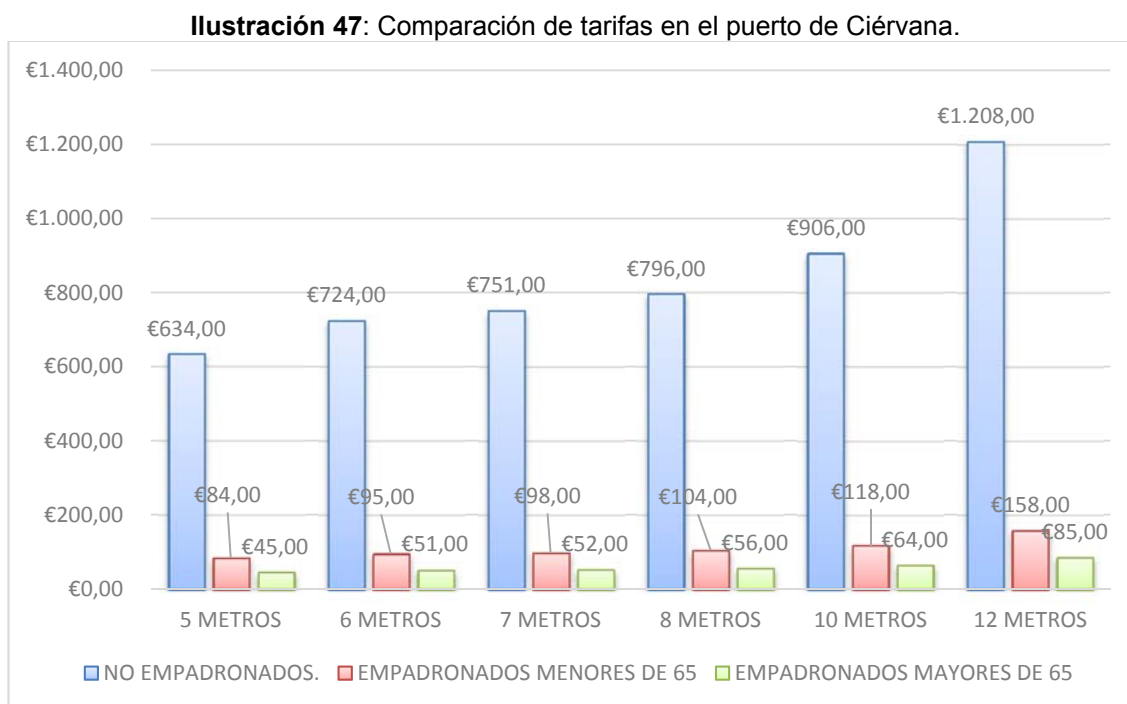
Ilustración 46: Tarifas por servicios generales en el puerto de Ciérvana para empadronados, menores de 65.



Fuente: Elaboración propia.

11.3.8. COMPARACIÓN DE TARIFAS EN EL PUERTO DE CIÉRVANA.

En la Ilustración 47, vemos para distintas esloras la diferencia entre las distintas tarifas, tarifas para los no empadronados en el municipio y tarifas para los usuarios empadronados en los municipios y en éstas hay tarifas para los mayores y de 65 años siendo la más económica de toda CAV la de los mayores de 65 años.



Fuente: Elaboración propia.

11.3.9. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE CIÉRVANA.

La inversión de la construcción de los pantalanés asciende a 754.492,80€ (Fase I en ejecución). De esta cantidad se descuentan los 480.809,68 € que se obtienen del Gobierno Vasco. La cantidad imputable asciende a 273.683,12 €, se divide entre los años que restan de concesión (que son 24 desde el próximo enero), resultando la cantidad imputable a 11.403,46 €.

Fotografía 4: Puerto Deportivo Ciérvana.

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 24: Inversiones del puerto de Ciérvana

Inversiones del puerto de Ciérvana.	Gastos directos
La construcción de los pantalanes.	754.492,80€
Los gastos de los servicios directamente.	42.687,48 €.

Fuente: Elaboración propia.

Los gastos de los servicios directamente imputables, conforme a la tabla 1, ascienden a 42.687,48 €. Téngase presente, que son datos referidos al ejercicio 2004, en el que la cuota concesional a pagar a la Autoridad Portuaria, asciende a 40.238,76 € (no se ha incluido el IVA), como mostramos en la Tabla 24.

11.4. PUERTO DEPORTIVO DE SANTURCE.

A continuación, desarrollaremos el análisis del puerto de Santurce, de forma similar a como hemos visto con anterioridad.

11.4.1. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL PUERTO DEPORTIVO DE SANTURCE.

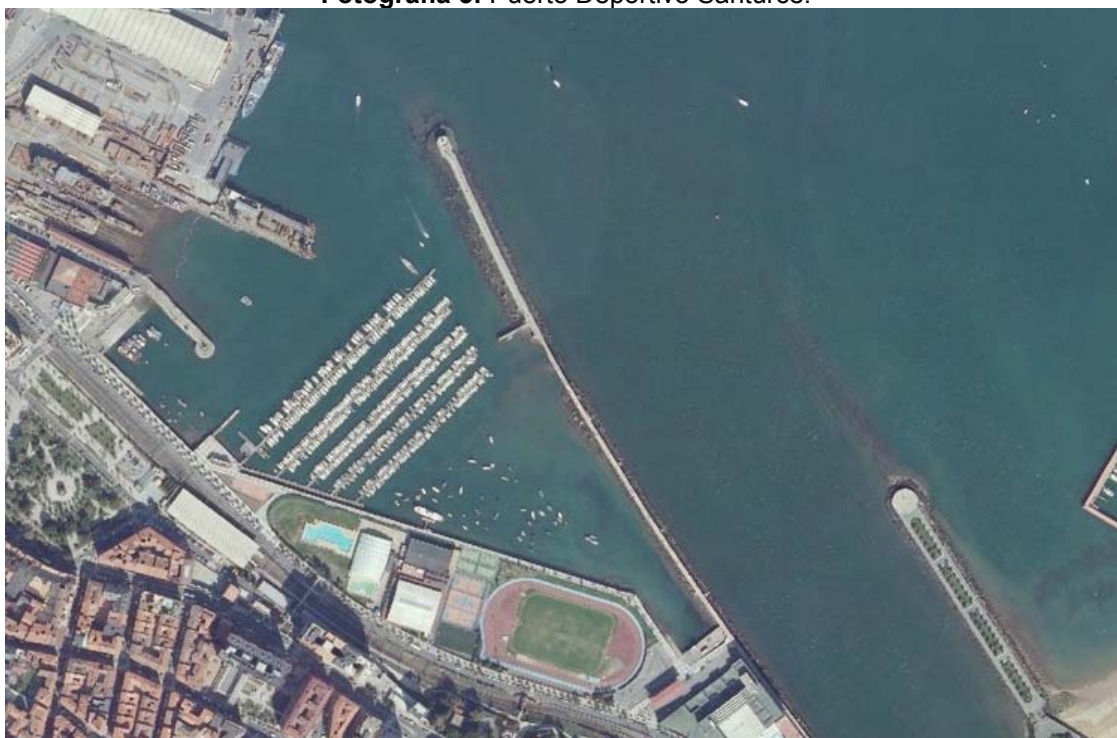
Santurce es un municipio Vizcaíno de 46.948 habitantes y con una renta personal media anual 16.132 €. Su situación geográfica a 43° 19' 48" N, 3° 0' 57" W, perteneciente a la comarca del Gran Bilbao, si bien históricamente formó parte de Las Encartaciones. Está ubicado en la margen izquierda de la ría del Nervión, junto al monte Serantes y comparte frontera con Portugalete y Ciérvana, siendo su costa es muy accidentada, si bien no tiene grandes alturas.

A lo largo de la historia, el nombre ha ido evolucionando desde Sancti Georgi, derivado de San Jorge hasta Santurce durante la Edad Media y Santurce en tiempos más recientes. Hoy en día se recurre al euskera y se llama Santurce como denominación oficial. El pueblo es muy antiguo, apareciendo por primera vez en documentos del siglo XI, distribuyéndose en barriadas de caseríos cuyos habitantes se dedicaban al cultivo, a la ganadería, a la extracción y acarreo de vena de los montes de Triano y desde los barrios costeros, a la pesca y el cabotaje. Pero aunque la población sea antigua y tenga un bagaje histórico dilatado, no ocurre así con su puerto, que es de muy reciente construcción. Los elevados peñascos o churros de su costa eran totalmente inapropiados para establecer un puerto con la tecnología reinante en el antiguo régimen, por no hablar de las villas que la rodeaban, como Portugalete, cuyos privilegios y peso hacían imposible la creación de nada parecido a un muelle en un territorio que quedaba dentro de su jurisdicción. Pero aunque no pudiesen desembarcar mercancías en su término y su costa fuese muy accidentada, no por ello esta deja de ser una población eminentemente marinera.

Esto se ve claro a comienzos del siglo XVI, cuando Carlos I decide convertir el oficio de Piloto alemán o práctico en una actividad oficial y controlada, como sabemos, por el consulado. En 1534 muchos serán los que se presentarán al examen de práctico y veinte marineros de Santurce, una cifra nada desdeñable, conseguirán aprobarlo y engrosar las filas de pilotos del

Nervión. Si nos fijamos en esas cifras para finales del XVII vemos que la cifra prácticamente se ha duplicado, aun a pesar de no disponer de puerto y tener que dejar sus lanchas amarradas malamente junto a la iglesia. El primitivo puerto de Santurce es muy moderno pero, en opinión de Ciriquiain Gaiztarro (1986), no es descartable que ya pretendiesen sus lugareños construirlo con anterioridad, pero no fueron capaces al ser esto prerrogativa de Portugalete e ir en contra de sus intereses. De esta manera lo más que van a permitirles levantar serán obras de muralla o muros de costa, quizá con alguna argolla donde amarrar una lancha o una escalera.

Fotografía 5: Puerto Deportivo Santurce.



Fuente: Gobierno Vasco. GeoEuskadi.

Será necesario esperar hasta el siglo XIX para ver una verdadera evolución a este respecto, cuando en 1866 el barrio de la Txitxarra, portugalujo hasta ese momento pasó a pertenecer a Santurce. Libres ya de hacer lo que quisieran en esta zona de ría, decidieron levantar un nuevo muro de costa de 80 metros con ayuda del señorío. Esto era abiertamente insuficiente por lo que pronto hicieron el puerto, un malecón que saliendo de la iglesia se torcía para dejar la bocana al S. Este era un puerto muy pequeño, con apenas capacidad

para 25 lanchas, pero que fueron aumentando con rampas, escaleras, barandillas para poner las redes e incluso casetas de baños. Este puerto duró poco en activo ya que cuando se construyó el rompeolas y el puerto exterior, en el Abra, este puerto quedó seco y tierra adentro, lo que llevó al municipio a levantar otro en 1904, que llega hasta nuestros días en un mejor emplazamiento.

11.4.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE SANTURCE EN LA ACTUALIDAD.

Será en los noventa cuando el Ayuntamiento planifique una campaña para relanzar el turismo del municipio, para lo cual estudió las distintas alternativas y soluciones para mejorar todo el entorno del Puerto. En el 97 se iniciaron las gestiones necesarias construir los pantalanes de atraque y así ordenar los fondeos diseminados por el perímetro del entorno pesquero, para lo que se cedió la lámina de agua por la Autoridad Portuaria de Bilbao aprobada por el Ayuntamiento. Después se iniciaron las distintas fases de dragado de la zona y se diseñó el proyecto de la Zona de amarre en pantalanes. En el 2005 las obras finalizaron, pero se hacía necesario eliminar los fondeos, ocupando provisionalmente los atraques sin una regulación específica previa, situación que continúa hoy día (ver Fotografía5). En la concesión de amarres, la preferencia es para los empadronados ya que por su naturaleza marinera y el tamaño del puerto, ha sido en exclusiva para los empadronados del municipio. Cuenta con 719 amarres distribuidos en cinco pantalanes. Habiendo una lista de espera de 50 embarcaciones para amarres. La asociación de amarristas "Karmengo Ama" defiende los intereses de los usuarios, además de realizar actividades y regatas.

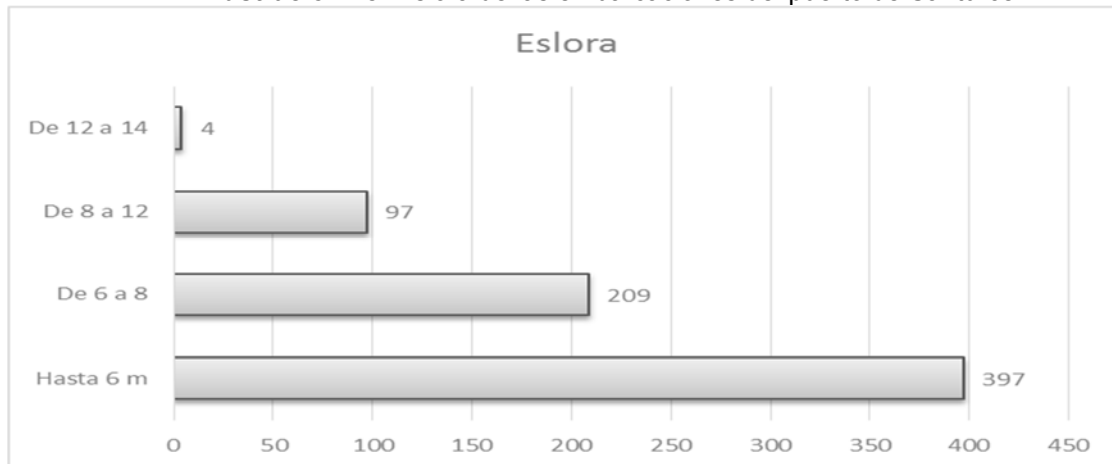
Tabla 25: Dimensiones máximas de las embarcaciones de puerto deportivo de Santurce.

PANTALAN	DIMENSIONES	ESLORAMAXIMA	MANGAMAXIMA
D – E	6 mx2.5 m	6 m	2.30 m
C PARES	6 mx2.5 m	6 m	2.30 m
C IMPARES	8 mx3 m	8 m	2.70 m
B	8 mx3 m	8 m	2.70 m

Fuente: Elaboración propia.

Las dimensiones máximas de las embarcaciones de puerto deportivo de Santurce son las establecidas en la Tabla 25.

Ilustración 48: Eslora de las embarcaciones del puerto de Santurce.



Fuente: Elaboración propia.

11.4.3. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE SANTURCE.

El puerto deportivo de Santurce, se han censado un total de 708 embarcaciones de recreo, 595 son de motor y 113 embarcaciones de vela, ateniendo el material de caso la mayoría es de compuesto fibra, pero algunas embarcaciones de madera y dos de aluminio.

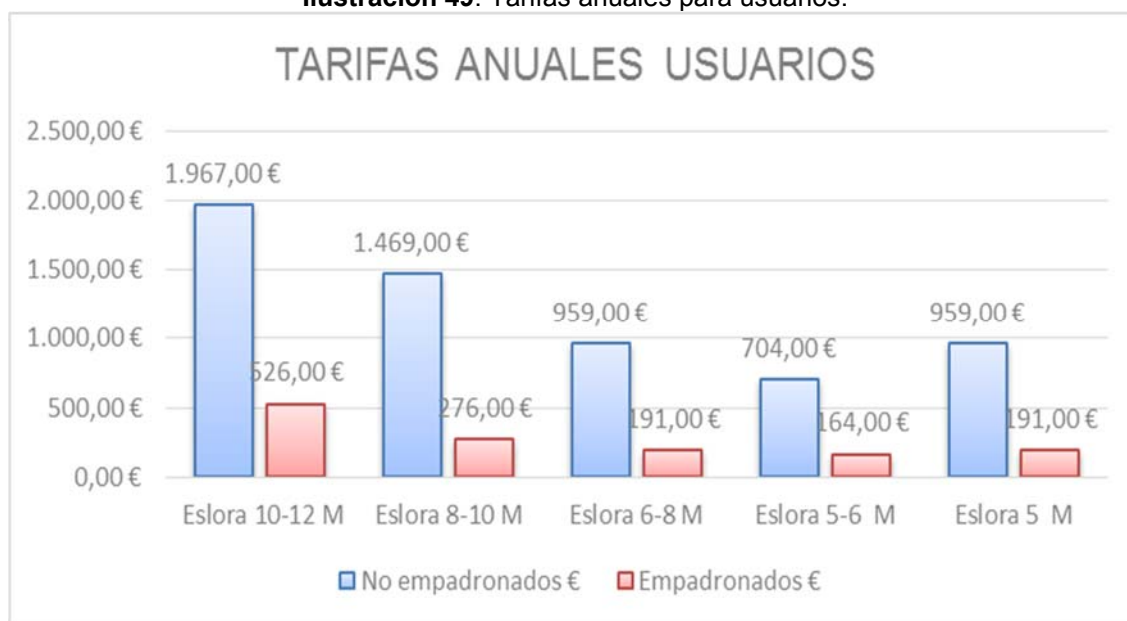
Por tipo de eslora encontramos, 397 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 209 embarcaciones de 6 a 8 metros, 97 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora, 4 embarcaciones de 12 a 14 metros de eslora (ver Ilustración 48).

11.4.4. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES Y ESPECÍFICOS EN EL PUERTO DE SANTURCE.

El Ayuntamiento de Santurce de acuerdo con estipulado en la Norma Foral 9/2005, de 16 de diciembre, de Haciendas Locales, establece las siguientes tarifas por la Prestación de Servicios en los Pantalanes a los titulares

usuarios (ver Ilustración 49).

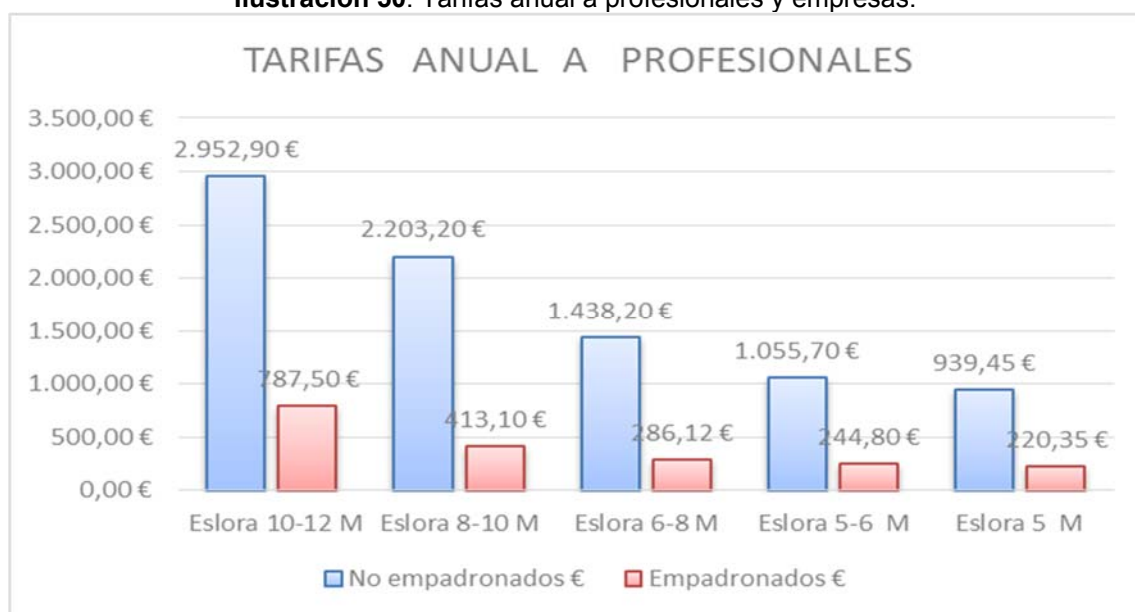
Ilustración 49: Tarifas anuales para usuarios.



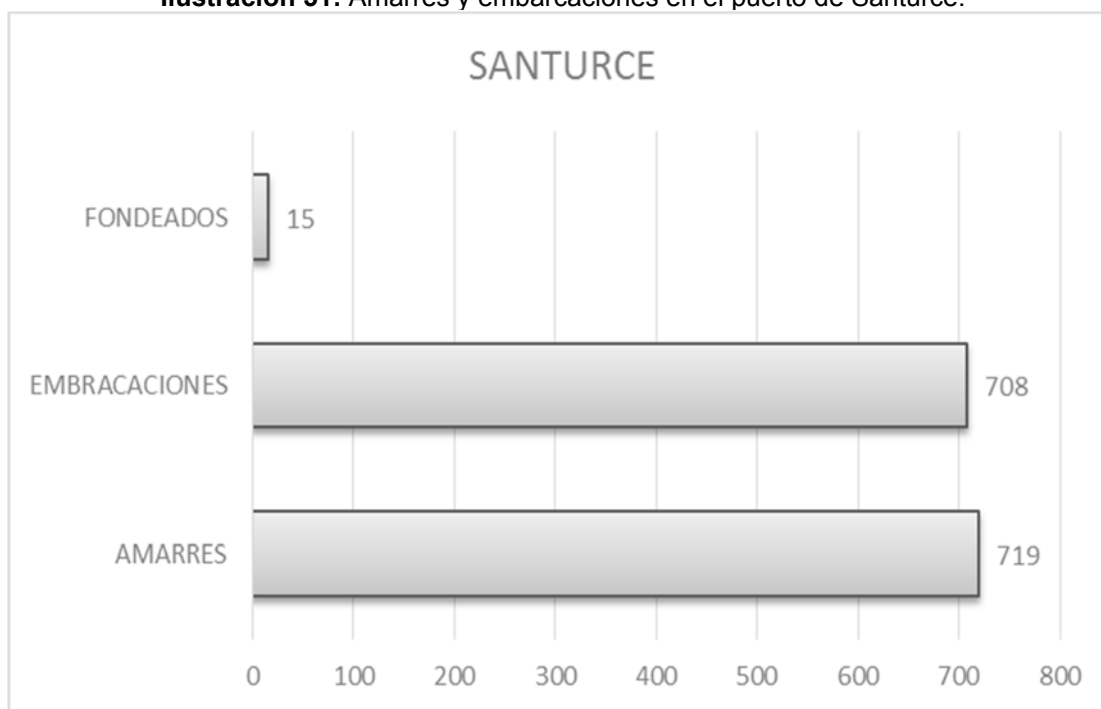
Fuente: Elaboración propia.

Tarifas para profesionales empadronados en el municipio y tarifas para no profesionales no empadronados en el municipio como se muestra en la Ilustración 50.

Ilustración 50: Tarifas anual a profesionales y empresas.



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 51: Amarres y embarcaciones en el puerto de Santurce.

Fuente: Elaboración propia.

11.4.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE SANTURCE.

En el puerto de Santurce hay más demanda de amarres que las existentes, aunque hay amarres pero para embarcaciones de 5 metros y hay una lista de espera de 50 personas. Además de embarcaciones fondeadas, el autor ha cesado 15 embarcaciones, dos de ellas de vela (Ilustración 51).

11.4.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE SANTURCE.

Las inversiones realizadas en el puerto de Santurce a lo largo del año 2003 fueron Dragado en la Dársena del Puerto Pesquero con un valor 438.654,92 € y el año 2004 fueron los trabajos del Paseo Marítimo y la construcción Pantalanes con un valor 1.661.107,21 € y el coste anual de mantenimiento del puerto de recreo alcanza los 200.000 € aproximadamente, (Departamento Economía y Hacienda del Ayuntamiento de Santurce, 2015), como se muestra en la Tabla 26.

Tabla 26: inversiones realizadas en el puerto de Santurce.

INVERSIONES DEL PUERTO DE SANTURCE.	COSTE
DRAGADO DELA DÁRSENA DEL PUERTO 2003.	438.654,92 €
CONSTRUCCIÓN PASEO Y PANTALANES 2004.	1.661.107,21 €
SUMA TOTAL DE LAS INVERSIONES	2.099.762,13 €

Fuente: Elaboración propia.

11.5. PUERTOS DEPORTIVOS DEL MUNICIPIO DE GETXO.

El municipio de Getxo cuenta con 79.815 habitantes y una renta personal media anual 26.505 € (Instituto Vasco de Estadística). Tiene dos puertos deportivos: El Real Club Marítimo del Abra y Puerto deportivo El Abra - Getxo. Vamos a describirlos a continuación, como hemos hecho con los puertos anteriores.

11.5.1. ANTECEDENTES Y DESARROLLO DE LA BAHÍA DEL ABRA DE GETXO.

La bahía del Abra constituye uno de los espacios marítimos más importantes de la costa vasca, tanto geográfica como económicamente ya que se halla en la desembocadura de la Ría de Bilbao, hecho de gran trascendencia para el desarrollo económico de la zona desde la Edad Media. Antes de fundarse Bilbao y Portugalete existían ya en el entorno de la ría del Nervión una serie de poblaciones con puerto propio, aunque con muy diferente tamaño y actividad. En la margen izquierda de la ría se encuentran Ciérvana, Santurce y Portugalete y más adelante Baracaldo y fuera de la bahía tendríamos Somorrostro, también muy influido por el área de influencia de la bahía. La existencia y actividad de estos puertos, sobre todo Bilbao y Portugalete, ha condicionado mucho la evolución del puerto de Algorta tanto pesquera como comercialmente. En los recientes siglos la evolución de la Villa de Bilbao ha capitalizado y condicionado la evolución no ya de la ría, sino de toda la provincia, llegando a fagocitar algunas anteiglesias de los alrededores y a convertirse en la cabeza rectora de la aglomeración urbana que se extiende

por ambos lados de la ría hasta el Abra (Serrano Abad, 2012).

Algorta, es uno de los tres barrios en que se divide el municipio de Getxo, de poco más de 10 km² cuyo núcleo primigenio estaba en torno al Monasterio de Santa María en el s. XII, pronto convertido en iglesia parroquial. Poblado por pastores y agricultores este barrio de Santa María conocido también como Getxo, comenzó a poblarse por pescadores en la zona de Algorta. El barrio de Las Arenas nace a mediados del XIX tras la fijación de las dunas y arenales de su suelo. Neguri surge a principios del XX como zona residencial de lujo dentro del barrio de Algorta, que después abandonaría para ser un barrio autónomo.

En la actualidad Getxo centra en el puerto de Algorta las funciones residuales pesqueras, junto a las turísticas y de esparcimiento que permite la creación del nuevo puerto deportivo. Su espacio costero abarca desde el último tramo de la margen derecha de la Ría de Bilbao, frente a Portugalete, hasta Punta Azkorri, pasando por Punta Begoña, Punta San Inazio y Punta Galea, asentimiento de las playas de Las Arenas, Ereaga, Arrigunaga y Gorrondatxe y los puertos de Arriluze y el Puerto Viejo. La citada playa de Las Arenas ocupaba primitivamente, hasta finales del s. XIX, todo el espacio comprendido entre la desembocadura de la Ría y las formaciones rocosas y muelle de Arriluze.

A partir de las formaciones rocosas de Arriluze y desde Punta Begoña, viene la playa de Ereaga, conocida desde el siglo pasado como zona de baños y a la que los miembros de las clases pudientes acudían a bañándose. A finales del XIX se construyó ahí, en madera, el primer balneario denominado La Perla. Posteriormente nos encontramos con el hoy llamado Puerto Viejo en torno al cual se fueron edificando las viviendas de los pescadores. Pasada Punta San Ignacio, la playa de Arrigunaga es la última, terminando la costa Algortana en Punta de la Galea. Existen también dos puertos, el primitivo también llamado Puerto Viejo y el de Arriluze. El Puerto Viejo hace casi un siglo que no tiene

actividad portuaria, sirviendo sólo como zona de amarre para botes de pesca centrados en el chipirón del Abra.

En opinión de Azkue (2002), este puerto es anterior a la fundación de las Villas de Bilbao y Portugalete. El de Arriluze, por su parte, fue construido a finales del XIX y ha estado desde entonces centrado en la actividad pesquera aunque no ha intervenido en las actividades de lemanaje, que se realizan desde hace décadas desde Portugalete.

La Carta Puebla de la Villa de Bilbao, en el 1300, confirió a Bilbao la tutela sobre toda la ría, lo que impidió el desarrollo marítimo de todos los puertos del entorno incluyendo a Portugalete y a Algorta. Todos los intentos para dotarla de funciones comerciales que le permitieran descargar mercancías por la margen derecha fracasaron por la oposición de Bilbao. Cuando en 1322 María Díaz de Haro concede la Carta Fundacional a Portugalete esto se agrava, pues amplía su jurisdicción por tierra sobre Getxo y por mar desde Somorrostro hasta Punta Meñakotz en Getxo. Esto cierra el círculo que impedirá a Algorta desarrollarse, no pudiendo cargar ni descargar mercancías, e incluso obligando a los pescadores a vender su género a Portugalete. Poco a poco, Bilbao terminaría ocupando una posición monopolística en el comercio marítimo, cuestión que en el siglo XV quedó ya zanjada. El desarrollo de Algorta como Puerto Comercial tuvo que limitarse pues a actividades pesqueras y de lemanaje, donde ocuparía en el siglo XVIII una posición hegemónica. Los lemanes estaban aun así bajo la jurisdicción de Bilbao y su consulado.

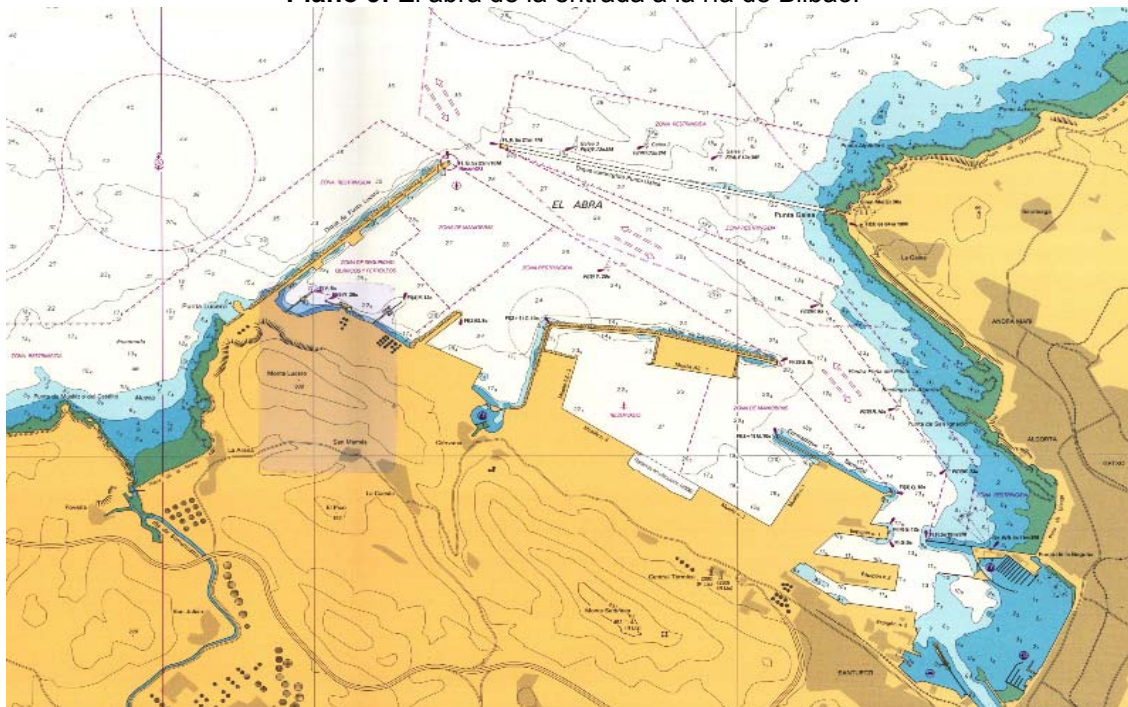
En 1627, la Cofradía de Mareantes construye un nuevo muelle en el Puerto de Algorta para que sirva de amarre y refugio de navíos y pescadores. En el s. XVIII Getxo cuenta, con una población de unas 1.000 personas agrupadas en 136 fogueras y con una estructura económica en ascenso. Algorta posee en ese momento un buen muelle en el Puerto y a su abrigo se encuentran varias embarcaciones dedicadas a la pesca del atún, besugo,

congrío, merluza y sardina.

En 1877, se constituye la Junta de Obras del Puerto que, bajo la dirección de Evaristo de Churrua, prolonga como sabemos el muelle de Portugalete tratando de eliminar su peligrosa barra.

En 1898 se empiezan las obras para la construcción del Puerto Exterior de Bilbao, en base a un muelle que nace en Santurce y un contramuelle que nace en Punta Begoña y forma una bocana de 600 metros, quedando por tanto fuera de su abrigo el puerto de Algorta.

Plano 3: El abra de la entrada a la ría de Bilbao.



Fuente: El Real Club Marítimo del Abra – Real Sporting Club.

En 1903, se inició la construcción de una dársena al socaire del dique, que dio lugar al actual puerto de Arriluze. Se trataba de una dársena casi exclusiva para las embarcaciones de recreo de vecinos de Neguri (Azkue, 2002), tras lo cual se comenzó a llamar Puerto Viejo al primitivo, situado en las laderas de Usategi. La construcción de los muelles del Puerto Exterior modificó de tal manera las corrientes que se hizo necesario reforzar el borde costero en la zona de Areeta, construyendo un muelle en la playa de Las Arenas, la cual

queda reducida a una pequeña zona permanente de arena. La construcción del Superpuerto de Bilbao supondrá el cierre definitivo del Abra, con un muelle construido desde Punta Lucero, en Ciérvana y el arranque de otro en Punta Galea que está a medias. La terminación de este último se mantiene de momento paralizada, lo que permite al menos alguna actividad pesquera en el interior del Abra por parte de las pocas embarcaciones que aún lo hacen.

11.6. EL REAL CLUB MARÍTIMO DEL ABRA – REAL SPORTING CLUB.

Como ya conocemos por la introducción histórica, uno de los clubes más importantes es el Real Club Marítimo del Abra. A continuación nos centraremos en aspectos más concretos del mismo y desarrollaremos en detalle su historia y su censo(ver Plano3).

11.6.1. ANTECEDENTES DEL REAL CLUB MARÍTIMO DEL ABRA – REAL SPORTING CLUB.

Será precisamente en este puerto y de forma evidente, estrechamente ligado a él, donde surjan el Real Sporting Club de Bilbao fundado en 1898 y el Club Marítimo del Abra en 1902, que fueron durante décadas, en opinión de Alonso Olea (2003), los máximos y más exclusivos referentes de relación y recreo de Vizcaya. La fundación y evolución de los dos clubes, fusionados en 1972, son reflejo de las costumbres sociales de las nuevas clases altas y medias. En ambos clubes vemos cómo los elementos de socialización elitista dominan desde el principio hasta el punto de convertir al rey Alfonso XIII en el Presidente de Honor en 1900 y en 1904 Vicepresidente honorífico al Príncipe de Asturias.

Es común al siglo XIX el desarrollo de los llamados “baños de mar” al calor de la consolidación de la burguesía como clase social con suficiente tiempo y dinero como para disfrutar del ocio que le ofrecen las bellas y pintorescas villas cercanas al Abra. De este modo Getxo y más concretamente Las Arenas, como hemos apuntado antes, se configuró en Vizcaya con estas

funciones. A partir de su urbanización en los años sesenta del siglo XIX, se constituyó como una estación de baños de temporada, por lo menos hasta finales de siglo. Las localidades veraniegas del momento eran, además de Las Arenas y Algorta, Portugalete y Santurce, en la otra margen del Nervión aunque con muchas menos atracciones.

Fotografía 6: Casa-bote' o 'Viejas Tablas'.



Fuente: Archivo histórico de Vizcaya.

En el siglo XIX la Ría se llenó de astilleros de barcos de madera que construían sus embarcaciones de manera tradicional y que pronto tuvieron que ser transformados para adaptarse a la construcción del casco metálico y de la máquina vapor. De este modo van a ir surgiendo diferentes astilleros modernos como los Euskalduna o La Naval, a los que pronto se unió el desarrollo de las primeras navieras, en torno a las cuales fueron apareciendo profesionales de diferente signo que pronto se convirtieron en socios del Sporting promoviendo

todo tipo de actividades.

Es en el año 1900, cuando según fuentes, se construyó en 'Astilleros del Nervión' la batea, conocida inicialmente como Casa-bote o Viejas Tablas (ver Fotografía 6). Sus planos parece ser que fueron contruidos por Cecilio de Goytia y Valle, lo que le valió el nombramiento de socio honorario en Mayo de 1900.

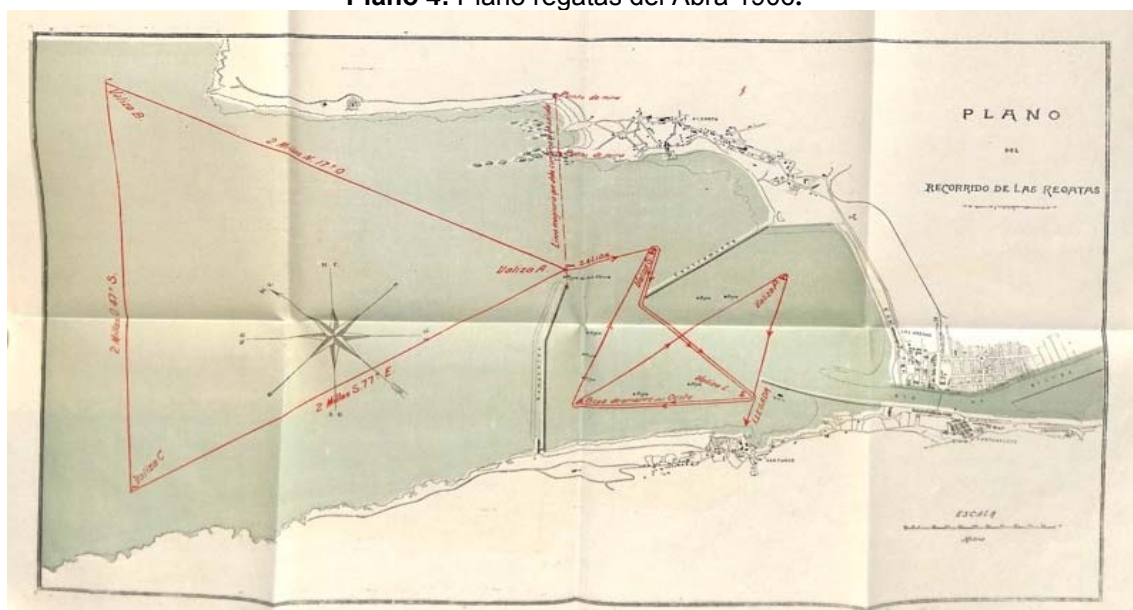
La vinculación de estas organizaciones con la burguesía vasca era total y se dejó sentir en sus símbolos, miembros y actividades así como en la organización interna del mismo.

A partir de Junio de 1937 y tras la finalización en Vizcaya de la guerra civil, el Sporting retomó su objeto social volcándose poco a poco en el esparcimiento de sus socios. Con la llegada definitiva de la paz el Sporting permaneció fondeado en el Abra, lugar que no abandonaría nunca antes de la desaparición de la sede social en 1980. A partir de la década de los cuarenta el Club intensifica la actividad regatística especialmente de las clases star y snipe, barcos ligeros, mientras España recuperaba su desarrollo económico. Los triunfos deportivos realizados por los socios en este tiempo fueron consecuencia de haber ganado con anterioridad diversas ediciones de la Copa del Cantábrico y otras de parecida dificultad. En la década de los años cincuenta la clase snipe desplazó a los star y aparecieron con fuerza las clases crucero y fin y dragón. En el 51 el Club organizó el primer campeonato de pesca de Atún con gran éxito de participación y capturas, pero los siguientes campeonatos pasará a organizarlos el Marítimo.

La nueva autoridad surgida con el nuevo régimen político prohíbe el uso de términos extranjeros en la nominación de la sociedades ya fueran mercantiles, recreativas o benéficas. El Sporting pasó a denominarse Real Club de Regatas hasta que en 1952 y bajo la presidencia de José María Alonso Allende, recuperó su nominación primigenia. Tanto el tamaño como la

evolución del Marítimo fueron sensiblemente mayores que las del Sporting lo cual se explica perfectamente atendiendo a que el marítimo era un club social para miembros de la clase acomodada y sus familias mientras que la razón de ser del Sporting era totalmente náutica. El Sporting entró así en crisis en los sesenta y se verá obligado a integrarse en el Marítimo en el 72, formando así el Club Marítimo del Abra-Real Sporting Club que conocemos hoy día, debido sobre todo a su incapacidad para superar los problemas que le surgieron durante la transición.

Plano 4: Plano regatas del Abra 1906.



Fuente: Archivo histórico de Vizcaya.

La vinculación entre el Club, la oligarquía vasca y el régimen era enorme y a nadie pasaba desapercibida. Esto le llevó a ser elegido por la organización terrorista ETA como un objetivo en noviembre de 1973. Un día, unos encapuchados comenzaron a arrojar cócteles molotov al interior del emblemático edificio del Club tras herir a un empleado, con lo que el viejo e inflamable edificio, sus muebles, biblioteca y gran parte de la documentación ardieron sin que fuese posible remediarlo. Esa noche todo el barrio de Las Arenas estuvo en alerta máxima, además de por el atentado porque los bomberos consiguieron a duras penas evitar que el fuego alcanzara a los depósitos de gas y de fuel de los edificios adyacentes, lo que habría sido

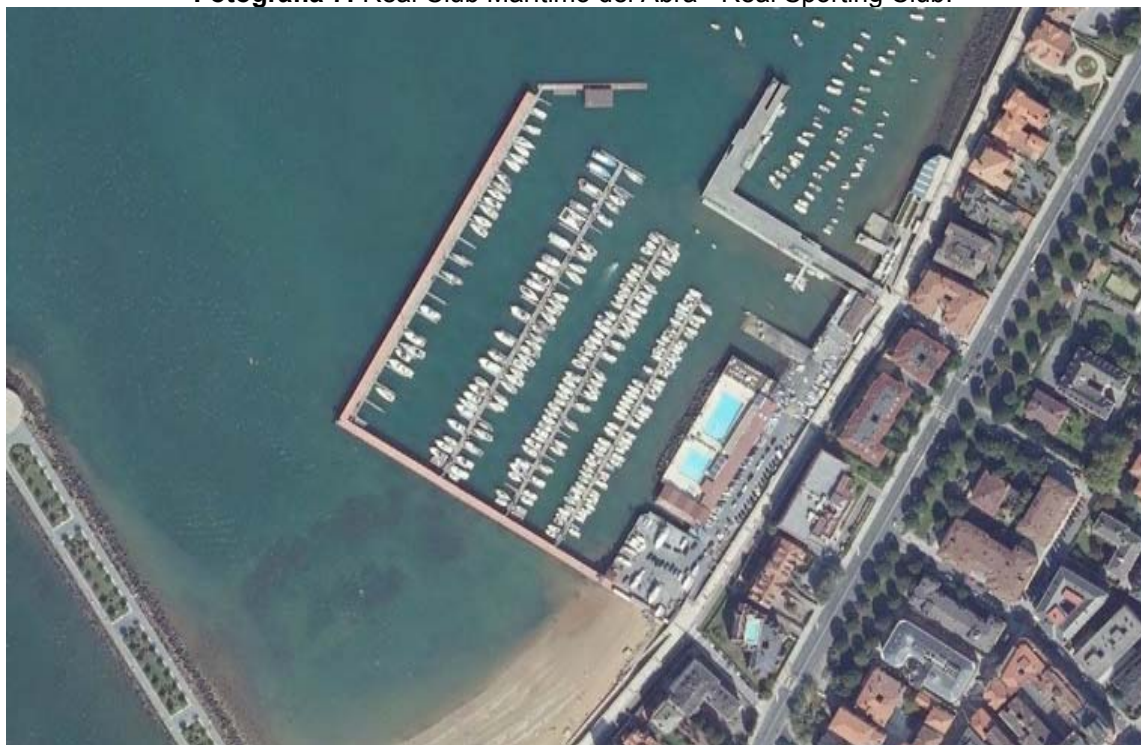
catastrófico. Esta prueba de violencia es buen ejemplo de la imagen que la sociedad tenía del club, una institución franquista, españolista, elitista y no progresista (Olea, 2003). Durante la primera asamblea de socios tras el incendio se tomará el acuerdo de reconstruirla y se levantó un edificio moderno y funcional pero su situación siguió agravándose y en el 77, con el nuevo edificio ya construido hacía falta pagarlo. La aguda crisis por la que atravesaba el Comunidad Autónoma Vasca no propiciaría en este sentido un buen desenlace.

Esto no habría sido un problema si las economías personales de los socios no estuviesen mermadas también, pero poco a poco la gente se fue marchando y el Club entró en una espiral muy negativa que casi le lleva a la desaparición ya que al descender el número de socios más tenía que aportar cada uno que se quedaba para hacer frente a los pagos.

Si a esta crisis económica no se le habría añadido el terrorismo, más duro cada vez, probablemente habría sobrevivido pero el secuestro y asesinato de Javier Ybarra, un socio un querido por todos, fue un golpe durísimo del que sus socios nunca se recuperarían (Olea 2003). Sin embargo a estos sucesos hay que unirle sin duda la evolución del concepto del ocio que vivió en esos años nuestro país. Desde los años 60 las costumbres estivales de los españoles estaban cambiando. Cuando nacieron el Sporting y el Marítimo el veraneo, además de ser exclusivo de las clases altas, se desarrollaba en localidades del norte siguiendo las costumbres británicas pero desde la extensión del veraneo a las clases medias el concepto cambió y se redirigió a lugares con mucho sol y buen tiempo. Esto alejará de zonas como Algorta o Las Arenas a los antiguos veraneantes y será un caudal de divisas menos que entrará en estos lugares, por lo que el Sporting dejó de ser un lugar donde reunirse en verano y pasó a tener que concentrar otro tipo de actividades para un socio que vivía pero no veraneaba en Las Arenas. El cambio del uso del ocio en la sociedad de hoy ha hecho que clubes como el marítimo sigan teniendo mucho que ofrecer, pero también ha llevado a la desaparición del

anterior concepto y a la absorción del Sporting por el marítimo. En la actualidad el Real Club Marítimo del Abra-Real Sporting Club sigue funcionando en su sede de Zugazarte, conserva viejos recuerdos de tiempos gloriosos pero ya no agrupa a aquella vieja y poderosa Vizcaya. La sociedad ha cambiado y el Club también, no siendo ya un reducto de grandes magnates y abriéndose a la entrada de una clase media acomodada. Sigue siendo un club relacionado con la actividad deportiva en la mar y con su puerto mantiene una actividad de divulgación y de competición que no tenía hace 100 años, siendo mucho más exclusivos estos deportes que hoy donde actividades como la vela se han popularizado mucho entre las clases medias.

Fotografía 7: Real Club Marítimo del Abra - Real Sporting Club.



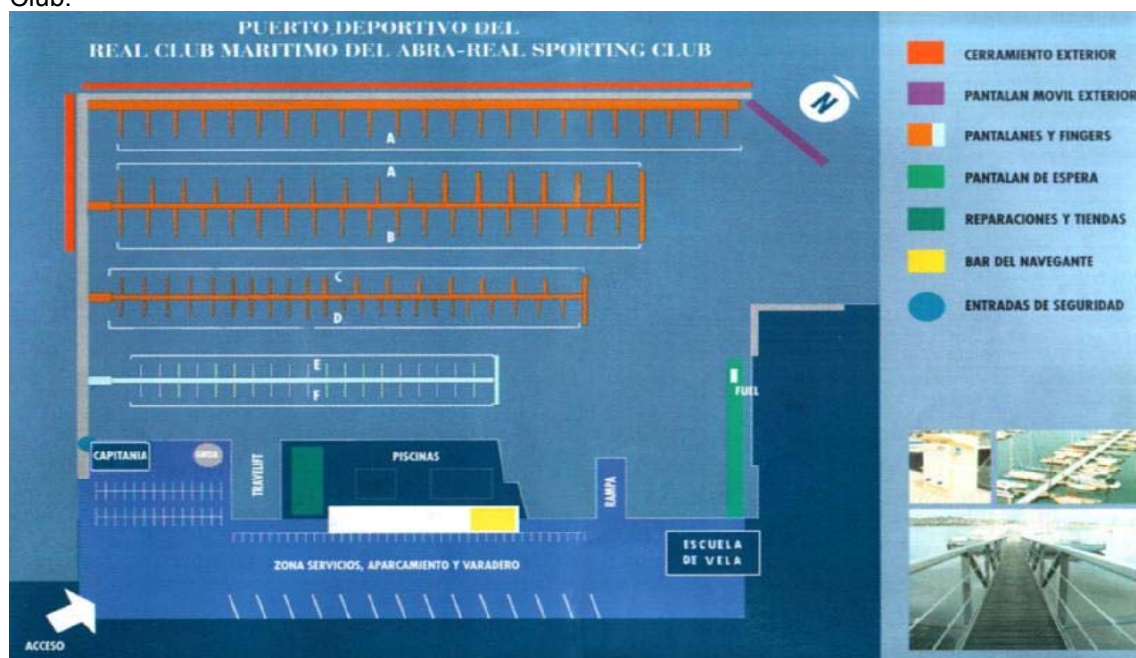
Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

11.6.2. EL REAL CLUB MARÍTIMO DEL ABRA – REAL SPORTING CLUB EN LA ACTUALIDAD.

El puerto (ver Fotografía 7) está ubicado a unos escasos 100 metros del centro del municipio vizcaíno de las Arenas (Getxo), a 43° 19' 48" N, 3° 0' 57"

W. y su situación privilegiada permite desarrollar de las actividades deportivas organizadas teniendo el centro urbano muy próximo.

Ilustración 50: Los 300 amarres del puerto de El Real Club Marítimo El Abra – Real Sporting Club.



Fuente: Real Club Marítimo del Abra – Real Sporting Club.

La sede social del Club marítimo inaugurada 1976, se ubica en un edificio de dos pisos y planta baja y cuenta con multitud de servicios (bar, restaurante, discoteca, pista de paddle, sauna, gimnasio, piscina interior climatizada, etc.). La actividad principal del club es la práctica de la vela y la organización de regatas, entre otras actividades deportivas y cuenta también con numerosas actividades sociales, culturales y de ocio. El puerto deportivo, tiene 300 amarres para embarcaciones entre 6 y 25 metros, cuenta con una eslora máxima de 18 metros, el calado en bocana es de 5 y el calado en la dársena de 3. Cuenta con los siguientes servicios básicos: agua y electricidad en pantalanes, aseos, duchas, zona WIFI, restaurante, gasolinera, teléfono, Travel-Lift de 35 Tn, grúa de 2,5 Tn, varadero y zona de carenado, parking, recogida de aceites usados y lavandería. También nos podemos encontrar en el puerto diversas tiendas náuticas, el edificio de Capitanía, dos piscinas de agua de mar con solárium, cafetería-restaurante y las instalaciones de la Escuela de Vela. Los amarres cuentan con agua dulce y electricidad, para

barcos de 4 a 25 metros de eslora y en toda su área hay acceso a Internet vía WI-FI. Ver Ilustración 50.

El puerto dispone de servicios necesarios para atender las embarcaciones: Electricidad, Mecánica, Trabajos de Fibra, Carpintería, Limpieza de cascos, Suministro de Gasoil, Gasolina y Hielo, además de Grúa Travel-Lift con límite Máximo de Peso 35 Toneladas, dimensiones del dique máximo 23,5 x 5,20 metros y calado máximo aproximado, en pleamar 3 metros y Grúa Fija con peso Máximo 2.500 kg y además el puerto dispone de un surtidor de combustibles para las embarcaciones, situado en el pantalán de espera. Suministra Gasolina 95 y Gasoil. Funciona con la tarjeta especial que está a disposición de los amarristas en Capitanía o con cualquier tarjeta electrónica de pago (ver Fotografía 8).

Fotografía 8: Real Club marítimo del abra



Fuente: Elaboración propia.

11.6.3. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES Y ESPECÍFICOS DEL REAL CLUB MARÍTIMO EL ABRA - REAL SPORTING CLUB.

Cabe destacar que El Real Club Marítimo del Abra Real - REAL SPORTING CLUB está situado en el centro de la localidad vizcaína de Las

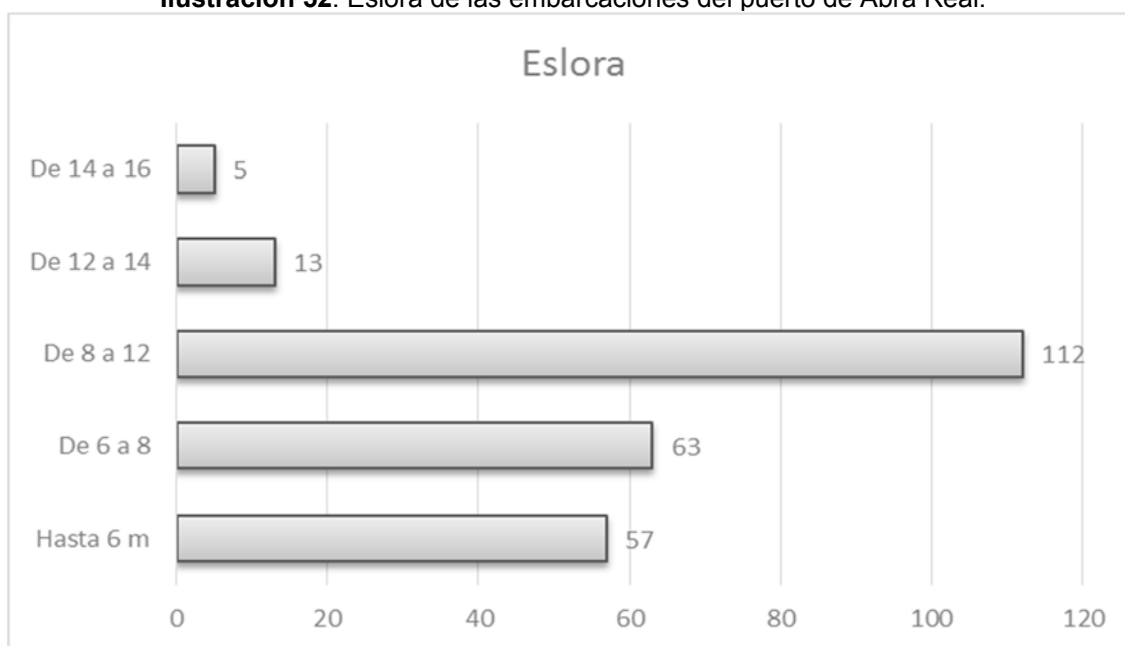
Arenas (Getxo). Su situación privilegiada tiene magníficas instalaciones sociales y deportivas lo que refleja en su precios. Dispone el club de alquiler diario de embarcaciones de hasta 10 metros por 25,00 €/día y para embarcaciones de más de 10 metros por 25,00 €/Día (ver Tabla 27).

Tabla 27: Tarifas por servicios generales y específicos del Real Club El Abra.

Eslora x Manga	Fijo Año (€/mes)	Temporada (€/mes)
16'0 x 5'0	529,92	795,35
14'0 x 5'0	464,44	696,84
12'0 x 4'0	335,35	494,36
10'0 x 3'5	252,79	368,99
8'0 x 3'0	179,96	259,46
6'0 x 2'5	119,36	169,51

Fuente. Elaboración propia.

Ilustración 52: Eslora de las embarcaciones del puerto de Abra Real.



Fuente: Elaboración propia.

11.6.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES EN EL PUERTO DE PUERTO EL REAL CLUB MARÍTIMO EL ABRA – REAL SPORTING CLUB.

En el puerto de Real Club Marítimo del Abra – Real Sporting Club, hay

disponibilidad de 50 amarres para los usuarios y visitantes.

11.6.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL REAL CLUB MARÍTIMO EL ABRA – REAL SPORTING CLUB.

Se ha registrado en total 250 embarcaciones, 125 de motor y 125 de vela. Siendo uno de los puertos que tiene mayor número de veleros. Atendiendo al material del casco, un 193 están fabricados con compuesto de fibra y el resto por otros tipos de materiales, fibra de carbono, además de 2 embarcaciones de vela clásicos.

Por tipo de eslora encontramos, 57 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 63 embarcaciones de 6 a 8 metros, 112 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora, 13 embarcaciones de 12 a 14 metros de eslora, 5 embarcaciones de 14 a 16 metros de eslora (ver Ilustración 52).

11.6.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA REAL CLUB DEL ABRA – REAL SPORTING CLUB.

Cabe destacar que el puerto de Las Arenas Real Club Marítimo Del Abra, toda la inversión de infraestructura náutico-deportiva fue realizada por el propio club, es una inversión privada que los actuales pantalanes fueron construidos en el año 1996 e inaugurados en 1997. El club funciona como una asociación de comunidad de vecinos. Señalando que todos los amarres son propiedad del club.

11.7. EMBARCADERO LAS ARENAS.

Junto al puerto Real Club Marítimo del Abra – Real Sporting Club, hay un embarcadero que lleva casi 100 años funcionando de la misma forma. Antiguamente desembarcaba el Rey. La Autoridad Portuaria de Bilbao renueva la concesión anualmente a la Asociación Náutico Deportiva KAI, la Autoridad Portuaria de Bilbao permite las embarcaciones fondear en una zona determinadas sin coste, pero sin servicios de agua, luz solamente botes para ir

a las embarcaciones, la asociación la gestiona bote para los usuarios y cuida el embarcadero (ver Fotografía 9).

Fotografía 9. Embarcadero Las Arenas.



Fuente. Elaboración propia.

11.7.1. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL EMBARCADERO LAS ARENAS.

Se ha registrado en total 125 embarcaciones, 121 de motor y 4 veleros, todos de pequeña eslora. Atendiendo al material del casco, son fabricados con compuesto de fibra. Además de 16 embarcaciones fondeadas en la bahía, 12 motor y 4 veleros.

11.8. EL PUERTO DEPORTIVO EL ABRA-GETXO.

El Puerto Deportivo de Getxo, (en euskera y oficialmente Getxo) nació con la visión de ser el primer puerto deportivo de la Comunidad Autónoma Vasca. Completas dotaciones y servicios, cómodos atraques, su estratégica situación en el centro neurálgico de la localidad o sus excelentes comunicaciones, son algunas de las razones para calificarlo como el primer

puerto deportivo de la Comunidad Autónoma Vasca.

Fotografía 10: El puerto antes de construir el puerto deportivo.



Fuente: El puerto deportivo El Abra-Getxo en 1992.

11.8.1. ANTECEDENTES Y DESARROLLO DEL PUERTO DE ALGORTA.

El puerto Viejo de Algorta consistía antes de las grandes obras en un pequeño muelle artificial en forma de L, cuyo vértice se asentaba en una roca conocida popularmente como kakaleku por los vecinos cuyo suelo arenoso permitía la estancia de botes y lanchas tanto en el interior como en las zonas externas cercanas a la pequeña bocana. A través de las grandes estacas clavadas en la arena, se realizaba el amarre de los lanchones de pesca y lemanaje. Detrás del Puerto, una pequeña dársena asentada en dirección SE permitía que el mar llegase hasta el pie del acantilado sobre el que se sitúa el camino de subida a Usategi, antigua zona de asentamiento de una batería militar con 6 cañones para defender en acceso al Nervión.

En los años veinte el Ayuntamiento intentó la recuperación del Puerto Viejo porque se había cegado y era necesario para los pescadores levantar

otro más avanzado junto al barrio mariner, si bien al final no hizo nada al respecto y el puerto cayó definitivamente en desuso (Leonard, 2003). En el 46 inició la realización de un nuevo proyecto para ampliar el muro de defensa y continuar la carretera adyacente hasta la playa de Arrigunaga, rellenando la dársena que está entre el muro y la costa. El proyecto sólo se realizó hasta la punta de San Ignacio por falta de fondos municipales. En el 71 el Ayuntamiento inició la construcción de un complejo deportivo turístico, finalmente derribado en los 90 y que hoy en día alberga una depuradora de aguas. Así, la conservación del patrimonio cultural que ha sido en los últimos años objeto de explotación y experimentación (Pérez Iratxeta, 2012) está asegurada (ver Fotografía 10).

11.8.2. EL PUERTO DEPORTIVO EL ABRA DE GETXO EN LA ACTUALIDAD.

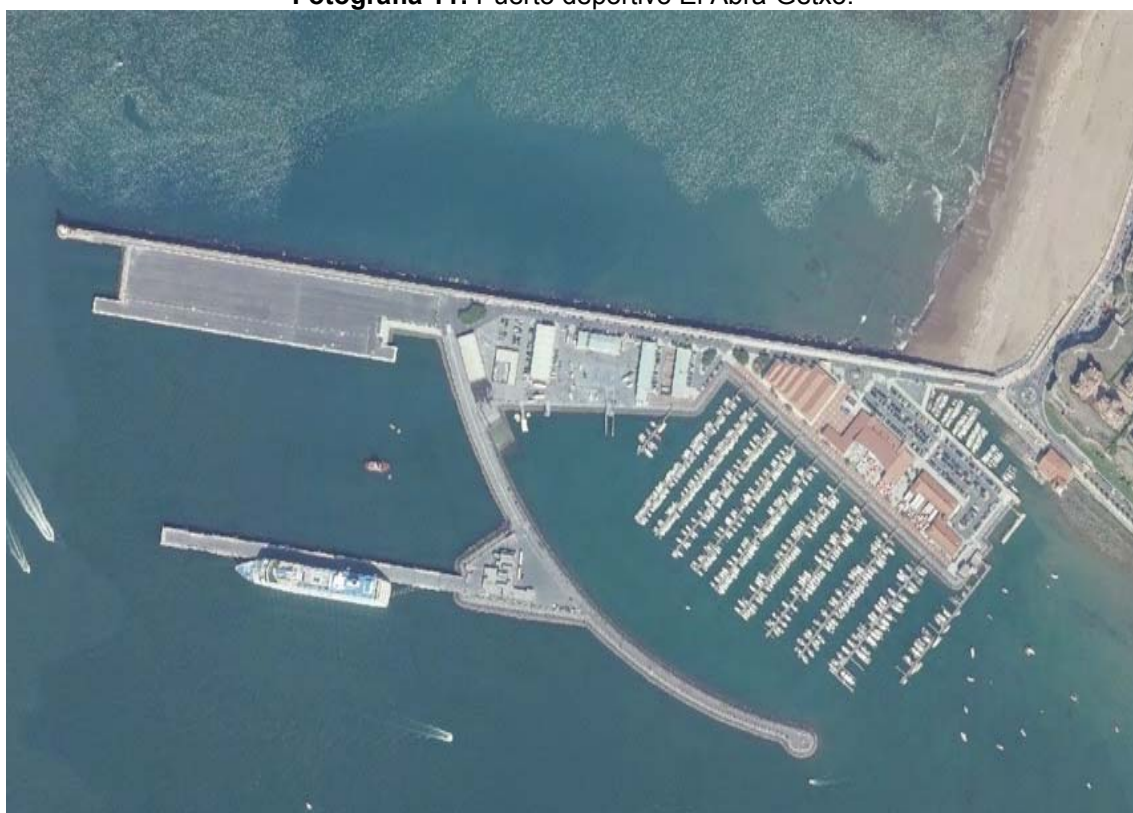
La Sociedad Puerto Deportivo El Abra-Getxo, S.A, se constituyó como sociedad anónima el 29 de diciembre de 1992, con capital público aportado por el Ayuntamiento de Getxo, la Diputación Foral de Vizcaya y la Administración de la Comunidad Autónoma Vasca. Tiene por objeto social la planificación, promoción, desarrollo y explotación de puertos deportivos, por sí, en calidad de concesionario, o mediante la cesión de los derechos que corresponden a terceros.

La Autoridad Portuaria de Bilbao, con fecha 22 de diciembre de 1994, otorgó a la empresa la concesión administrativa necesaria para construir y explotar el puerto deportivo de Getxo, por un plazo de treinta años y con la contraprestación económica del pago de un canon anual.

La Sociedad realizó directamente las obras de infraestructura del puerto deportivo, que fueron financiadas mediante subvenciones de capital de sus socios institucionales. Las obras de superestructura de las áreas náutica, técnica y comercial del puerto, fueron realizadas por la empresa Getxo-Kaia, S.A, sociedad adjudicataria de su explotación. Transcurridos treinta años desde

el inicio de la concesión, los terrenos, obras e instalaciones realizadas revertirán a la Autoridad Portuaria de Bilbao. Las instalaciones portuarias entraron en funcionamiento en el año 1998. Desde entonces la actividad de la Sociedad se ha centrado en la administración y control de la Concesión y en la realización de actividades de promoción del puerto deportivo de Getxo. En la actualidad, el Puerto Deportivo de Getxo, es una sociedad dependiente del Ayuntamiento de Getxo, entidad que ostenta la mayoría de los derechos de voto de la empresa.

Fotografía 11: Puerto deportivo El Abra-Getxo.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

El Puerto Deportivo se sitúa a la entrada del puerto de Bilbao, a 43° 20' 48"N, 3° 01' 42" W. Cuenta con muy buenas comunicaciones tanto aéreas como terrestres a las principales ciudades europeas, si tenemos en cuenta que está situado a 16 Km de Bilbao y a 14 Km del Aeropuerto Internacional de Loiu. El Puerto ofrece una amplia gama de servicios, tanto de ocio y restauración (discoteca, aquarium, diversos establecimientos de comida rápida, una sidrería y un asador), como de navegación, para la cual el puerto dispone de

instalaciones muy modernas que permiten al usuario del puerto disfrute de la náutica de recreo (ver Fotografía 11). El puerto cuenta con 800 amarres de diversos tipos con pantanales situados a lo largo de un paseo que cubre la zona de locales de ocio. Dichos pantanales están dotados de medidas de seguridad para el acceso, controlado a través de puertas de seguridad. Los amarres se pueden ceder en régimen por cuotas fijas mensuales (ya sea por temporada o periodos indefinidos) y en régimen de propiedad (abonan un canon mensual por el suministro de agua y electricidad). En la Tabla 28, mostramos los tipos de amarre del puerto de Getxo, y en la Tabla 29 la identificación por colores según su tipología.

Tabla 28: Tipos de amarre del puerto deportivo de Getxo.

Tipo de amarre	Eslora	Manga	M ²
6 metros*	6,00	2,50	16,20
8 metros	8,00	3,10	24,80
10 metros	10,00	3,80	38,00
12 metros	12,00	4,25	51,00
15 metros	15,00	5,50	82,50
18 metros	18,00	6,00	99,00

Fuente: Elaboración propia.

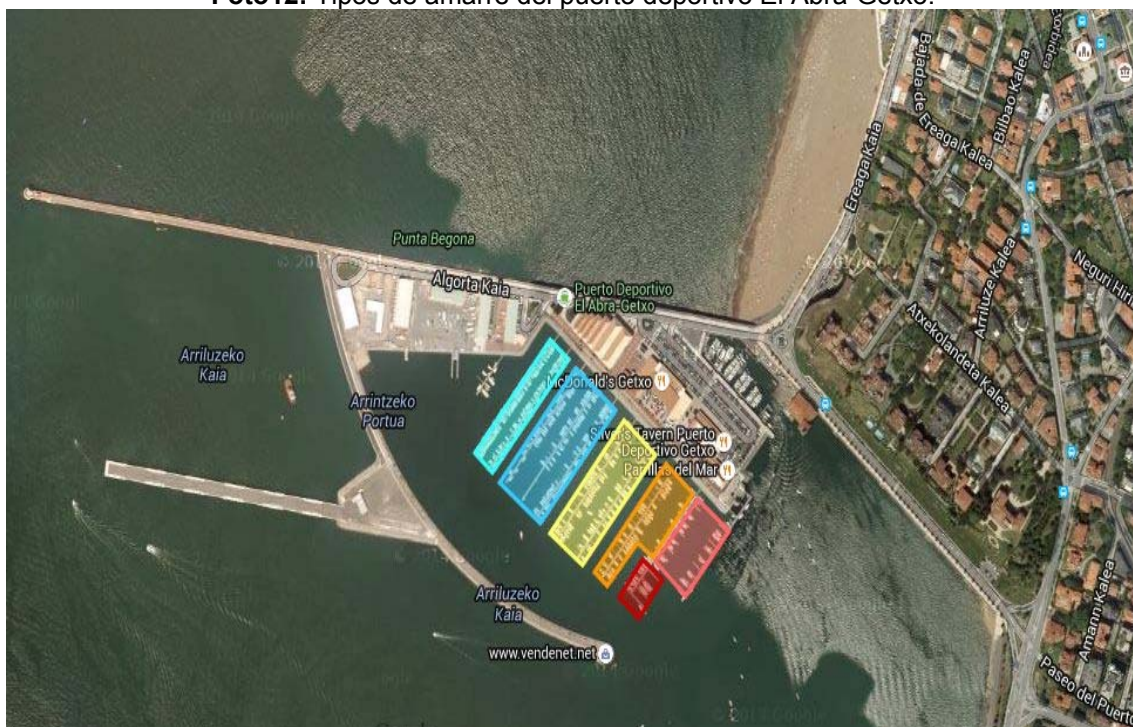
Todos los tipos de amarre disponen de suministro de agua y electricidad, salvo el amarre de 6 metros que no dispone de suministro de electricidad. El complejo deportivo (ver Fotografía 12) también dispone de un área técnica para que al usuario mantenga su embarcación a punto. Dicha área engloba una serie de establecimientos que prestan servicios relacionados con el equipamiento, mantenimiento y reparación de las embarcaciones.

Tabla 29: Colores amarres Puerto deportivo El Abra-Getxo.

ROJO	NARANJA	AMARRILO	AZUL	CELESTE
18 metros	15 metros	10 metros	8 metros	6 metros

Fuente: Elaboración propia.

Foto12: Tipos de amarre del puerto deportivo El Abra-Getxo.



Fuente: Puerto deportivo El Abra-Getxo.

El puerto también dispone de un varadero (de 9.000 m² de superficie) destinado al mantenimiento y conservación de embarcaciones en tránsito. Los servicios con los que cuenta el puerto deportivo, son:

- Área de parking para estancias limitadas.
- Travel-Lift de 90 Ton.
- Tienda de efectos navales.
- Reparaciones de embarcaciones.
- Pintado y tratamiento de carenas.
- Taller de fibra.
- Almacén de pertrechos y nave.

- Servicios contra incendios.
- Pañoles. Limpieza con agua a presión del casco.
- Servicios de mecánica, electricidad, electrónica, carpintería marina y velería.
- Rampa de varado.
- Servicios de buzo.

11.8.3. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES Y ESPECÍFICOS EN EL PUERTO DEPORTIVO EL ABRA-GETXO.

Los amarres se ceden en régimen de alquiler por periodos indefinidos con cuotas fijas mensuales; por temporada con cuotas mensuales determinadas para baja, media y alta; por semestres con una cuota para temporada baja; o por una cuota anual fija. Cabe destacar aquí que 37,5% de los amarres son de propiedad. Se ceden en propiedad de acuerdo a las condiciones del concesionario. Los amarres en propiedad abonan un canon mensual por los servicios de suministro de agua y electricidad.se renueva y aplica al inicio del año de acuerdo a la cifra oficial de IPC (Tabla 30 e Ilustración 53).

Tabla 30: Precio anuales de los amarres en el puerto deportivo El Abra-Getxo.

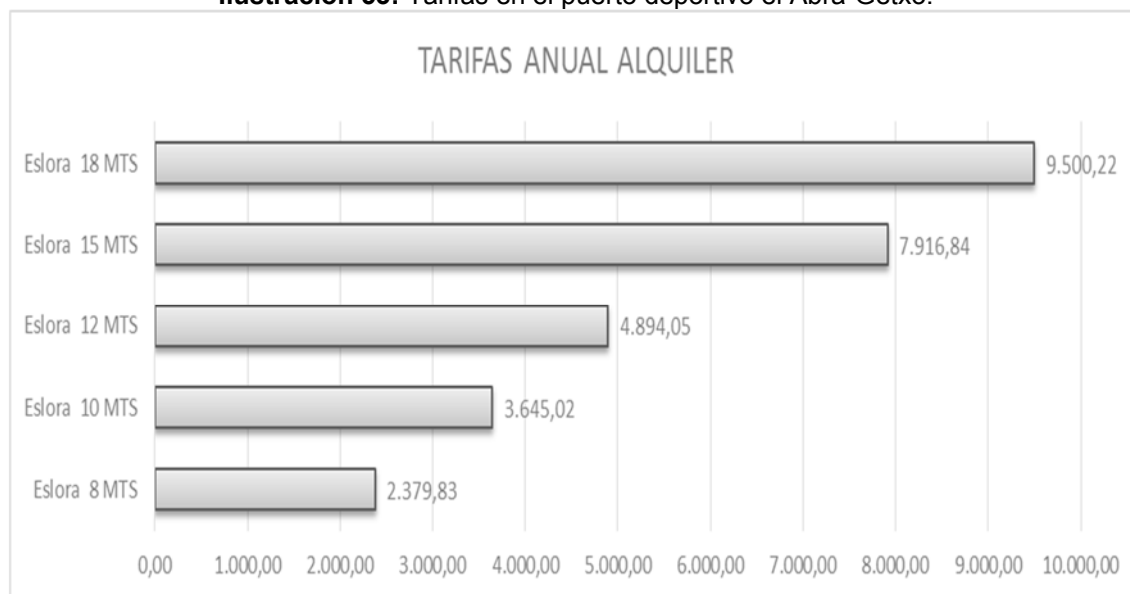
ESLORA	PRECIO	ESLORA	PRECIO
6 metros	10.179,50	12 metros	32.046,59
8 metros	15.583,44	15 metros	51.840,08
10 metros	23.877,73	18metros	62.208,08

Fuente: Elaboración propia.

El importe de la tarifa mensual se renueva cada 12 meses a partir de la firma del contrato de alquiler de acuerdo a la cifra oficial de IPC. Las demás

tarifas se renuevan y aplican con el inicio del año.

Ilustración 53: Tarifas en el puerto deportivo el Abra-Getxo.



Fuente: Elaboración propia.

La cuota mensual cubre la estancia de la embarcación y suministro de agua y electricidad en el tipo de amarres que disponga del servicio. Además el puerto dispone de amarres de diversos tipos para tránsitos por periodos diarios, tres días y semanales (ver Tabla 31).

Tabla 31: Tarifas en el puerto deportivo El Abra-Getxo.

Tipo	Mens	Mens/Baja	Mens/Media	Mens/Alta	Semes/Baja	Semes/Alta	Anual
6 MTS	129,54	129,54	194,01	258,49	622,56	1.085,82	1.554,57
8 MTS	198,32	198,32	297,03	395,74	953,06	1.163,69	2.379,83
10 MTS	303,85	303,85	455,09	606,34	1.460,31	2.549,20	3.645,02
12 MTS	407,81	407,81	610,78	813,07	1.959,88	3.421,26	4.894,05
15 MTS	659,73	659,73	988,06	1.316,39	3.170,43	5.522,74	7.916,84
18 MTS	791,7	791,7	1.187,10	1.579,67	3.759,26	6.641,34	9.500,22

Fuente: Elaboración propia.

Las tarifas incluyen servicios de agua y electricidad en los amarres que dispongan de ellos. Las temporadas se asignan de acuerdo a temporadas: Baja: Enero, Febrero, Marzo, Octubre, Noviembre y Diciembre y Media: Abril, Mayo y Junio. Alta: Julio y Agosto (ver Tabla 32).

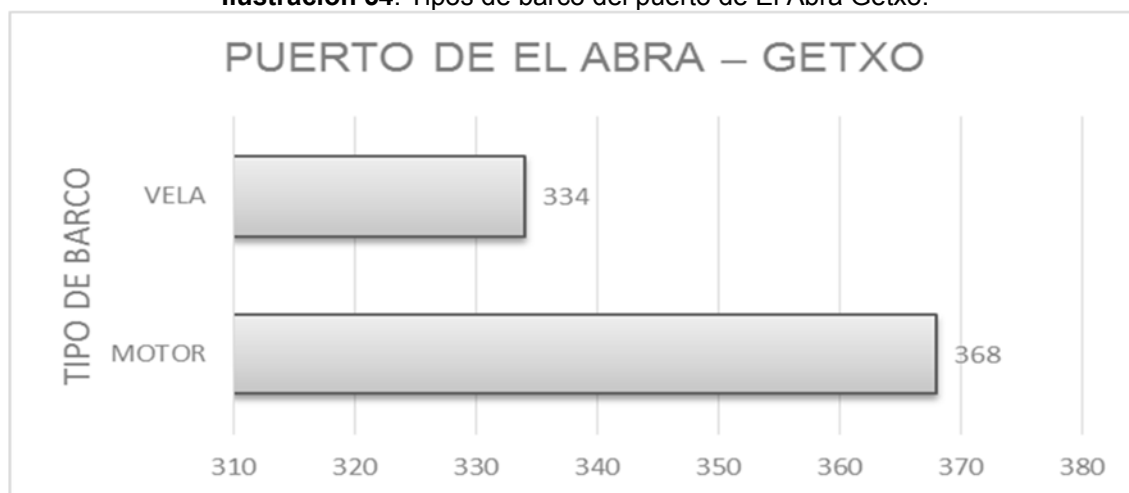
Tabla 32: Tarifas de tránsitos. El Abra-Getxo.

Tipo	1 día TB	1 día TM	1 día TA	3 días TB	3 días TM	3 días TA	Semana TB	Semana TM	Semana TA
6 metros	7,1	7,1	14,13	21,28	21,28	28,26	35,7	53,45	71,22
8 metros	10,86	10,86	21,75	21,75	32,6	32,6	52,52	81,82	108,67
10 metros	16,65	16,65	33,32	48,87	48,87	99,98	83,69	125,25	167,01
12 metros	22,35	22,35	44,71	67,04	67,04	134,14	112,33	168,27	224,12
15 metros	36,17	36,17	72,35	108,51	108,51	217,07	181,74	272,17	363,17

Fuente: Elaboración propia.

11.8.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEL PUERTO EL ABRA-GETXO.

Se ha registrado en el puerto de Getxo un total de 702 embarcaciones, 368 de motor y 334 son de vela (ver Ilustración 54). Es un puerto que destaca por disponibilidad de amarres.

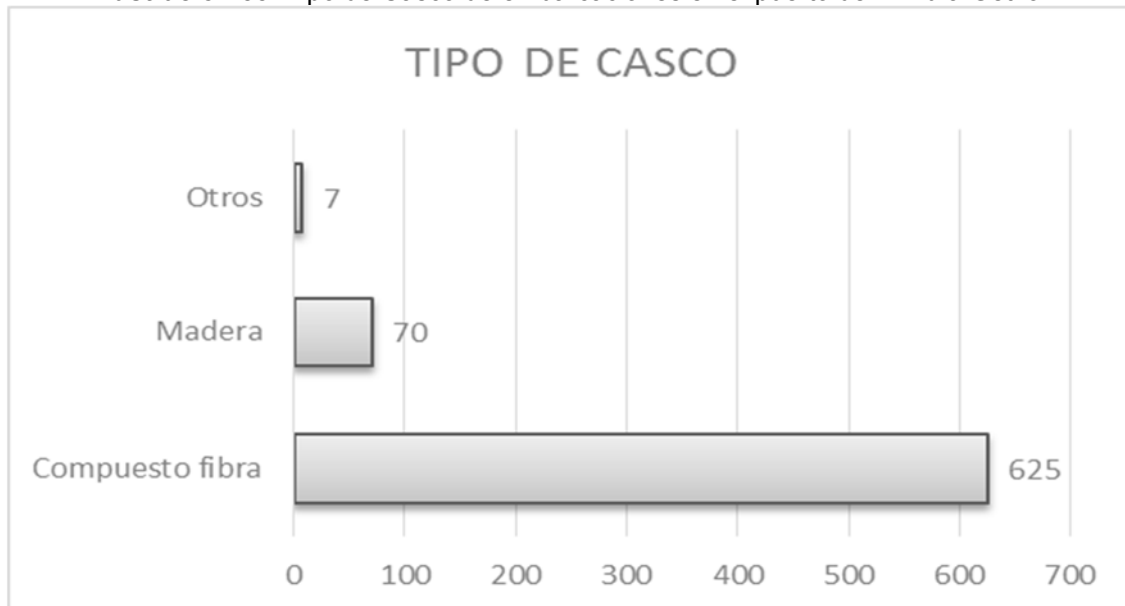
Ilustración 54: Tipos de barco del puerto de El Abra Getxo.

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al tipo de las embarcaciones, 625 embarcaciones son de casco de compuestos de fibra, 70 embarcaciones son de casco de madera y otras 7 embarcaciones son de otros materiales como aluminio y fibra de carbono (ver Ilustración 55). Por tipo de eslora encontramos: 308 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 214 embarcaciones de 6 a 8 metros, 155 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora, 14 embarcaciones de 12 a 14 metros de eslora, 5 embarcaciones de 14 a 16 metros de eslora, 3

embarcaciones de 15 a 18 metros de eslora y 3 embarcaciones de más de 18 metros de eslora (ver Ilustración 56).

Ilustración 55: Tipo de Casco de embarcaciones en el puerto de El Abra Getxo.

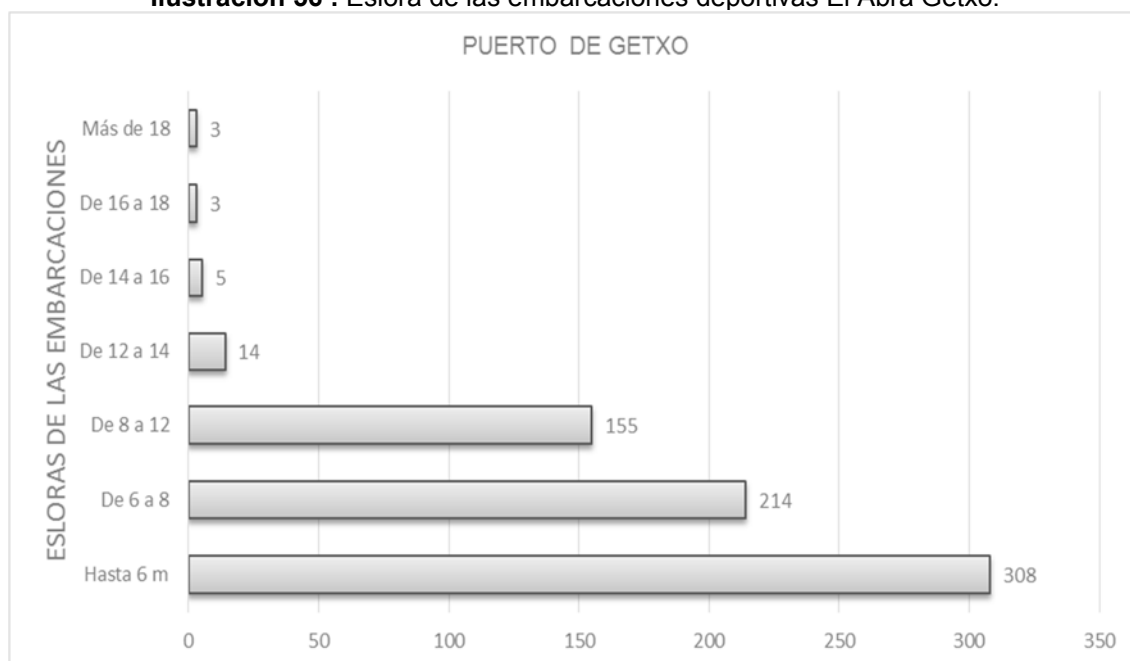


Fuente: Elaboración propia.

11.8.5. EL PANTALÁN AUXILIAR FLOTANTE DEPORTIVO EL ABRA-GETXO

El Deportivo El Abra-Getxo, cuenta con un pantalán auxiliar flotante, de hormigón hueco de 40 metros de longitud y 4 metros de ancho, lo que permitirá el atraque de embarcaciones de 20 metros de eslora destinadas al transporte de pasajeros y está conectado a tierra por una pasarela deslizante, idéntica a las utilizadas en el resto del puerto deportivo que actúa como auxiliar para que puedan atracar en él embarcaciones destinadas al transporte de pasajeros cuyas dimensiones básicas sean de 20 metros de eslora. Anclada al pantalán se encuentra una pequeña plataforma flotante de 5 x 2,5 metros de tamaño, que servirá de apoyo a la rampa de acceso independiente del propio pantalán. La inversión total realizada para esta obra superó los 197.000 € (Puerto deportivo el Abra 2005) (ver Fotografía 13).

Ilustración 56 : Eslora de las embarcaciones deportivas El Abra Getxo.



Fuente: Elaboración propia.

Fotografía 13: El pantalán auxiliar flotante deportivo.



Fuente: Elaboración propia.

11.8.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO-DEPORTIVA EN EL PUERTO DEPORTIVO EL ABRA-GETXO.

La concesión para la construcción y explotación del puerto deportivo de Getxo, se otorgó el 22 de diciembre 1994, por un plazo de treinta años. En 1996, la Sociedad Getxo- Kaia, S.A, realizó las obras de infraestructura del puerto, cuyo coste ascendió a 11.246.607 €. Durante el ejercicio 1997, se realizaron obras de urbanización del muelle de Arriluze, que supusieron una inversión de 330.558 € y otras obras complementarias al proyecto de infraestructura, cuyo coste ascendió a 947.015 € (Puerto deportivo el Abra 2005)

Los derechos de explotación de los servicios portuarios, fueron cedidos a la sociedad Getxo- Kaia, S.A., en contrato formalizado el 30 de Marzo de 1995. Como contraprestación, esta Sociedad (Puerto deportivo el Abra, 2005) ha debido realizar las obras de superestructura del puerto, valoradas en 8.733.000 €, además de abonar un canon anual desde el momento de comienzo de la explotación (ver Tabla 33).

Tabla 33: Inversiones realizadas en el puerto de Getxo.

Inversiones.	Coste.
Obras de infraestructura del puerto 1996.	11.246.607 €
Obras de urbanización del muelle de Arriluze 1997.	330.558 €
Pantalán de cortesía 2013.	197.000 €

Fuente: Elaboración propia.

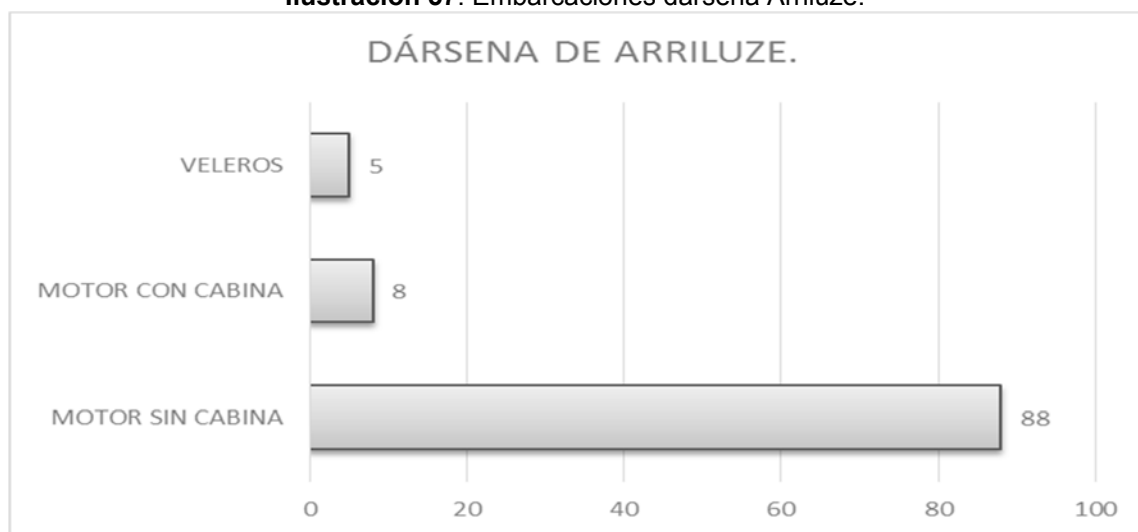
11.8.7. DÁRSENA DE ARRILUZE DE ALGORTA.

La dársena Arriluze (ver Fotografía 14) se ubica junto a la Casa de Náufragos de Getxo. Está definida por un muelle interior que, arrancando del contramuelle, se introduce unos 200 metros en paralelo a la carretera que bordea el Abra. Está provista de escaleras y rampas. Calificado. Protección Especial CONFORME BOPV 05-06-2001.

Se han censado por el autor en la dársena Arriluze 101 embarcaciones, la mayoría son embarcaciones pequeñas, 88 embarcaciones sin cabina, 8 con cabina de menos de 12 metros de eslora, fundamentalmente dedicadas a la pesca del chipirón en la bahía, además de 5 embarcaciones de vela (ver Ilustración 57). La dársena se gestiona mediante una concesión de la Autoridad portuaria de Bilbao la Asociación de Pescadores y Navegantes del Puerto de Arriluze y aplica las tasas de los puertos de Bilbao Tasa-5 de las Embarcaciones Deportivas y de Recreo. Hay que decir que el autor cesó 15 embarcaciones fondeadas. Hoy en día, Arriluze es una de las siete bases de Salvamento de la Cruz Roja, junto con Bermeo, Ondárroa, Guetaria, San Sebastián, Pasaje y Fuenterrabía.

El Salvamento Marítimo en la Comunidad Autónoma Vasca, es el Centro de Coordinación de Emergencias (SOS Deiak), dependiente del Ministerio de Interior del Gobierno Vasco, el encargado de la coordinación de todas las emergencias. Es responsable tanto de las emergencias en tierra como de las ocurridas en aguas interiores (ríos, estuarios, embalses, etc.), arenales y playas, acantilados y costa. Cuenta con embarcaciones de rescate, patrulleras y helicópteros para tales fines.

Ilustración 57: Embarcaciones dársena Arriluze.



Fuente: Elaboración propia.

Foto 14: Dársena Arriluze Algorta.



Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 12: LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA URIBE.

12.1. INTRODUCCIÓN: PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA URIBE.

La comarca de Uribe (ver Mapa 10), se le asocia, históricamente, al nombre de comarca de Plencia–Munguía tiene, con 56.292 habitantes (INE 2014), situada al este del Gran Bilbao y al oeste de Busturia, se divide administrativamente en 15 municipios, entre ellos los municipios de Plencia, con el puerto deportivo de Plencia y el municipio Lemóniz, con el puerto de Arminza. A continuación analizaremos en detalle los puertos de comarca el puerto deportivo de Plencia y el puerto de Arminza.

Mapa 10 : Puertos de recreo de la Comarca Uribe.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

12.2. PUERTO DEPORTIVO DE PLENCIA.

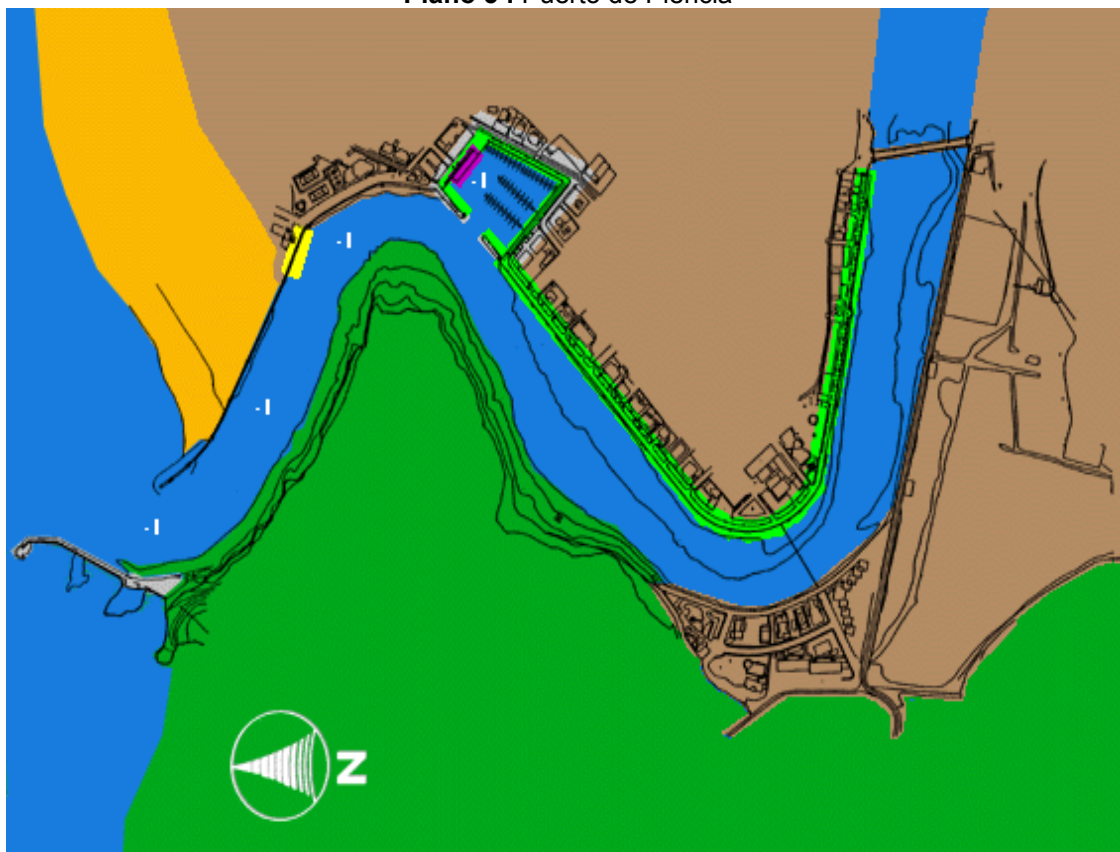
Analizaremos el desarrollo a lo largo del tiempo del puerto deportivo de Plencia (ver Plano 5).

12.2.1. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL PUERTO DEPORTIVO DE PLENCIA.

La Villa de Plencia (en euskera Plentzia) se sitúa en una posición

geográfica y topográfica extremadamente peculiar, que ha marcado históricamente sus características y desarrollo, dicha posición condiciona que desde su misma fundación la vida de Plencia apareciera dominada de las actividades vinculadas de una forma u otra al mar y a lo marítimo.

Plano 5 : Puerto de Plencia



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

El río Butrón desemboca en la playa de Plencia encauzado al E por un espigón de 350 metros y el dique de San Valentín al W. Su puerto es una reducida ensenada situada en un recodo de la margen oriental de la ría, de forma regular y de una hectárea de extensión. Este puerto se encuentra protegido de la arena que arrastra la ría por el dique de la Virgen en el N y otro pequeño dique de posterior construcción por el S de 35 metros de longitud que delimitó definitivamente el perímetro portuario.

Los datos arqueológicos de que se disponen para la prehistoria son prácticamente nulos, a excepción de algún material de sílex hallado en la ría.

La edad antigua es otro vacío documental donde sólo tenemos algunas monedas sueltas de la época de Adriano, quizá como consecuencia de la utilización de esta ría con un propósito mercantil (Ropero Pascual, 2008). Las primeras noticias de que se disponen para Plencia tienen un origen medieval y a lo largo de los años, desde su fundación hasta hoy se han sucedido en su puerto diversos ensanches y urbanizaciones. Plencia fue fundada entre 1214 y 1239 por Lope Díaz de Haro, señor de Vizcaya, a la que se otorgó el fuero de Logroño. Se trataría de una refundación sobre un núcleo de población anterior al que ahora se concedería un nuevo fuero y más privilegios.

Aunque la Villa de Plencia fue fundada en el siglo XIII y sus pobladores se dedicaron desde antiguo a la caza de la ballena y al tráfico marítimo no tuvo, hasta el siglo XIX, instalaciones portuarias de alguna entidad (Leonard, 2003). Sus características más notables son tener una superficie extensa de aguas tranquilas y calado suficiente como para poder abrirse y ser utilizadas durante todo el año, una ordenación interna que permita un rápido y efectivo desarrollo de las actividades de carga, descarga y transformación de la pesca y unas comunicaciones capaces de unirla bien con los centros de mercado.

El puerto de Plencia era uno de los más activos del Señorío durante la Edad Moderna y aunque no se pescaba ni comerciaba tanto como en Bermeo o Lequeitio, cobró cierta importancia durante el siglo XVIII, seguramente por su cercanía con Bilbao (Uriarte García, 2011). En la economía de Vizcaya, igual que pasa en Plencia, el mar representaba una de sus bases fundamentales y gracias a la estratégica situación de la que gozaba de cara al comercio marítimo, especialmente con el norte de Europa y al desarrollo de la industria ferrosa, se consiguió equilibrar una balanza comercial negativa. Así, a pesar de ser la agricultura un sector deficitario, se compensaba con la pesca y el comercio. El puerto se extendía desde el puente, cuyos arcos servían de protección y amarre de barcos pequeños, hasta lo que hoy conocemos como la plaza del astillero, donde se construían barcos. En general, en toda la ribera se construían naves, reparaban aparejos y desembarcaban mercancías y

pescado, aunque, con el tiempo, otros espacios se fueron también ocupando con estas actividades. Una vez pasado el puente, la ría era navegable un tramo hasta las ferrerías de Butrón, desarrollándose así una muy interesante actividad comercial para surtirlas de mineral.

Este puerto va a tener un problema constante que marcará negativamente su evolución futura y será la barra del canal, que, como en otros casos, impide la entrada a buques de gran tonelaje, convirtiéndose en puerto para barcos de pequeño a mediano arque. De hecho, en los días de mal tiempo el paso por esta barra suponía un peligro enorme haciendo falta una gran pericia para no naufragar y siendo los accidentes relativamente frecuentes.

Como es habitual en estos casos, el mantenimiento del puerto era una de las constantes preocupaciones del ayuntamiento, siendo vital su papel en la economía de la villa (Leonard, 2003). Al igual que en el resto de la costa vasca, el puerto representaba la explotación de un espacio apto para cobijar embarcaciones, donde la mano del hombre apenas ha modificado las condiciones físicas del entorno. Es por esto que en los libros de cuentas de la cofradía de la Villa aparecen frecuentes partidas dirigidas a mantener el puerto en buenas condiciones (Uriarte García, 2011), sobre todo a partir del siglo XIX, cuando las dificultades por las que estaba atravesando la marinería en toda la costa cantábrica hacen que sea urgente acondicionarlo bien. De esta manera, en el segundo cuarto de la centuria se sucedieron medidas diversas para mejorar las instalaciones, como en 1824, cuando se establecen las partidas presupuestarias destinadas a sufragar estas obras, o en 1829, cuando se decide ahondar la barra siete pies de profundidad más a fin de aumentar el calado de los barcos entrantes. En 1833, se decreta que no se cojan los moluscos de los cimientos del puente y que no lo atraviesen carros por el mal estado en que está, pero pese a estas medidas el deterioro era evidente e iba en aumento a mediados del siglo.

Hasta el siglo XIX no se dio una auténtica mejora de las instalaciones portuarias. Pese a las dificultades que el poco calado del puerto supusieron para el amarre de barcos grandes, la actividad marinera de la villa fue de gran importancia durante toda la Edad Moderna, si bien no podemos hablar de una actividad uniforme, ya que las diferentes coyunturas por las que atravesó el puerto fueron variando según los altibajos pesqueros y comerciales, siendo la construcción naval algo mucho más estable en el mismo.

Es el siglo XVI la época de florecimiento de los astilleros vizcaínos, consolidándose la infraestructura necesaria en puertos como Mundaca, Busturia, Elanchove y demás. Las ordenanzas de Plencia de 1508 muestran la importancia que esta actividad representaba para los vecinos, haciendo mucho hincapié en aspectos la explotación forestal, la actividad de los maestros de naos y el uso de los barcos contruidos en la villa (Uriarte García 2011). Se documenta la existencia de un astillero y se cuenta que la instalación de tinglados se desplaza a la margen derecha de la ría.

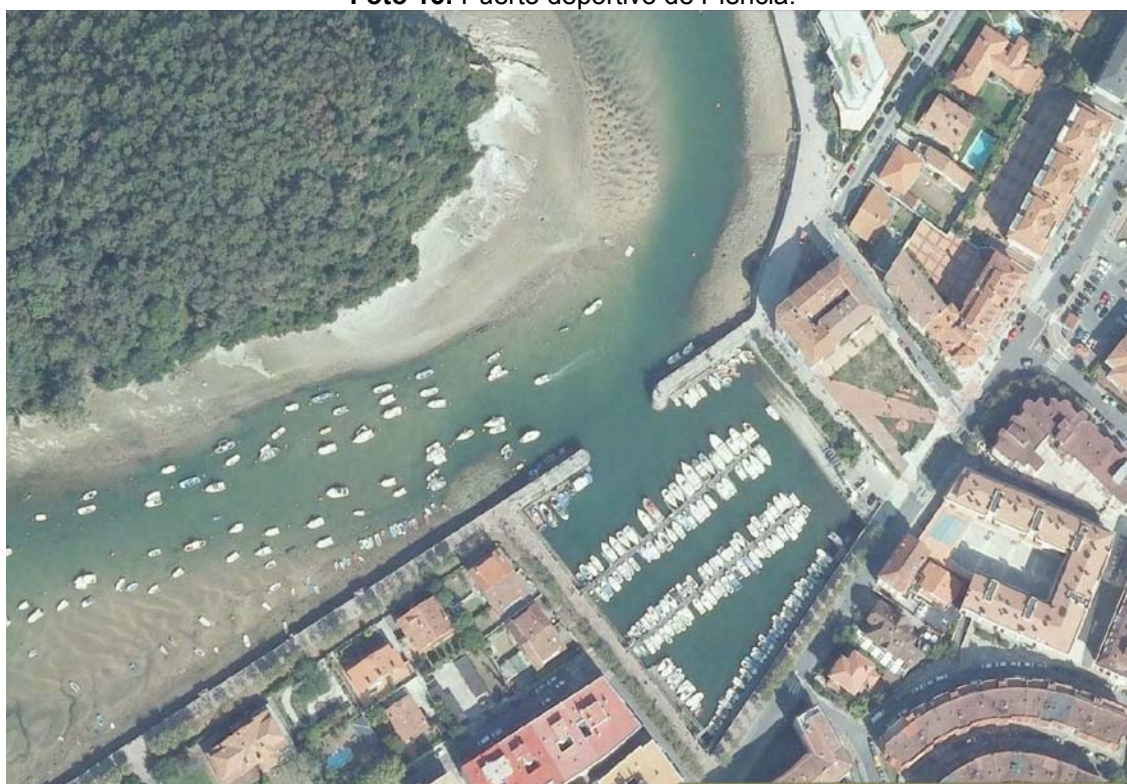
En el siglo XIX contaba la villa con dos astilleros, uno situado en la plaza homónima antes mencionada y otro, de menor obraje, en el cementerio, lo que nos indica el progresivo éxito que tendrá esta actividad en la economía local.

La localización de un astillero venía determinada en parte por la facilidad del transporte hasta ellos de las materias primas necesarias, básicamente madera y por reunir las condiciones necesarias para construir barcos, es decir, suelo firme y llano para almacenar madera y hacer la construcción, situado de tal forma que se puedan botar los cascos terminados con facilidad. La actividad que se realizaba era incesante, llevada a cabo por carpinteros, herreros, calafates y demás profesionales en distintos grados dedicados a la construcción de buques.

Las Ordenanzas de la Cofradía de Mareantes de 1791 ya tratan de la

conservación de la ría y del canal. En 1829 se realizan trabajos de limpieza del canal que no debieron ser muy profundos porque en el 49 y en el 59 hay denuncias sobre la mala conservación de los muelles, que darán problemas a pescadores y comerciantes, tanto vecinos como extranjeros. La principal obra realizada en el puerto tendrá lugar en el siglo XIX cuando en 1888 se lleva a cabo la construcción de un dique rompeolas. Después, se intentará encauzar la ría a través un proyecto de 1914 mediante una escollera en la margen derecha, pero se levantó las baja que dio bastante mal resultado (Leonard, 2003).

Foto 15: Puerto deportivo de Plencia.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

En 1920 se construyó el dique rompeolas, que necesitaría sucesivas mejoras añadiéndose en el 23 un espigón en la dársena del puerto. En el 34 se expone la mala situación de la ría, considerándose urgente el encauzamiento de la margen izquierda para lo que van a realizarse obras en los años del 39 al 46, siendo en el 51 cuando por fin se aprueban las obras de prolongación del dique al que se añadirá otro pequeño en el 92, quedando así terminado tal como se conoce hoy día. En su interior y amarrados a pantalanés dotados de

agua y luz, se ubican embarcaciones de recreo y lanchas de pesca artesanal que llegan al mar por el estrecho canal que la arena permite.

12.2.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE PLENCIA EN LA ACTUALIDAD.

Situado el municipio de Plencia, con 4.407 habitantes y renta personal media 21.565 €. El puerto se ubica en el interior de la ría del Butrón (junto a la desembocadura de dicha ría, que pertenece al municipio), a 43° 24,4' N, 02° 57' W. (Ver Fotografía 15).

El puerto nació con propósitos de carácter comercial, pero en la actualidad cubre las necesidades del sector náutico de recreo de la zona, dejando en un segundo plano la actividad pesquera que en el pasado desarrollaban con mayor intensidad.

El canal de acceso tiene una profundidad de 1,5 metros, siendo la anchura de la bocana 25, el calado en bocana 2, la carrera de marea 4,5, se caracteriza con temporales Exterior N Y NW y Local N. Los servicios de que dispone el puerto deportivo engloban: un carro varadero, una grúa de 6 Tn y tomas de agua y electricidad en pantalanes.

El acceso a la ría es complicado, sobre todo para aquellos navegantes que desconocen su entorno natural que se podrían encontrar (como las fuertes corrientes y fondos arenosos variables), se recomienda aprovechar las pleamares si es posible para entrar en la ría.

El nivel del calado cambia dependiendo de la zona y temporada, incluso estando la canal dragada y balizada. Los amarristas están agrupados en una asociación Náutico-Deportiva PROA, que presta servicios de información, asesora, ayuda, actividades cursos además disponer de boque utilizan los asociados.

Foto 16: La ría del Butrón Plencia.

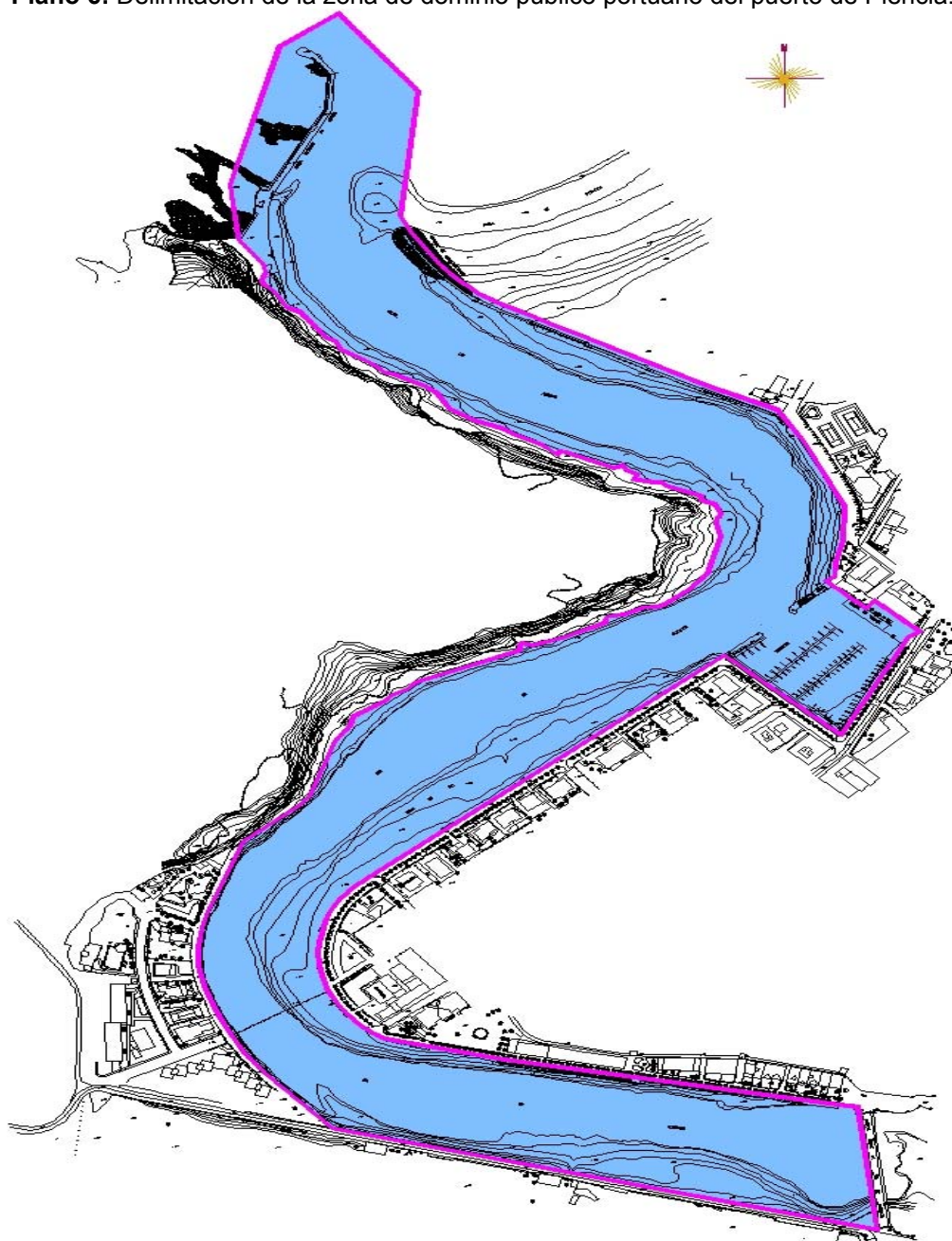


Fuente: Elaboración propia.

12.2.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE PLENCIA.

Definición del Dominio Público Portuario del puerto de Plencia gestionado por el Gobierno Vasco con delimitación de la zona de dominio público portuario (ver Plano 6).

Plano 6: Delimitación de la zona de dominio público portuario del puerto de Plencia.



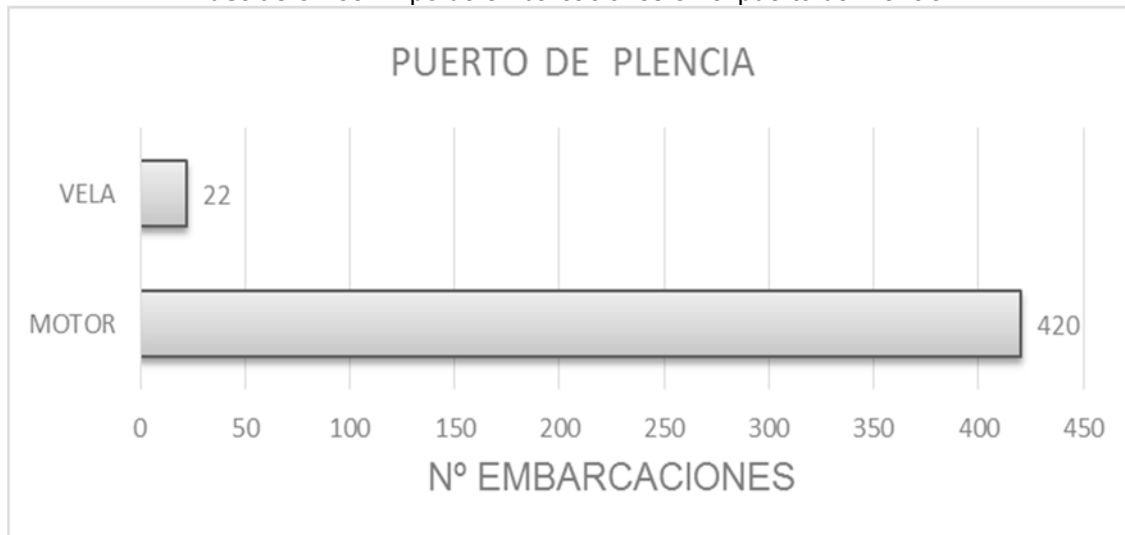
Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

12.2.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE PLENCIA.

Se han censado por el autor agosto 2015 un total 442 embarcaciones, 420 de motor y 22 de vela (ver Ilustración 58). Atendiendo al material del casco, casi la totalidad está fabricados con compuesto de fibra y 3 de madera. Hay 177 embarcaciones, 8 embarcaciones pesqueros de bajura, 169 embarcaciones

de recreo en pantalanes en amarres y 265 embarcaciones están fondeadas en la ría del Butrón (ver Fotografía 16).

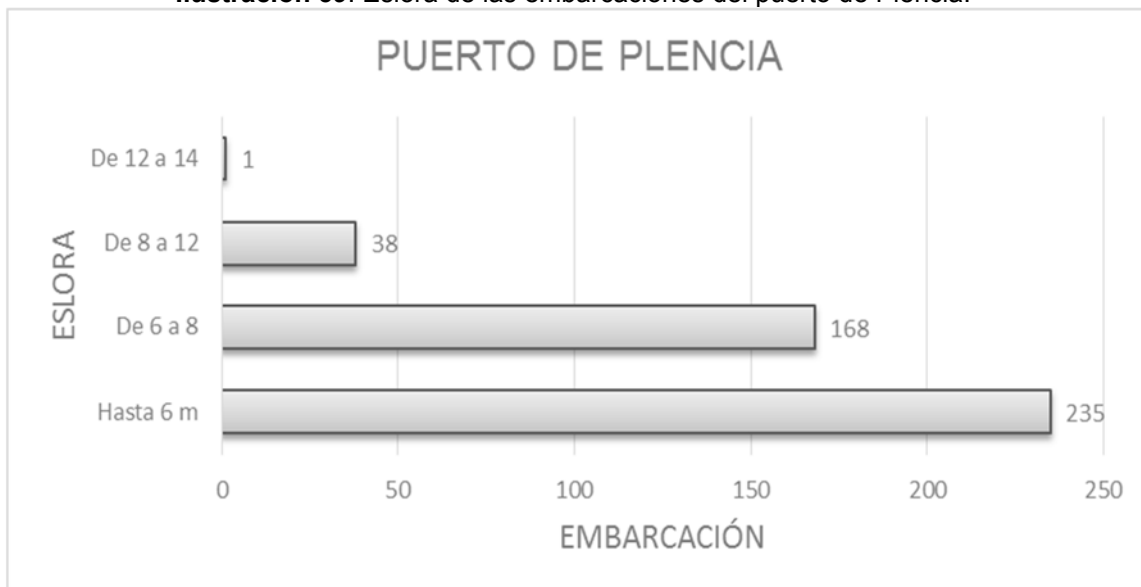
Ilustración 58 : Tipo de embarcaciones en el puerto de Plencia.



Fuente: Elaboración propia.

Por tipo de eslora encontramos, 235 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 168 embarcaciones de 6 a 8 metros, 38 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora, 1 embarcaciones de 12 a 14 metros de eslora (ver Ilustración 59).

Ilustración 59: Eslora de las embarcaciones del puerto de Plencia.

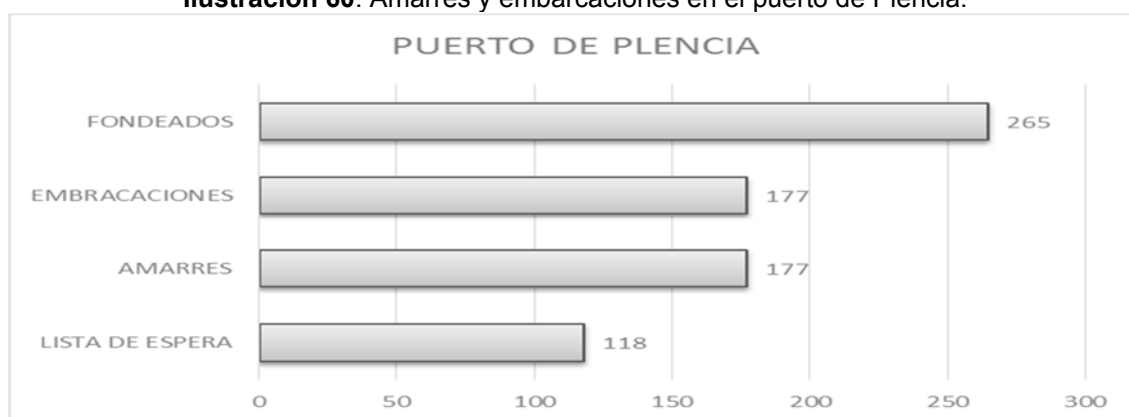


Fuente: Elaboración propia.

12.2.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES Y EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN EL PUERTO DE PLENCIA.

El puerto de Plencia, hay en total 442 embarcaciones y cuenta 177 en amarres y 118 usuarios en lista de espera (ver Ilustración 60).

Ilustración 60: Amarres y embarcaciones en el puerto de Plencia.



Fuente: Elaboración propia.

12.2.5. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES EN EL PUERTO DE PLENCIA.

El puerto de Plencia, está gestionado de forma centralizada por Servicio Territorial de Puertos de Vizcaya que depende del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco, por ello las tasas aplicables a los puertos vascos Plencia, Arminza, Mundaca, Elanchove, Lequeitio Ondárroa y EA, vienen establecidas en el Decreto Legislativo 1/ 2007. Las embarcaciones de recreo estén sujetas a la Tarifa G-5, denominada "servicios a embarcaciones de recreo". Dicha tasa comprende la utilización por embarcaciones deportivas o de recreo de las obras e instalaciones portuarias para amarre o fondeo.

La cuantía de la Tarifa T-5 será la siguiente con carácter general:

$$\text{Eslora} \times \text{Manga} \times ,085331 = \text{€}.$$

Para otras circunstancias, en la Tabla 34, mostramos las diferentes

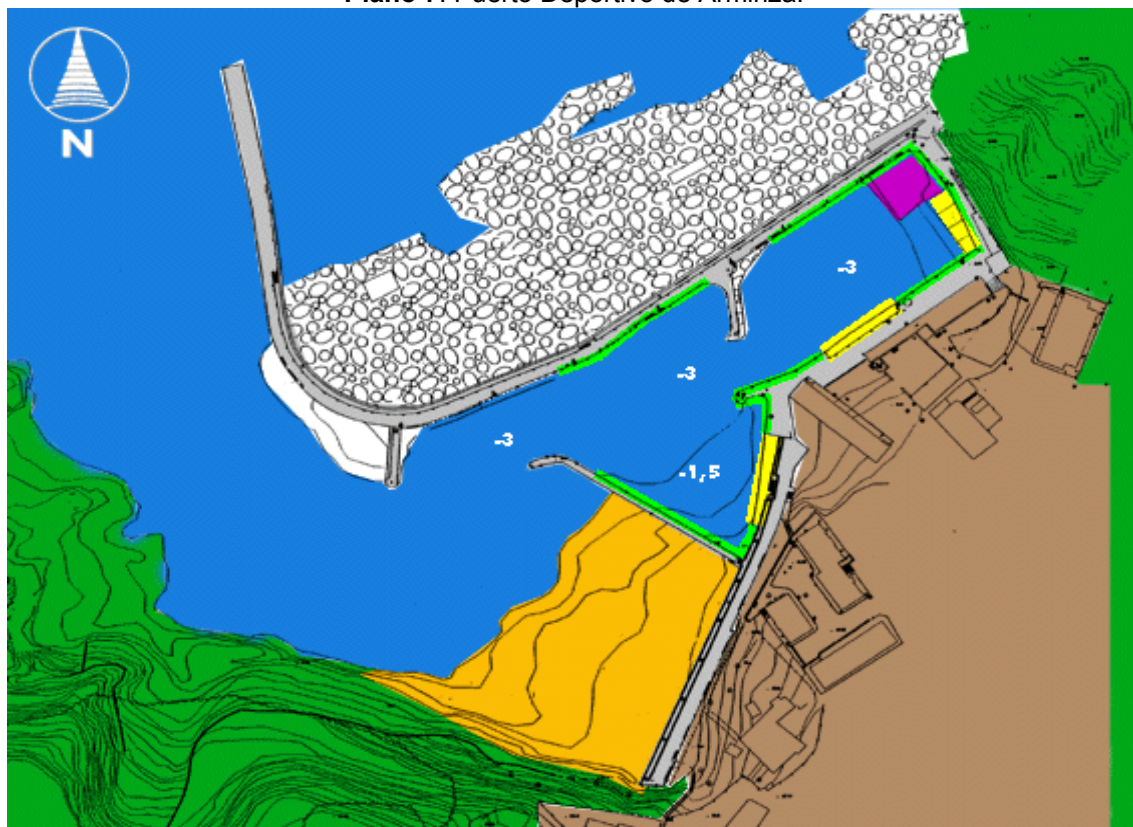
Tasas que se aplican.

Tabla 34: Diferentes Tasas de aplicación.

Modalidad	€/m ² y día
Sin muerto ni tren de fondeo de la Administración:	0,035555
Con muerto o tren de fondeo de la Administración:	0,071109
Atracados a muelles:	0,085331
Atracados a Pantalanes: Contratación por año completo o más:	0,106663
Atracados a Pantalanes: Contratación por períodos inferiores al año:	0,156437

Fuente: Elaboración propia.

Plano 7: Puerto Deportivo de Arminza.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

12.2.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE PLENCIA.

El departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno

Vasco ha realizado este año 2015 las obras de renovación del pavimento de 4 pantalanes del puerto de Plencia, con un coste de una inversión de 65.686,90 € y se iniciará una segunda fase de la obra en la que se ejecutarán los pantalanes restantes. Cabe señalar que los pantalanes fueron contruidos en los años 90.

12.3. PUERTO DEPORTIVO DE ARMINZA.

Como hemos desarrollado en otros puertos de la Comunidad Autónoma Vasca, el puerto de Arminza (en euskera Armintza) ha pasado de ser puerto pesquero a albergar mayoritariamente embarcaciones de recreo (ver Plano 7).

12.3.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS DEL PUERTO DEPORTIVO DE ARMINZA.

Situación geográfica $I = 43^{\circ}-26'N$ y $L = 02^{\circ}-54'W$, cerca del cabo Villano se encuentra el puerto de Arminza, en una ensenada dividida por el monte Gaztelu que deja al W, el abrigo a los barcos y al E la playa. Sus inmediaciones son una amplia extensión de arrecifes sobre los que se abre un estrecho canal de difícil acceso. Las primeras noticias escritas de este puerto son indirectas, siendo citado en la carta puebla del vecino puerto de Plencia en 1229.

En aquel entonces, Arminza estaba dentro de la amplia marítima que el fuero y la carta puebla concedían a Plencia, lo que generará no pocos pleitos entre los habitantes de Lemoiz y los de Plencia por la jurisdicción de este pequeño puerto. Es decir, siguen siendo constantes las rencillas entre los puertos limítrofes del litoral vasco, nacidas de la natural rivalidad entre poblaciones en competencia directa. Un puerto y una población tan pequeñas han generado muy poca documentación y su evolución no ha sido demasiado reseñable en los tiempos antiguos. Aparece, eso sí, en el Derrotero de 1622 de Texeira y en el 1789 de Tofiño. En 1883 se le concede la consideración de

puerto de Refugio debido a las reiteradas peticiones que realizan el ayuntamiento y la cofradía para la construcción de un puerto. (Ochoa de Zabalegi, 1998)

Arminza, que es un fondeadero natural sin explotar ni edificar, cobra importancia como puerto en el siglo XIX, coincidiendo con la crisis del puerto de Plencia. Desde mediados de siglo se suceden diversos proyectos para la construcción del puerto, que por una razón u otra no se llevan nunca a término. En 1916 comienzan las obras a cargo de la Diputación y en menor medida, del propio Ayuntamiento pero deben ser interrumpidas en el 29 por dificultades económicas. En el 30 las obras pasan a depender del Estado y se estima que hay que solucionar las malas condiciones del puerto construyendo para ello los espigones Este y Oeste. Las obras, interrumpidas, se suceden hasta principios de años cuarenta, que es cuando el puerto se encuentra casi acabado, hasta que en el 93 se realizan las obras de prolongación del dique rompeolas hasta la baliza que señalaba el inicio del mismo en el tramo de 30 metros, alcanzando así los 340 metros. Este rompeolas es inconfundible y el símbolo del puerto de Arminza por su pronunciado giro, que naciendo en dirección SW acaba dirigiéndose al NNW. El contradique del W conocido como Batelekute cierra el conjunto portuario, en cuyo interior dos diques adicionales permiten una dársena más abrigada con calados de entre 1 y 2 metros. En superficie, una grúa de 5 toneladas situada en el muelle de Descarga es todo lo que ofrece el recinto portuario (Leonard, 2003). Curiosamente a pesar de haberse reformado el puerto la actividad pesquera se ha ido extinguiendo en los últimos años, quedando para el recuerdo el puerto langostero y sustituyéndose esta actividad por la náutica de recreo que, cada vez más, se va haciendo hueco en el litoral. No obstante Arminza conserva su Cofradía de Pescadores que agrupa a la poca pesca que queda en el puerto y a la del cercano de Plencia.

12.3.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE ARMINZA EN LA ACTUALIDAD.

Este pequeño puerto perteneciente al municipio de Lemoiz, con 1.081

habitantes y renta personal media de 22.230€ según el Instituto Vasco de Estadística. Está situado entre los cabos de Machichaco y Billano, a 43° 26' N y 2° 54' W, en una ensenada totalmente abierta al Norte, al Este de la ensenada existe una playa de piedras y al Oeste de la misma está construido su dique de abrigo.

El puerto (ver Fotografía 17), que antiguamente se dedicaba a actividades pesqueras, se ha centrado en la actualidad a las actividades recreativas, siendo el acceso al mismo difícil por los bajos rocosos y numerosas piedras que se concentran en el canal de entrada.

Fotografía 17: Puerto de recreo de Arminza.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

El puerto es sólo recomendable para embarcaciones menores que amarran en el antepuerto y en dos líneas de pantanales en el interior, es un puerto difícil, influyendo también en todo ello su poco calado. En consecuencia, el puerto tampoco es apto para barcos con orza.

El puerto deportivo cuenta con una boca de entrada de 10 metros, siendo la longitud del canal también de 10, su calado 1 y la carrera de marea

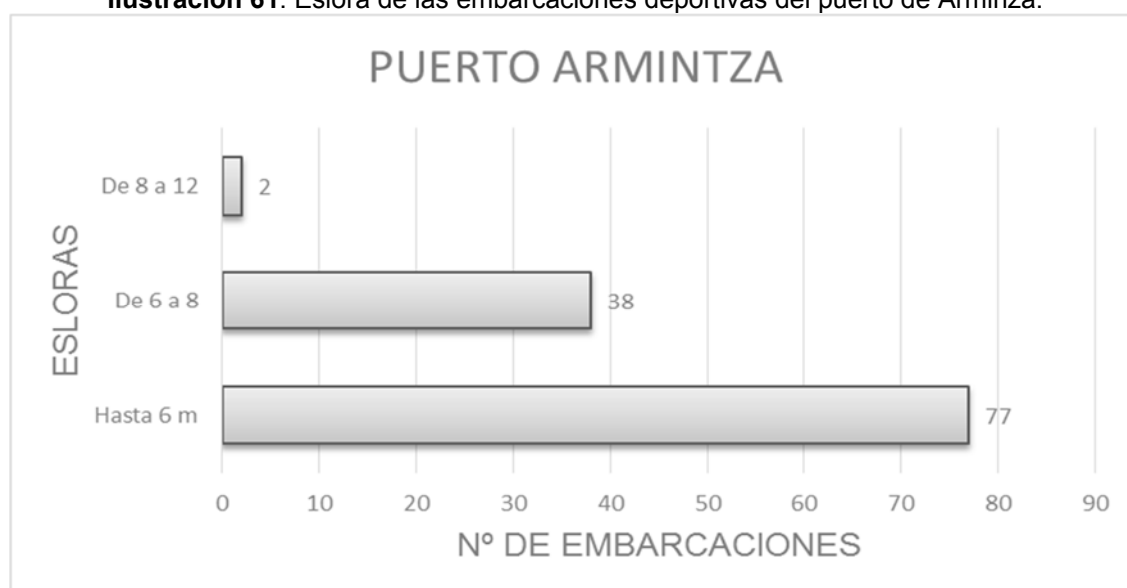
12.3.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE ARMINZA.

Se ha censado en el puerto de Arminza un total de 117 embarcaciones, 116 de motor y 1 de vela. Hay 24 usuarios en la lista de espera.

En cuanto al tipo de las embarcaciones 117 embarcaciones son en su totalidad de casco de compuestos de fibra.

Por tipo de eslora encontramos, 77 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 38 embarcaciones de 6 a 8 metros, 2 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora (ver Ilustración 61).

Ilustración 61: Eslora de las embarcaciones deportivas del puerto de Arminza.

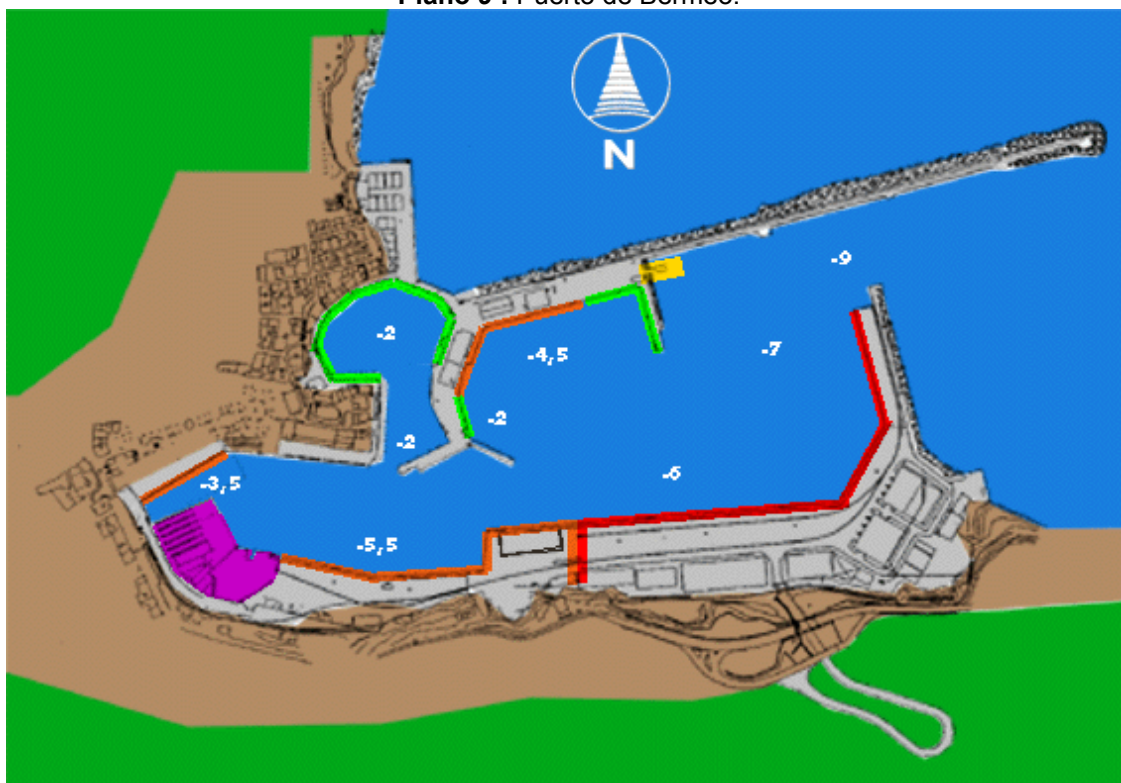


Fuente: Elaboración propia.

12.3.5. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE ARMITZA.

El departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco ha realizado este año 2007 las obras de instalación de pantalanés en la dársena interior del puerto, con un coste de una inversión de 288.000,00 €, según datos facilitados por el departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

CAPÍTULO 13: LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA BUSTURIALDEA – URDAIBAI.

Plano 9 : Puerto de Bermeo.

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

13.2.1 ANTECEDENTES HISTORICO DEL PUERTO DEPORTIVO DE BERMEO.

La franja de tierra sobre la que se asienta Bermeo es una zona de influencia marina de unos 5 kilómetros de ancho y 100 metros de profundidad hacia el mar. La relación entre la tierra y el mar no permite que esta zona permanezca inmutable, viéndose constantemente sometida a la acción de diferentes agentes que provocan cambios. La costa donde se asientan estos puertos es una costa atlántica recortada y en proceso de hundimiento, cortada por muchas rías. La villa se asienta entre el Cabo de Machichaco y la Ría de Guernica, en una zona rodeada de acantilados y protegida del viento. Tanto su emplazamiento como su crecimiento han estado históricamente condicionados por la topografía, ocupando las laderas N del monte Sollube por falta de espacio y aprovechando el abrigo natural que ofrecía el río Artigas a su desembocadura. La población se asentó en la margen izquierda de la unión de

estos ríos, cuya zona baja de marismas ha quedado cubierta por el casco urbano (Martínez Menaya, 1994).

Bermeo nace y crece en función de su puerto, el más importante desde el punto de vista de la pesca de bajura en la actualidad. Los grandes historiadores latinos describieron ya la costa vizcaína desde un punto de vista geográfico y marítimo, lo que ha llevado a muchos a interpretar Bermeo con alguno de los míticos puertos del imperio. Así, CiriQUIAÍN Gaiztarro (2001) opina que la villa fue la antigua Vesperies, que recibió la denominación primera de Vermelio. Otros apuntaban sus teorías hacia la identificación de Bermeo con la Flaviobriga que también mencionaba Plinio, pero hoy se cree que Flaviobriga era Castro Urdiales. Hoy en día estos debates han sido superados y un hecho indudable es ya asumido por todos, los romanos utilizaron Bermeo como puerto. El hecho de que se sitúe en el extremo de una importante calzada romana lo demuestra pero, como suele ser frecuente, no tenemos las primeras referencias históricas escritas sobre Bermeo hasta la edad media.

Su primera referencia escrita como puerto surge en el 1082 y será precisamente el puerto el que de sentido a la propia Villa. De 1352 datan las Ordenanzas de la Cofradía de Mareantes en las que vemos ya dos áreas bien diferenciadas, por una parte el Puerto Chico o Puerto Viejo y por otra el Puerto Mayor. El primero se levanta al E de la población, en una cala natural a la que se llega a través de un pequeño canal y el segundo en el fondo de la ensenada, donde el río Artigas se encuentra con el Cantábrico y que es capaz de albergar barcos de mayor calado. La Villa de Bermeo será durante la Baja Edad Media la capital política del señorío de Vizcaya además de un puerto pesquero muy importante, pero sus infraestructuras portuarias no experimentarán cambios sustanciales hasta los inicios de la Edad Moderna.

Al calor del descubrimiento de América y del crecimiento del comercio europeo, se realizará en el año 1500 la construcción del primer muelle para carga y descarga de mercancías. En 1560 se levantará un dique que protege y

da resguardo al Puerto Chico, pero los daños y averías que va a sufrir por efecto del mar y los temporales son tan fuertes que las peticiones de ayuda del municipio son constantes. Hay que entender que las obras de los siglos anteriores eran pequeñas y poco duraderas por lo que se desmoronaban constantemente haciendo necesario rehacerlas, lo cual era muy caro. La enorme importancia del puerto de Bermeo no pasa del siglo XIV, debido al desarrollo del puerto de Bilbao, que adquiere el mayor protagonismo al capitalizar el comercio de Castilla. Esto llevará al paulatino abandono de sus infraestructuras a partir del siglo XVI. Durante el XVII y el XVIII la evolución es nuevamente casi nula, más allá de alguna labor de reconstrucción y mantenimiento de poca envergadura. Así, hasta el siglo XIX el puerto se mantiene con sucesivas obras pero no será hasta finales de éste cuando veamos de nuevo una de cierta entidad como será la ampliación del municipio sobre los arenales del Artza.

Ya en el siglo XX, la trágica galerna de 1912, que provocó la trágica pérdida de 125 vidas humanas, provocó nuevos proyectos como el rompeolas y el contradique. El rompeolas, de tipología en talud con espaldón, se construye paralelo a la costa hacia el NW midiendo 666 metros de largo y 16 de profundidad máxima en B.M.V.E. En el 92 será prolongado en otros 100 metros y su espaldón otros 15.10 realizado con un manto exterior de bloques y hormigón y una profundidad de 21 metros. En 29, el primer tramo del dique de 376 metros se corona a la cota +10.80 metros, el segundo de 150 metros se corona a la de +12,50 metros, muchos años después, en el 70. El tercero responde a la segunda ampliación del dique de abrigo finalizada en el 78, de 140 metros de largo y +13.40 metros. El contradique alcanza 238 de los cuales 205 son perpendiculares a la costa, con una cota de coronación a la +11 metros siendo de talud con espaldón y con una profundidad máxima en B.M.V.E de 11 metros. Las obras se realizan entre el 76 y el 81 con una orientación al NNW y una bocana de 95 metros (Leonard, 2003).

Hay que entender que estas reformas a pesar de caras, eran necesarias

para asegurar la correcta utilización del puerto, que aun habiendo reducido su flota de pesca en los últimos años, sigue siendo el primer puerto de bajura de la Comunidad Autónoma Vasca y además no solo cuenta con un incipiente puerto comercial sino que ha consolidado 400.000 toneladas anuales de mercancía general sobre un techo de aproximadamente 500.000. Así, las diferentes áreas del puerto se reparten las actividades pesqueras y comerciales siendo el Puerto Viejo para embarcaciones de recreo, el Artza para fondeo y amarre de la flota de bajura, parte del muelle de Errosape, en el puerto exterior, para la descarga del pescado, el resto del muelle y el contradique, para buques mercantes y sus operaciones comerciales.

Morfológicamente, el Puerto Viejo es un espacio poligonal de 1,8 hectáreas de superficie, abierto al Sur y cerrado por el muelle de Santa Clara en una zona peñascosa con calados comprendidos entre 1 y 2 metros, por lo que sólo acepta embarcaciones pequeñas. Por su parte, el Artza en el fondo del puerto limita al Norte con el muelle de la antigua cofradía y al S con el propio muelle Sur. Hasta la construcción del dique rompeolas el Artza para fondeo y el Puerto Viejo para abrigo, constituían el primitivo puerto. El puerto exterior se configura con el dique rompeolas y contradique de Lamiaren, en Mundaca, completándose con el de Errosape, de 6 metros de calado. Gracias a estas infraestructuras, en el 90 se reinicia el tráfico de mercancías en la historia comercial del puerto. El dique rompeolas tiene un espigón de 65 metros de longitud iniciales y ampliado con otros 45 más, para dar mayor abrigo a la dársena que forma conjuntamente con el Muelle de la Escollera. Las obras del muelle de Errosape, finalizadas en 1991, ofrecen una línea de atraque en “L” de 410 metros a los que hay que añadir otros 110 de longitud del muelle de Contradique, contando ambos con acceso directo a la carretera. El fondo del muelle se ocupó con pabellones, almacenes y oficinas que atienden las actividades generadas al calor del comercio.

En el 94 finalizaron los trabajos de remodelación del muelle Sur y se rectificó la línea del muelle consiguiendo 300 metros de longitud de atraque y

una superficie de muelle de cerca de 5.400 m². En el 97 se instala un ramal ferroviario en el muelle Sur para desviar el tráfico al ferrocarril y mitigar un poco el movimiento de mercancías que soporta la carretera que va hacia Amorebieta, pero se consiguió a medias (Leonard, 2003). A pesar de estas obras el puerto sigue adoleciendo de algunos problemas y el Plan de Ordenación Territorial contempla entre ellos la remodelación del Puerto Chico para que acoja a la náutica deportiva, en un puerto como vemos con mucho movimiento

13.2.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE BERMEO EN LA ACTUALIDAD.

El Puerto Deportivo de Bermeo (ver Fotografía 18), está en el municipio de Bermeo con 16.986 habitantes renta personal media 17.818 €, según el Instituto Vasco de Estadística. Se sitúa en una posición estratégica dentro del Golfo de Vizcaya, a 43° 25' 00" N, 02° 42' 08" W, junto al cabo Machichaco, dentro de la Reserva de la Biosfera de Urdaibai, sin duda de los parajes más bellos de la costa vasca. Concretando aún más la situación, esta dársena de recreo (conocida como Puerto Viejo o PortuZaharra), se emplaza en pleno casco urbano. Su bocana cala aproximadamente 3 metros, la dársena está dragada y en la línea de costa el puerto nos podemos encontrar numerosos acantilados y espectaculares rocas (en especial en San Juan de Gaztelugatxe y las islas de Akatz e Izaro).

El calado mínimo del puerto es de 2 metros, la eslora máxima de 15 metros.

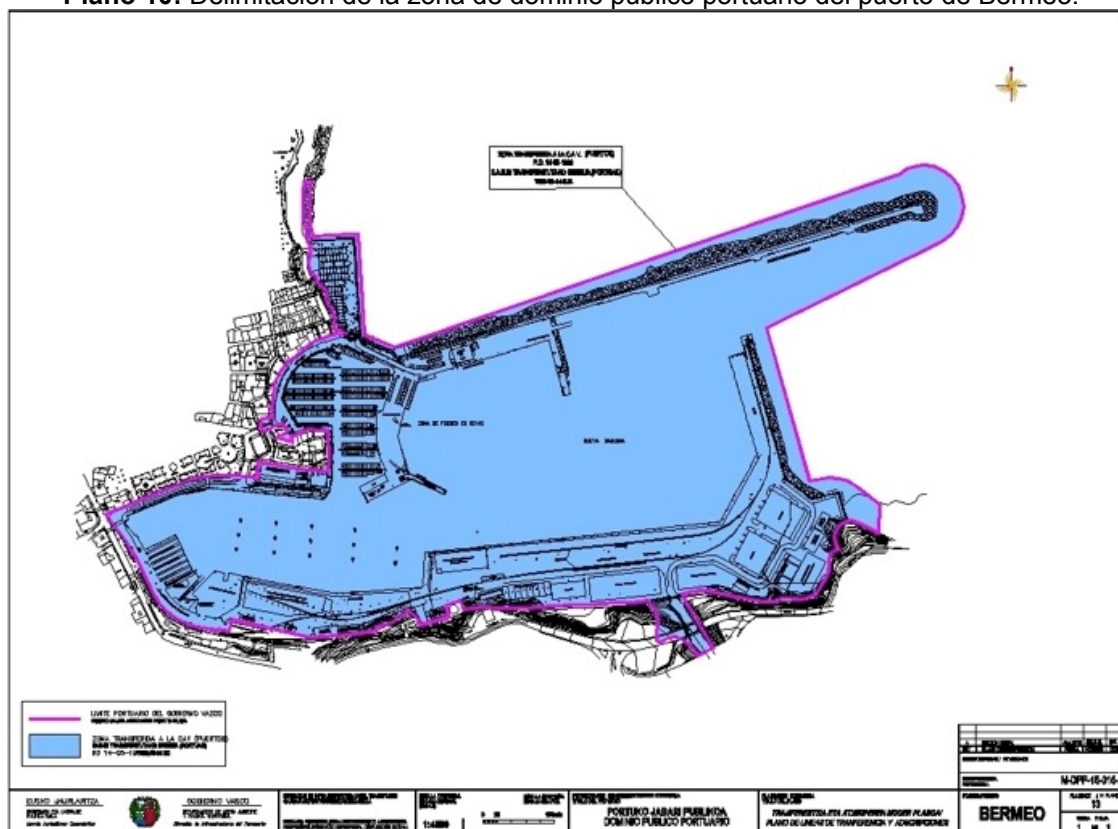
En cuanto a los servicios que ofrece el puerto deportivo, son muy variados: grúa, varadero, zona de carenado, gasolinera (gasoil y gasolina), toma de corriente, agua potable, 3 astilleros, 6 carros de varada, talleres de reparación y carpintería, 3 básculas (de 40 y 60 Tn), recuperación de aceite usado, actividades náuticas-deportivas, escuela náutica, pesca, alquiler de embarcaciones y chárter.

Fotografía 18: Puerto Deportivo de Bermeo.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

Plano 10: Delimitación de la zona de dominio público portuario del puerto de Bermeo.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

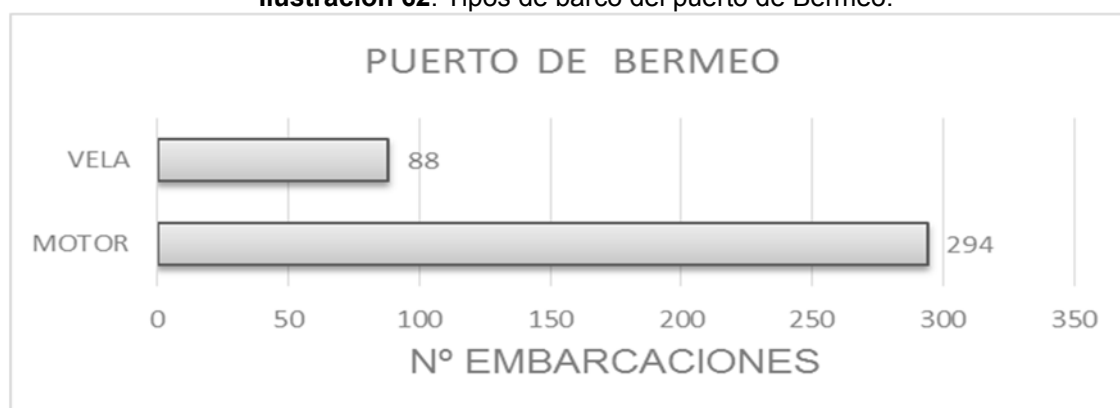
13.2.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE BERMEO.

Definición del Dominio Público Portuario del puerto de Bermeo gestionado por el Gobierno Vasco con delimitación de la zona de dominio público portuario (ver Plano 10).

13.2.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVO DEL PUERTO DEBERMEO.

Se han censado en el puerto de Bermeo un total de 382 embarcaciones, 294 de motor y 88 son de vela (ver Ilustración 62). Cuenta con un total de 401 amarres, de los cuales 370 son de pantalán y 31 en boya, estos últimos están destinados a embarcaciones con esloras superiores a 8 metros. (ver Ilustración 62).

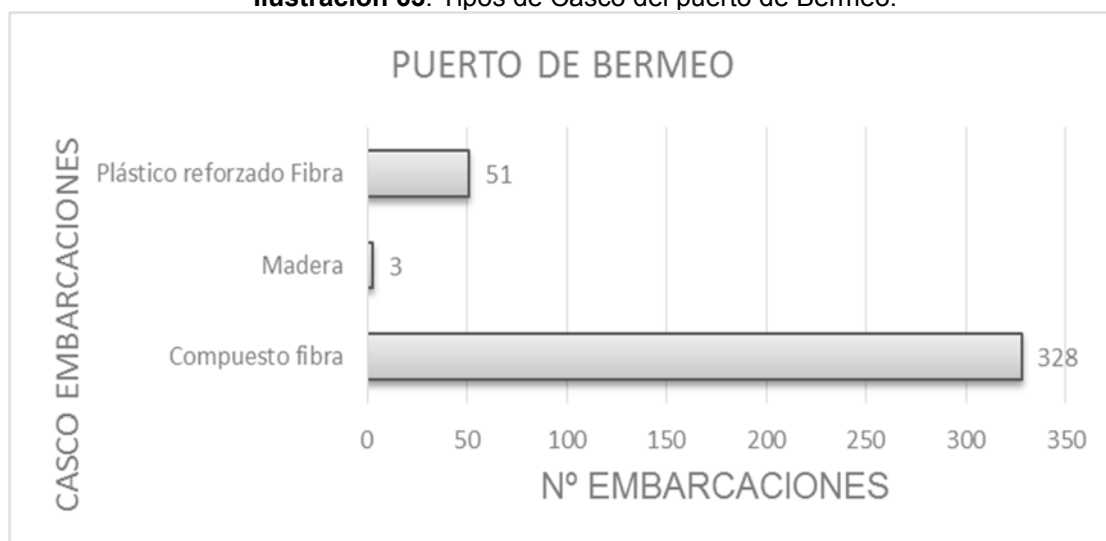
Ilustración 62: Tipos de barco del puerto de Bermeo.



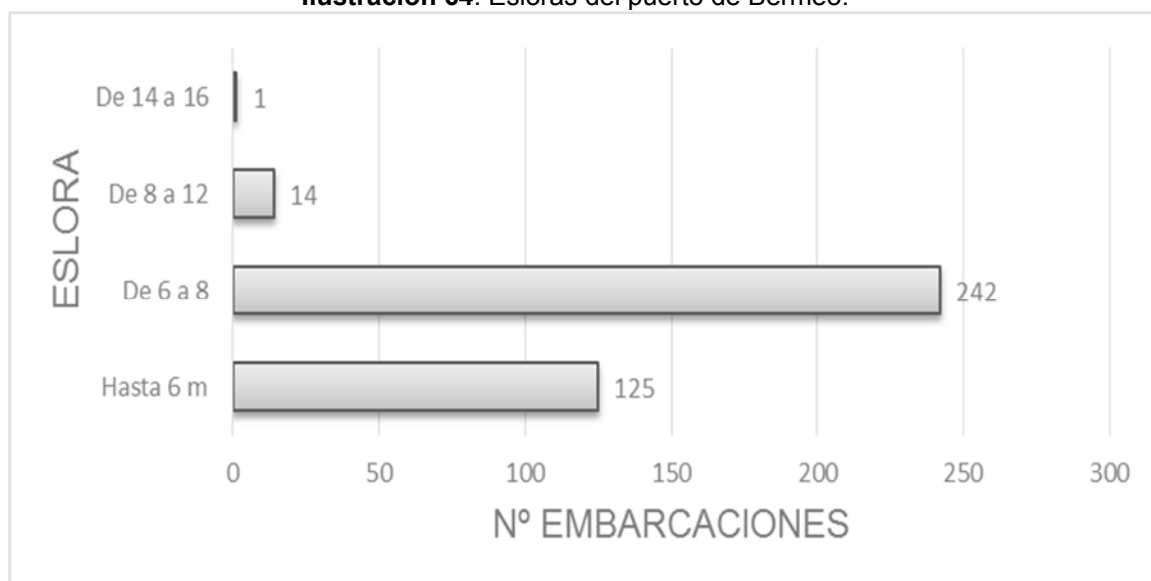
Fuente: Elaboración propia.

En cuanto al tipo de las embarcaciones 328 embarcaciones son de casco de compuestos de fibra, 3 embarcaciones son de casco de madera y otras 51 embarcaciones son de plástico reforzado (ver Ilustración 63).

Por tipo de eslora encontramos, 125 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 242 embarcaciones de 6 a 8 metros, 14 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora, 1 embarcaciones de 14 a 16 metros de eslora (ver Ilustración 64).

Ilustración 63: Tipos de Casco del puerto de Bermeo.

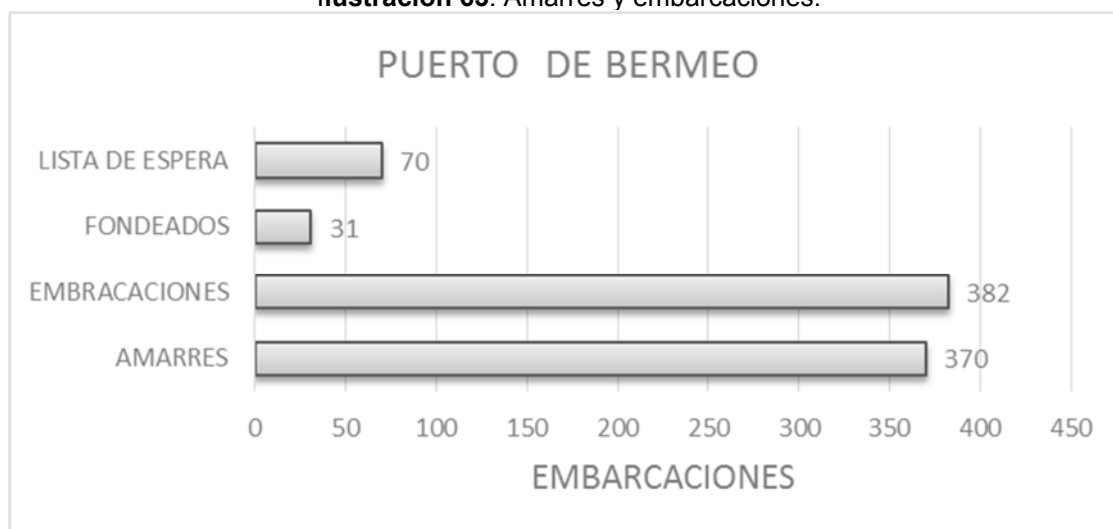
Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 64: Esloras del puerto de Bermeo.

Fuente: Elaboración propia.

13.2.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE BERMEO.

En el puerto de Bermeo hay demanda de amarres y una lista de espera de 70 personas (ver Ilustración 65). Además de 31 embarcaciones fondeadas censadas por el Elaboración propia.

Ilustración 65: Amarres y embarcaciones.

Fuente: Elaboración propia.

13.2.6. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES Y ESPECÍFICOS EN EL PUERTO DE BERMEO.

Como ya hemos indicado el puerto de Bermeo, igual que los puertos de Fuenterrabía(en euskera Hondarribia), Guetaria, Orio, San Sebastián, Molla – Fuenterrabía, Deva(en euskera Deba), Bermeo, Motrico(en euskera Mutriku), están gestionado de forma directa descentralizada por EUSKADIKO KIROLO PORTUA, S.A.,(EKP), Sociedad Pública adscrita al Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial. Por lo tanto tienen las mismas tasas que son las siguientes:

TARIFA T-5: Metro cuadrado (eslora máxima por manga máxima de la embarcación y día).

$$\text{Eslora} \times \text{Manga máx.} \times 0.186436 = \text{€}.$$

TARIFA T-8. Suministros de productos y energía.

Metro cuadrado (eslora máxima por manga máxima de la embarcación y día). Eslora x manga máx. x 0.01= €.

13.2.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE BERMEO.

En la Ilustración 66, representamos las inversiones realizadas en el puerto de Bermeo a lo largo de los últimos años. Empezando con la habilitación y urbanización de Portu-Zaharra en los años 2004, 2005 y 2006 con importes de inversión de 8.638.000,00 €. Estos datos han sido obtenidos de la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco. En esta Ilustración, podemos ver como la inversión ha seguido un patrón fluctuante con el tiempo. Siendo máxima en el año 2006, con importe 8.655.141,64 €: pasando por un importe de 533.287,87 € periodo de baja inversión (crisis) y entre los años 2010 y 2013 y de un intento de recuperación el año 2014, pero sin conseguir acercarse a las inversiones del año 2008. Con una suma de total de inversiones acometidos en el puertos durante el señalado periodo de :9.659.569,27 €.

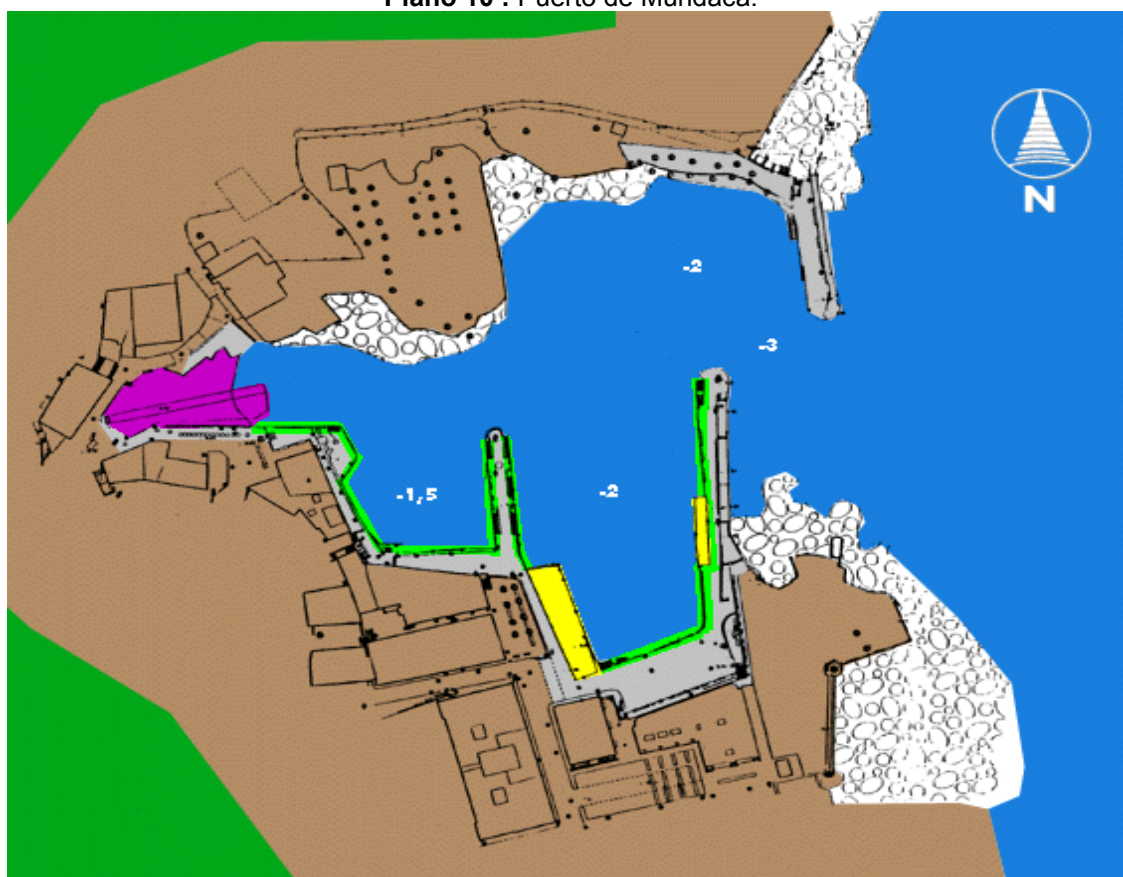
Ilustración 66 : Inversiones realizadas el puerto de Bermeo.



Fuente: Elaboración propia.

13.3. PUERTO DEPORTIVO DE MUNDACA.

Mundaca (en euskera Mundaka), está situado en la margen izquierda de la desembocadura de la ría de Mundaca, comarca Busturialdea – Urdaibai, al norte de la provincia de Vizcaya (ver Plano 10).

Plano 10 : Puerto de Mundaca.

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

13.3.1. ANTECEDENTES Y DESARROLLO DEL PUERTO DEPORTIVO DE MUNDACA.

En la margen izquierda de la ría de Mundaca, en pleno estuario de Urdaibai donde el río Oka y el mar se juntan, se asienta el pueblo marinerio Mundaca, siendo esta ría Reserva de la Biosfera del Urdaibai, declarada por la Unesco en 1984.

Su puerto es lugar de amarre de embarcaciones de recreo y de seis pequeñas lanchas artesanales dedicadas a la pesca. La mano del hombre se observa muy poco en este puerto, limitándose a unas lengüetas que estrechan la bocana, otras pocas interiores y los muros de ribera para aumentar el calado y agilizar la carga y descarga de mercancías. Frente a su concha encontramos la isla de Izaro, la mayor de Vizcaya, que en el pasado fue objeto de duros

pleitos entre Bermeo y Mundaca y está rodeada de toda una serie de leyendas en torno a su propiedad y consecución.

No disponemos de datos suficientes para definir el grado de poblamiento en la prehistoria más allá de los pocos restos datados en el paleolítico superior que se han encontrado en las inmediaciones, sin embargo enmarcaremos la desembocadura del Oka dentro de la historia general de la zona. Sí que disponemos de elementos suficientes para hablar del asentamiento romano de Portuondo, entre las localidades de Pedernales y Mundaca que demuestra una importante utilización y explotación de esta ensenada en época romana con fines pesqueros y comerciales (Martínez Salcedo 1995). La población debió surgir en una etapa temprana pero aparece citada por primera vez en 1051, en la donación del señorío de Vizcaya al monasterio de San Millán de la Cogolla, desarrollándose y creciendo en los siglos sucesivos. Los primeros datos escritos acerca de sus muelles datan de 1656 en un texto en el que se pone de manifiesto el derrumbe y mal estado de los mismos, lo que da testimonio de su existencia.

Su población ha estado tradicionalmente volcada al mar y a la pesca y la villa ha sido tradicionalmente cantera de grandes marineros y capitanes dado uno de los mayores porcentajes de marinos de todo el litoral. El fin de la flota mercante en los 80 junto con los modos de vida ha producido una disminución importante de marinos, por lo que ya no salen de Mundaca los suficientes para abastecer la demanda a nivel provincial. (Leonard, 2003).

El pequeño puerto lo forma al N el dique de Santa Catalina de 42 metros de largo, cerrándose con un contradique de atalaya S de 60 metros que duró pocos años y tuvo que mandarse al puerto de Arminza y sustituirse por otro debido a sus malas proporciones para Mundaca. La dársena exterior tiene dos rampas, una adosada al contradique S y otra junto al muelle de la Grúa (Leonard, 2003) .

13.3.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE MUNDACA EN LA ACTUALIDAD.

Este pequeño puerto del municipio de Mundaca con 1924 habitantes y renta personal media 20247 €. (Instituto Vasco de Estadística 2013) de pequeñas dimensiones se sitúa en la desembocadura de la ría de Urdaibai, en su margen occidental, a 43° 25' N, 02° 42' W, conformado al Norte por las rocas de la costa y disponiendo de muelles sólo en la orilla Sur. En la actualidad (ver Fotografía19), como lugar turístico, tiene un gran atractivo para los aficionados y amantes del surf.

Foto19: Puerto Deportivo de Mundaca.



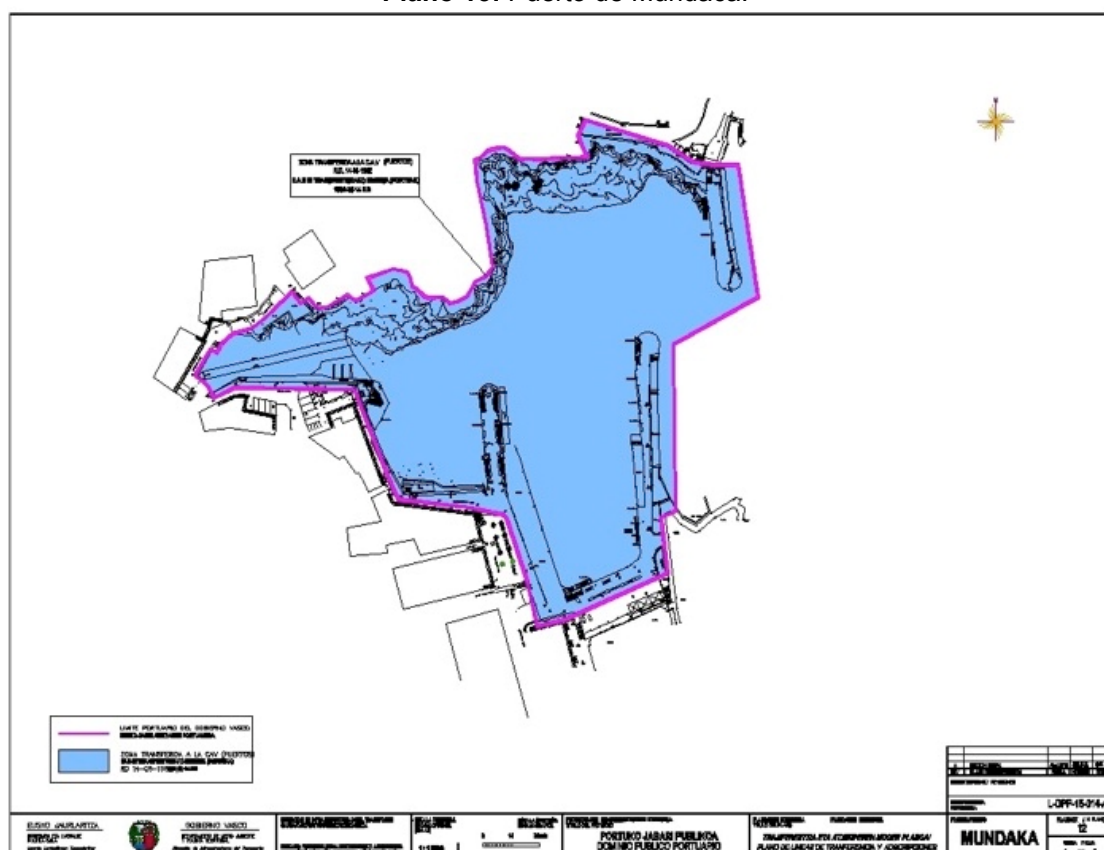
Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

El propio emplazamiento del puerto favorece el escaso resguardo del mismo ante las embestidas de las olas que se pueden producir en los temporales de invierno exterior del N Y NW y local N. Hay que destacar también que no se aconseja abordarlo por la dificultad que supone la barra arenosa ubicada en las proximidades de la entrada, sobre todo para grandes embarcaciones.

13.3.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE MUNDACA.

Definición del Dominio Público Portuario del puerto de Mundaca gestionado por el Gobierno Vasco con delimitación de la zona de dominio público portuario (Torres Alfosea, 2009). (Ver Plano 1).

Plano 13: Puerto de Mundaca.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

13.3.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE MUNDACA.

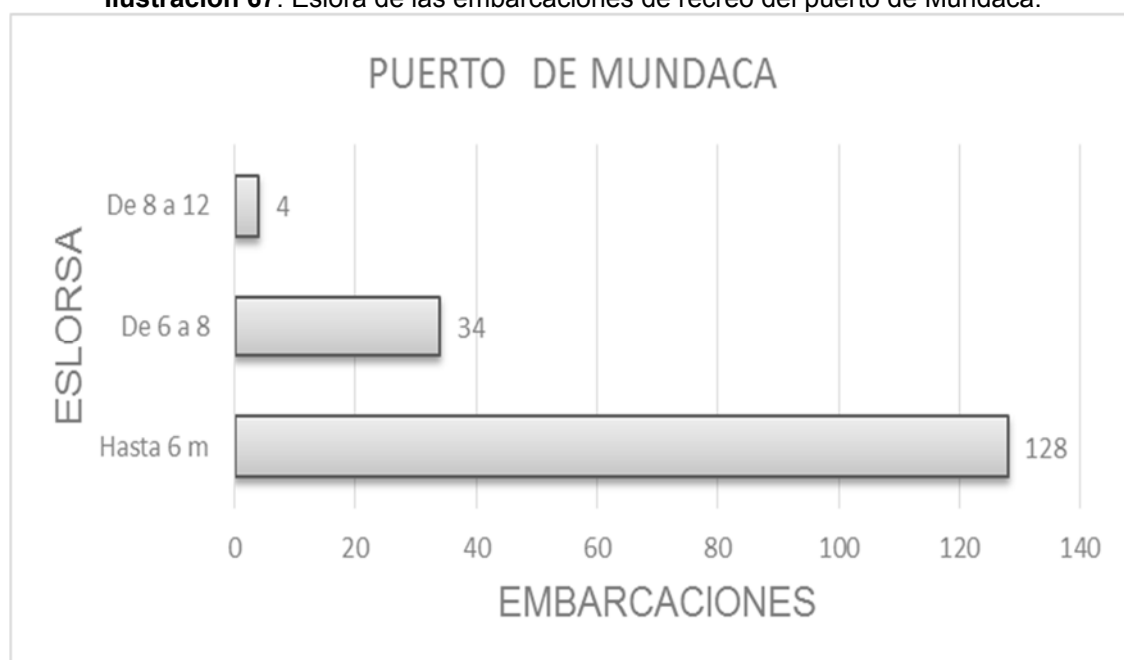
El puerto de Mundaca dispone de 180 amarres, 112 son a boya distribuidos en 106 en la zona interior de la dársena para embarcaciones de hasta 6,50 metros de eslora o de 2,30 metros de manga máxima. Otras 16 estarán reservadas para barcos de hasta 11 metros de eslora o de 3,20 metros de manga máxima. Otros 58 amarres a boya exterior para unidades de diferentes esloras y mangas, según las características de las plazas. No

obstante hay lista de espera de 32 usuarios.

Se han censado, en total, 166 embarcaciones, 164 de motor y 2 de vela. Atendiendo al material del casco, los 166 están fabricados con compuesto de fibra.

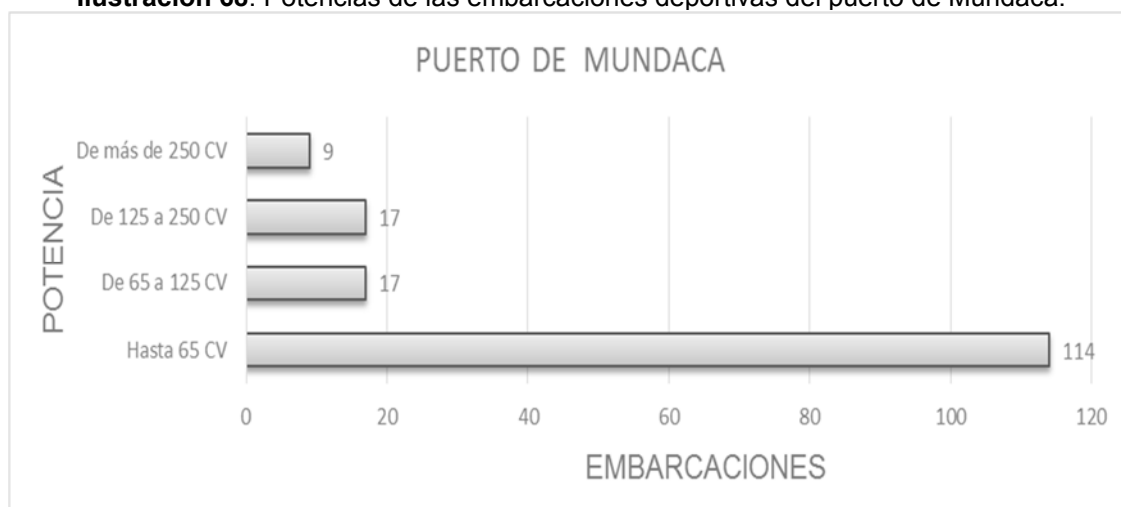
Por tipo de eslora encontramos, 128 embarcaciones de eslora hasta 6 metros 38 embarcaciones de 6 a 8 metros, 4embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora (ver Ilustración 67).

Ilustración 67: Eslora de las embarcaciones de recreo del puerto de Mundaca.



Fuente: Elaboración propia.

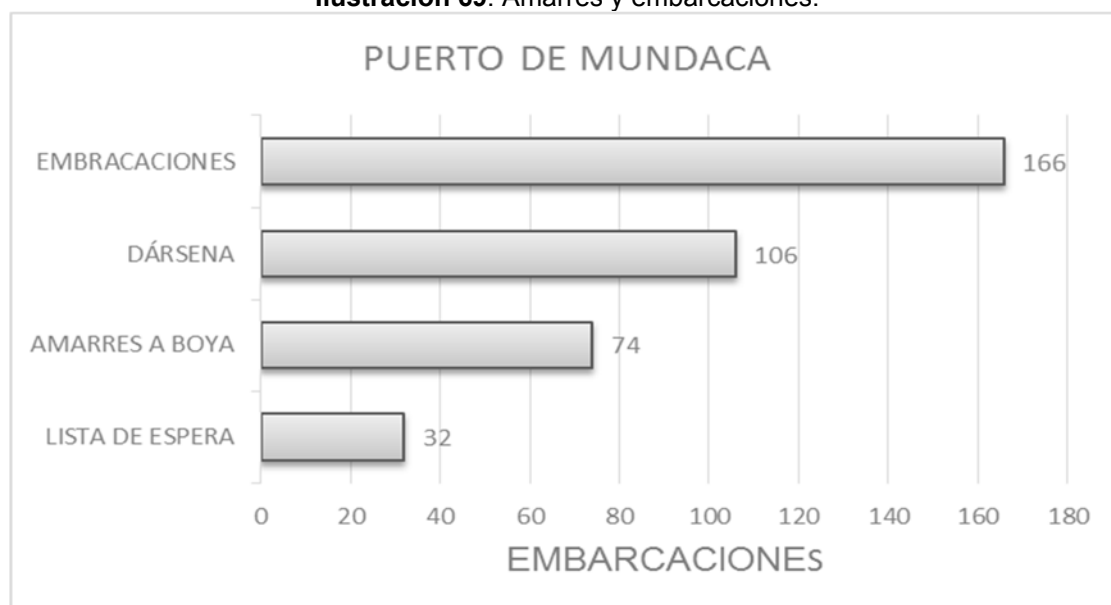
Atendiendo a la potencia de las embarcaciones encontramos, 124 embarcaciones de potencia de motor hasta 65 CV, 17 embarcaciones potencia de motor de 65 a 125 CV, 17 embarcaciones de potencia de motor de 125 a 250 CV, 9 embarcaciones de potencia de motor de más de 250 CV (ver Ilustración 66).

Ilustración 68: Potencias de las embarcaciones deportivas del puerto de Mundaca.

Fuente: Elaboración propia.

13.3.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DEMUNDACA.

En el puerto de Mundaca hay demanda de amarres y una lista de espera de 32 personas (ver Ilustración 68). En la dársena 106 embarcaciones de pequeña eslora. Y otras 74 amarradas a boyas en puerto (Ilustración 69).

Ilustración 69: Amarres y embarcaciones.

Fuente: Elaboración propia.

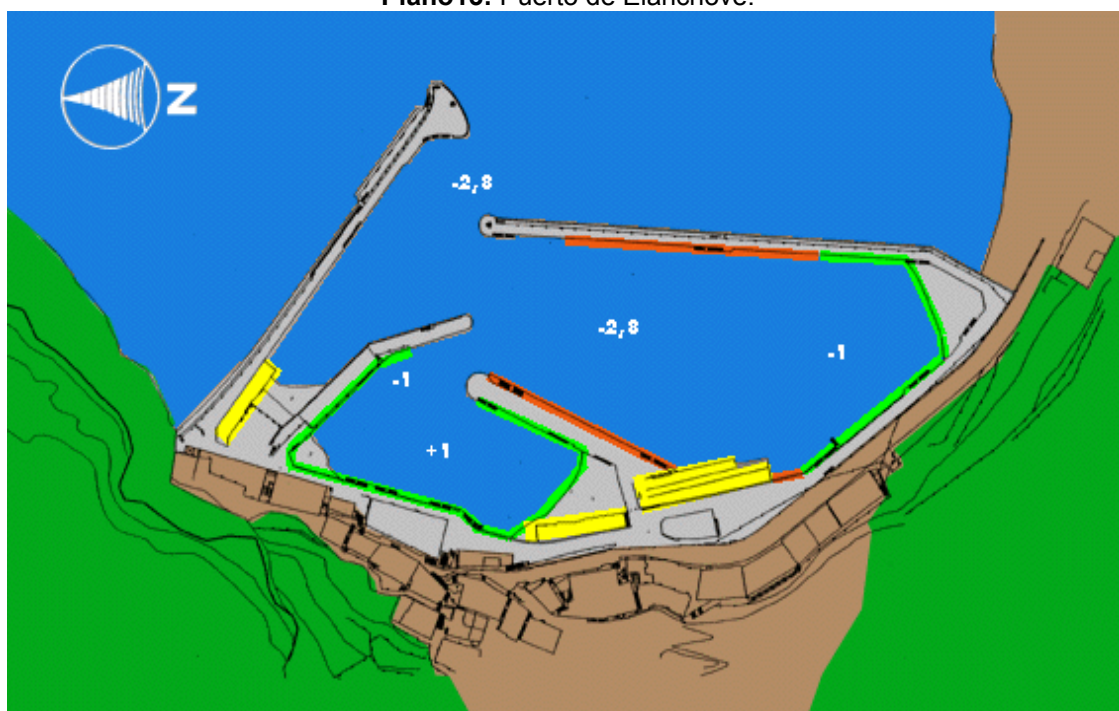
13.3.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO-DEPORTIVA REALIZADOS EL PUERTO DE MUNDACA.

El departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco ha realizado en los años 1999 - 2000 – 2001 las obras de fondeadero y dragado del puerto, con un coste de inversión de 525.000,00 €.

13.4. PUERTO DEPORTIVO DE ELANCHOVE.

El puerto de recreo de Elanchove (en euskera Elantxobe), está situado en la costa nordeste de la provincia de Vizcaya, a 50 km de Bilbao (ver Plano 13).

Plano13: Puerto de Elanchove.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

13.4.1. ANTECEDENTES HISTÓRICO DEL PUERTO DEPORTIVO DE ELANCHOVE.

Elanchove es un municipio costero de Vizcaya asentado prácticamente en el centro de la provincia, frente al Cantábrico, se sitúa en la ladera este del cabo Ogoño, que protege el puerto pesquero de los fuertes vientos y las

mareas dominantes y crea un rincón donde las aguas son relativamente tranquilas. Esta disposición ha llevado a construir un pueblo con dos accesos separados, uno por abajo hacia el puerto y otro hacia la parte alta. No disponemos de noticias ni para la etapa prehistórica ni para la Edad Antigua, pero los historiadores que han estudiado este puerto simplemente enlazan su historia anterior al nacimiento de la villa en la general de la zona y de Ibarregelua (Giner Serrano, 2001). La existencia del puerto de Elanchove surge por la necesidad de los vecinos de Ibarregelua de encontrar resguardo y abrigo para sus embarcaciones pesqueras, ignorando pues las difíciles condiciones que el abrupto acantilado del Ogoño.

En opinión de la mayoría de los historiadores que se han dedicado al asunto, como Giner Serrano, Ciriquiain Gaiztarro o Iturriza, éste es un puerto nuevo y consiguientemente sin historia y sin datos anteriores a 1785 aunque el asentamiento como tal nazca en el siglo XVI. Según Giner Serrano (2001) nos muestra la primera referencia escrita de la historia del municipio, haciendo referencia a una serie de pleitos mantenidos entre los mareantes del puerto y el Concejo de Ibarregelua en 1595. Tres años después se habla de mal estado del puerto, de sus fuertes resacas y su gran falta de calado, problemas éstos que llegan hasta nuestros días. Elanchove empezó pues a poblarse hacia los primeros años del siglo XVI por los pescadores y mareantes de Ibarregelua, los cuales teniendo sus viviendas muy lejos del mar decidieron construir en 1783 muelles y un puerto cerrado.

El primitivo puerto estaba compuesto por un dique y un contradique, hasta que en 1869 se amplía con dos nuevos diques exteriores casi paralelos. Estas obras terminan en 1916 y configuran el puerto actual. Durante este período se construye también el rompeolas N y el nuevo dique S, cuyas obras finalizan en el 14. En 1961, éste se recrece hasta la cota +10,50 metros debido a los continuos rebases de que era objeto. El puerto estaría pues formado por un dique rompeolas N de 155 metros de largo que mira al SE y un dique S de 190 que mira al N y que son al mismo tiempo los diques N Y S exteriores

respectivamente que generan una bocana de 12 metros que mira hacia el NW. Un segundo dique N crea al unirse a un segundo dique S el recinto interior del puerto conjuntamente con el muelle Pesquero. En el 2000 va a recrecerse el rompeolas 100 metros más y +3,20 metros de cota, con nuevo botaolas para evitar los rebases en invierno. A la vez se amplía el muelle pesquero, dragando todo el puerto y reorganizando los botes fondeados que ahora van a contar con pantalanés adosados en el muelle con capacidad para 55 embarcaciones de hasta 6,50 metros de eslora y fondeos para otras 15 lanchas en la dársena interior.

A finales del año 2000 se proyectan las nuevas para prolongar el muelle del Astillero con el objetivo de obtener un calado de extra de 2,5 metros y una superficie aprovechada para aparcamiento (Leonard, 2003). También a finales del 2000 se adjudica la nueva ordenación de fondeos en la dársena exterior para 53 embarcaciones de pesca y recreo y las obras de revestimiento interior con el objetivo de añadir pavimentación y luz en el dique Sur. De esta manera el puerto de Elanchove está en perfectas condiciones para unir la actividad pesquera que practican sus habitantes con la de la náutica de recreo.

13.4.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE ELANCHOVE EN LA ACTUALIDAD.

El municipio Elanchove pueblo y puerto con 409 habitantes y renta personal media 16.515 € (Instituto Vasco de Estadística 2013), se sitúa en la cara este del macizo del cabo de Ogoño, a 43° 24' 12" N, 2° 38' 18" W. con temporales exteriores del N y local del NE Y S. En la actualidad el puerto mantiene la actividad pesquera, a la vez que alberga embarcaciones de recreo, El puerto está construido de forma que se consigue evitar los mares y vientos del noroeste.

En cuanto a las características del puerto (ver Fotografía 20), éste se compone de cuatro muelles, delimitando los dos más pequeños (muelle del Astillero y el muelle de Ribera) la dársena interior, que se conoce con el

nombre de Puerto Viejo (en bajamares se queda en seco). El resto de los diques que son exteriores protegen el Antepuerto en el que el calado es de 3 m, pudiéndose atracar abarloado o de costado.

Fotografía 20: Puerto deportivo de Elanchove.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

El número de amarres a pantalán es de 56, siendo la anchura de la bocana 12 metros, el calado en bocana 2,5 y la carrera de marea 4,5. Las boyas de amarre en una profundidad de 1 a 2 metros están habitualmente ocupadas, pero es posible fondear fuera en una profundidad de 3 a 4 metros, tomando las debidas precauciones con las posibles rachas de viento provenientes del Oeste.

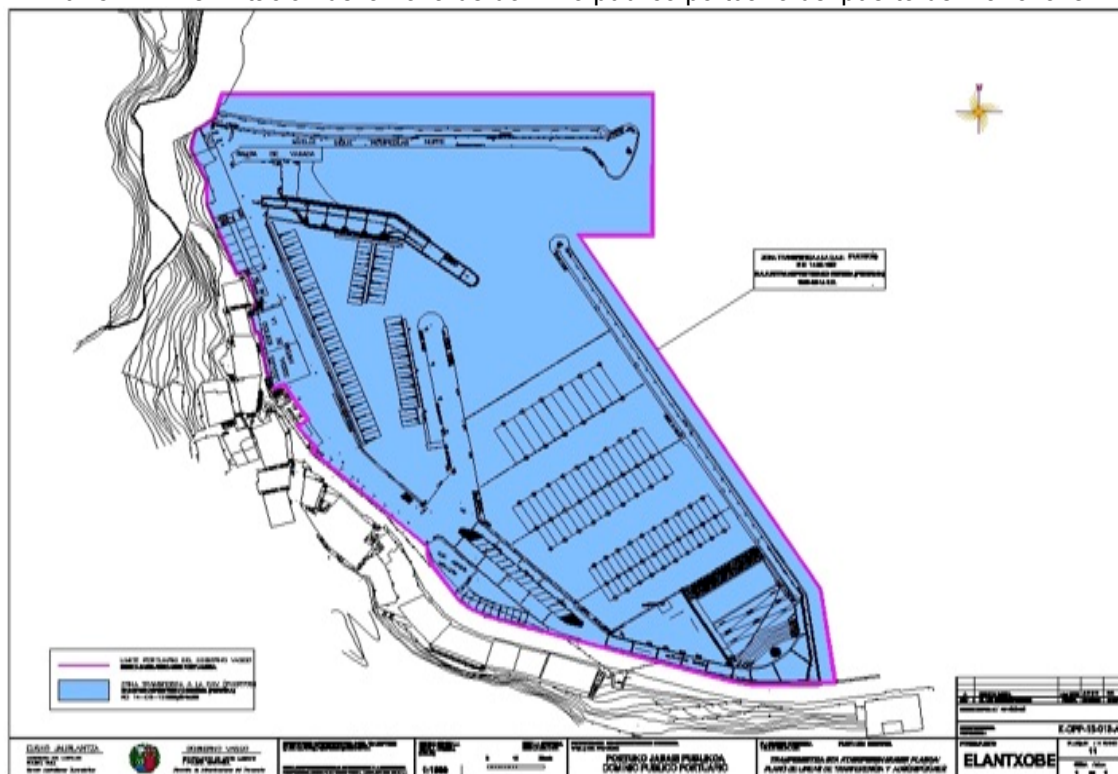
El puerto cuenta sólo con los servicios básicos, que son los siguientes: tres rampas de varada, suministro de agua y electricidad, tiendas básicas, parking propio y servicios relacionados con la pesca (cámaras frigoríficas, lonja de venta de pescado y una báscula).

13.4.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE ELANCHOVE

Definición del Dominio Público Portuario del puerto Elanchove

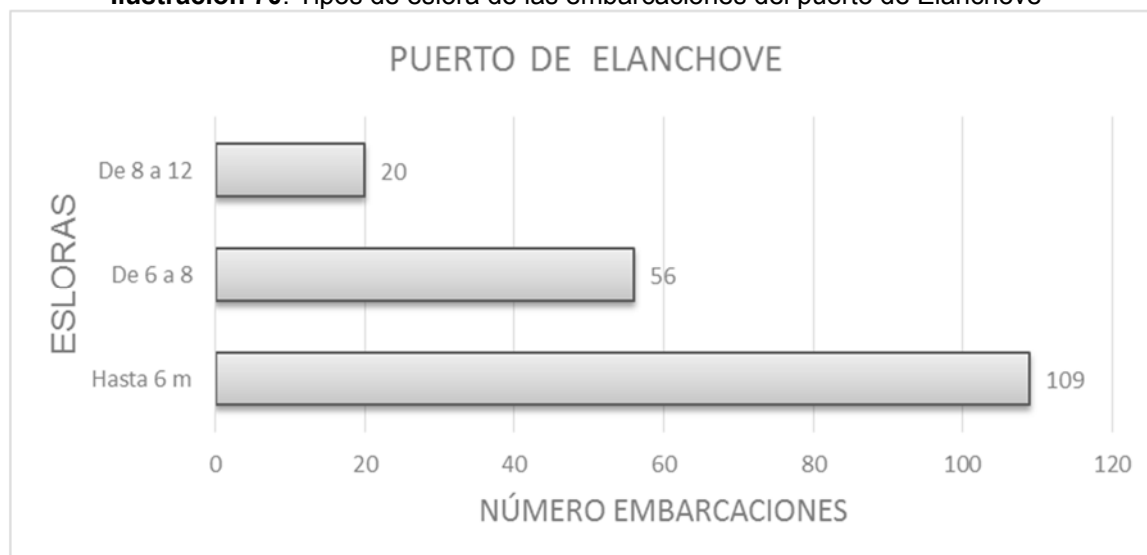
gestionado por el Gobierno Vasco con delimitación de la zona de dominio público portuario (ver Plano14).

Plano 14 : Delimitación de la zona de dominio público portuario del puerto de Elanchove.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

Ilustración 70: Tipos de eslora de las embarcaciones del puerto de Elanchove



Fuente: Elaboración propia.

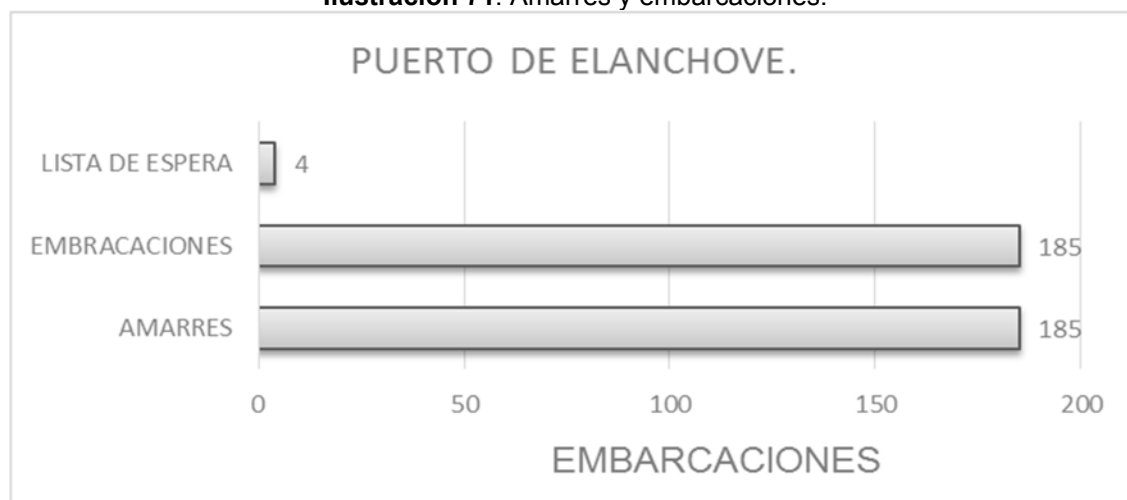
13.4.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE ELANCHOVE.

Se han censado en el puerto de Elanchove un total de 185 embarcaciones, 182 de motor y 3 de vela. No hay fondeo. En cuanto al tipo de casco de las embarcaciones 184 embarcaciones son de casco de compuestos de fibra, 1 embarcación de casco de madera. Por tipo de eslora encontramos, 109 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 56 embarcaciones de 6 a 8 metros, 20 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora (ver Ilustración 70).

13.4.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE ELANCHOVE.

En el puerto de Elanchove dispone de 185 amarres, hay demanda de amarres por los usuarios de embarcaciones de recreo y la una lista de espera de 4 personas, no hay fondeos (ver Ilustración 71).

Ilustración 71: Amarres y embarcaciones.



Fuente: Puerto Elanchove. Elaboración propia.

13.4.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DE PUERTO DE ELACHOVE.

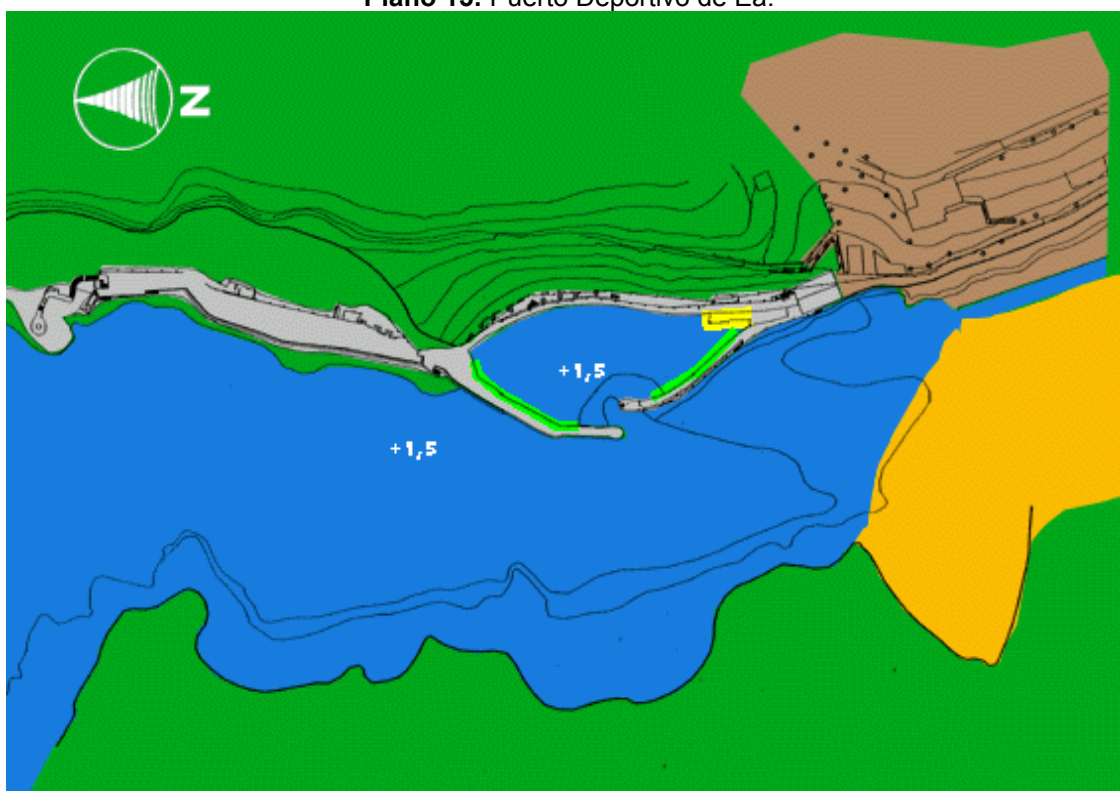
El departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno

Vasco ha realizado durante los años 1998, 1999, 2000 las obras de mejora accesos e incrementado espaldón dique norte (incluye pantalanés) y durante los años 2008 y 2009, las obras de elemento disipador de energía y nuevo muelle del astillero (incluye pantalanés). Con una inversión total de 4.016.000,00 €.

13.5. PUERTO DEPORTIVO DE EA.

Puerto muy pequeño y las embarcaciones muy pequeñas sin servicio, situado en la ensenada del mismo nombre (ver Plano15).

Plano 15: Puerto Deportivo de Ea.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

13.5.1. ANTECEDENTES Y DESARROLLO DEL PUERTO DEPORTIVO DE EA.

Nombrar en este trabajo un puerto tan pequeño como Ea sólo se justifica basándonos en dos razones, su manifiesta vocación marinera y el hecho de

disponer de un puerto suficiente como para atraer mucho turismo en su período estival.

El pueblo de Ea nació en el siglo XVI, cuando pescadores de Ereño, Natxitua y Bedarona se concentran en el puerto natural del río Ea. Se encuentra entre Lequeitio y Elanchove y concretamente en el centro de la ensenada que se abre entre punta Apikal y punta Ermitxo. La desembocadura es un arenal sobre el que se asienta el puerto en su margen derecha. Hasta el siglo XIX no se le concede la municipalidad debido a sus reducidas dimensiones y a su escasa población. El río dividía el pueblo en dos partes siendo una de la anteiglesia de Bedarona y la otra de la de Natxitua. Ea poseía por tanto dos iglesias parroquiales en el momento de su nacimiento, cada una en un lado de la ría y unidas por un puente.

En el siglo XIX el puerto comienza a desarrollarse en gran medida, cobrando ya cierta entidad, lo que provoca, que se junten los barrios de Bedarona y Natxitua y se establezca la municipalidad en el puerto. La nueva población pasó a llamarse simplemente Ea, como el río.

Poco sabemos cómo viene siendo habitual de la prehistoria y la edad antigua, pero contamos con una estela de forma humana, que data del siglo I. Fue encontrada en Natxitua y es un elemento muy singular en la arquitectura Vizcaína.

En la parte frontal, tiene una imagen con forma humana y en la posterior, una cruz con forma de aspa. Está fechada en el siglo I y según los expertos es un obra creada por los lugareños con gran influencia romana. Tampoco disponemos de demasiada información ni fuentes documentales acerca de los núcleos urbanos durante la Edad Media, pero sí sabemos que la parroquia de Natxitua estaba situada en Ibarrangelua y que se separó en el siglo XV mientras que Bedarona era parte de Lequeitio antes de dársele la Carta Puebla. Lo más probable es que fuera un asentamiento para desarrollar la pesca y actividades relacionadas con el mar, máxime cuando fue creado por

pescadores. Se levantó en un arco abrupto en la orilla por encima del mar y los límites fueron establecidos en los montes de Natxitua y Apikale.

Las obras de abrigo de su pequeño puerto consisten en un dique y un contradique que crean un área portuaria capaz para alojar medio centenar de embarcaciones a motor y botes menores, que quedan varados en bajamar (Leonard, 2003). A él se accede por un paseo que nace del pueblo y discurre adosado al acantilado pero no cuenta ni con servicios ni con instalaciones portuarias de ningún tipo más allá de su capacidad para dar cobijo a las embarcaciones de la localidad.

Fotografía 21: Puerto Deportivo de Ea.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

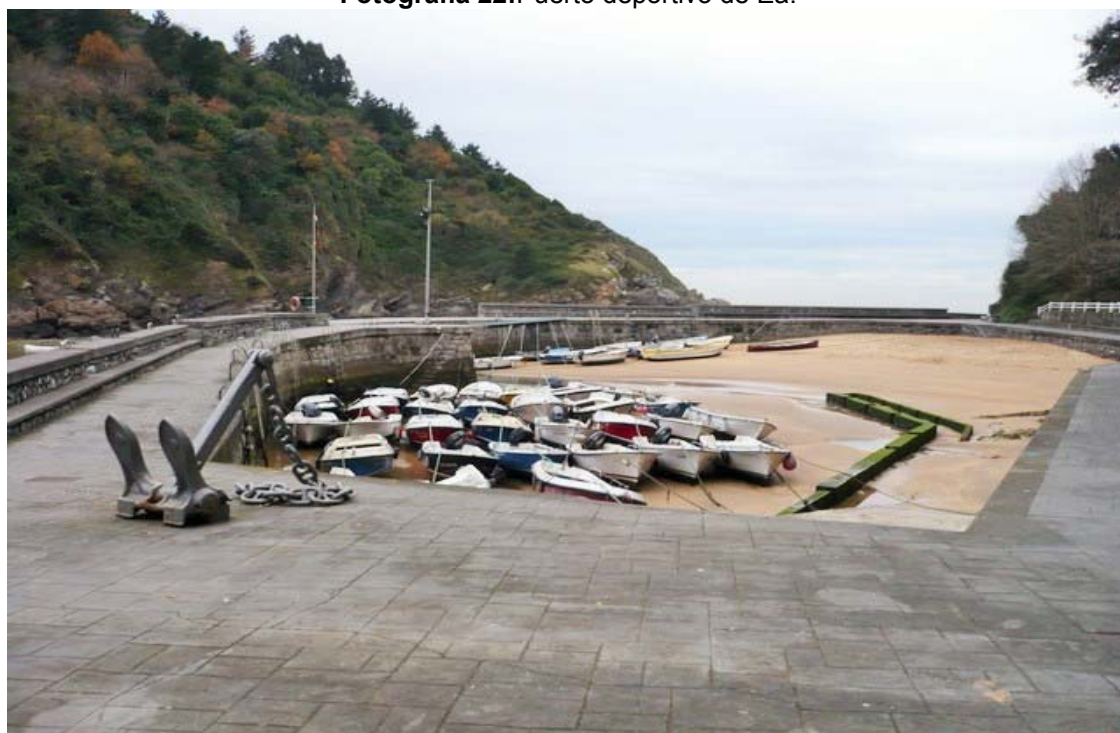
13.5.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE EA EN LA ACTUALIDAD.

El municipio de Ea, con 872 habitantes y renta personal media 18.771€. Éste puerto deportivo de muy limitadas dimensiones está ubicado en la orilla oriental de la desembocadura del río del mismo nombre, a 43° 23' N y 2° 35' W y a escasos 100 metros el centro de la localidad de Ea. El puerto, abrigado por

un dique y contradique, tiene un inconveniente de que sólo es practicable en las horas de pleamar, ya que se transforma en una playa en las horas de bajamar (ver Fotografía 21).

Es importante destacar que la barra de entrada (de 400 metros de anchura) no es navegable en su totalidad y es peligrosa y estrecha. También hay que señalar que no existe actividad comercial en el puerto, albergando solamente pequeñas embarcaciones de recreo y los gestionan los usuarios. Las características básicas del puerto son las siguientes: el número de embarcaciones es de 50, el calado es nulo en marea baja, la anchura en bocana es 5 metros, el calado en bocana 1,5 y la carrera de marea 4,5. El puerto solamente se dispone de una rampa y una grúa manual para levantar 1,7 Toneladas (ver Fotografía 22).

Fotografía 22: Puerto deportivo de Ea.



Fuente: Elaboración propia.

13.5.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE EA.

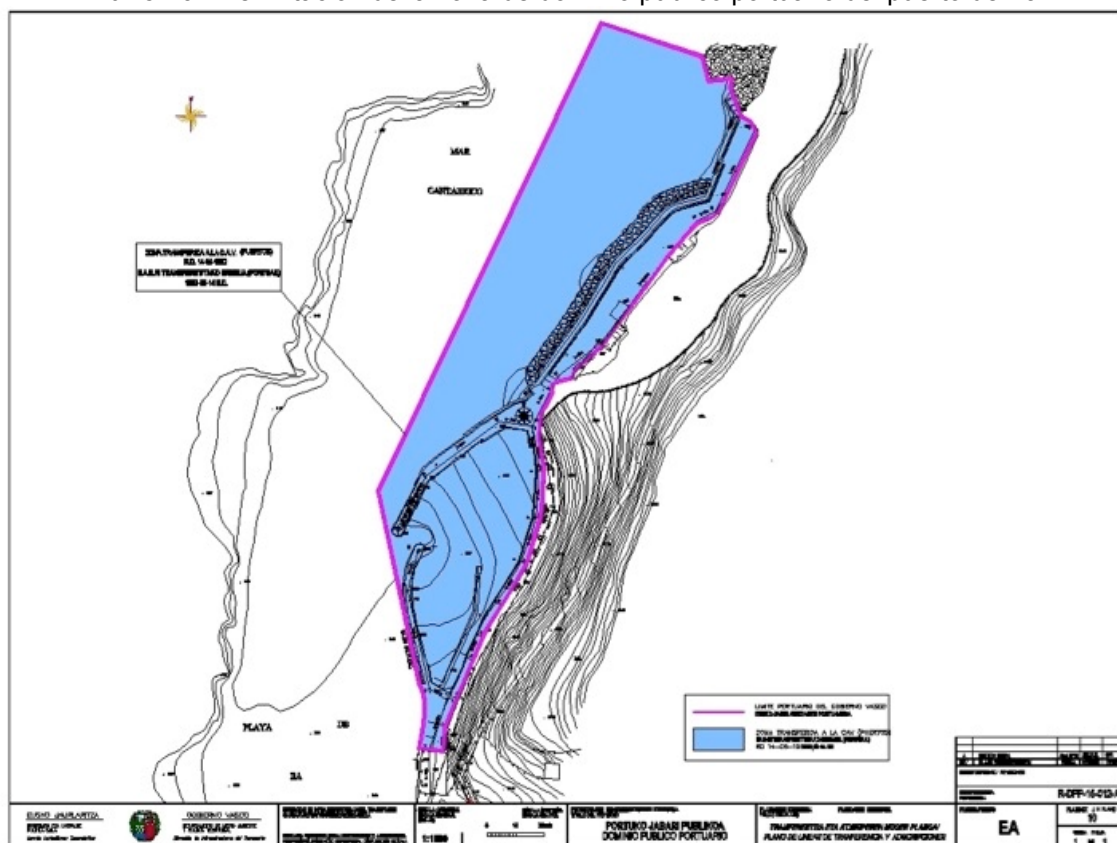
Definición del Dominio Público Portuario del puerto de Ea gestionado

por el Gobierno Vasco con delimitación de la zona de dominio público portuario (ver Plano 16).

13.5.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE EA.

Se ha registrado en total 50 embarcaciones de esloras menores, todas de motor y ninguna de vela. Atendiendo al material del casco, todas están fabricados con compuesto de fibra. Por tipo de eslora encontramos, 46 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 4 embarcaciones de 6 a 8 metros.

Plano 16 : Delimitación de la zona de dominio público portuario del puerto de Ea.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

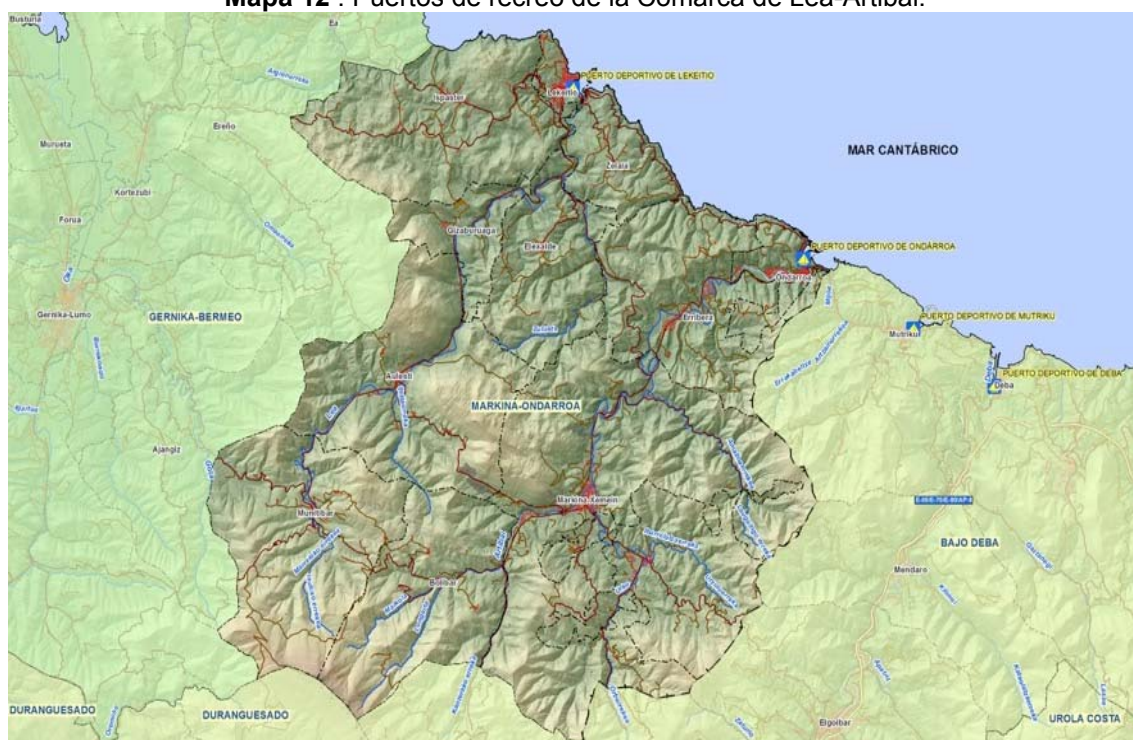
CAPÍTULO 14: LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA DE LEA-ARTIBAI.

14.1. PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA DE LEA-ARTIBAI.

La comarca de Lea-Artibai está situada en el noreste de Vizcaya en frontera con Guipúzcoa. Su nombre se deriva de los dos ríos que cruzan la comarca, Lea y Artibai (ver Mapa 12).

Lea-Artibai está formado por 12 municipios y ocupa una extensión de 203,6km². Tiene una población de 26.237 habitantes (INE, 2014). Los puertos de recreo de la comarcas son Lekeitio y Ondárroa.

Mapa 12 : Puertos de recreo de la Comarca de Lea-Artibai.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

14.2. PUERTO DEPORTIVO DE LEKEITIO.

Lekeitio (en euskera Lekeitio), Situada a orillas del golfo de Vizcaya en la cornisa cantábrica, Lekeitio es un pueblo turístico importante. Un paisaje privilegiado con la isla de San Nicolás y la ría del Lea y con dos amplias playas hace que la tradicional fuente económica, la pesca, sea sustituida por el turismo (ver Plano 17).

Plano17: Puerto deportivo Lequeitio.

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

14.2.1. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL PUERTO DEPORTIVO DE LEQUEITIO.

El núcleo urbano de la Villa está emplazado en la desembocadura del río Lea, en un valle sumergido. Se sitúa entre las laderas del monte Otoyo y la desembocadura del Lea. En medio está el monte Lumentxa, conocido también como Calvario, al pie del cual se originó el primer asentamiento histórico de población. La topografía influyó mucho en la morfología del casco urbano y del puerto. Este último estuvo primero situado junto a la desembocadura del Lea, pero cuando se convirtió en un lugar impracticable por los arenales acumulados, se trasladó al casco urbano, en un extremo del arenal. En este sentido Lequeitio es seguramente el ejemplo más claro de cómo la topografía ha condicionado la forma de nacimiento y crecimiento de un puerto que se sitúa hoy en la margen occidental de la concha que se abre entre punta Arrizabal al Oeste y punta Bastararria al Este a una milla escasa por el E del cabo Santa Catalina. Se accede al mismo navegando por el canal formado entre la isla de San Nicolás y la costa, tras librar la punta del pequeño rompeolas de punta

Amandarri. Frente a la desembocadura del Lea está la isla de San Nicolás, unida a tierra por una escollera peatonal que impide el acarreo de sedimentos procedentes del río y evita así que se ciegue la bocana, orientada al S.

Los hallazgos prehistóricos en las cuevas de Lumentxa prueban la antigüedad de los primeros pobladores de la zona, lo cual sigue la nota tónica defendida hasta ahora para toda la costa vasca. Los asentamientos prehistóricos tuvieron además cierta continuación de forma que el hombre habitó ininterrumpidamente esta área.

El primitivo asentamiento existía, pero fue más bien el puerto el que dio lugar a la existencia de la Villa y no al revés. De todas formas hasta 1325 la Señora de Vizcaya, María Díaz de Haro, no otorgará a Lequeitio la Carta Fundacional y el Fuero de Logroño, constituyéndola en Villa. Las referencia al mar que en este documento aparecen sirven como límite territorial y administrativo pero aparece un dato que hasta ahora no había aparecido nunca en una carta puebla y son los pagos en pescado que deben hacer los pobladores de Lequeitio y Bermeo a la fundadora y Señora de Vizcaya. Esto lleva a pensar en la existencia en el Lea de la existencia de una actividad pesquera lo suficientemente importante como para proporcionar beneficios tanto a los pobladores como al Señor. Nos encontramos, pues, ante el testimonio implícito de la existencia de un puerto, de una flota y una actividad pesquera clara y desarrollada.

La primera referencia a muelles es de 1468, cuando el Concejo arrendó todos los derechos del mollaje de las naves y carabelas a Ochoa Sánchez de Mendiola durante cinco años, a condición de que fabricase un muelle nuevo de cal y canto, que ya estaba empezado. En opinión de Martínez Menaya (1994) debían ya de existir unos primitivos muelles en la zona de la desembocadura del río, puesto que según puede verse en unas Ordenanzas de la Cofradía que datan del siglo XIV una parte importante de las lenguas de ballena que matasen los marineros de Lequeitio debía ser dedicado a arreglar los muelles.

Resulta difícil situarles ya que únicamente disponemos de algunas referencias de historiadores que dicen que el puerto de Lequeitio estaba formado por varios pedazos separados entre sí desde el canal de la ría hasta la porción de muelle de da origen al puerto actual (Martínez Menaya, 1994).

La línea portuaria de Lequeitio iba mucho más pegada al casco antiguo de la población en aquel entonces y su área se ha ensanchado con los siglos, cubriendo los muelles primitivos. Poco a poco los siglos fueron pasando y la Villa creció tanto demográfica como económicamente como centro pesquero y comercial y los muelles empezaron a quedarse pequeños así como el fondeadero y el abrigo natural. Así en 1687 el Regimiento y la Cofradía encargaron un proyecto para ampliar los muelles que se resolvió con la construcción del murallón de Amandarri en 1703. En el siglo XVIII la descripción del puerto es muy elocuente en las crónicas describiéndose como un puerto seco y en malas condiciones pero con una notable flota de pesca a la que daba cobijo. A lo largo del siglo XVIII se llevaron a cabo algunas obras de pequeña envergadura pero con escaso éxito, hasta que en 1883 se aprobó un proyecto de construcción de un espigón al Norte y otro al Sur, quedando la vieja dársena dentro del nuevo puerto proyectado.

En esencia las obras de abrigo del puerto se basan en un dique de protección que arranca de punta Amandarri en dirección Este, el dique Norte que desde dicha punta se dirige hacia el Sur adosado al perfil de tierra y el muelle Sur, también llamado muelle de los Curas, que en dirección NNE conforma una bocana de 35 metros de ancho.

Mientras el comercio practicado en la Villa de forma tradicional duró, se llegaron a albergar en su puerto barcos con esloras de hasta 70 metros y calado máximo de 4 pero aquellos días, como sucede en otros puertos vascos, hace tiempo que pasaron dejando paso a una época en que el puerto está dominado no ya por el comercio sino por las actividades lúdicas y deportivas. La actividad pesquera, poco atractiva para las nuevas generaciones también

disminuye más cada vez, mientras que la náutica deportiva va tomando posiciones en el área de menor profundidad de la dársena, donde últimamente se ha realizado y ordenado un nuevo fondeo para 230 barcos de recreo accesible a través de pantalán y 48 fondeos más en el exterior del puerto, utilizables solamente en verano (Leonard, 2003).

Los calados de que dispone el puerto son de 4 metros en la bocana y la zona central, profundidad que va descendiendo hasta 2 y 1 metros según nos acercamos al extremo Sur. Por sus dimensiones y emplazamiento Lequeitio no ha podido desarrollarse más como puerto manteniendo prácticamente las infraestructuras mejoradas de principios del siglo XX. Esto hace imposible adecuarlo para el comercio o la pesca por lo que en el 97 se realizó un estudio de construcción de un puerto deportivo en la ensenada de Kaboa, al NW. Este proyecto presentaba dos alternativas la primera era un puerto deportivo para 667 plazas, con una superficie abrigada de 74.898 m² y 49.917 m² de superficie de explanada y la segunda era uno para 561 embarcaciones, con una superficie de agua brigada de 77.644 m² y 28.908 m² de superficie. Ambas alternativas serían costosísimas pero también pueden ser la clave para un posterior desarrollo de Lequeitio (Leonard, 2003). Otras alternativas son más visibles pero a día de hoy no hay ninguna decisión tomada.

14.2.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE LEQUEITIO EN LA ACTUALIDAD.

Situado 69 Km de Bilbao el municipio de Lequeitio, cuenta con 7.408 habitantes y renta personal media 17.654 € (Instituto Vasco de Estadística, 2013).

El puerto está próximo a la desembocadura del río Lea, a 43° 22' N, 02° 30' W, al acceder al mismo nos encontramos con la isla de San Nicolás a la izquierda y con el dique rompeolas de surge de Punta Amandarri a la derecha. El acceso se realizará con mayor facilidad si nos arrimamos más al dique de la derecha (ver Fotografía 23).

Aun siendo la actividad del puerto fundamentalmente pesquera, debido a la mayor importancia que ha ido adquiriendo el turismo, cuenta con embarcaciones de turismo náutico, sobre todo en verano.

Fotografía 23 : Puerto deportivo de Lekeitio.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

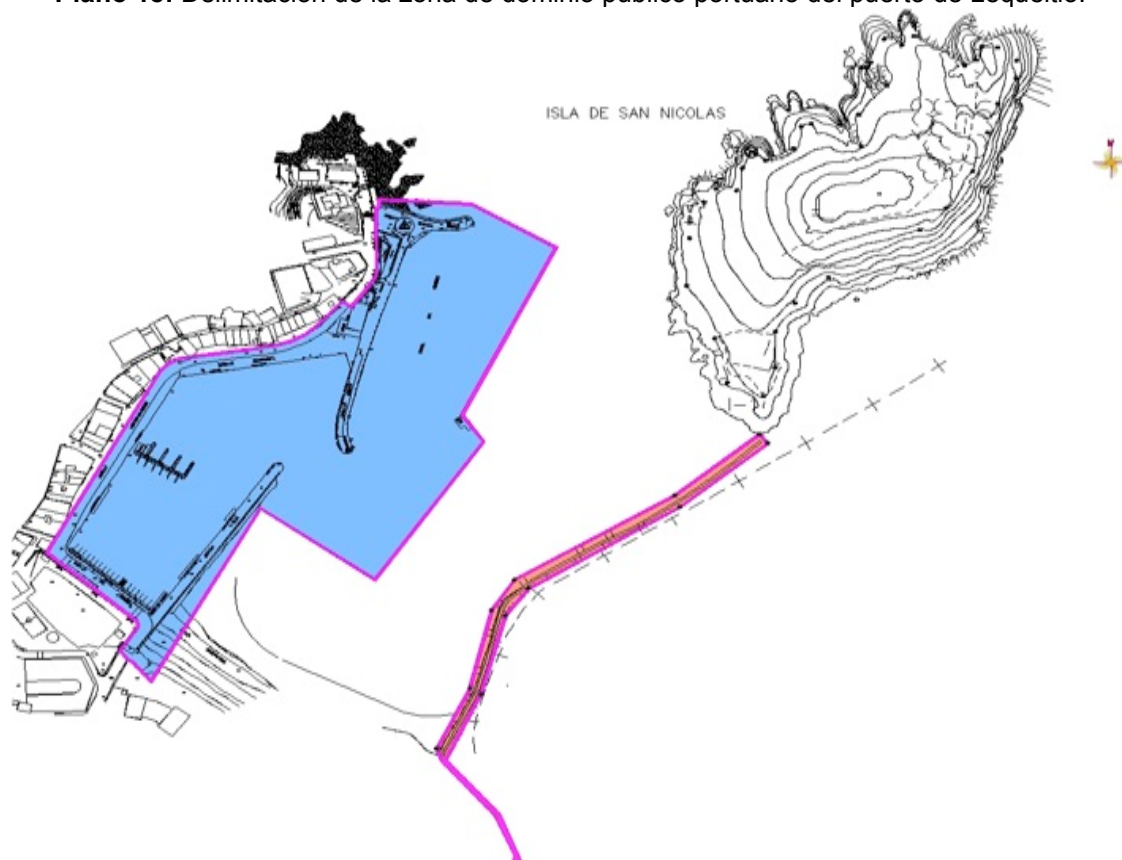
En resumen, las características básicas del puerto son las siguientes: anchura de bocana 35 metros, calado en bocana 4 y carrera de marea 4,5. Temporales Exteriores Norte y NNE, local Nordeste. El puerto cuenta con los servicios siguientes: 2 astilleros, rampa, grúa (1 de 6 Toneladas), talleres de reparaciones y carpintería de ribera, tomas de suministros (agua y electricidad), tomas de combustible, helipuerto, servicios adicional gestionados por la cofradía (fábrica de hielo, lonja de venta de pescado y báscula) y servicios de restauración (bares y restaurantes).

14.2.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE LEKEITIO.

Definición del Dominio Público Portuario del puerto de Lekeitio gestionado por el Gobierno Vasco con delimitación de la zona de dominio

público portuario (ver Plano18).

Plano 18: Delimitación de la zona de dominio público portuario del puerto de Lequeitio.



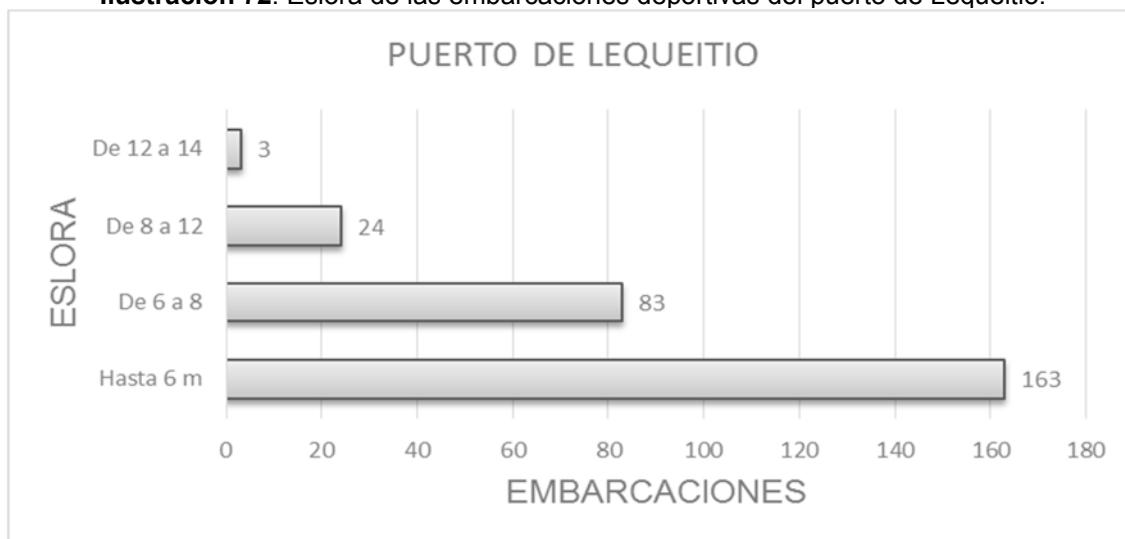
Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

14.2.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE LEQUEITIO.

Se han censado en total 220 embarcaciones, 192 de motor y 28 de vela. Atendiendo al material del casco, un 200 están fabricados con compuesto de fibra y 2 de madera.

Por tipo de eslora encontramos, 163 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 83 embarcaciones de 6 a 8 metros, 24 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora, 3 embarcaciones de 12 a 14 metros de eslora (ver Ilustración 70).

Ilustración 72: Eslora de las embarcaciones deportivas del puerto de Lekeitio.

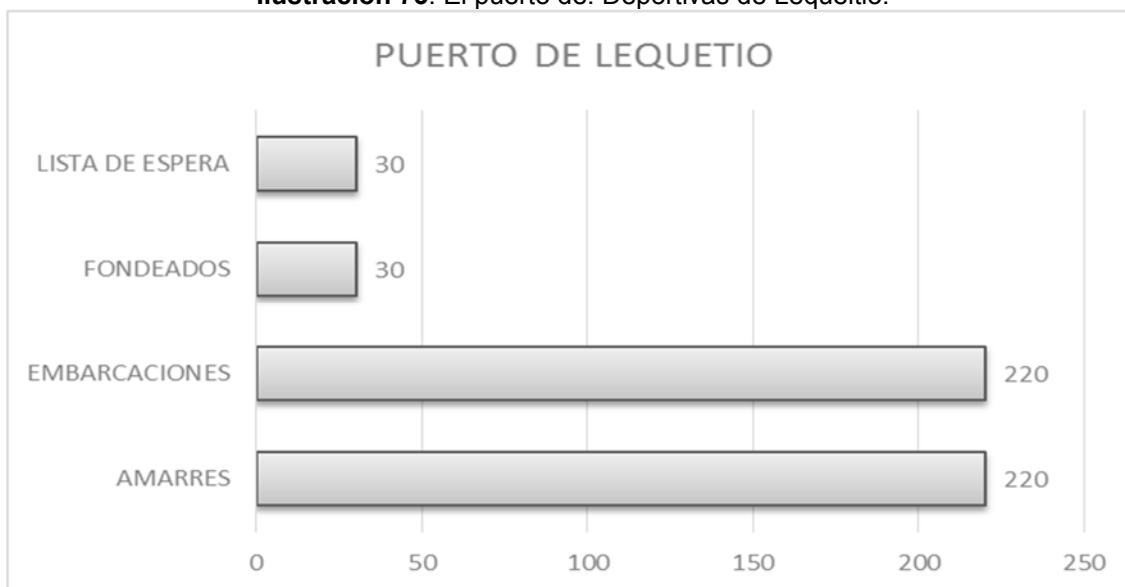


Fuente: Elaboración propia.

14.2.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE RECREO DEL PUERTO DE LEKEITIO.

En el puerto de Lekeitio hay más demanda de amarres por los usuarios y una lista de espera de 30 personas. Además de 30 embarcaciones que están fondeados (ver Ilustración 73).

Ilustración 73: El puerto de. Deportivas de Lekeitio.



Fuente: Elaboración propia.

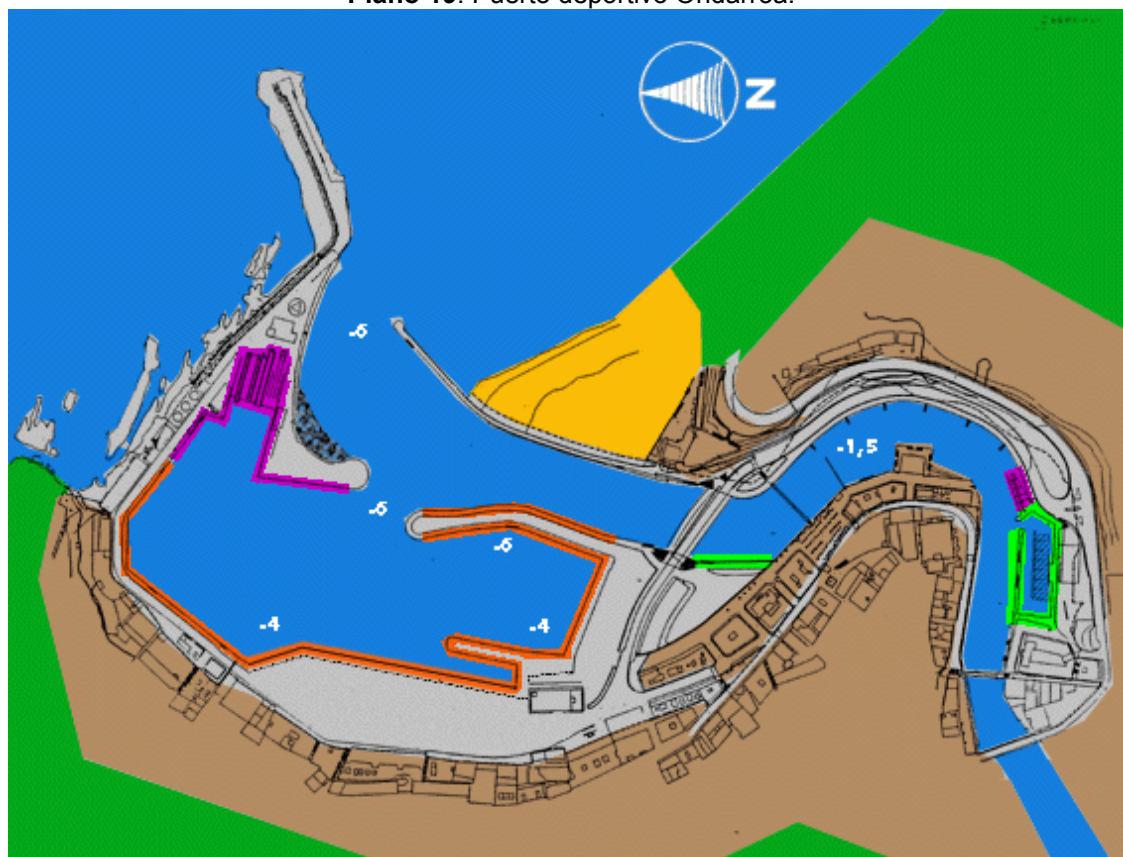
14.2.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE LEQUEITIO.

El departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco ha realizado este año 2008 las obras de pantalanés en el puerto de Lekeitio con un coste de una inversión de 268.000 €.

14.3. PUERTO DEPORTIVO DE ONDÁRROA.

Ondárroa (en euskera Ondarroa), Situado en la comarca de Lea-Artibai. Dista de Bilbao 66,8 km. Ondárroa es el último puerto de Vizcaya, limitando con Guipúzcoa. Es un puerto eminentemente pesquero,. No dispone de una marina deportiva propiamente dicha, pero hay pantalanés para las embarcaciones de recreo (ver Plano19).

Plano 19: Puerto deportivo Ondárroa.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

14.3.1. ANTECEDENTES Y HISTORICO DEL PUERTO DE ONDARROA.

El río Artibai es lo que mejor define a Ondárroa, su forma y su evolución. Cerca de su desembocadura forma una serie de pequeños recodos que han ido configurando sus orillas. En la margen izquierda se asentó el núcleo de población y usó la ría como puerto para gozar de su protección. Su amplia bahía pudo acoger al importante puerto que es hoy Ondárroa y respetar al máximo sus características naturales. Ondárroa es ejemplo de asentamiento perfectamente integrado con el entorno, con una playa al final de la orilla derecha de la ría y en plena frontera natural con la provincia de Guipúzcoa.

No se dispone de referencias escritas de los tiempos antiguos, por lo que podemos aplicar a esta zona el mismo criterio que tenemos con otras villas de su entorno como Bermeo, donde sabemos que hubo un intenso poblamiento en época prehistórica y romana. Será en la Edad Media donde por fin se dé la definitiva unión entre el hombre y el mar en este territorio (Moraza Barea, 2000). En el siglo XII comienzan a poblarse las costas y valles de Vizcaya, aprovechándose el mar y la marea como fuerza hidráulica y así empezarán a aparecer ciertos asentamientos costeros como Ondárroa. Cuando el fenómeno urbano se extiende será ya en el siglo XIV, creándose la industria y el comercio y centrando en el recinto amurallado las necesidades defensa frente a los banderizos y la piratería. También por ello, el carácter defensivo de Ondárroa es similar al de otras villas de su entorno, si bien tiene más de comercial que de militar, estando zonas muy alejadas dentro de su jurisdicción (Martínez Menaya, 1994). En 1327 Doña María Díaz de Haro, Señora de Vizcaya y mujer muy citada ya, otorgó el Fuero de Logroño y título de Villa al asentamiento de la puebla de Ondárroa, hecho fue confirmado por Juan Núñez de Lara en 1335. En esta concesión foral se hacen varias menciones a ciertas obligaciones de Ondárroa para con Bermeo ya que su fundación es anterior. Esta población experimentaba un continuo crecimiento que desde el núcleo originario de caseríos aguas arriba del Artibai, comenzó a organizarse en calles y cantones a lo largo del río. Cuando el desplazamiento del centro hacia la costa avanzaba, un crudo incendio en 1463 lo paralizó. Es por ello que los edificios comenzaron

a construirse de piedra. Fue también Don Juan Núñez de Lara, señor de Vizcaya, quien en 1335 valoró en el documento de confirmación del privilegio el papel que el puerto cumplía en Ondárroa y la actividad económica que generaba. Concedió el privilegio de cobrar ciertos impuesto al comercio en la Villa y el puente y lo que es más importante, la exclusiva de carga y descarga de mercaderías.

El puerto primitivo situado en el último recodo formado por el Artibai junto a la desembocadura, no fue siempre tan encauzado como es hoy. Este puerto más bien interior, dependía de las avalanchas de arena y depósitos que el río arrastraba hasta su desembocadura ya que no estaba abierto al mar, sino en un recodo del Artibai, pensado para varar embarcaciones y repararlas en los cercanos astilleros de la ría. Antes del siglo XIV el puerto no existía como tal y los barcos varaban en el arenal (Martínez Menaya, 1994). En su desembocadura, no faltaba la peligrosa barra que lo convertía un puerto difícil tanto para las propias gentes como para las de fuera. El encauzamiento del río comienza en el siglo XIX y se termina ya en el XX, necesitando muchas obras y la construcción de la dársena exterior, que configura el actual puerto.

Ondárroa fue desde sus orígenes un pueblo muy pesquero y en la actualidad es el mayor de la Comunidad Autónoma Vasca, contando con una flota de bajura importante y con la mayor flota de altura del Cantábrico. El puerto hoy conserva frente a la iglesia una nueva dársena deportiva para embarcaciones de motor, centrándose la pesca en la ensenada exterior y en el puerto propiamente dicho. De punta Barrakomuturra en la margen izquierda, arranca el dique rompeolas de orientación SE de 180 metros de largo, que se desvía después al NE con otros 150 más. El primer tramo terminó de construirse en el 17, el segundo en el 81. Saliendo de punta de Arrigorri, cierra el antepuerto por el S un espigón de encauzamiento de 270 metros de largo y encauza el río ya en la desembocadura, a la vez que lo separa de la playa. La fuerte congestión de los accesos al puerto propició que entre los años 90 y 93, se llevasen a cabo importantes obras para dotar a Ondárroa de nuevos accesos por tierra (Leonard 2003). El nuevo acceso se construyó en la margen

derecha, a través de la carretera Ondárroa-Motrico y termina casi en el arranque del dique cruzando la ría con un nuevo puente, cuya construcción se realiza en el 94 y desvió la canalización del río.

El recinto interior conocido como dársena de Eguidazu se encontraba cerrado por un muelle de descarga y un espigón semicircular que desapareció en el 94, cuando se remodela puerto y fue sustituido por otro en "L" más pequeño, con 80 metros de largo y escollera en el exterior. En la margen izquierda, junto al puente, arranca un nuevo espigón atracable a ambos lados, un nuevo muelle S de dos alineaciones. La primera de 89 metros paralela al dique de Arrigorri y la segunda que mira al N y mide 88 metros de largo, 20 de ancho, 26 en el morro y un calado en dársena también de 6 metros. Estas obras han dotado a la dársena de Eguidazu con 414 metros más de líneas de atraque. La dársena deportiva está construida en los arenales donde antiguamente estaban los astilleros y cuenta con su pequeño dique y contradique, pantalanés para 54 embarcaciones y un pantalán exterior arrimado al dique con capacidad para 20 embarcaciones de motor. El paseo de esta dársena enlaza con el construido junto a la ría, por debajo del nuevo acceso que lleva directamente al puerto. De esta forma se ha descongestionado en gran parte el tráfico de vehículos que ahora llegan al puerto evitando las calles del casco urbano por medio del nuevo acceso. También se ha ganado un paseo marítimo junto a la ría, un mirador sobre el puerto, muy turístico, una dársena deportiva, una importante superficie ganada con el nuevo encauzamiento y en definitiva, una nueva configuración portuaria que ha aumentado superficie de agua y líneas de atraque (Leonard, 2003). Existen ya proyectos nuevos destinados a incrementar la superficie terrestre del puerto ganando terreno al mar por fuera del rompeolas.

14.3.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE ONDÁRROA EN LA ACTUALIDAD.

Ondárroa, municipio con 8.794 habitantes y renta personal media 15.683 € (Instituto Vasco de Estadística 2013). El puerto está situado en la

desembocadura del río Artibai, a 43° 19,5' N, 02° 25,4' W, estando rodeado de acantilados, propios de la geografía montañosa de la Comunidad Autónoma Vasca. El puerto dispone de una amplia entrada y muelle y tradicionalmente se ha identificado al puerto por su gran importancia dentro del sector pesquero de la zona de la cornisa Cantábrica.

Ondárroa es un puerto que ha sufrido muchas transformaciones en los últimos años, habiéndose construido un nuevo puente, la entrada y amplios muelles, duplicándose de esta forma la superficie de agua abrigada. El puerto deportivo propiamente dicho se encuentra situado río arriba en una pequeña dársena pasando el puente nuevo y el viejo, tras la última curva del río Artibai. Otras características del puerto a destacar son las siguientes: anchura de bocana (50 m), calado en bocana (6 m) y carrera de marea (4,5 m). Temporales Exteriores N Y NW Local NE.

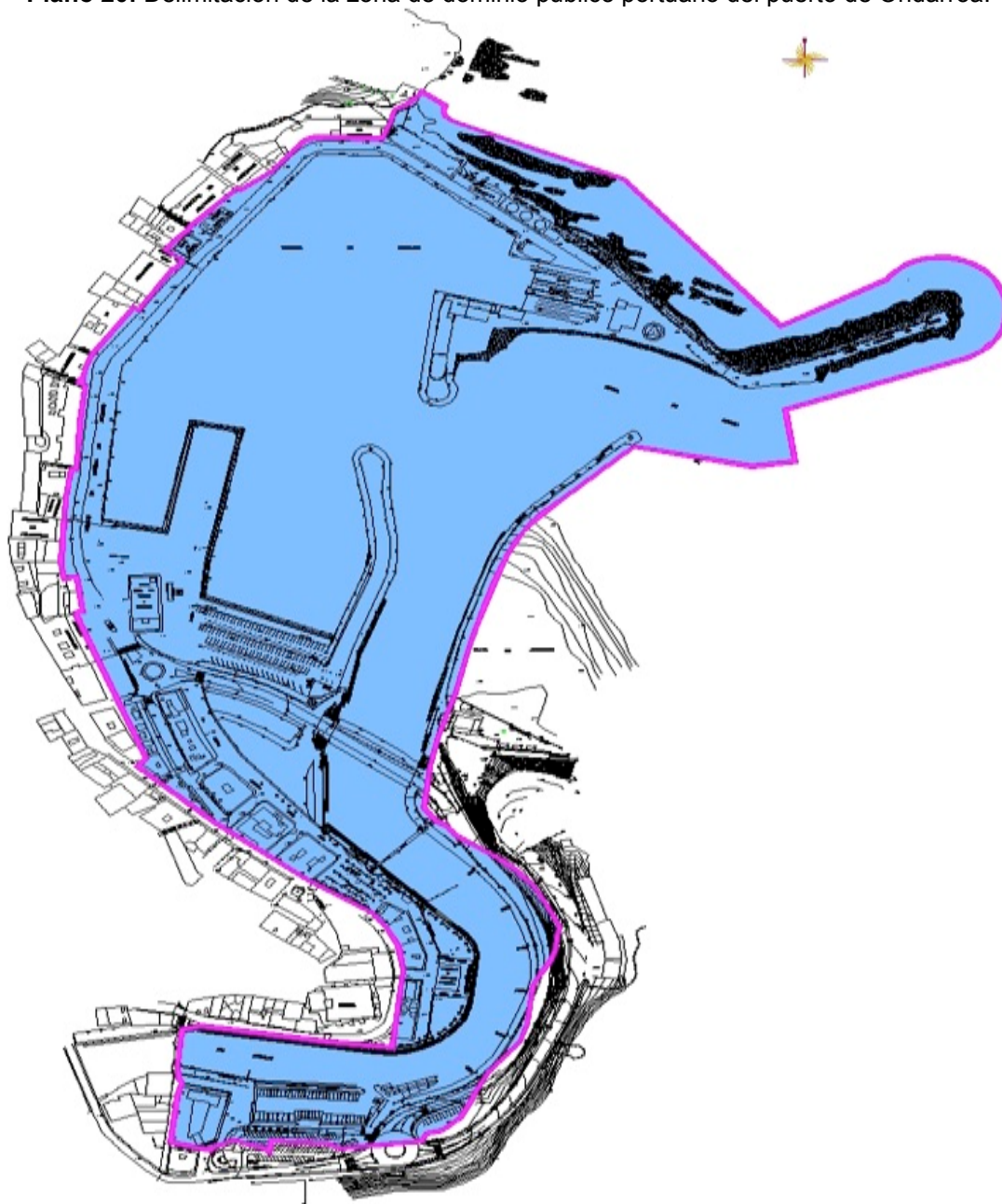
Ondárroa no cuenta con tráfico mercante. Las restricciones del puerto son para buques con esloras superiores a los 80 y 4 metros de calado.

Fotografía 24 : Puerto Deportivo de Ondárroa.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

Plano 20: Delimitación de la zona de dominio público portuario del puerto de Ondárroa.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

En cuanto a los servicios disponibles en el puerto, son los enumerados a continuación: abastecimiento de agua, accesorios náuticos, astilleros, bares, cafeterías, restaurantes, comunicación por radio, tomas de electricidad, gasoil, gasolina, parking propio, servicios de grúa (4 grúas de 2,5; 5; 8 y 12 Tm) y de rampa, supermercados, taller mecánico y de reparaciones y recogida de aceites usados.

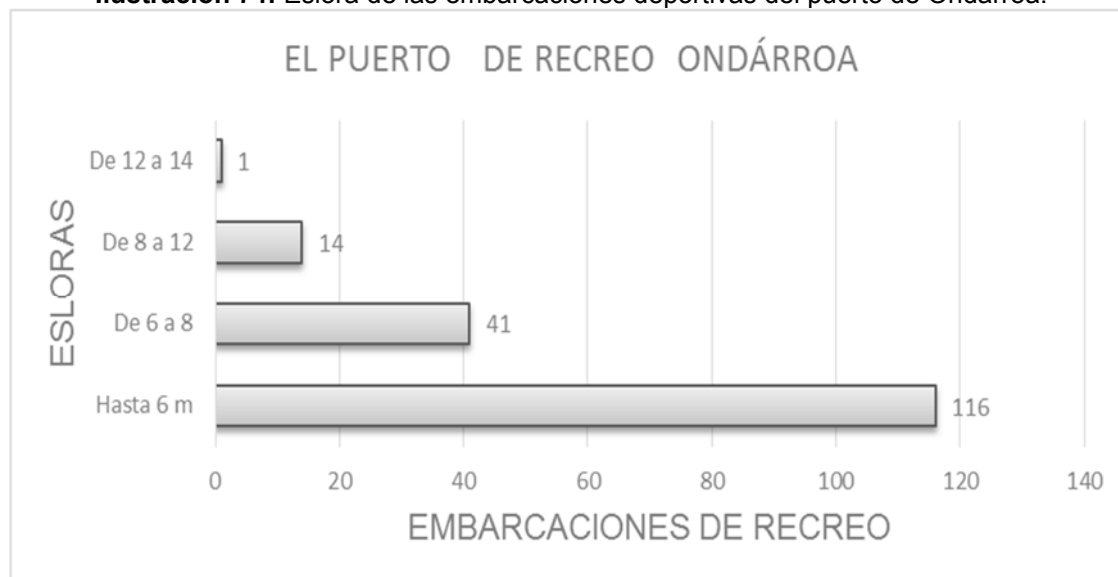
14.3.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE ONDÁRROA.

Definición del Dominio Público Portuario del puerto de Ondárroa gestionado por el Gobierno Vasco con delimitación de la zona de dominio público portuario (ver Plano 20).

14.3.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE ONDÁRROA.

Ondárroa cuenta con 172 puntos de amarre. Se ha censado en el puerto de un total de 172 embarcaciones, 163 de motor y 9 son de vela. En cuanto al tipo de las embarcaciones, las 172 embarcaciones son de casco de compuestos de fibra. Por tipo de eslora encontramos, 166 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 41 embarcaciones de 6 a 8 metros, 14 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora, 1 embarcación de 12 a 14 metros de eslora (ver Ilustración 74)

Ilustración 74: Eslora de las embarcaciones deportivas del puerto de Ondárroa.

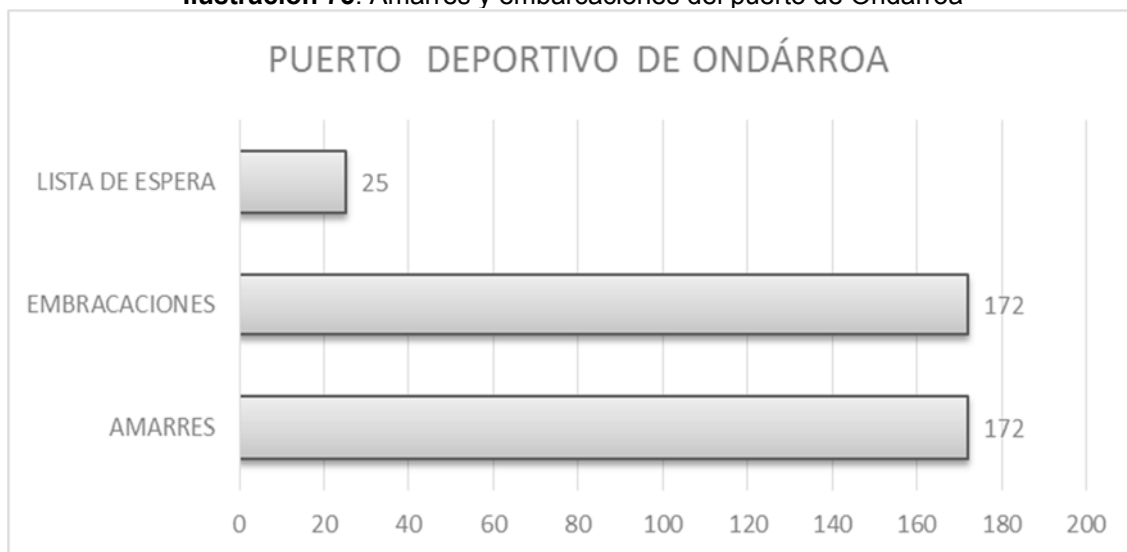


Fuente: Elaboración propia.

14.3.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES EN EL PUERTO DE ONDÁRROA.

En el puerto de Ondárroa hay 172 amarres y lista de espera de 25 usuarios. No hay fondeo (ver Ilustración 75).

Ilustración 75: Amarres y embarcaciones del puerto de Ondárroa



Fuente: Elaboración propia.

14.3.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE ONDÁRROA.

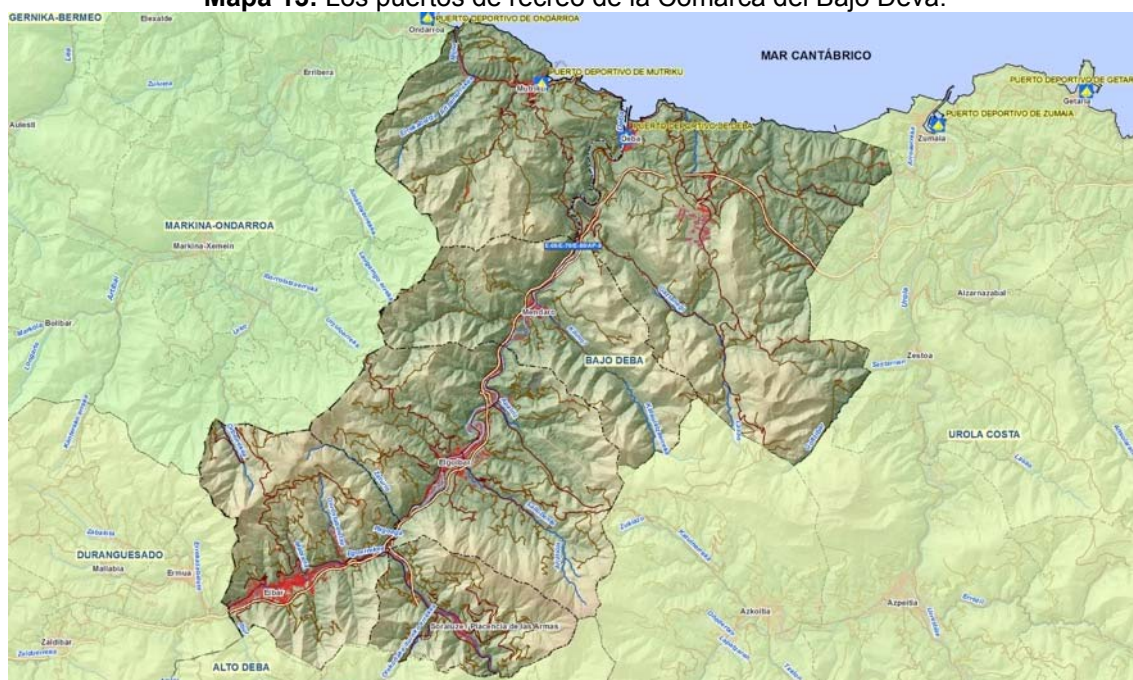
El departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco ha realizado entre los años 2004 al 2010 las obras de Muelle y pantalán adosado en la margen izquierda de la ría Artibai en Ondárroa, con un coste de una inversión de 5.224.000 €.

CAPÍTULO 15: LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA DEL BAJO DEVA.

15.1. LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA DEL BAJO DEVA.

La comarca del Bajo Deva es una comarca de la provincia de Guipúzcoa, límite al oeste con las comarcas vizcaínas de Lea Artibai y al este con la comarca de Urola-Costa, al norte el mar Cantábrico. Su extensión es de 180,3 km² y tiene 55.660 habitantes (INE,2014). Tiene seis municipios y dos puertos de náutica de recreo, Motrico y Deva (ver Mapa 13).

Mapa 13: Los puertos de recreo de la Comarca del Bajo Deva.



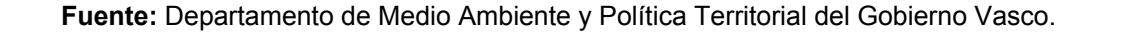
Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

15.2. PUERTO DEPORTIVO DE MUTRICO.

Motrico (en euskera Mutriku), Es un puerto de la provincia de Guipúzcoa, perteneciente a la comarca del Bajo Deva, 48 Km distancia con San Sebastián, está situado en el límite con Vizcaya y distancia 71 Km con Bilbao.

15.2.1. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL PUERTO DE MOTRICO.

Motrico es un municipio situado a orillas del Cantábrico en la frontera con Vizcaya que ocupa el límite oeste de la provincia y de la comarca a la que



el siglo XIII para ver sus primeras noticias. La Villa de Motrico se funda en 1209 por Alfonso VIII de Castilla que le otorgó carta puebla y la posibilidad de amurallarse pero su historia portuaria es incluso anterior remontándose al 1200, año en que sus habitantes pagaban ya a la corona una ballena al año en concepto de tributo. Puerta, M. C. (2005). Es, por tanto, uno de los primeros puertos sobre los que se tiene conocimiento. Sus muelles han sido levantados y derruidos por la acción de los temporales y las mareas a lo largo de los siglos y de igual modo que en otros lugares las inversiones para su mantenimiento han sido constantes, siendo los huecos, derrumbes y reconstrucciones una constantes en el puerto. Esto tendrá difícil solución hasta las grandes obras infraestructurales de los tiempos recientes. De finales del siglo XIX son los diques Norte y Sur y del principios del XX el dique Norte más exterior. El puerto se encuentra así encajado en una pequeña cala, entre punta Alkolea y punta Kardal.

Motrico es un enclave marineró que ha dado a la historia de la navegación grandes hombres. Antonio Gaztañeta, fue un ilustre marino que escribió numerosos tratados sobre proporciones para la construcción naval tan relevantes que fueron utilizados durante todo el siglo XVIII, incluso por otras potencias europeas. Churruca, el gran héroe de Trafalgar que encontró la muerte al mando de la embarcación San Juan haciendo frente a la escuadra del almirante Nelson, dejó huérfanas a las ciencias náuticas de su época de su mente brillante y su memoria pervive en la plaza de la Villa con una escultura de piedra. Igualmente se recuerda con un busto a Evaristo Churruca, descendiente del militar, ingeniero y artífice de la solución a la barra del puerto de Bilbao, que elaboró para Motrico el proyecto los diques de finales del XIX. Umarán, J. D., & Churruca Elorza, C. D. D. (1885).

El actual puerto lo forman dos diques al Norte paralelos y otro al Sur que, junto con el dique interior, permite una bocana de aproximadamente 20 metros (Leonard, 2003). En su interior, un muelle separa una pequeña dársena por el W para barcos de recreo, de otra más grande al E dedicada a embarcaciones de pesqueras que cuentan con instalaciones modernas y bien

perrechadas. Las obras del primer dique Norte y del dique Sur se realizaron en 1903, no necesitando arreglos de ningún tipo hasta el 56, años en el que se repara el dique Norte, habiéndose realizado en ya en el 48, labores de conservación en el dique S. El segundo dique Norte se levanta en 1910, configurando sin cambios el puerto actual. En el fondo de la cala una escollera trata de amortiguar el efecto del oleaje y la especie de piscina creada entre los dos diques Norte sirve a los jóvenes de la localidad como divertimento veraniego. Los calados oscilan entre los 2 metros en la dársena para embarcaciones deportivas y los 4 que hay en los muelles y en la dársena pesquera (Leonard, 2003).

Fotografía: 25 Flysch Deva, cerca del puerto de Motrico



Fuente: Elaboración propia.

15.2.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE MOTRICO EN LA ACTUALIDAD.

Motrico actualmente es una villa marinera y un destino turístico, con 5.068 habitantes y renta personal media 17.606 € (Instituto Vasco de Estadística). El puerto de recreo de Motrico se ubica en pleno casco urbano, en una pequeña cala de la costa, a 43° 18' 31" N y 2° 22' 52" W, formando parte junto a Deva y Zumaya, del Geoparque de la Costa Vasca, que son lugares de

importancia geológica así como sitios de importancia etnográfica, el rincón más conocido es el Flysch por sus imponentes acantilados(ver Fotografía 25). Las obras de remodelación del puerto se comenzaron a inicios del 2013 y está formado por tres diques, dos de ellos paralelos el uno al otro situado en la parte norte y el otro dique se ubica en la parte Sur (ver Fotografía 26).

Fotografía 26 : Puerto Deportivo de Motrico.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

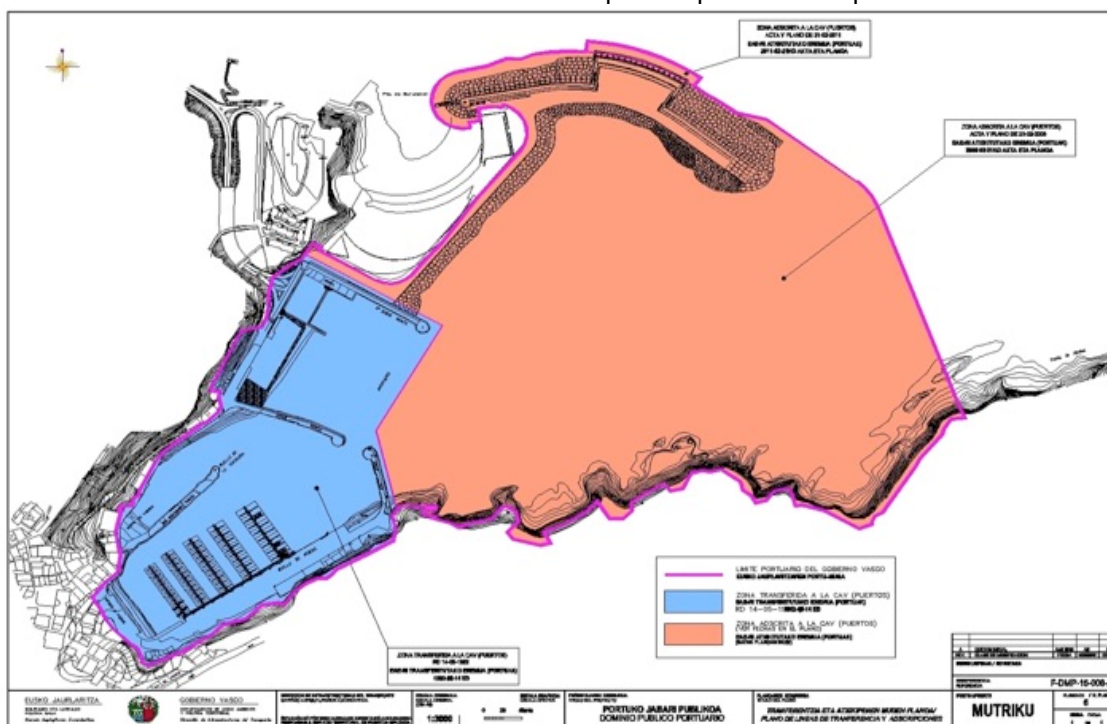
La boca de entrada del puerto tiene una anchura de 25 metros, un calado en bocana de 0,5 y una carrera de marea de 4,5. Temporales exteriores N.NW y local NE.

El puerto cuenta con los servicios siguientes: dos rampas de varada, dos grúas (de 3 y 5 Tn), tomas de agua y de electricidad, servicios relacionados con la pesca (que gestiona la cofradía), fábrica de hielo, lonja de venta de pescado, básculas, combustible (gasolina y gasoil), capitanía, parking a pie de pantanales, pantalán a recepción, restaurantes, servicios náuticos y reparaciones mecánicas y eléctricas.

15.2.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE MOTRICO.

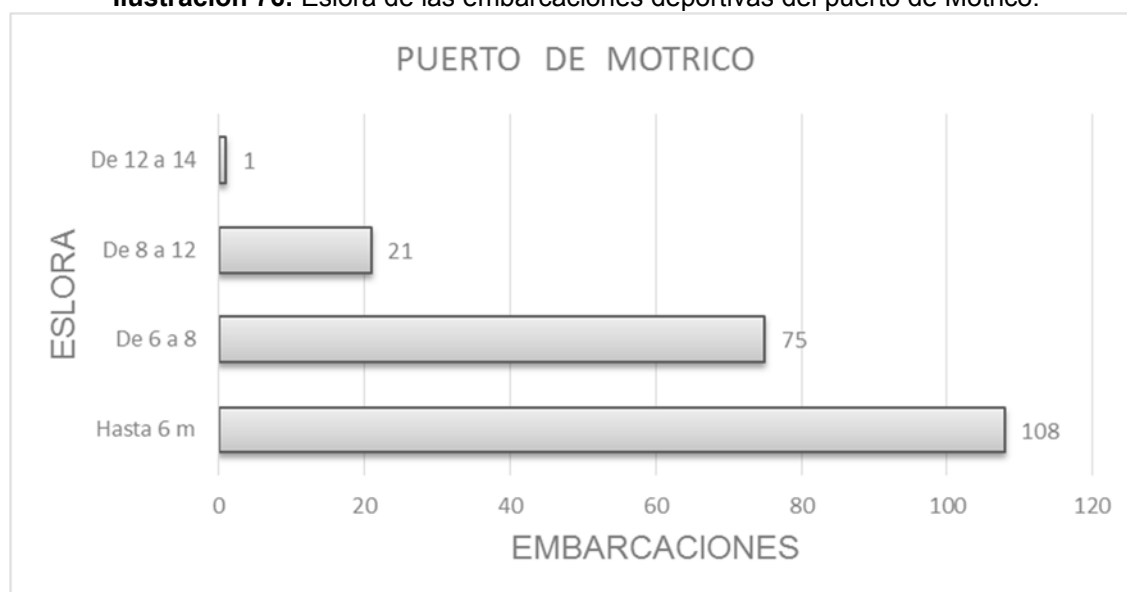
Definición del Dominio Público Portuario del puerto de Motrico gestionado por el Gobierno Vasco con delimitación de la zona de dominio público portuario (ver Plano 22).

Plano 22: Delimitación de la zona de dominio público portuario del puerto de Motrico.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

Ilustración 76: Esloza de las embarcaciones deportivas del puerto de Motrico.



Fuente: Puerto de Motrico. Elaboración propia.

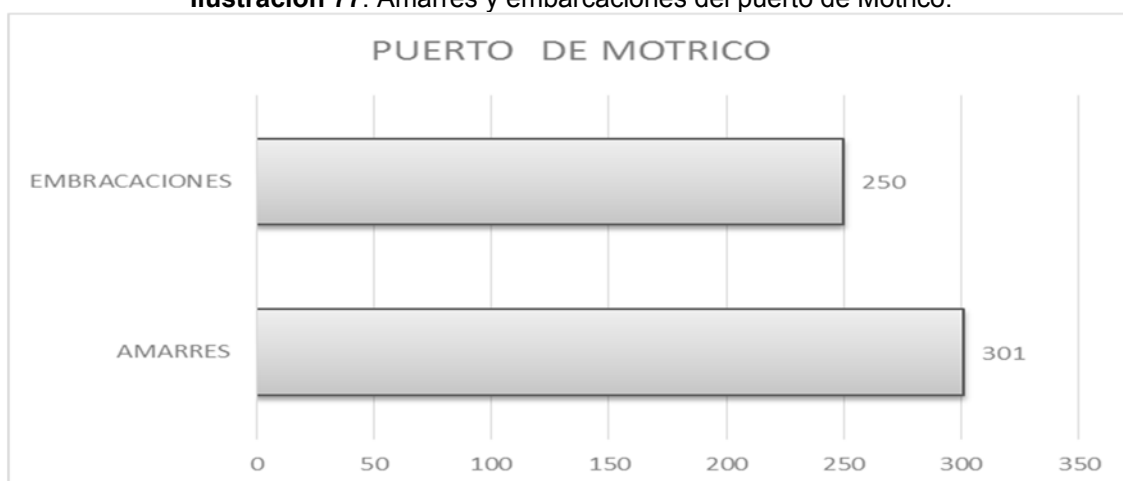
15.2.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE MOTRICO.

Se ha registrado en el puerto de Motrico un total de 250 embarcaciones, 187 de motor y 18 son de vela. En cuanto al material del casco de las embarcaciones son de compuestos de fibra. Por tipo de eslora encontramos, 108 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 75 embarcaciones de 6 a 8 metros, 21 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora, 1 embarcaciones de 12 a 14 metros de eslora (ver Ilustración 76).

15.2.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE MOTRICO.

El puerto dispone de un total de 301 amarres en pantalán, siendo la eslora máxima de 14 metros y el calado de 3. Del total de amarres disponibles, 210 amarres son accesibles por el muelle del astillero, 58 amarres por Mollaberri y el resto son amarres de cortesía (ver Ilustración 77).

Ilustración 77: Amarres y embarcaciones del puerto de Motrico.



Fuente: Elaboración propia.

15.2.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE MOTRICO.

El Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno

Vasco, ha realizado durante el año 2014 trabajos por el importe de 2.154.172,06 € de puertos además de las obras de renovación de refuerzo pantalanés con un importe de 47.500 €, las obras de instalaciones luz y agua con importe de 10.608,72 €, instalación de barrera acceso con importe de 5.275,85 € y las obras de los pantalanés de los puertos con importe de 42.590 €, las obras de pilonas con importe de 32.548,50 € y la instalación de fibra óptica surtidor con un coste de 1.686,07 €, la suma de toda la inversión del puerto de Motrico es de 2.294.381,20 €, conforme datos detallados del departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

15.3. PUERTO DEPORTIVO DE DEVA.

Deva (en euskera Deba), Este histórico puerto, dista 68,5 km a Bilbao y 41 Km a San Sebastián. Es una dársena, junto al puente de la carretera a Motrico. Dispone de un calado de 1,50 m (ver Plano 23).

Plano 23: Puerto Deportivo de Deva.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

15.3.1. ANTECEDENTES Y DESARROLLO DEL PUERTO DEPORTIVO DE DEVA.

El pueblo de Deva se asienta en la sección oriental del río que lleva su nombre, que en su confluencia con el Cantábrico divide la ensenada que domina, dejando una playa a cada lado. La de la margen derecha es la playa de Deba, llamada playa de Santiago, más grande y concurrida en verano mientras que la de la margen izquierda es conocida como Ondarbeltz por sus oscuras arenas y es más pequeña, más adelantada que la de Santiago y pertenece a la vecina Motrico.

Toda la región del Deba fue una zona bastante transitada en la prehistoria, donde se practicaba la pesca de forma muy activa. En sus inmediaciones tenemos la cueva Ermitia donde se han encontrado numerosos arpones de hueso para la pesca de salmones, platusas, rodaballos o doradas. No tenemos noticias de lo que sucedía en la región en época romana más allá de que era una frontera natural entre bárdulos y caristios, no obstante es de suponer que la zona fuese utilizada, como en otros casos, como fondeadero natural y zona de pesca. Habrá que esperar hasta la edad media para ver la fundación de la que probablemente es la villa más volcada al mar de toda Guipúzcoa (Ciriquiain Gaiztarr, 1986). El pueblo fue creado en un alto, en Itxiar, como núcleo de población agrícola y ganadero pero sus pobladores seguían muy apegados al mar y un día pidieron al Rey que los dejara mover el pueblo a la costa. En 1343 se les permitió refundar el pueblo a orillas del Deba pero nada más, no se les dieron derechos ni jurisdicciones sobre el río ni el mar, ya que ésta estaban en manos de los de Motrico. Se enredaron pues en una serie de pleitos interminables que no se resolvieron hasta el siglo XVIII y que mantuvieron a los vecinos alejados del mar, pero eso no les impidió fundar una cofradía de mareantes y explotar al menos el Río.

Hay que entender que durante siglos la ruta más corta para llegar desde Castilla hasta el Cantábrico fue el Deba. Antes de la voladura de la peña de Orduña el camino real pasaba por Pancorbo para llegar a Vitoria y después

seguir hasta el Deba. Desde el siglo XIV una gran caravana de barcos que se dirigía a Flandes en primavera para comerciar con lana, aceite, vino, miel, hierro y pieles de vaca volvía en Otoño cargada con paños, productos manufacturados y telas. Muchos de estos barcos salían del puerto de Deva cargados de lana y muchas veces también del hierro de las ferrerías de la zona hasta el punto que en este siglo la villa vivió un período de gran prosperidad y llegó a disponer de una importante flota propia. Este negocio de exportación continuó desarrollándose durante los siglos XV, XVI y XVII aunque no sin problemas, debido sobre todo a la actividad que piratas y corsarios llevaban a cabo, pero en el siglo de las luces fue decayendo lentamente hasta casi desaparecer en el XIX (Elorza, 2012).

A pesar de las glorias bajomedievales solo queda hoy la historia para recordar lo que fue el puerto de Deva, floreciente exportador de la lana de Castilla durante los siglos XVI y XVII, que como sucede también en otros puertos, ha sido incapaz de mantener ni el aspecto comercial ni el pesquero, pero su playa sigue dando a esta bella villa su carácter veraniego y los botes que atracan en las orillas de la ría denotan la afición marinera de su población, que a partir del 99 cuenta con una pequeña dársena para embarcaciones de recreo.

Deba se asienta como sabemos en la margen derecha del río de su nombre, que antes de llegar a la mar se encauza por un dique rompeolas al Oeste y una escollera al Este. El primero fue construido en el 17 pero tras resultar seriamente dañado por duros temporales en el 25 y en el 61 tuvo que arreglarse. Por el Este un espigón de encauzamiento genera una bocana a la ría de 50 metros de ancho. En este momento un proyecto de regeneración de la playa de Santiago está en marcha, con el objetivo de unirla a la contigua de Lapari, proyecto que impulsó en el 2001 el Ministerio de Medio Ambiente. Para ello se reparará y prolongará 100 metros la escollera tras lo cual un vertido de arena conseguirá unir las dos playas que deberían medir unos 700 metros (Leonard, 2003). Frente a la playa de Ondarbetz arranca de punta Arrilabán

una pequeña escollera que protege la desembocadura del Deba.

Aparte del rompeolas, la escollera, el muro de la ribera y la rampa no existe infraestructura portuaria en Deba, salvo la nueva dársena de recreo , que responde a un proyecto ya contemplado en el Plan Director de Puerto del 86. Las obras de esta dársena empezaron en el 98 para permitir atracar a las embarcaciones de recreo de la localidad, embarcaciones a motor que amarraban ría arriba o los botes de pescadores. La dársena es básicamente un dique de 115 metros que conduce a Motrico y llega hasta la rampa adosada al paseo, permitiendo así una bocana de 12 metros y una superficie resguardada de 3.570 m² y 1,5 metros de calado, rodeada de un pantalán perimetral con tres escaleras provisto de agua y electricidad.

El contradique lo forma la misma explanada que sirve de aparcamiento y de área técnica de alrededor de 1.300 m² que se junta por el otro lado con la rampa del paseo de Ribera.

En el 2000 se instaló la grúa de 5 toneladas para servicio del área técnica.

La dársena deportiva que está frente la estación de ferrocarril supone un nuevo espacio para Deva y su ría por lo que a partir de ahora podemos hablarse ya del puerto en la villa de Deva (Leonard, 2003). Además en la margen izquierda se proyecta una nueva dársena deportiva que duplicará la capacidad de la actualmente conseguida y que si bien no formará parte del municipio de Deva propiamente dicho, sí que abrirá grandes posibilidades a la navegación deportiva y de recreo.

15.3.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE DEVA EN LA ACTUALIDAD.

Municipio Deva con 5.384 habitantes y renta personal media 19.079 € (Eustat, 2013). El puerto, que es de limitadas dimensiones, se ubica en la

desembocadura del río Deba, en el centro de la población, a 43° 17' 36" N, 2° 21' 12" W. El puerto se ha destinado exclusivamente a actividades de recreo, manteniendo una flota de embarcaciones de recreo. El puerto está canalizado por una escollera a la derecha y un espigón a la izquierda, siendo la barra peligrosa y variable (en bajamar queda con muy poca agua) y ofrece espacio para el atraque de embarcaciones (ver Fotografía 27).

Fotografía 27: Puerto Deportivo de Deva.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

El puerto, que tiene un calado en bocana de 0,50 m, una carrera de marea de 4,5 y una anchura en la boca de entrada de 25 m, temporales exterior Norte y Noroeste local Nordeste.

El puerto dispone de los siguientes servicios básicos: una grúa de 5 Tn, tomas de agua y electricidad, aparcamientos para residentes y titulares de las embarcaciones, rampa (para poder varar las embarcaciones), escuela de buceo (ver Fotografía 28).

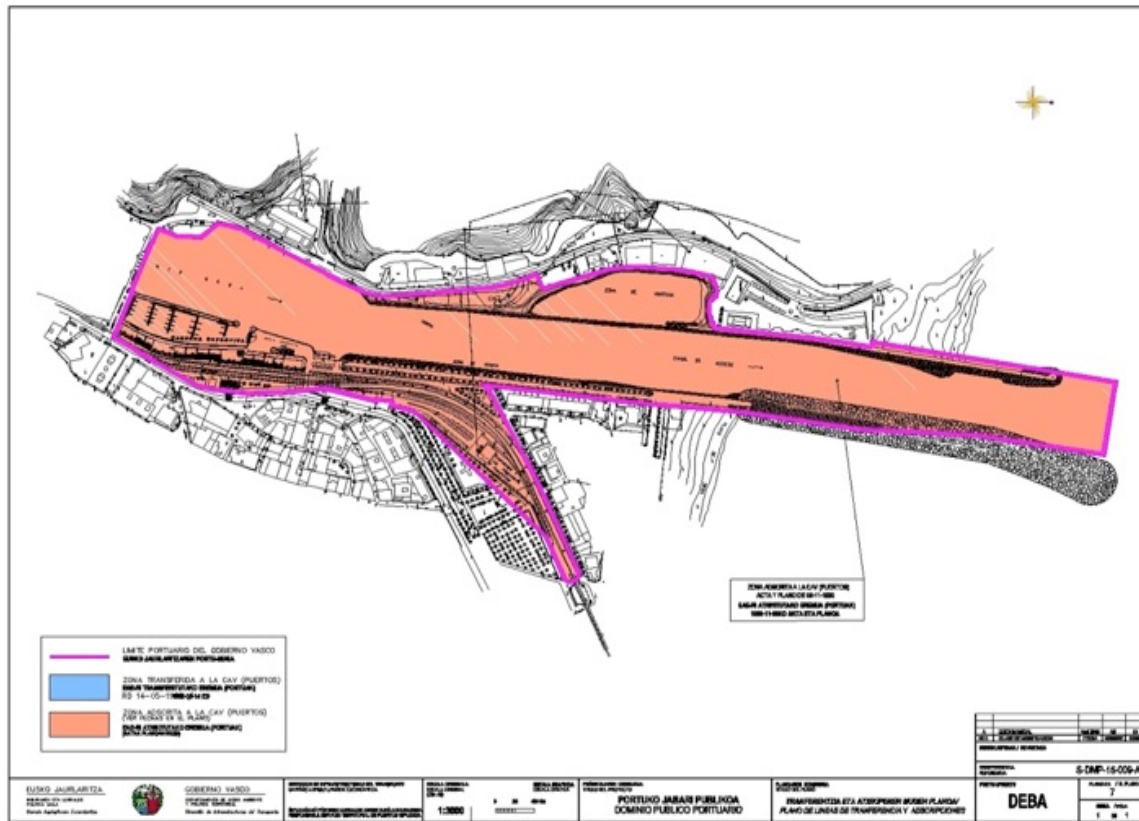
Fotografía 28: Puerto de Deva.



Fuente: Elaboración propia.

15.3.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE DEVA.

Definición del Dominio Público Portuario del puerto de Deva gestionado por el Gobierno Vasco con delimitación de la zona de dominio público portuario (ver Plano 24).



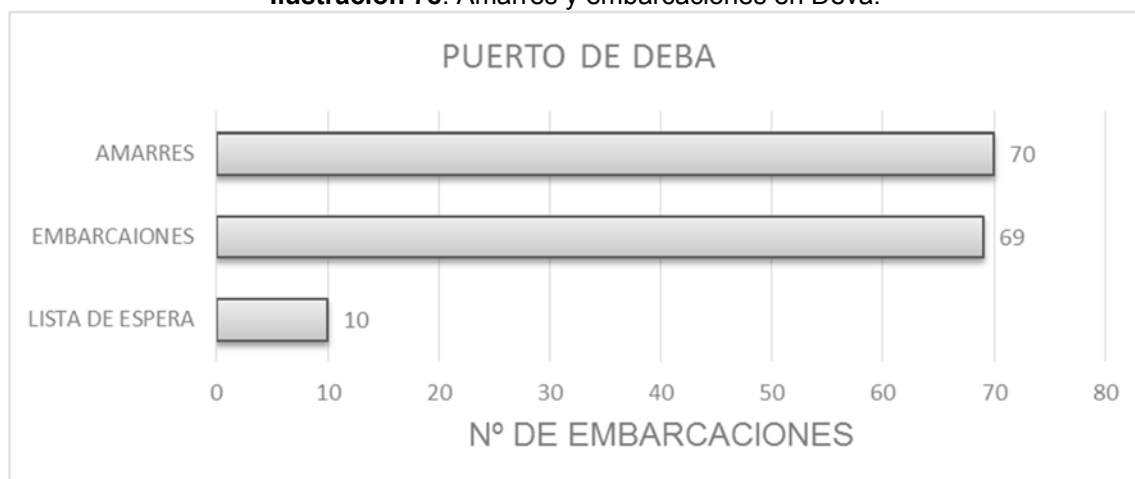
15.3.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE DEVA.

El Puerto Deportivo se han censado 69 embarcaciones, 68 de motor y 1 de vela. El puerto cuenta con 70 amarres distribuidos de la siguiente forma: 15 amarres para embarcaciones de eslora menor o igual a 5 metros y manga menor o igual a 1,90 metros. 22 amarres para embarcaciones de eslora menor o igual a 6 metros y manga mayor de 1,90 metros y menor o igual a 2,20 metros. 29 amarres para embarcaciones de eslora menor o igual a 7 metros y manga mayor de 2,20 metros y menor o igual a 2,85 metros. 4 amarres para embarcaciones de eslora mayor de 7 metros. En cuanto al tipo de las embarcaciones, son todas de casco de compuestos de fibra. Por tipo de eslora encontramos, 44 embarcaciones de eslora hasta 6 metros y 25 embarcaciones de 6 a 8 metros.

15.3.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE DEVA.

En el puerto de Deva, hay más demanda de amarres por los usuarios y una lista de espera de 46 personas, hay 24 amarres y no son para embarcaciones de recreo (ver Ilustración 78).

Ilustración 78: Amarres y embarcaciones en Deva.



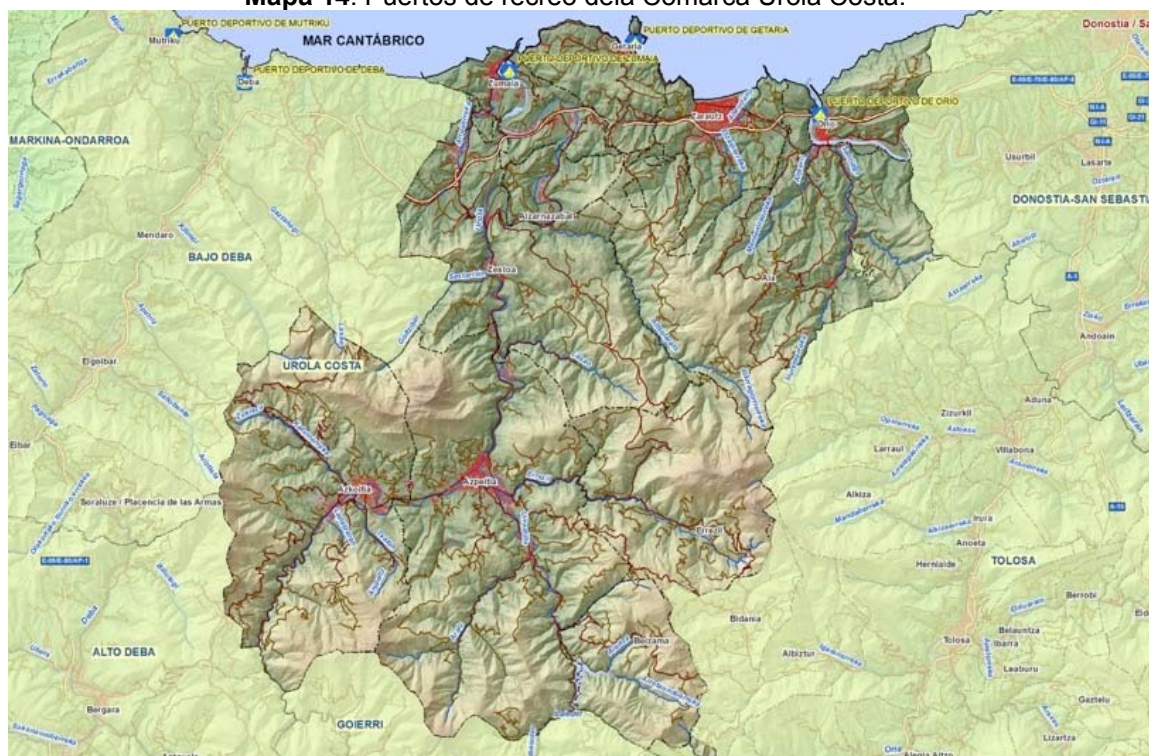
Fuente: Elaboración propia.

CAPITULO 16: LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA UROLA COSTA.

16.1. INTRODUCCIÓN: PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA UROLA COSTA.

Urola Costa, es una comarca de la provincia de Guipúzcoa (ver Mapa 14), Urola Costa tiene 11 municipios y está formada por dos subcomarcas: El Urola, que es la cuenca media y baja del río Urola. Incluye los otros 6 municipios de la comarca. La Costa que es el tramo central de la costa guipuzcoana, situado entre las desembocaduras de los ríos Oria y Urola. Incluye los puertos de Orio, Guetaria y Zumaya. Y los municipios de Aya y Zarauz. La comarca censa 31. 252 habitantes (INE, 2015).

Mapa 14: Puertos de recreo de la Comarca Urola Costa.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

16.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE ZUMAYA.

Zumaya Kirol Portua es una sociedad pública participada por el Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Zumaya (ver Plano 25). La gestión del puerto deportivo corresponde a la sociedad Marina Urola, S.A.

Plano 25: Puerto deportivo de Zumaya.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

16.2.1. ANTECEDENTES HISTORICOS DEL PUERTO DEPORTIVO DE ZUMAYA.

Zumaya (en euskera Zumaia), es un puerto que se asienta dentro de una amplia bahía natural, en el punto donde se unen los ríos Urola y Narrondo y desembocan en el Cantábrico. Limita al Este con Guetaria, al Oeste con Deva y al Sur con Zestoa, estando encuadrada en la parte occidental de Guipúzcoa. Esta zona se caracteriza por presentar un perfil algo abrupto, con múltiples ensenadas y salientes y donde el relieve y el mar se unen en forma de acantilados. Zumaya tiene dos playas, Itzurun y Santiago, ésta última junto a una amplia marisma.

Las primeras referencias históricas y documentales de Zumaya como puerto de mar aparecen en el siglo XIV así junto con los primeros litigios con

Guetaria por causa de la pesca en su ría. En cuanto al comercio tuvo unos orígenes indirectos, ya que el tráfico remontaba la ría hasta Bedua, sin derecho a beneficio fiscal de ningún tipo para la villa. Este comercio ha sido otra de las actividades tradicionales básicas a las que se ha dedicado Zumaya, generando para el concejo y los vecinos rentas importantes y desarrollando ferrerías, que posibilitaron las exportaciones del hierro y demás productos metálicos y la industria naval. Hasta el siglo XIV el comercio no pasaba por la villa, simplemente recorría el Urola hasta llegar a la casa de Bedua, la cual tenía el monopolio de la carga y descarga de mercancías metálicas que se importaban a las ferrerías como de los productos que de ellas salían para exportar (Odriozola Oyarbide, 2000). Este monopolio era un privilegio que le daba a esta casa la posibilidad a cobrar los derechos de paso por la ría que debían forzosamente embarcarse en su lonja y a cambio esta casa estaba obligada a correr con los gastos de mantenimiento de todos los caminos y vías que llegaban hasta ella en la comarca.

Esto cambió cuando a mediados del siglo XIV, concretamente en 1347, cuando el fuero de San Sebastián que se concede a Zumaya concede a ésta la jurisdicción de la barra y el canal del puerto. Esto provocará no pocos conflictos con otras villas del entorno, en especial con Guetaria, que quería tener los derechos del tráfico por la ría de forma exclusiva. También provocará el cambio de orientación de los vecinos del pueblo, que acostumbrados a trabajar la tierra y a cuidar de sus ganados no tardaron en redirigir sus actividades económicas a las dedicadas al mar.

La segunda mitad del siglo XIV y todo el XV la pasaron los Zumayarras intentando controlar en monopolio las transacciones comerciales en el Urola, totalmente volcados en el comercio y la explotación del mar. De hecho, tanto la firma con los pescadores de Guetaria de un tratado que diese a ambas localidades el derecho de pescar y coger cebo en la ría, como la política de abastos que desarrolló el concejo y la de privilegios que desarrolló la corona, culminaron en que Zumaya controlase en el siglo XVI plena jurisdicción del

puerto y el uso privado del Urola (Odriozola Oyarbide, 2000). En el XVIII se pretende el arreglo del canal y encauzamiento de la ría, pero el proyecto tardará décadas en realizarse, terminándose en 1835 y siendo ejecutado en 1909, como vemos muchísimo después. Para muchos historiadores, Zumaya ha sido desde finales del siglo XVI el puerto comercial guipuzcoano con mayor tráfico de mercancías y uno de los principales centros de construcción naval después de Pasajes. Esta industria tendrá su época dorada a mediados del siglo XVI, gracias sobre todo al comercio con América y a las necesidades bélicas de los Habsburgo en relación con la activa defensa de los mares y la batalla de la armada invencible. Tanto se construyó en las décadas centrales de este siglo que Zumaya llegó a tener incluso problemas de deforestación. En este momento existían en Zumaya varios astilleros activos situados en tierras privadas a saber, el Astillero Mayor, los del Urola, el de Santiago, el del arrabal o Zubiaurre, el de la Ribera, el de Bedua, el de Oikia, el de Gorostiaga, el de Eskazabel y el de la Casa Goyburu. Como podemos observar por la gran multiplicidad de astilleros, la construcción naval movía mucho en Zumaya. Los siglos venideros conocerán aún un gran movimiento de astilleros pero no tan frenético como el de estos años.

Obras posteriores a 1909 tratan de mejorar el acceso al puerto de Zumaya a través del dragado de la ría y la prolongación del rompeolas, intentando contrarrestar la acumulación natural de arena procedente de la playa aunque sin mucho éxito, siguiendo estos mismos problemas casi iguales y llegando hasta nuestros días (Odriozola Oyarbide, 2000). El puerto ya no conserva su carácter comercial ni pesquero pero sigue vinculado a la industria de construcción naval. Éste puerto está ubicado en la confluencia de los ríos Urola y Narrondo, en su margen occidental, donde pueden observarse los muelles del que en otros tiempos fue una puerto con un importante tráfico mercantil con el muelle de Santillana y el muelle Comercial como base. El mueble del Urola en el tramo final del río homónimo se ha incorporado al parque contiguo y un nuevo muelle construido junto con las obras del puerto deportivo sirve de zona de atraque y fondeo a las construcciones de buques y

remolcadores que construidas en el astillero.

Poco después llega la nueva bocana que deja al W el dique rompeolas y al E el de encauzamiento que separa la ría de la playa de Santiago. En el 94 se realizan las obras para mejorar el acceso del puerto que pretendía garantizar un canal de entrada dejando abierta la puerta a la construcción de un puerto deportivo en un futuro no muy lejano. Así se prolonga el dique rompeolas existente en 320 metros mar adentro y en 400 el contradique. Lo más destacable es la sección tipo del tronco que cuenta con espaldón y manto de piedra natural de 15.20 y 25 toneladas alcanzando 55 en el morro del dique y una cota de coronación de +16.50 metros. Así, el contradique consta igualmente de dos alineaciones, la primera de 200 metros es una continuación de la existente y la segunda de otros 200 en paralelo con la terminación del dique exterior está compuesta por piedras de 3 toneladas en el núcleo y bloques de piedra natural de 5. Dique y contradique han constituido un canal de 60 metros de anchura con un calado en el morro de 5 metros orientado al NE. Con esto se pretendía básicamente crear un calado estable en el canal por debajo de la cota más baja y reducir la intensidad de la corriente y por tanto las agitaciones en la bocana (Leonard, 2003).

En el 97 se da comienzo a la construcción del puerto deportivo en la marisma situada tras la playa de Santiago en la margen oriental de la ría, entre el astillero al Sur y la parte trasera de la playa al Norte.

Por el E se encuentra con la carretera de la costa N-634 y al W, con la ría, por el que queda separado mediante un espigón de encauzamiento de 155 metros. La creación del puerto deportivo se encuadró más adelante en lo que se conoce como plan estratégico Zumaya 2005, que ha supuesto un cambio importante de orientación con respecto al pasado ya que visto que no era posible ni viable económicamente readaptar el puerto para adecuarlo a las necesidades comerciales, todos los esfuerzos públicos se han centrado en la reconversión del viejo puerto para volcarlo al ocio y al turismo (Odriozola

Oyarbide 2000). Para esto se ha ido dotando al puerto de las infraestructuras necesarias para que esta vocación deportiva y del ocio náutico pueda desarrollarse. Para ello el plan estratégico de Zumaya propuso reencauzar la barra prolongando dique y contradique hacia el norte y la instalación del puerto deportivo, que suscitó un amplio debate en el municipio. La base del problema estaba en la valoración del impacto medioambiental que acarrearía en el humedal y en la duna de Santiago, estratégico paso de aves de gran riqueza biológica y natural. Tras meses de debates se acordó invadir sólo la mitad del humedal construyendo el nuevo puerto deportivo después de los astilleros Balenciaga, lo que ha absorbido numerosas inversiones y promocionó y estimuló la economía del municipio (Leonard, 2003).

Fotografía 29: Puerto Deportivo de Zumaya.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

16.2.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE ZUMAYA EN LA ACTUALIDAD.

Zumaya cuenta con 9.495 habitantes y una renta personal media 19.685 € (Eustat, 2013). El puerto está ubicado en la desembocadura del río Urola resguardado de los vientos del noroeste, frente al casco urbano, a 43° 18'



Para los navegantes, el acceso al canal con marea baja se aconseja siempre arrimándonos más al dique más grande de los dos existentes en la zona, dándole un resguardo de 10 metros, el acceso de media marea a alta no debería presentar problemas. Si la mar se levantase mucho, podemos esperar en el fondeadero de Guetaria

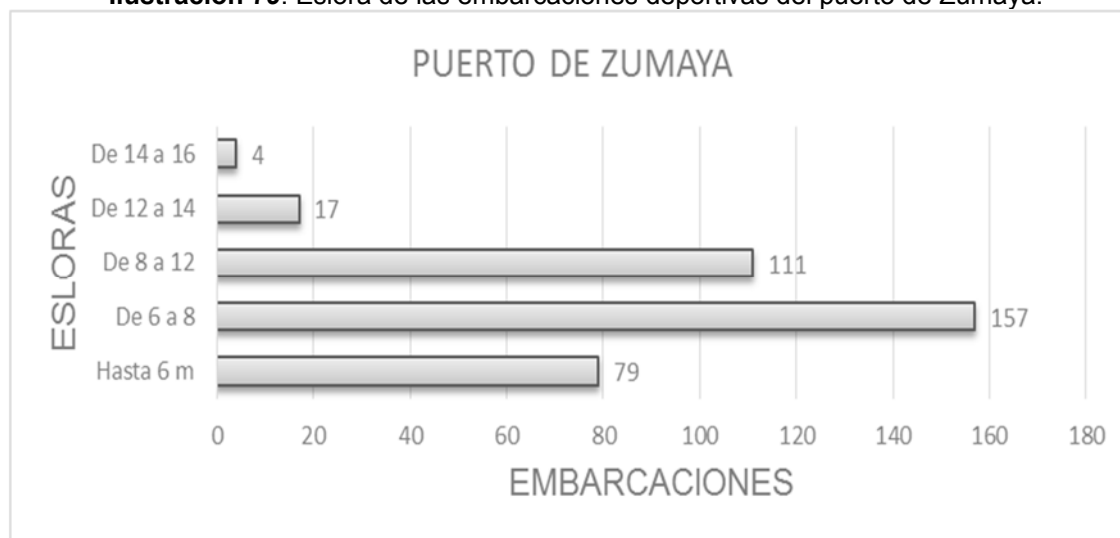
16.2.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE ZUMAYA.

Definición del Dominio Público Portuario del puerto de Zumaya con delimitación de la zona de dominio público portuario (ver Plano 26).

16.2.4 ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE ZUMAYA.

Se ha registrado en total 370 embarcaciones, 255 de motor y 115 de vela y 2 de remo. 365 están fabricadas con compuesto de fibra, 2 de madera y el resto por otros tipos de materiales.

Ilustración 79: Eslora de las embarcaciones deportivas del puerto de Zumaya.



Fuente: Elaboración propia.

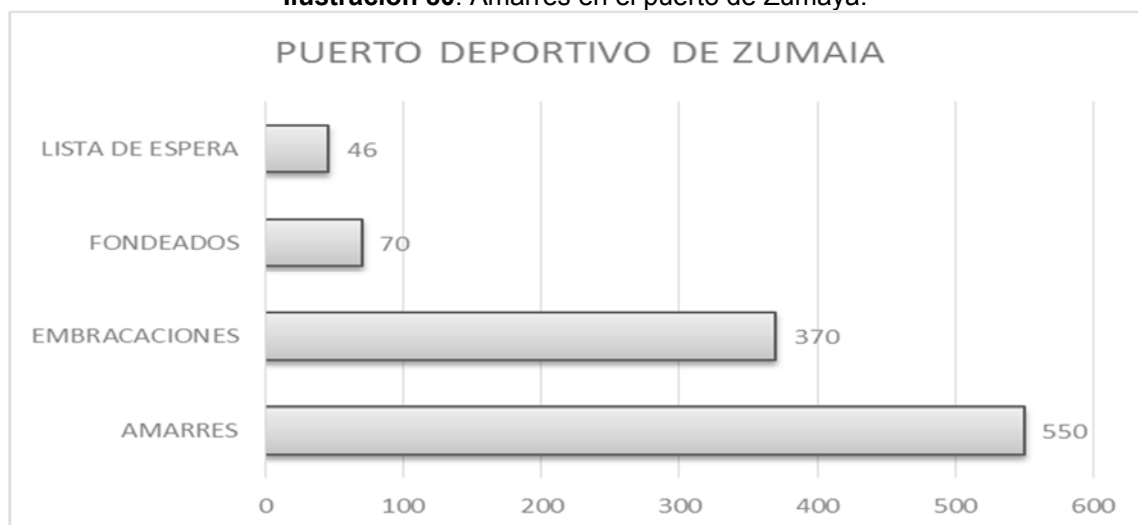
Por tipo de eslora encontramos, 79 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 157 embarcaciones de 6 a 8 metros, 111 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora, 17 embarcaciones de 12 a 14 metros de eslora, 4

embarcaciones de 14 a 16 metros de eslora (ver Ilustración 79).

16.2.5 DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE ZUMAYA.

En el puerto de Zumaya gestionado por la sociedad Marina Urola y dispone de 550 amarres, 370 embarcaciones, no hay lista de espera para los amarres que gestiona la sociedad, y en el marco de acuerdo con una asociación de usuarios del municipio "ARBUSTAIN" Zumayako Motor Elkarte, ésta gestiona 57 y tiene 50% de descuento en tasas de amarres con respecto a las tasas del puerto deportivo, y en la línea pantalán número 1, en esta línea - pantalán hay una lista de espera de 46 personas (ver Ilustración 80).

Ilustración 80: Amarres en el puerto de Zumaya.



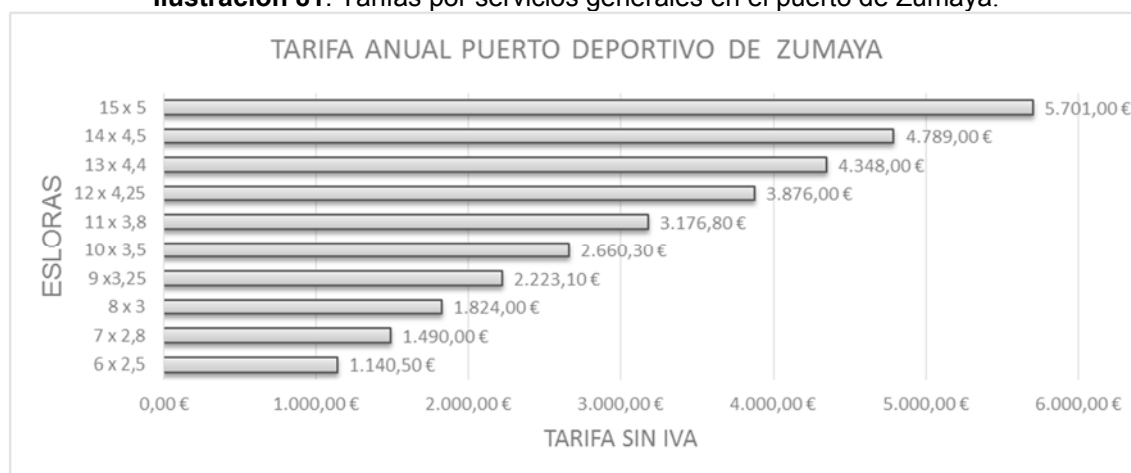
Fuente: Elaboración propia.

16.2.6 TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES EN EL PUERTO DE ZUMAYA.

Como ya hemos indicado el puerto de Zumaya, se gestiona mediante concesión de Gobierno Vasco a una entidad privada. Zumaya Kirol Portua es una sociedad pública participada por el Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de

Zumaya. La gestión del puerto deportivo corresponde a la sociedad Marina Urola, S.A. que presta toda clase de servicios a los usuarios de las embarcaciones incluidas limpieza exterior de la embarcación. Cabe señalar que hay 68 amarres que son de propiedad con una cesión hasta 2027.

Ilustración 81: Tarifas por servicios generales en el puerto de Zumaya.



Fuente: Elaboración propia.

Las tarifas son de 2015 y son sin el IVA 21 %, Los precios se revisarán anualmente con el IPC, igual que el resto de los puertos. Las embarcaciones de Catamaranes les aplican 1,5 veces la tarifa de monocascos (ver Ilustración 81).

16.2.7 INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA EL PUERTO DE ZUMAYA.

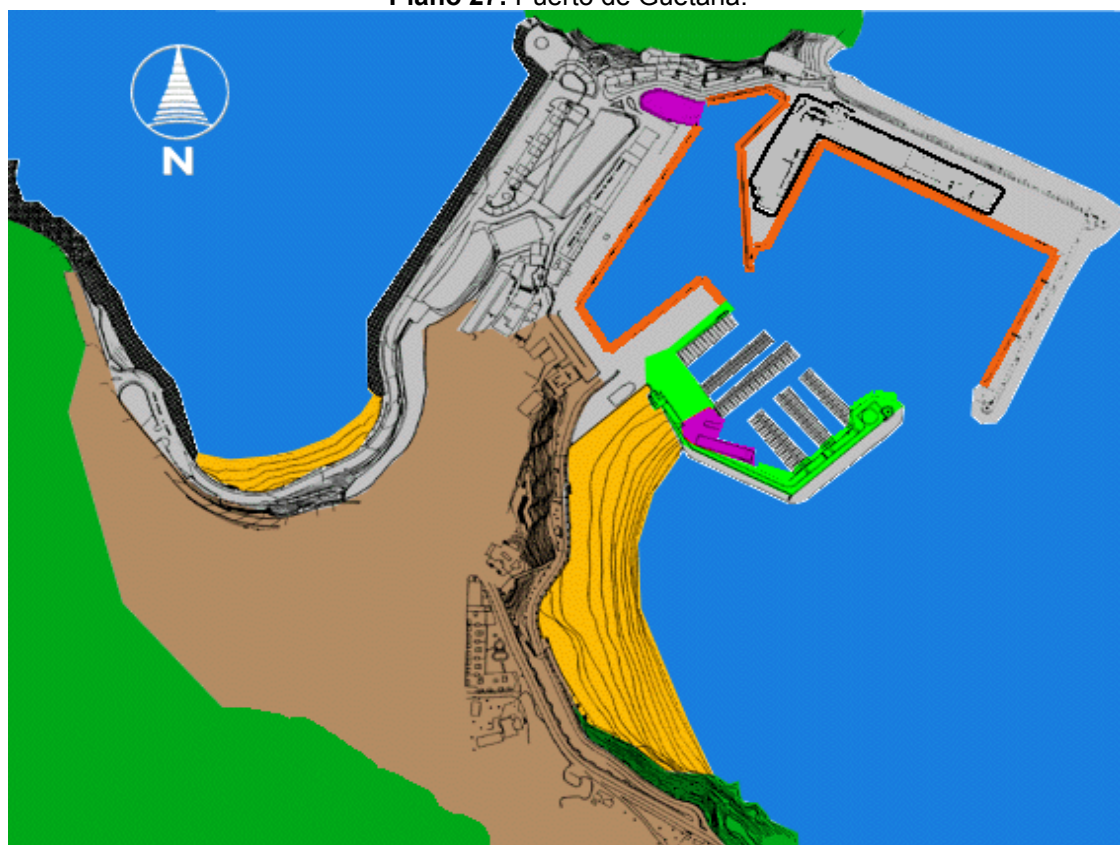
La sociedad Zumayak Kirol Portua, S.A, tras realizar los trámites necesarios al efecto, la concesión para la construcción y explotación de puerto deportivo de Zumaya, se obtuvo el 1 de octubre 1997, por un plazo de 30 años, transcurridos los cuales, los terrenos, obras e instalaciones realizadas revertirán a la Administración de la Comunidad Autónoma Vasca. La sociedad adjudicó las obras de construcción del puerto a la sociedad Marina Urola S.A, en contrato formalizado el 12 de noviembre 1997. Las obras de construcción de la infraestructura básica y otras obras supusieron una inversión de 11,5

millones de €. Las instalaciones náuticas deportivas entraron en funcionamiento en septiembre de 1999 (Zumaia, 2013).

16.3. PUERTO DEPORTIVO DE GUETARIA.

Guetaria (en euskera Getaria) El puerto está integrado en el mismo centro de Guetaria. Desde sus instalaciones puede divisar Zarautz. Dista a sólo 4 km y a 3 Millas de Zumaya y 4 km de Orio. Es accesible en cualquier hora de marea y en cualquier estado de la mar (ver Plano 27).

Plano 27: Puerto de Guetaria.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

16.3.1. ANTECEDENTES Y HISTORICO DEL PUERTO DEPORTIVO DE GUETARIA.

Guetaria es un municipio de la costa guipuzcoana a orillas del Cantábrico, formado por una escarpada cornisa con ensenadas y puntas. Su

casco urbano está ubicado en una lengua de tierra que enlaza tierra firme con el Monte de San Antón, antaño una isla. Este monte es más conocido con el sobrenombre del Ratón de Guetaria por su apariencia y la forma en que el puerto y la villa se asientan sobre su cola. Hacia el interior se ubica el monte Gárate que corre paralelo a la costa ocupando el centro del municipio y a lado pueden verse muchos caseríos. El primitivo puerto de Guetaria estaba al sur de la isla de San Antón, hoy convertida en monte gracias a la unión que hace con tierra firme el muelle de Ribera, construido sobre un arrecife. Esta importante villa marinera es conocida en los libros de historia por ser el lugar de nacimiento de Juan Sebastián El Cano, como es bien sabido, es el primer navegante que circunnavegó el océano y dio la vuelta al mundo en 1522. Una estatua de bronce situada en el puerto, otra de mármol, en la plaza del Ayuntamiento y un gran monumento coronado por una obra de Victorio Macho dan testimonio del hecho.

No disponemos de noticias ni datos fiables acerca del poblamiento prehistórico, pero en opinión de Benito Domínguez (1999) es probable que fuese ya transitada esta zona en aquella época. Cuando los romanos llegaron a la costa debió existir ya una población de Várdulos asentada en la zona que vivía de la pesca, porque desde el principio fue utilizada por el imperio como fondeadero natural en el que recalar. Su primera aproximación a la bahía de Guetaria debió rondar los albores del siglo I, con el fin de las guerras cántabras y su poblamiento intermitente durante los primeros años. Tampoco para la Alta Edad Media tenemos fuentes ni referencias confirmadas aunque lo más probable es que no hubiese muchos cambios con respecto a la época clásica. La villa fue fundada entre 1180 y 1194 por el rey Sancho VI de Navarra, lo que la convierte en una de las villas más antiguas de la Provincia. Durante la segunda mitad del siglo XII los reyes navarros tenían un gran interés por generar puertos importantes para poder tener una salida comercial al Cantábrico y es en este precoz momento cuando villas como Guetaria o San Sebastián nacerán. Su posición y su peso va a hacerle merecedora de grandes privilegios con los años, como la facultad para cortar en Guipúzcoa toda la

madera y leña que necesitasen para hacer casas o embarcaciones, concedida en 1270 o la exención veinte años después del pago de tributos, peaje y otros impuestos en Castilla, lo cual suponía un espaldarazo muy importante a su expansión comercial.

Los primeros datos del puerto propiamente dicho datan de 1540. En sus orígenes estaba proyectado hacia el E-W y bien resguardado de vientos y mareas, convirtiéndolo su situación geográfica en uno de los puertos naturales más seguros del Cantábrico y su concha exterior, en un excelente fondeadero para embarcaciones de todo tipo. Estaba formado en tiempos por un dique hacia el S y un contradique hacia el W que semi derruido y restaurado con los siglos dio lugar al llamado puerto interior. Las demoliciones y reconstrucciones han sido frecuentes en Guetaria debido sobre todo a temporales y guerras, hasta que en las últimas décadas las sucesivas obras han generado un nuevo espacio portuario. La configuración actual del puerto arranca en 1975 cuando se inician las obras de construcción del dique de abrigo y como pasó también en otros puertos como Bermeo y Fuenterrabía, se abre un nuevo y espacioso puerto apoyándose en los primitivos diques. En el 83 se ensancha y amplía el viejo dique S, hoy muelle S y se prolonga el dique exterior perpendicular al propio rompeolas en el 87. El cierre del puerto por el sur en el 89 completa el abrigo del puerto exterior. Así, el puerto consta de un puerto interior antiguo y otro exterior y moderno, creado en las últimas décadas del siglo XX (Leonard, 2003).

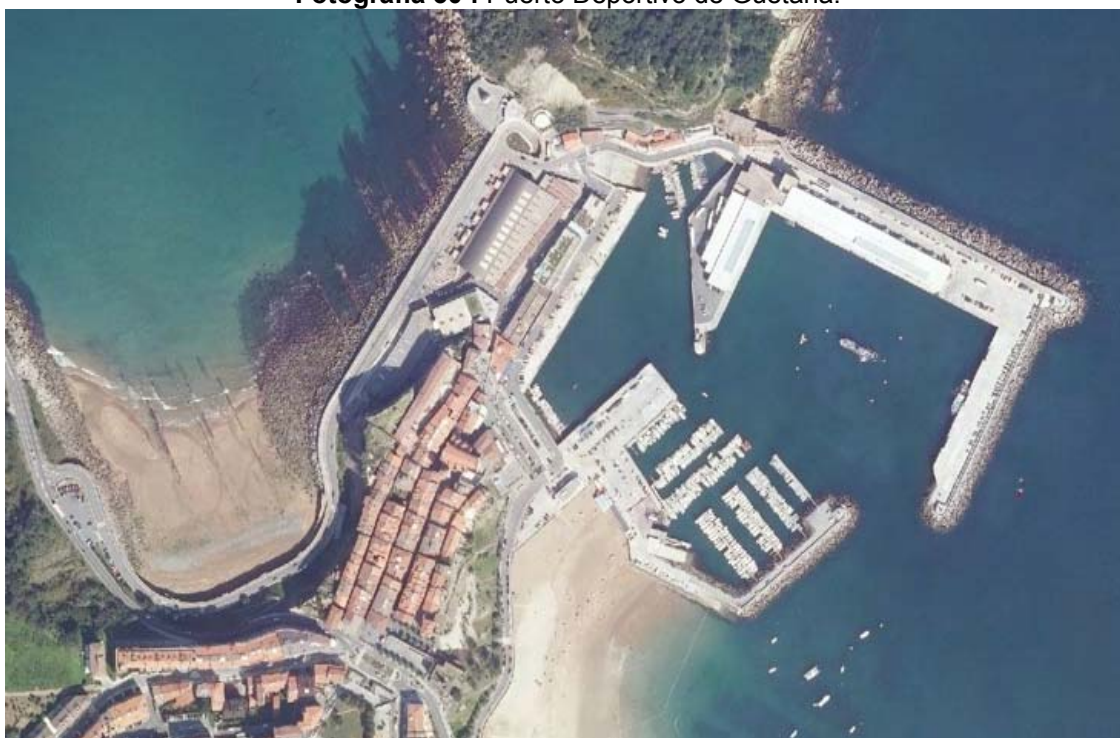
El interior está configurado por el muelle de Ribera que une la isla de San Antón y la costa, el muelle Norte que parte del monte hacia el sur y por último el muelle Sur que cierra este recinto en dirección NNE. El puerto exterior queda delimitado por el muelle Norte, el rompeolas y el muelle Sur del que sale el nuevo dique Sur. El puerto interior es el utilizado por la flota de bajura, alojando también embarcaciones de pesca artesanales o deportivas. El exterior ha quedado finalizado en el 94 por la construcción del nuevo muelle Norte, con dos alineaciones, una paralela al dique exterior de 250 metros y otra de 115 perpendicular al mismo. La anchura media de este muelle es de 45 metros.

En el puerto exterior los calados basculan entre los 2 y 4 metros en la dársena interior, siendo de 3 a 10 los que se dan en el nuevo muelle de descarga y de 2 a 5 en la zona sur del puerto. El puerto exterior dispone de una superficie de agua cinco veces superior a la correspondiente al interior. Además, el nuevo acceso por la carretera de Zumaya ha supuesto un importante alivio al tráfico que en verano estaba totalmente congestionado, lo cual supone un elemento más de atracción.

16.3.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE GUETARIA EN LA ACTUALIDAD.

El municipio de Guetaria cuenta con 2.657 habitantes y una renta personal media 20.246€ según fuentes del instituto vasco de estadística. El puerto está ubicado a 43° 18' 15" N y 002° 11' 59" W, en un emplazamiento idóneo para las actividades deportivas, ya que el puerto está al abrigo de los vientos dominantes del oeste y noroeste. Esto hace que sea accesible sea cual sea las condiciones climatológicas y la marea.

Fotografía 30 : Puerto Deportivo de Guetaria.



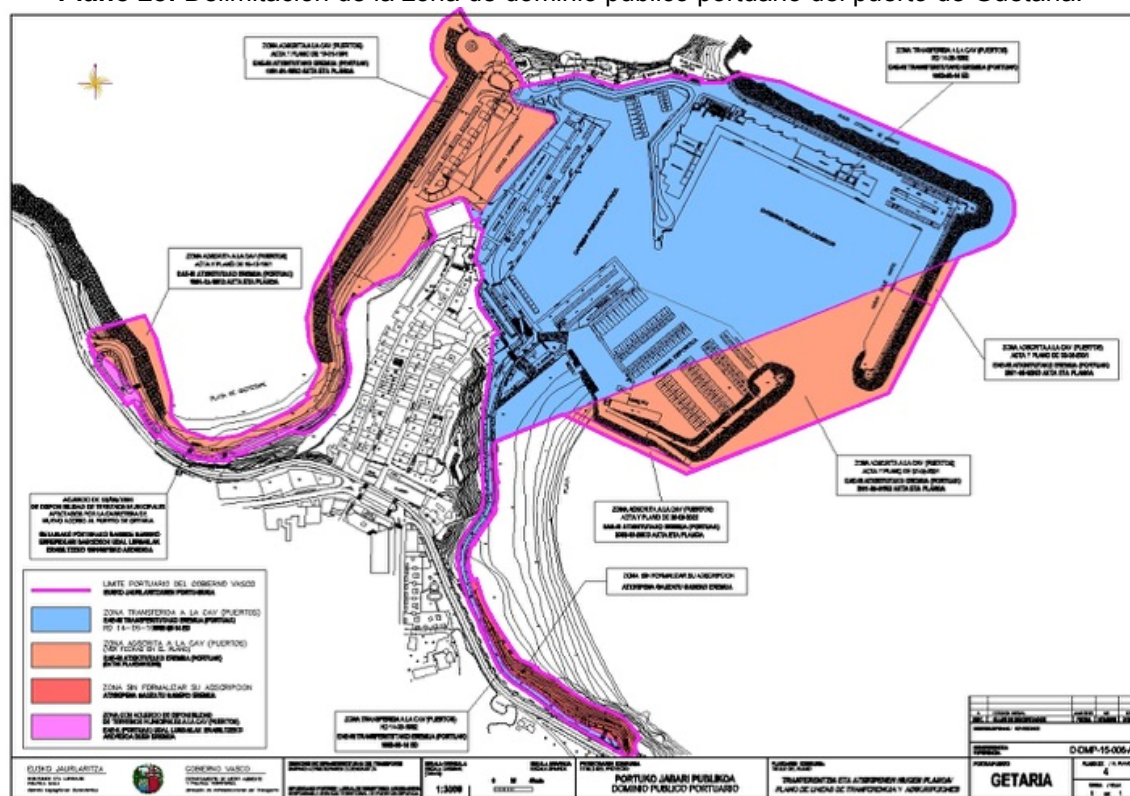
Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

La bocana de acceso al puerto tiene una anchura de 50 metros, pudiéndose fondear en la bahía exterior en fondos de 6 a 8 metros, esta zona es especialmente peligrosa cuando el viento sopla del N al NE. El calado mínimo es de 2 metros, el máximo 3 y la carrera de Marea es de 4,5 metros (ver Fotografía 30).

16.3.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE GUETARIA.

Definición del Dominio Público Portuario del puerto de Guetaria gestionado por el Gobierno Vasco con delimitación de la zona de dominio público portuario (ver Plano 28).

Plano 28: Delimitación de la zona de dominio público portuario del puerto de Guetaria.



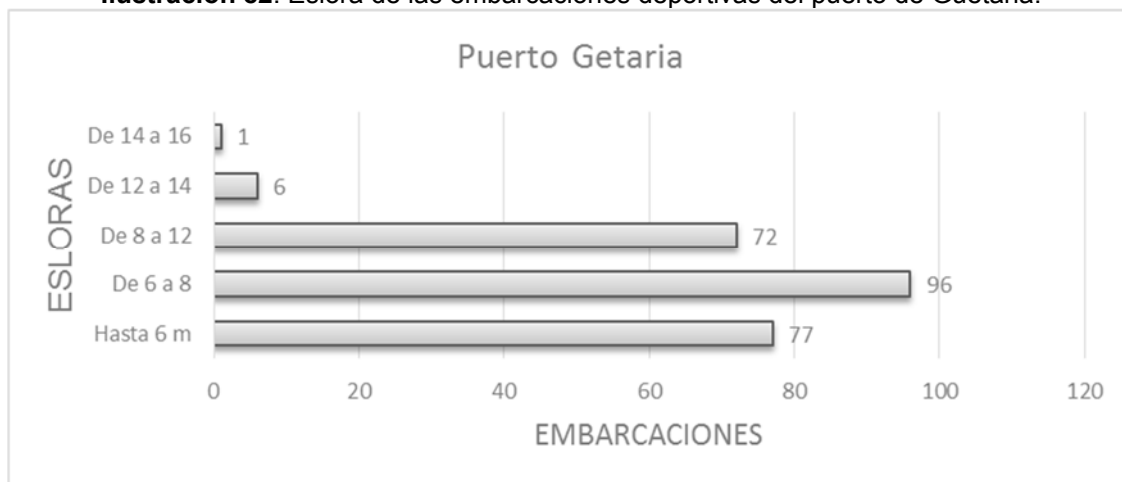
Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

16.3.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE GUETARIA.

El puerto tiene en total 286 amarres 5 de los cuales están reservados

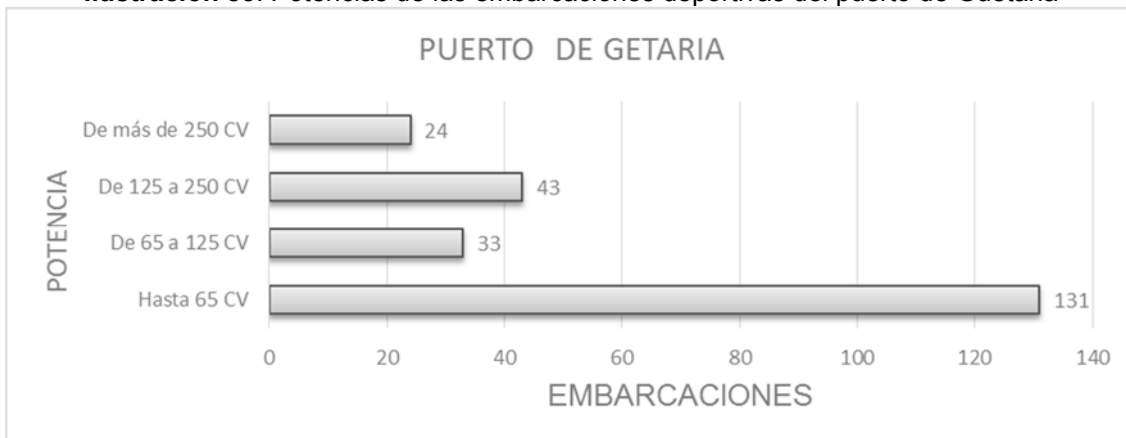
para el tránsito,.Se han censado en total 252 embarcaciones, 194 de motor y 58 de vela. Atendiendo al material del casco, 242 están fabricados con compuesto de fibra, 8 de madera y 2 de otros tipos de materiales. Por tipo de eslora encontramos, 77 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 96 embarcaciones de 6 a 8 metros, 72 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora, 6 embarcaciones de 12 a 14 metros de eslora, 1 embarcación de 14 a 16 metros de eslora (ver Ilustración 82).

Ilustración 82: Eslora de las embarcaciones deportivas del puerto de Guetaria.



Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 83: Potencias de las embarcaciones deportivas del puerto de Guetaria



Fuente: Elaboración propia.

Atendiendo a la potencia de las embarcaciones encontramos un total de 131 embarcaciones con potencia inferior a 65 caballos, 33 con potencia comprendida entre 65 y 125, 43 con potencia de 125 a 250 y 24 con potencia superior a 250 caballos de vapor. En el puerto de Guetaria existen 131

embarcaciones con potencia inferior a 65 caballos de vapor, 33 con potencia comprendida entre 65 y 125, 43 con potencia de 125 a 250 y 24 con potencia superior a 250 caballos de vapor (ver Ilustración 83).

16.3.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE GUETARIA.

En el puerto de Guetaria hay 250 amarres y 250 embarcaciones y hay más demanda de amarres por los usuarios y una lista de espera de 238 personas (ver Ilustración 84).

Ilustración 84 : Amarres, embarcaciones, fondeo y lista de espera puerto de Guetaria .



Fuente: Elaboración propia.

16.3.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA EL PUERTO DE GUETARIA.

En la Ilustración 85, representamos las inversiones realizadas en el puerto de Guetaria en los últimos años. Estos datos han sido obtenidos de la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco

En ella, podemos ver como la inversión ha seguido un patrón fluctuante con el tiempo. Siendo máxima en el año 2002 con la reforma de la rampa de vela con importe: 317.000,00€, seguida en 2011 con importe de 260613 €, debido a la

instalación de pantalanes, sistema de Wifi teniendo una bajada absoluta en el año 2013, para volver a recuperarse en el año 2014 debido a la creación de un bar, barra de acceso pantalán.

Ilustración 85: Evolución de las inversiones en Guetaria.



Fuente: Elaboración propia.

Plano 31: Puerto de Orio.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

16.4. PUERTO DEPORTIVO DE ORIO.

Está situado en la margen derecha de la desembocadura del río Oria, junto a la playa de Orio, a unos 500 metros del centro de la Villa Aguilucha (ver Plano 31). El puerto está a 12 millas de San Sebastián por mar y a 17 km por carretera.

16.4.1. ANTECEDENTES Y DESARROLLO DEL PUERTO DEPORTIVO DE ORIO.

El río Oria llega a su desembocadura en el Mar Cantábrico acompañado al E por la sierra de Igeldo de la que sobresale el monte Talai y al Oeste por el monte Amesti, formando esta elevación una frontera natural con playa de Zarautz. El Oria es canalizado en su margen derecha por un rompe olas de encauzamiento de 1.900 metros que lo separa de la playa de San Juan. En su tramo final, el Oria describe una amplia curva pronunciada dejando en la margen derecha la localidad de Orio de larga tradición marinera. Es un puerto asentado en la ribera de la ría sobre la que se han construido sus muelles, si bien esta villa no tenía puerto en sentido estricto ya que carece de diques que protejan una determinada área de agua.

Los primeros datos comerciales que se tienen de la localidad provienen del siglo XIV. De su barra, por supuesto, problemática ya se habla en el XVI y en el primer cuarto del XX se realizan importantes obras para tratar de paliar su difícil acceso, que si bien darán resultado sólo conseguirán atenuar un problema que se arrastra incluso hoy (Leonard 2003). En el 98 se decide construir tres espigones perpendiculares al monte Amesti poco antes de alcanzar la bocana, intentando en la medida de lo posible reducir la anchura del canal, de forma que el agua consiga una mayor velocidad y arrastre la arena y los sedimentos mar adentro, permitiendo mayores calados y suavizando la barra de la boca de la ría. Esta costosa obra no dio los resultados esperados ya que los tres diques perpendiculares hicieron difícilmente practicable el canal de entrada y al no conseguir su objetivo, el

problema de la barra perduró. La impermeabilización de la escollera tampoco dio demasiados buenos resultados y al final, en el 97, se levantó el gran dique exterior por un coste cercano a los dos mil millones de pesetas.

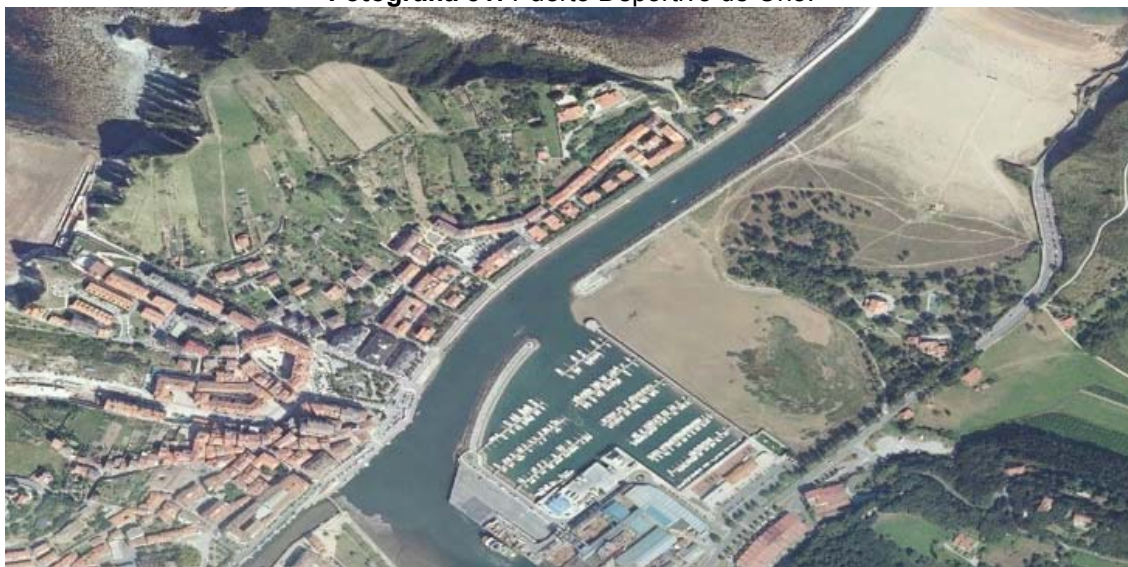
Las obras consistentes en la mejora del acceso marítimo al puerto supusieron por un lado la construcción en la margen izquierda de un dique con una alineación circular en dirección E de 345 metros de longitud y una cota de coronación de +16,50 metros con bloques en su manto exterior de 30 y 40 toneladas y por otro, tener que prolongar la escollera de la margen derecha en 105 metros consiguiendo una anchura de 66 metros y siendo de 87 a la altura de las coronaciones. De esta manera a bocana queda configurada al Este. Esta solución es muy parecida a la realizada poco antes en Zumaya y se entiende como definitiva, aunque sigue habiendo focos de arena que se acumulan en la cabeza del contradique y que fuerzan a las embarcaciones a tener mucho cuidado con la marea baja. La complejidad de las obras marítimas afectadas en todo momento por corrientes y mareas de difícil previsión queda así constatada. El camino construido en el 88 al borde de la margen izquierda para construir los tres espigones, es el que lleva hasta el inicio del dique exterior que arranca al pie del Amesti. A este camino se accede desde el desvío que en la carretera Orio-Zarautz conduce al muelle de la Arena y también, desde ésta última localidad, a través de la carretera que del camping se dirige a la playa de Oribar Zar.

Estos problemas de la ría y de la barra que desde su fundación han impedido a la villa desarrollar una infraestructura pesquera portuaria no han impedido, sin embargo, que desarrolle una tradición pesquera muy marcada contando en la actualidad con flota bajura, que encuentra abrigo en el cercano puerto de Guetaria y realiza las descargas de la pesca en Ondárroa. También sus habitantes amarran barcos en el muelle frente a la plaza del pueblo y los reparan en el taller junto al muelle de Ribera. En la Villa, donde las regatas de traineras se conservan como una de sus mejores y más arraigadas tradiciones (Leonard 2003).

16.4.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE ORIO EN LA ACTUALIDAD.

El puerto deportivo de Orio está ubicado el municipio de Orio con 4.407 habitantes y una renta personal media de 21.565 € (Eustat 2013). El puerto deportivo está situado a 43° 17' 3" N, 2° 7' 38" W ubicado entre el centro urbano y la playa de La Antilla, es accesible por una bocana de 30 metros de anchura entre el espigón de encauzamiento y el dique de abrigo. La barra de entrada del pueblo siempre ha planteado grandes dificultades, al estar abierta al Noroeste, Norte y Noreste. Con la mejora y renovación de las instalaciones se construyeron para paliar el problema dos espigones hacia el Norte que facilitan la entrada, pero así y todo, la navegación por el canal de subida por el río sigue siendo peligrosa.

Fotografía 31: Puerto Deportivo de Orio.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

Los servicios básicos son los siguientes: tomas de agua potable y electricidad, aseos, duchas, grúa (de 5 Tn), Travel-Lift (de 32 Tn), servicio mecánico, varadero y zona de carenado de 350 metros, gasolinera para gasoil y gasolina, recuperación de aceites usados, parking con 343 plazas y paso peatonal que bordea toda la dársena deportiva.

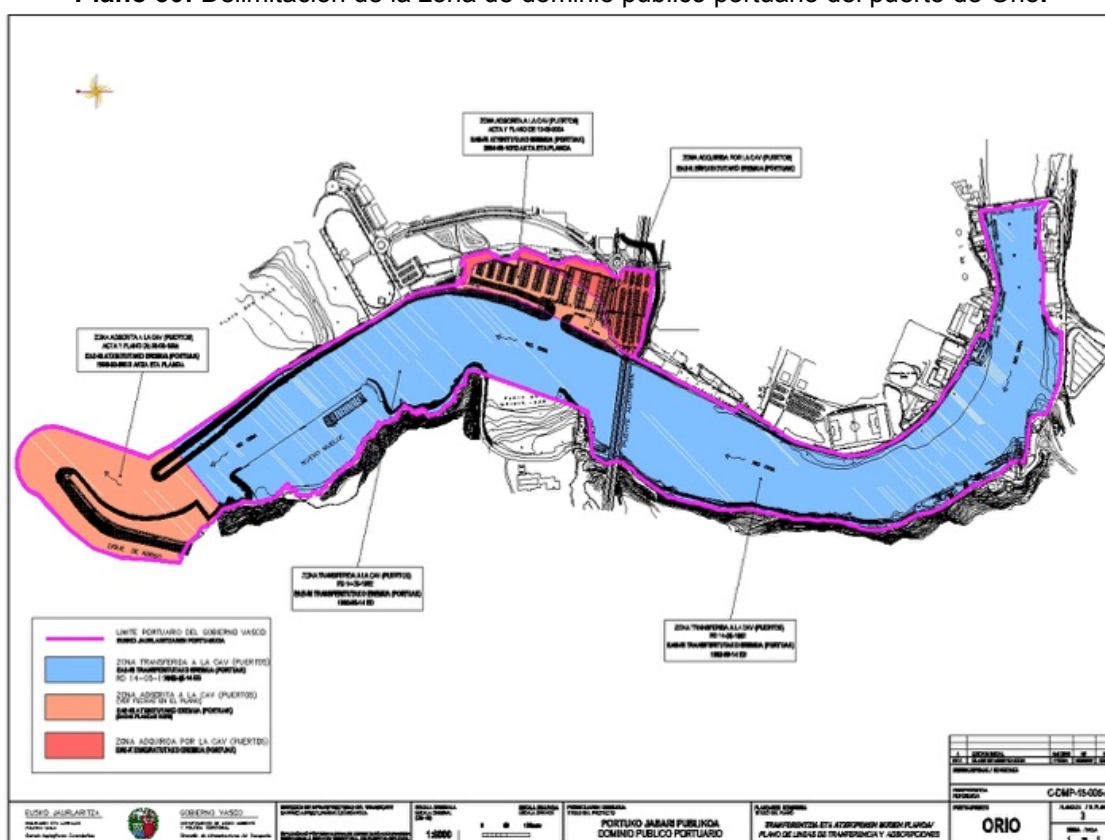
El puerto tiene un calado máximo 3 metros la carrera de marea 4,5 y la anchura de la boca de 40 metros. Los pantanales más cercanos a la autopista

amarran las embarcaciones más grandes y los pantanales más al norte amarran los barcos más pequeños.

16.4.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE ORIO.

Definición del Dominio Público Portuario del puerto de Orio gestionado por el Gobierno Vasco con delimitación de la zona de dominio público portuario (ver Plano 30).

Plano 30: Delimitación de la zona de dominio público portuario del puerto de Orio.



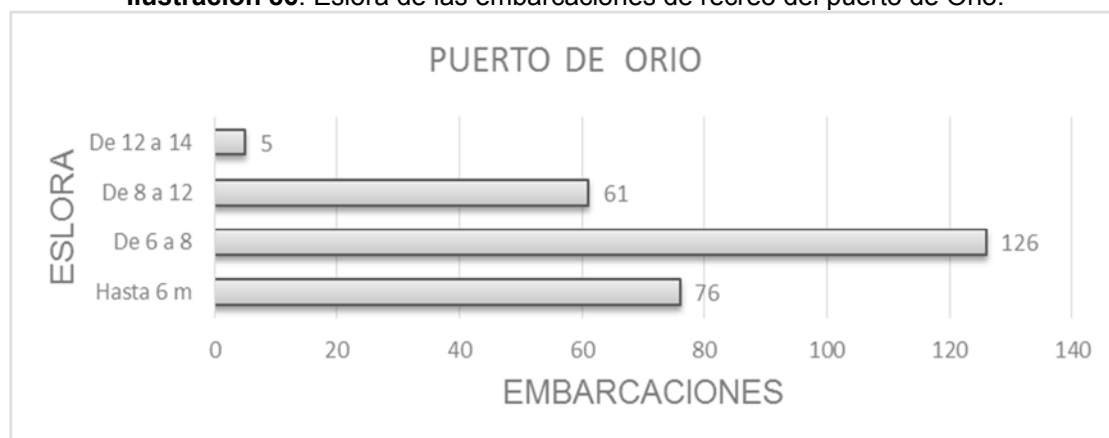
Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

16.4.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE ORIO.

El puerto dispone de un total de 296 amarres, siendo la eslora máxima de 12 metros de los cuales, 105 amarres se destinan a barcos de hasta 6 metros, 121 amarres para embarcaciones de hasta 8 y 57 amarres para barcos de 10

metros de eslora, reservándose 5 amarres para Transito. Se han censado un total 268 embarcaciones, 233 de motor y 35 de vela. Atendiendo al material del casco, un 268 están fabricados con compuesto de fibra, 2 de madera y 20 de plástico reforzado Fibra. Por tipo de eslora encontramos, 76 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 126 embarcaciones de 6 a 8 metros, 61 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora, 5 embarcaciones de 12 a 14 metros de eslora, (ver Ilustración 86).

Ilustración 86: Eslora de las embarcaciones de recreo del puerto de Orio.

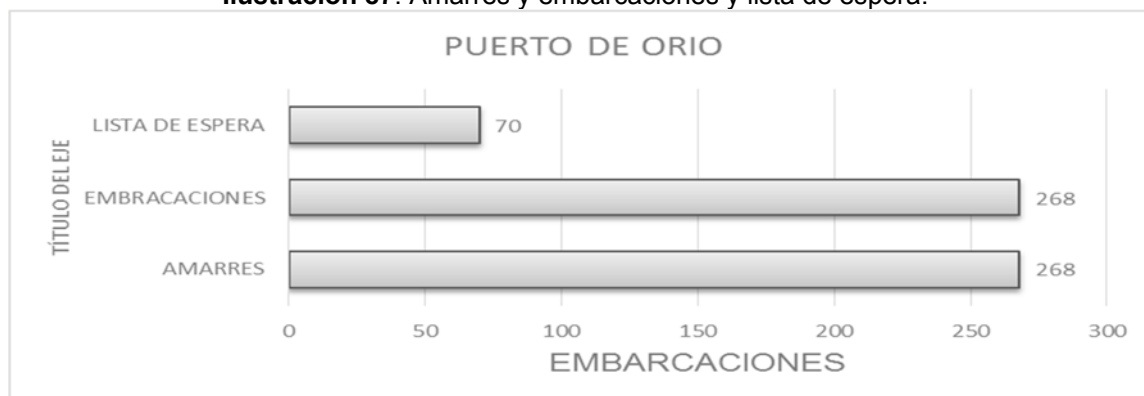


Fuente: Elaboración propia.

16.4.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE ORIO.

En el puerto de Orio 268 amarres y se registran 268 embarcaciones y hay más demanda de amarres por los usuarios y una lista de espera de 70 personas y no hay fondeo (ver Ilustración 87).

Ilustración 87: Amarres y embarcaciones y lista de espera.



Fuente: Elaboración propia.

16.4.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA EL PUERTO DE GUETARIA ORIO

En la Ilustración 88, representamos las inversiones realizadas en el puerto de Orio a lo largo de los últimos años. Estos datos han sido facilitados por la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco. En ella, podemos ver como la inversión ha seguido un patrón fluctuante con el tiempo. Siendo la máxima finalizada en el año 2010 con los trabajos de dársena náutico deportiva Orio, finalización de 3 edificios para servicios portuarios en la dársena deportiva de Orio con un importe de inversión pública de 10.502.184,77 € y el año 2007, con importe: 234.422,21 € pasando por un periodo de baja inversión (crisis) en el año 2013 y de intento de recuperación en el año 2014.

Ilustración 88 : Inversión en infraestructura náutico-deportiva del puerto de Orio.



Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 17: LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA DE SAN SEBASTIÁN.

17.1. INTRODUCCIÓN: LA COMARCA DE SAN SEBASTIÁN.

La Comarca de San Sebastián engloba 11 municipios, Su extensión es de 306 km², forma en la práctica una aglomeración urbana 327.501 habitantes (INE 2014). Se encuentra situada en la parte noreste de la provincia de Guipúzcoa la parte baja de las cuencas de los ríos Urumea, Oyarzun y Oria, aunque no la desembocadura de este último. Limita por el este con la comarca del Bajo Bidasoa y por el oeste con Urola Costa. Por el norte limita con el mar Cantábrico. Los puertos de la comarca son dos: San Sebastián y Pasajes (ver Mapa15).

Mapa15: Puertos de recreo de la Comarca de San Sebastián.



Fuente : GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

17.2. PUERTO DEPORTIVO DE DONOSTIA – SAN SEBASTIÁN.

San Sebastián (en euskera Donostia). La bocana del puerto es de una anchura de 20 m con 3 m de calado que da acceso a una dársena triangular de no muy grandes dimensiones dividida por un espigón central que forma dos espacios, el pesquero “Muelle de la Jarana” y La dársena deportiva “La Lasta”. Ubicada en pleno centro de la ciudad y formando parte de la bahía de la Concha (ver Plano 31).

Plano 31: Puerto de San Sebastián.

Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

17.2.1. ANTECEDENTES HISTORICO DEL PUERTO DEPORTIVO DE SAN SEBASTIÁN.

Situada en la ensenada de Zurriola esta una playa, limitada al E por la punta Monpás y al W por la desembocadura del río Urumea. El río discurre entre la playa y la vertiente derecha del monte Urgull que, en su unión con el monte Igueldo crea la segunda ensenada, conocida como bahía de la Concha con la conocida playa de su nombre y la contigua de Ondarreta, ambas cerca de la pequeña Isla de Santa Clara situada en el centro de la bahía. Este paisaje supone el principal activo de la ciudad que la convierte en una de las capitales turísticas más importantes de la cornisa cantábrica. En la cima del Urgull está el castillo de la Mota coronado por una estatua del Sagrado Corazón de Jesús y como en Guetaria, en la falda del monte está el puerto con la diferencia que éste está incrustado en la parte antigua de la ciudad y mira hacia la bahía por lo que nunca, a diferencia del de Guetaria, ha tenido posibilidad de crecimiento.

(Arízaga, Bochaca, 2003).

Poca es la información que tenemos de los primeros siglos de nuestra era sobre San Sebastián. Las fuentes escritas casi no ofrecen ningún dato que pueda mostrar cómo era la vida de los habitantes del litoral guipuzcoano. Estrabón, mencionado anteriormente, habla refiriéndose a los habitantes del norte de la Península Ibérica, de cómo utilizaban pequeñas embarcaciones de cuero y canoas que serán las características de buena parte del litoral atlántico hasta el siglo V. Estas pequeñas embarcaciones, muy posiblemente propulsadas a remo, servirían para adentrarse en los estuarios de los ríos o en los enclaves costeros con el fin de transportar productos y personas. La presencia romana está claramente confirmada por restos arqueológicos que cada vez con mayor frecuencia, van apareciendo en el litoral guipuzcoano. Respecto a San Sebastián, se desconoce con qué localidad romana pudiera identificarse, pero lo que sí es evidente es que los romanos frecuentaron la bahía y varios hallazgos arqueológicos nos lo confirman (Unsain, 2008). La crisis del Imperio Romano y su posterior desaparición hicieron que el comercio de larga distancia se alejara de la costa vasca. Muy poco se sabe de los primeros siglos medievales ya que no hay documentos escritos hasta el siglo XI y no sabemos casi nada de las gentes ni de su forma de vida. Es necesario esperar hasta el siglo XII, cuando el despertar del comercio a nivel Europeo haga desarrollarse la economía y la demografía del continente, para que los reyes y señores vascos vean las enormes posibilidades de esta costa y las actividades económicas relacionadas con el mar.

San Sebastián fue la principal villa costera guipuzcoana, una villa volcada al mar. Los primeros pobladores conocidos eran franceses y el rey Sancho VI de Navarra les dio un fuero constituyéndoles en villanos. Los gascones nunca olvidaron el mar que les llevó hasta San Sebastián y trabajaron dentro de Guipúzcoa tanto abasteciendo a los navíos que llegasen a su puerto, como reparando los barcos que arribaban a sus astilleros. Lo más probable en opinión de Unsain (2008) es que grupos de habitantes autóctonos

llegados de diferentes puntos de la comarca fueran asentándose en la villa junto a los linajes bayoneses. Aunque pronto los intereses de los gascones y de los habitantes de la zona fueron muy similares, los primeros se separaban del resto de forma consciente, mostrando una clara conciencia de sus diferencias respecto al resto y considerando a San Sebastián una villa de su propiedad, donde nadie más tenía derecho a gobernar. Esto puede apreciarse durante toda la edad media. San Sebastián no permaneció inmutable durante de los siglos XIII, XIV y XV sino que sufrió cambios muy importantes tanto geográfica como económicamente. El territorio que el fuero daba a la villa abarcaba toda la zona oriental de la actual provincia de Guipúzcoa, casi 400 kilómetros, pero debido a decisiones posteriores este territorio se redujo considerablemente al ir naciendo otras villas dotadas con el fuero de San Sebastián que se fueron independizando. Con el nacimiento de Usúrbil en 1371, Orio en 1379 y Hernani antes del 80 no hubo más variaciones geográficas hasta el final de la edad media. La villa se encontraba bajo la protección del monte Urgull y su castillo, las murallas y el propio mar.

Cuatro eran los puertos de San Sebastián en la Edad Media. El mayor era el que más lejos se encontraba de la villa, el de Pasajes, luego estaban los dos de la bahía de La Concha y el llamado muelle de Santa Catalina, situado en la desembocadura del Urumea. El mayor, actual puerto de recreo fue ganando en importancia aunque parece que era poco seguro, ya que en 1401 un documento de Enrique III ya nos habla de lo poco seguros que están los barcos cuando hay temporal (Unsain, 2008).

La importancia de Pasajes fue tal que San Sebastián creó una aldea para poder aprovechar mejor este inmejorable fondeadero. Pero no bastaba con tener buenos fondeaderos protegidos de los y tormentas sino que se necesitaban unas instalaciones portuarias adecuadas para que el comercio fluya. Estas construcciones eran en el caso guipuzcoano extremadamente caras y difíciles de mantener debido al constante embate de las olas. por lo que el control de los espacios de fondeo de los barcos y sobre todo, de las labores

de carga y descarga de mercancías plantearía numerosos conflictos entre unas y otras villas. También tenemos noticia de la construcción de diversas embarcaciones desde gabarras hasta pinazas y baseles que se construían con la buena madera sacada de los bosques de la zona.

Hasta el siglo XV no se conocen obras significativas en el puerto de San Sebastián. En este siglo veremos el inicio de la construcción de sus muelles, que se terminaron en el XVI siendo desde siempre un puerto con muy poco calado y de reducidas dimensiones. Ya en el siglo XVII, más concretamente en 1682, nacerá el Consulado de San Sebastián con intención de obtener beneficios económicos para los comerciantes de la ciudad. Este acontecimiento nos da una muestra del desarrollo económico y comercial que estaba alcanzando la villa ya en este momento. También en este siglo y en el anterior cobrará una gran relevancia la construcción naval donostiarras centrada en las Naos, que si bien no parece una actividad especialmente definitoria de la villa sí que generaba un nivel importante de trabajo, al igual que en otros enclaves de la costa (Unsain, 2008).

Para la primera mitad del siglo XVII contamos eso sí con la autoridad de Texeira, cuyo testimonio cuenta cómo en los arenales donostiarras se construían grandes navíos y ambienta esta actividad en un marco perfecto al presentarla junto con la presencia de bosques y movimientos mercantiles. También la pesca es una actividad de destacada importancia en San Sebastián, ya sea de bajura, de altura o de grandes cetáceos. En este sentido la pesca de la ballena y el bacalao en las pesquerías de Terranova sería una actividad que, obviamente, también los pescadores de la villa practicaron activamente. Además de la pesca, la actividad náutica y más concretamente la militar fue algo que por su posición de plaza fuerte defensiva tanto terrestre como marítima San Sebastián practicó a menudo, ya fuese dando a la armada española marinos y grandes capitanes, ya fuese construyendo barcos que colaboraron activamente en la defensa y consolidación de los reinos que se fueron formando y uniendo en la Península Ibérica. Su posición fronteriza, que

le valió la consideración de llave de España, fue determinante a partir del siglo XV, al desplazarse los centros de poder y la economía al Atlántico.

La competencia proveniente de la nueva dinámica generada en Europa y sus colonias ultramarinas, provocaba tensiones que, por una parte, favorecían el corso y por otra acogían ayudaban a competidores de dudosa reputación como corsarios y piratas, ya que al ser en parte comerciantes eran potenciales clientes de una villa básicamente comercial como San Sebastián. En este difícil equilibrio de intereses suceden a veces episodios como el de una trifulca protagonizada por algunos famosos piratas vascos, quienes habían atacado una nao que iba de Inglaterra a Irlanda hiriendo y humillando a los marineros tras ganar el combate, lo que llevó a los ingleses a denunciar este abuso en San Sebastián y a pedir indemnizaciones. Durante el siglo XVI las actividades corsarias donostiarras respondieron más a una toma de posiciones, que a una defensa de intereses comerciales (Unsain, 2008).

El siglo XVII conocerá una actividad corsaria más intensa ya que los cambios en política internacional colocaron a España como principal enemiga de Inglaterra y de este enfrentamiento provienen algunos de los episodios más duros y trágicos de la historia naval moderna en el litoral vasco. En el siglo XVII las guerras en el Cantábrico siguieron teniendo como objetivo casi prioritario San Sebastián y Fuenterrabía (en euskera Hondarribia). No es preciso esperar a los años veinte cuando la normativa del corso cobró forma, para vislumbrar que con la entrada del nuevo siglo se percibe un cambio de tendencia en el recurso al corso. Centrándonos en el estudio del corso peninsular, su zona corsaria por antonomasia era el Comunidad Autónoma Vasca, especialmente la Provincia de Guipúzcoa. En este sentido, San Sebastián se convirtió en el principal puerto corsario de la Península, situándola entre los puntos neurálgicos del corso europeo. Hay que entender que el siglo XVII se ha percibido históricamente como un siglo de crisis donde la gran expansión del siglo anterior termina y la decadencia llega en muchos sentidos, siendo el Comunidad Autónoma Vasca un siglo muy complicado en cuestiones marítimas

y comerciales en general (Bilbao, 2003).

El siglo de las luces, el siglo XVIII, traerá consigo algunos cambios de gran entidad. Han llegado fuentes hasta nosotros que muestran cómo en 1727 el Consulado denunciará la pésima situación del puerto y la gran falta de barcos que sufre por lo que, para intentar reavivar su comercio, se crea en 1728 la Real Compañía Guipuzcoana de Caracas que explotará en monopolio el tráfico de cacao en Venezuela y defendieron su costa de piratas y corsarios hasta 1785, en que algunas medidas impulsadas por la corona acaban con la vida de la sociedad cuyo centro económico era San Sebastián.

Hay que destacar un intento que llevó a cabo en 1770 el consulado para traer a San Sebastián la flota de la compañía de Caracas que fondeaba en Pasajes, en teoría porque supondría un ahorro económico. Para permitir que esto pudiese darse se desarrolló el proyecto de una dársena con mejoras para la bahía de la concha y un faro, cerrando la boca occidental entre la isla y el Igeldo con una escollera e incluía también un gran muelle. Esto aumentaría sensiblemente la entrada de buques en el puerto, lo cual sería bueno para la villa, pero la división de posturas entre los miembros del consulado y la oposición llevada a cabo por diversas personalidades dio al traste con el proyecto.

La recuperación y modernización de la flota pesquera San Sebastián no se produjo hasta finales del siglo XIX teniendo la pesca durante el resto del siglo, una importancia más bien modesta. Una prueba de ello podría ser la propia trayectoria de la Cofradía de Mareantes durante esas décadas. Después de la destrucción de la ciudad en 1813 la cofradía logró sobrevivir gracias a la protección que consiguió del Ayuntamiento y del Consulado, manteniéndose después prósperamente hasta la década de los sesenta, cuando la actividad portuaria de San Sebastián descendió considerablemente debido a la aparición un período de grave crisis general del sector.

El puerto actual es el resultado de diferentes obras y proyectos y el siglo XIX conoció algunos notorios. Tras el incendio de 1813 uno de los temas pendientes era la mejora del puerto por lo que una Real Provisión del 7 de marzo de 1818 aprobaba una ley sobre las mercancías descargadas en el puerto para 16 años, tiempo que se consideraba suficiente para llevar a cabo las reformas. De esta manera el Consulado decidió tapar el boquete de la isla de Santa Clara a Igeldo a través un murallón con cimentación sobre escollera, según un proyecto de Julián Sánchez Bort. Las obras empezaron en el 21, pero fueron suspendidas al año siguiente por problemas económicos. Se hizo necesario esperar a los años cuarenta para que volvieran a plantearse nuevas propuestas para la mejora del puerto de San Sebastián. En el 48 fue presentada una nueva propuesta de obra formulando unas reformas que intentaban aminorar las resacas para facilitar la entrada y dar mayor seguridad al fondeadero del puerto, asegurar la estabilidad de los muelles y aumentar algo el fondo. Este proyecto se consideró insuficiente, por lo que tuvo que rehacerse, enviándose a Madrid en el 51. En el nuevo, las reformas consistían en el caso de la bahía, en el aumento el número cuerpos muertos y a lo sumo, a la construcción de un pequeño muelle en la isla de Santa Clara (Unsain, 2008).

Esta vez sí gustó su proyecto, centrándose su arquitecto en la construcción de una dársena, la rectificación y el ensanche de los antiguos muelles y la construcción de un rompeolas. Años más tarde en el 56, cuando las obras estaban muy avanzadas, se aprobaba un nuevo proyecto de recalce y ensanche de Caiburu, construyéndose un muro exterior de mampostería con paredes transversales y terraplenes de arena. Se colocaron también unas compuertas en la bocana de la llamada dársena comercial para contener el agua en la vaciante y evitar que los barcos quedaran en seco durante las bajamares.

Sin duda será el siglo XX el que conozca un desarrollo mayor de las infraestructuras portuarias. Las obras y transformaciones realizadas en el

último gran proyecto que ha afectado al puerto son sin duda las más importantes ya que han dado forma al puerto que llega hasta nuestros días. Éste tiene forma triangular limitando su acceso el dique Norte o de Kai-Arriba, que arranca del monte Urgull dirección E-SE y el dique sur, que iniciado en el extremo de la playa de la Concha toca con el primero por su cara interior, permitiendo una bocana de 20 escasos metros y un calado de 4. Los muelles del puerto son el de La Jarana, situado a lo largo del monte, típico y característico barrio pesquero de casas sobre soportales y el muelle de Ribera o de La lasta que discurre paralelo a las calles de la parte vieja de la ciudad. Su interior se encuentra dividido por el muelle Central, que separa lo que actualmente se conoce como dársena pesquera y dársena deportiva, estando la primera entre el muelle de La Jarana y el Central y la deportiva la situada entre este y el dique Sur (Leonard, 2003).

La deportiva fue ordenada y renovada en los años 1996 y 1997 en dos fases diferentes, estableciendo en la primera un fondeadero apto para cerca de 400 embarcaciones. En la segunda fase se realizó la instalación de un pantalán perimetral de 1.50 metros de anchura y un contorno de 424 metros de muelle que forman la dársena deportiva, disponiendo de agua y electricidad en el muelle Central para uso de las embarcaciones. Durante el 98 y 99 se realiza una importante reforma de los muelles sustituyendo la antigua caseta que ocupaba el Centro de Atracción y Turismo (C.A.T.), por otra nueva, mobiliario urbano con bancos, plantación de arbustos, pavimentación de muelles, reducción del número de aparcamientos y demás. También se encuentran empotrados los cañones que en otros tiempos defendieron el puerto y la muralla. Ambiente marinero y pescador que aún conserva y que junto al Museo Naval hacen de este enclave el punto de mayor interés turístico de la ciudad.

17.2.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE SAN SEBASTIÁN EN LA ACTUALIDAD.

San Sebastián, con 181.788 habitantes y una renta personal media de

22.260 € (Eustat, 2013).. El puerto de recreo se encuentra situado al sur del monte Urgull, formando parte de la bahía de la Concha y en pleno centro de la ciudad, a 43° 19' 21" N, 1° 59' 22" W. El pequeño puerto consta de dársenas de pesca y de recreo que están bien delimitadas por un muelle central (ver Fotografía 32).

Fotografía 32: Puerto de recreo de Donostia -San Sebastián.



Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

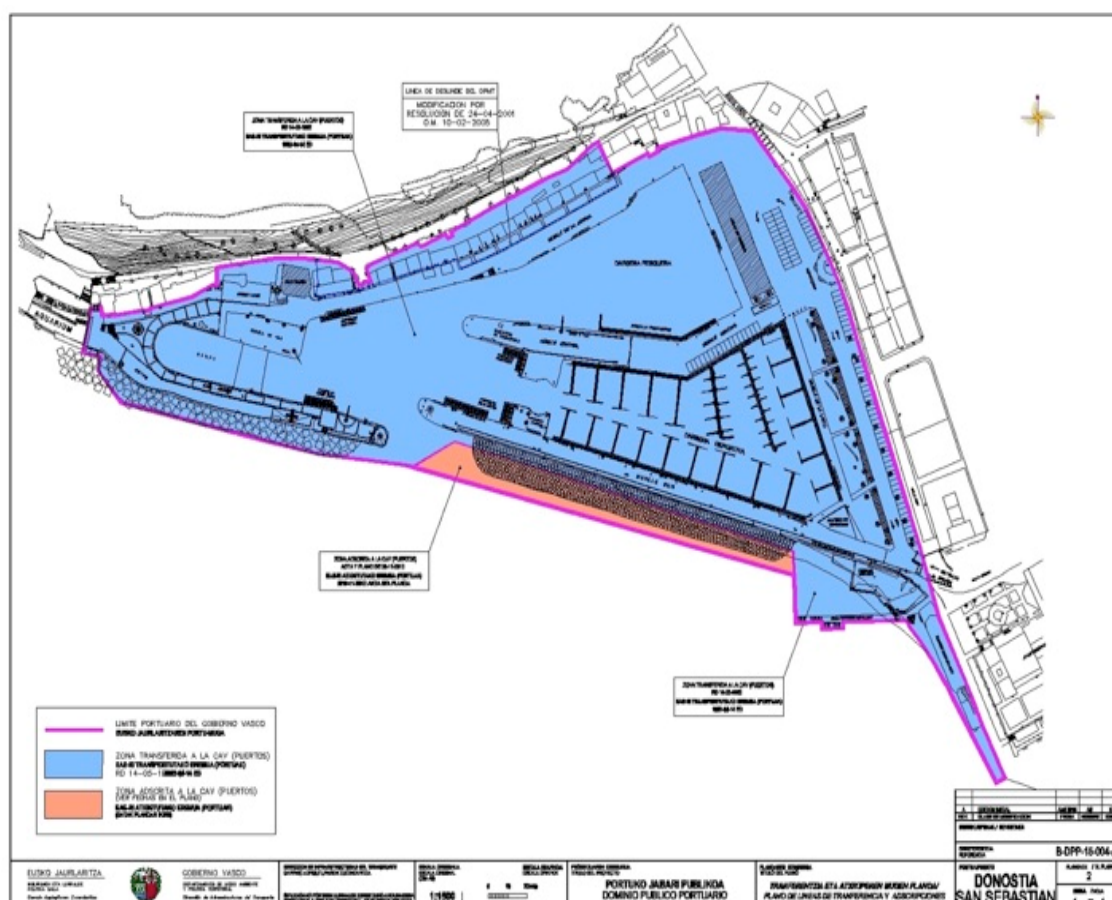
Uno de los principales dinamizadores de la actividad náutica del puerto es el Real Club Náutico de San Sebastián, siendo gracias a ello posible practicar actividades deportivas como la vela, piragüismo, kayak de mar, pádel surf y diversas actividades subacuáticas. También es posible alquilar material de buceo o una embarcación de recreo. Para poder atender a los participantes en regatas, barcos en tránsito y otras necesidades de los usuarios, se organiza los fondeos en la Bahía de la Concha para barcos de vela y motor durante los meses de verano y hay un servicio de boteros de 24 horas durante toda la temporada. También cuenta con la posibilidad del fondeo por libre sobre arena por el Sur de la Isla de Santa Clara, con las debidas precauciones para no acercarse demasiado al conjunto de boyas que balizan la distancia a la playa.

El puerto deportivo tiene un calado de 3, siendo el ancho de la bocana del puerto 20. Cuenta además con una serie de servicios básicos: grúa, varadero, tomas de agua y electricidad, zona de carenado, aseos, duchas, recuperación de residuos, parking, bar-restaurant y gasolinera. Se puede disponer de más servicios siendo socio del Real Club Náutico San Sebastián, ubicado junto al Ayuntamiento y a la entrada del puerto,

17.2.3. DOMINIO PÚBLICO PORTUARIO DEL PUERTO DE SAN SEBASTIÁN.

Definición del Dominio Público Portuario del puerto de San Sebastián gestionado por el Gobierno Vasco con delimitación de la zona de dominio público portuario (ver Plano 32).

Plano 32: Puerto de San Sebastián.

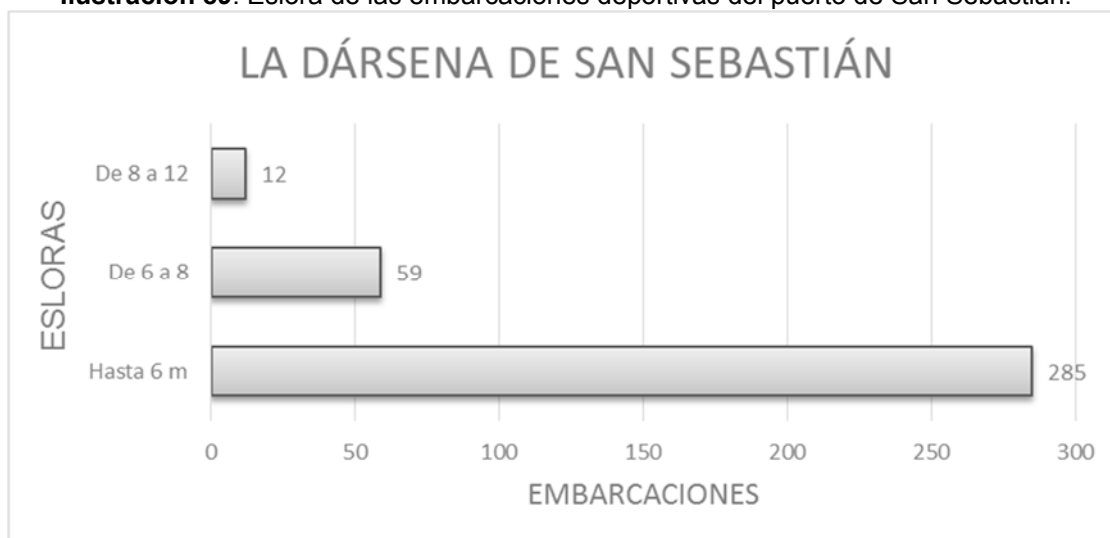


Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

17.2.4. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DEL PUERTO DE SAN SEBASTIÁN.

En la dársena de San Sebastián no tiene posibilidad para crecer, con 356 amarres, tiene una eslora máxima de 10 metros la ocupación es total por embarcaciones de pequeña eslora de residentes, se registran 375 embarcaciones. En período estival el Real Club Náutico de San Sebastián fondea 131 boyas al Sur de la Isla de Santa Clara, con servicio de botero y uso de los servicios del Club. Se han cesado en el puerto de San Sebastián un total de 356 embarcaciones, 325 de motor y 31 son de vela. En cuanto al material del casco de las embarcaciones 209 embarcaciones son de casco de compuestos de fibra, 15 embarcaciones son de casco de madera y 132 embarcaciones son de plástico reforzado de fibra. Por tipo de eslora encontramos, 295 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 59 embarcaciones de 6 a 8 metros, 12 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora (ver Ilustración 89)

Ilustración 89: Eslora de las embarcaciones deportivas del puerto de San Sebastián.



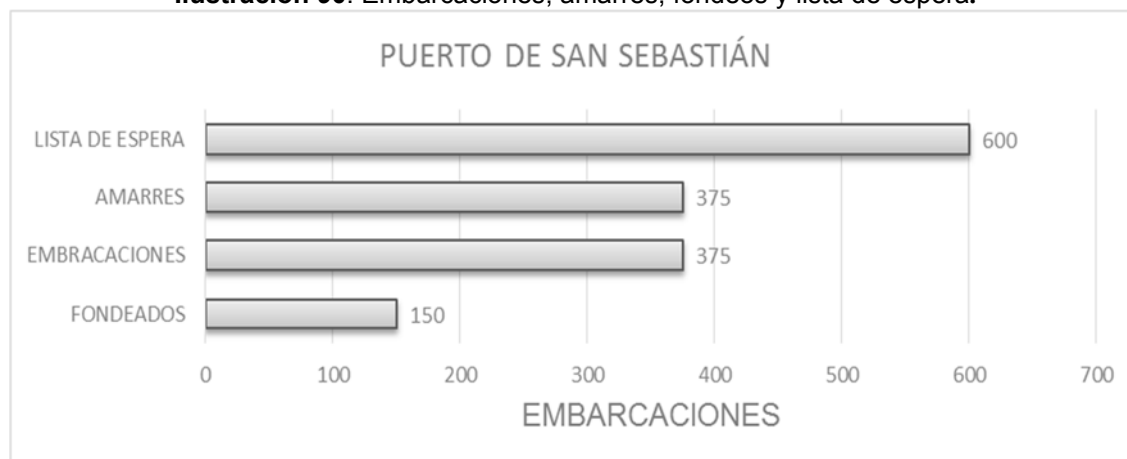
Fuente: Elaboración propia.

17.2.5. DISPONIBILIDAD DE AMARRES DEPORTIVOS EN EL PUERTO DE SAN SEBASTIÁN.

En el puerto San Sebastián 375 amarres, hay bastante demanda de

amarres por los usuarios y una lista de espera de 600 personas, hay bastantes embarcaciones fondeadas en la Bahía se censaron por el autor 150 embarcaciones con fecha del mes de agosto 2015 (ver Ilustración 90).

Ilustración 90: Embarcaciones, amarres, fondeos y lista de espera.



Fuente: Elaboración propia.

17.2.6. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES Y ESPECÍFICOS EN EL PUERTO DE SAN SEBASTIÁN.

Como ya hemos indicado en los puertos Bermeo, Orio, Guetaria gestionados por EUSKADIKO KIROL PORTUA, S.A., (EKP), S.A, de forma directa descentralizada, hay que recordar que (EKP) es una Sociedad Pública adscrita al Departamento de Medio Ambiente y Planificación Territorial del Gobierno Vasco.

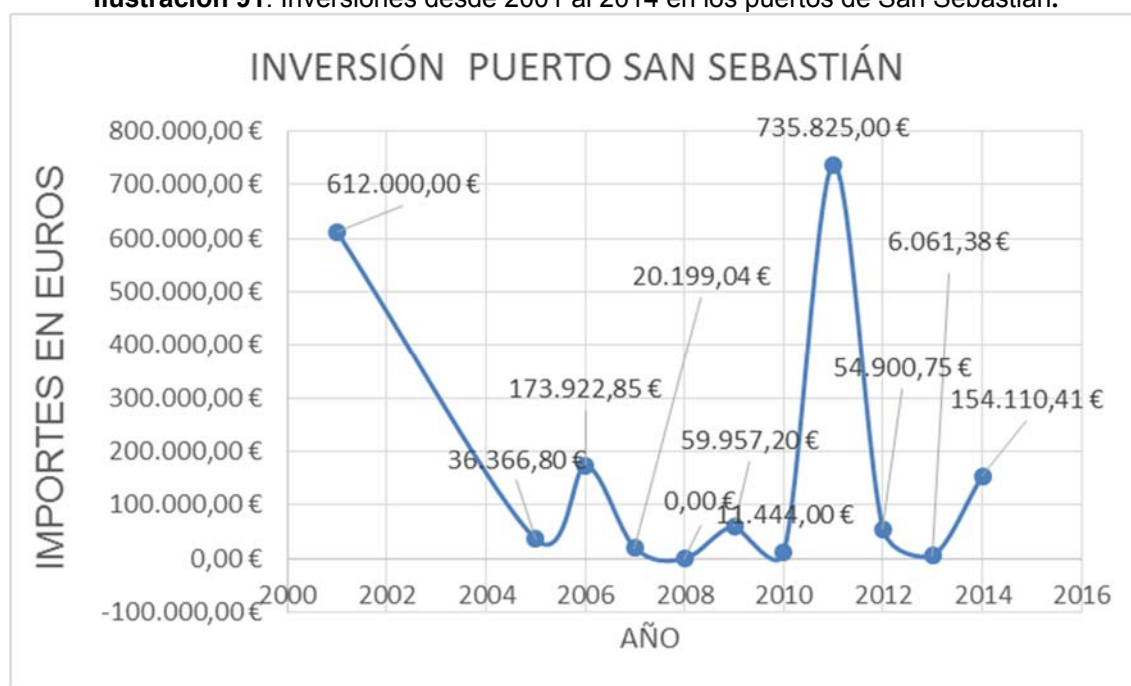
Por lo tanto tienen las mismas tasas. Las TARIFA T-5 y TARIFA T-8.

17.2.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA EL PUERTO DE SAN SEBASTIAN.

En la Ilustración 91, representamos las inversiones realizadas en el puerto de San Sebastián desde 2001. Estos datos han sido facilitados por la Dirección de Infraestructuras de Transporte del Gobierno Vasco ante consulta por correo electrónico realizada por el autor en el año 2015.

En ella, podemos ver como la inversión ha seguido un patrón fluctuante con el tiempo. Siendo de las importantes en el año 2001, con la obras de ampliación pantalanes con un importe de 612.000,00 € y la máxima en el año 2011 con el importe de 735.825,00 €, el 2006 (año precrisis), con importe: 173.922,85 € pasando por un periodo de baja inversión (crisis) en el año 2008 y de recuperación final en el año 2014, donde los niveles de inversión son similares a los de antes de la crisis. Sumando la inversión pública durante estos años de 1.864.787,43 €.

Ilustración 91: Inversiones desde 2001 al 2014 en los puertos de San Sebastián.



Fuente: Elaboración propia.

17.3. PUERTO DEPORTIVO DE PASAJES.

La Ría de Pasajes tiene el aspecto de un golfo, un estrecho paso natural cortado entre montes conduce a un abrigado espacio interior.

El reconocimiento visual desde el mar no es fácil hay que guiarse por la radio baliza RACON que emite la señal K y es bien detectada por los radares a distancias entre 10 y 15 millas (ver Fotografía 33).

Fotografía 33: El Puerto de Pasaje.



Fuente: Autoridad portuaria de pasajes.

17.3.1. ANTECEDENTES HISTÓRICO DEL PUERTO DEPORTIVO DE PASAJES.

Pasajes (en euskera Pasaia) se sitúa en la acantilada costa oriental guipuzcoana, dentro de la Comarca de San Sebastián. Es un municipio pequeño en torno a la ría y Puerto de Pasajes, un puerto natural aislado de los vientos y las mareas del Cantábrico y comunicada con éste a través de una estrecha ría, lo que ha generado una bocana relativamente estrecha, ya que no supera los 200 metros. Los montes Ulía y Jaizquíbel protegen la villa y están a ambos lados de la bocana.

La difusión del megalitismo y de determinadas cerámicas y útiles materiales, hacen suponer intercambios comerciales entre el Cantábrico vasco y la costa atlántica europea y británica desde varios milenios antes de la

colonización romana, pero desde luego, los restos arqueológicos más evidentes de esta actividad marítima aparecen en nuestras costas después de esa conquista. El reciente descubrimiento arqueológico de un muelle romano en Irún, evidencia como hemos dicho una intensa actividad portuaria y una infraestructura comercial básica. La presencia en la desembocadura del Bidasoa de este muelle, de galerías excavadas, de monedas y de cerámicas del siglo I evidencia en opinión de Unsain (1999) la existencia de un importante centro de comercio romano. Este activo comercio estaría centrado en la extracción de mineral de hierro, plomo y plata del macizo de Peñas de Aya, en las cuencas del Bidasoa y del Oyarzun. La escasa influencia romanizadora que se observa en toda la zona puede deberse a la forma de explotación económica que los romanos efectuaron y que fue básicamente extractiva, centrándose fundamentalmente en minerales y maderas. En este sentido, la extracción de mineral no habría llevado consigo una intensa colonización.

No disponemos de fuentes para conocer la evolución de la zona en la Alta Edad Media, pero tenemos datos suficientes a partir del siglo XIII como para hacer un esquema general. En la bahía de Pasajes se embarcaban el hierro hecho en la zona y la lana navarra, desembarcándose a su vez granos y manufacturas europeas en un activo comercio de altura. Este puerto servía muy bien como punto de intercambio de productos ya que era un fondeadero seguro a cubierto los temporales y estaba bien abastecido de materias primas para la construcción naval. Esto hizo de él uno de los enclaves estratégicos de la marina vasca, hegemónica en el comercio entre Castilla y el Norte de Europa en la Baja Edad media según Unsain (1999).

Por otro lado el crecimiento demográfico en las villas costeras y el cada vez mayor intercambio entre éstas y el interior, generaron la consolidación de importantes pesquerías que van más allá de la pesca de litoral o la caza de ballenas y que sirvieron para establecer pesquerías en las Islas Británicas a finales del siglo XIII. Esta pesca de altura sirvió para avanzar en las técnicas de navegación y establecer interesantes intercambios con los países del Mar del

Norte. El acceso a nuevas rutas por el Mediterráneo al conquistar Castilla el occidente andaluz y el acceso hacia los países del Mar del Norte y del Báltico, generó una gran expansión de las técnicas de construcción naval en la costa vasca.

El puerto de Pasajes es un fondeadero natural en el que ninguna de sus poblaciones va a conseguir en el momento de otorgamiento de las cartas pueblas, capacidad suficiente para apropiárselo en exclusiva. Aun estando incluido dentro de la jurisdicción de San Sebastián en el momento de su fundación, se terminará compartiendo con Fuenterrabía. El otorgamiento de la carta puebla de Rentería en 1320 va a provocar un grave conflicto entre varias villas del entorno a resultas tanto del cobro de los derechos y tasas directas e indirectas o del establecimiento de las condiciones adecuadas para el tráfico y la construcción naval como el abastecimiento de la villa de las vituallas que necesitaba, en especial el grano. Este último punto es en opinión de Unsain (1999), el argumento más utilizado por los concejos para hacerse con el control del puerto de Pasajes. De esta manera, el pleito por la jurisdicción de Pasajes va a durar como sabemos desde el siglo XIV al XIX. La bahía quedará en el XIII dividida en tres jurisdicciones, con de San Sebastián dominando la zona occidental del canal, Fuenterrabía dominando la oriental y el Valle de Oyarzun controlando la desembocadura del río. A los comerciantes de San Sebastián y Fuenterrabía les bastaban sus propios muelles para llevar a cabo su actividad pesquera y comercial pero en la bahía, los intercambios comerciales y la actividad de construcción naval era cada vez mayor desde finales del siglo XIII, por lo que lucha por las rentas de todo tipo va a desembocar en una lucha por el control del puerto. Sabemos que es San Sebastián la que gana y se termina convirtiendo no ya en la pequeña señora de toda la zona sino en la capital de la moderna Guipúzcoa.

Pasajes se ocupará en este momento de cuatro importantes funciones, la construcción naval para abastecer la Carrera de Indias, la explotación de las expediciones balleneras y bacaladeras en el Atlántico, el desembarco de las capturas de estas pesquerías y el abastecimiento de la vena vizcaína para las

ferrerías de la zona (Unsain, 1999). A pesar de este estado de cosas, la dedicación marítima de los habitantes de las riberas se incrementó en la Edad Moderna. San Sebastián no logrará en este momento eclipsar del todo a los Pasajes y a Rentería, si bien sí que vamos a ver en ellas una especialización hacia actividades no comerciales como son la construcción de naves para la Corona y el armamento de naos para las pesquerías de Terranova. Pasajes sirve así de base para escuadras y flotas de distinto signo, a las que también abastece de tripulantes ribereños. En este momento San Sebastián mantenía el puerto de Pasajes sin rehabilitar a pesar de la necesidad cada vez mayor, por ejemplo, de reparaciones en los arcaicos muelles o el dragado del puerto. Esto solo podía deberse a una actitud deliberada de no permitir el desarrollo del puerto para evitar su competencia. Las obras civiles se limitaban pues durante estos primeros siglos modernos a los paredones en torno a los cuerpos de los barrios de San Juan y San Pedro, los muelles de la villa de Rentería y sus gradas de construcción. De esta manera, los vecinos de Pasajes de San Juan construyeron en 1553 un pequeño muelle frente a la iglesia y otro frente al humilladero de la Piedad que se reconstruirá en 1645. Los de Rentería y Oyarzun en 1571 construyeron a su vez uno en el arrabal de Rentería y otro en Capuchinos en 1647.

Durante el siglo XVII se sigue acusando a San Sebastián de mantener el puerto en un establo deplorable debido a una mala conservación, perjudicando así a la provincia por el monopolio de su uso por San Sebastián. La única obligación asumida por San Sebastián es la de ayudar con los gastos de un nuevo baluarte defensivo en la margen derecha del canal, el Castillo de Santa Isabel, pero las obras de limpieza del canal no se llevaron a cabo y el canal ya fuese por la labor de deslastraje de las naves, ya fuese por las propias naves hundidas, siguió anegándose. Este estado de cosas tiene como principal consecuencia una constante disminución de la superficie de flotación y calado de la bahía que no se intentaría resolver hasta el siglo XVIII.

En 1726 se establece por las Juntas de Guipúzcoa una Junta de Limpia del puerto de Pasajes y diez años más tarde el proyecto se financia y

comienzan por fin las obras de limpieza. Décadas después se desplazó a Pasajes un pontón de limpieza y draga, pero en el 51 se solicita más dotación para estas obras por el grave riesgo de dejar inhabilitado el puerto para la navegación. En el 74 será cuando se intente llevar a cabo una decidida acción de limpieza y dragado pero primero se tuvo que proceder a limpiar una gran barra de arena que se encontró y que dilató mucho la obra. En el 87 se limpió la barra hasta donde se pudo pero se gastaron en ello todos los fondos disponibles y el puerto siguió más o menos igual.

En lo que respecta a las obras del muelle y el puerto, la escasez de recursos unida al hecho de que el calado de las aguas desaparecía década tras década no dejó nunca espacio de maniobra para mucho. Lo poco que tradicionalmente tuvo fueron muretes de contención hechos a trozos para amarrar pequeñas embarcaciones, pero eso cambió con los nuevos tiempos. En muelle más antiguo fue sin duda el de la parte de San Sebastián, el port de la plata. Era muy pequeño y no se conocen obras de infraestructura, pero era muy transitado tanto para carga y descarga de mercancías como de personas. En el siglo XVI San Sebastián construyó en la zona de Pasajes de San Pedro una torre circular que siendo sobre todo defensiva hacía las veces de muelle porque debían atracar junto a ella las embarcaciones llegadas a la ría para pagar los impuesto debidos. Ciriquiain Gaiztarro (1986) nos dice que probablemente sería un muelle en miniatura con paramento y rampa aunque no lo recojan las fuentes. En la parte de Rentería la referencia más antigua data de 1497 a resultas de una petición que mandaron los vecinos de esta villa a los reyes católicos denunciando el mal estado de su muelle, cómo se perdían muchas mercaderías por ello y pidiendo que les permitiesen repararlo.

En 1571 tenemos otra noticia donde se proyecta la construcción de un pequeño muelle en la ribera. En 1646 podemos ver otra noticia referente a unas obras que se iban a hacer en el canal de Rentería, levantándose un dique y limpiándose en canal. En la zona de Fuenterrabía hay una noticia en 1553 de la construcción de un muelle de cal y canto frente a la iglesia y aunque no

tenemos referencia de él es evidente que en esta época se levantó otro frente al humilladero de la piedad.

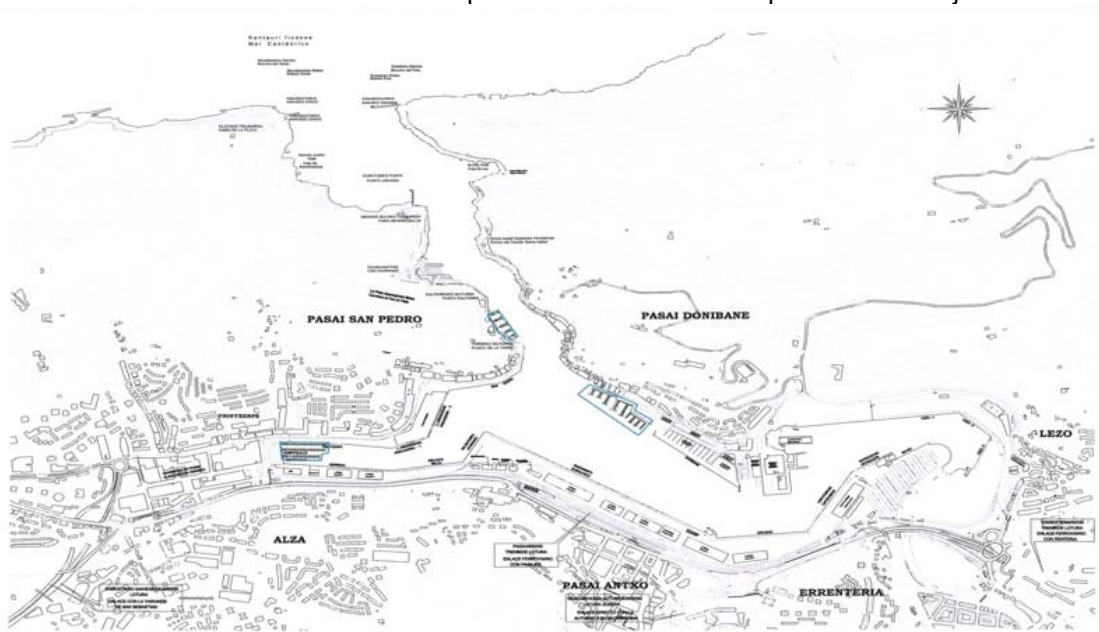
Por lo que parece las obras de muelles en Pasajes debieron hacerse así, por trozos y sin demasiadas pretensiones, limitándose sobre todo a labores de mantenimiento. Todo esto cambió cuando Pasajes se independiza como municipio en el siglo XIX. San Sebastián intentó defender sus antiguos privilegios pero no fue capaz de conseguirlo. Así, los ribereños constituyeron una junta de obras que limpiaría y repararía los muelles.

En 1852 se construyó una escollera de cabecera transitable para poder ser usada de puente y en el 65 se instalaron dos luces en el canal, pero el peor problema, el cegamiento del puerto, seguía sin resolverse. Después de décadas de juntas y requerimientos a Madrid y a la provincia por fin se emitió dinero suficiente para dragarlo y levantar infraestructuras nuevas. Así, se levantó el muelle de ancho, de 300 metros de largo y 6 de calado. Más tarde, en una segunda fase de las obras, se construyó un muelle Sur. en la Herrera y otro al W, dotado de carretera de acceso y se dieron las garantías necesarias al muelle trasatlántico. Todo esto permitió al puerto de Pasajes modernizarse y ser capaz de entrar en el siglo XX con un calado importante y una muy buena capacidad de carga y descarga de mercancías y de construcción de barcos.

17.3.2. PUERTO DEPORTIVO DE PASAJES EN LA ACTUALIDAD.

Pasajes cuenta con 16.160 habitantes y una renta personal media de 15.635 € (Eustat, 2013). La Autoridad Portuaria de Pasajes ha otorgado concesiones. Designados a Club Deportivo de Pesca Náutica Izkiro, 163 amarres, Club Deportivo de Pesca&Casting, Hospitalillo, con los 200 amarres y Torreatze Arrantza Kluba, con 58 amarres, que actuarán en los muelles de Donibane, Trintxerpe y San Pedro, respectivamente (ver plano 33).

Plano 33: Distribución de los pantalanes del Puerto Deportivo de Pasajes.



Fuente: Autoridad Portuaria de Pasajes.

Así se quedó regulada la situación ilegal que permitía, con cierta tolerancia de la Autoridad Portuaria, fondear a barcos de la zona (ver Fotografía 34). A demás de dar respuesta a la demanda ciudadana y a la del mundo del remo, se pretende garantizar la seguridad marítima en un puerto donde las autoridades del puerto aseguran que varias personas han perdido la vida al recoger o dejar su "bote".

Fotografía 34 : Puerto de recreo de Pasajes.



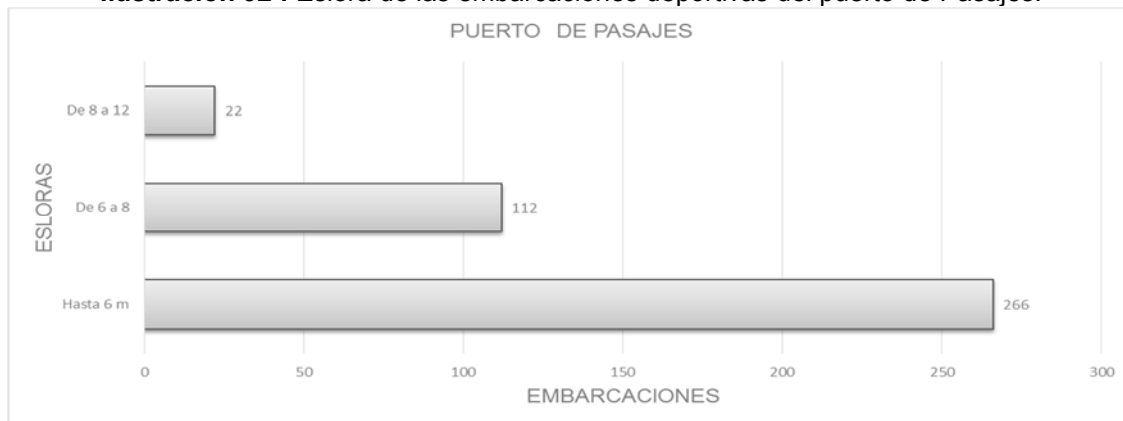
Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

17.3.2. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVO DEL PUERTO DE PASAJES.

Se ha censado un total de 400 amarres en las tres zonas, para embarcaciones deportivas distribuidas en pantalanés que se ubicarán en Pasaia San Pedro (58), Pasaia Donibane (163) y el muelle de Hospitalillo (200). Los pantalanés tienen servicio mínimos de luz y agua, pero no hay en el puerto surtidor de combustible, ni recogida de residuos y basura.

Se han cesado en las tres zonas del puerto de Pasaje un total de 400 embarcaciones, 378 de motor y 22 son de vela. En cuanto al material del casco de las embarcaciones 333 embarcaciones son de casco de compuestos de fibra, 17 embarcaciones son de casco de madera y 50 embarcaciones son de plástico reforzado de fibra. Por tipo de eslora encontramos, 266 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 122 embarcaciones de 6 a 8 metros, 22 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora (ver Ilustración 92) .

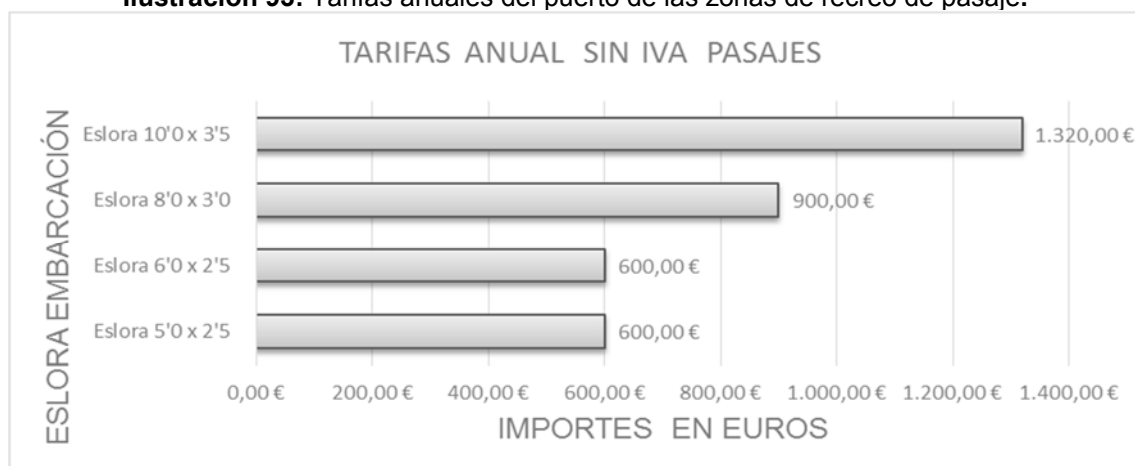
Ilustración 92 : Eslora de las embarcaciones deportivas del puerto de Pasajes.



Fuente: Elaboración propia.

17.3.2. TARIFAS POR SERVICIOS GENERALES Y ESPECÍFICOS EN EL PUERTO DE PASAJES.

Estas tarifas es el promedio de las tres tarifas de las asociaciones que gestionan los pantalanés, la diferencia es muy pequeña y se traduce en los servicios que ofrece cada asociación (ver Ilustración 93)

Ilustración 93: Tarifas anuales del puerto de las zonas de recreo de pasaje.

Fuente: Elaboración propia.

17.3.3. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA EL PUERTO DE. PASAJES.

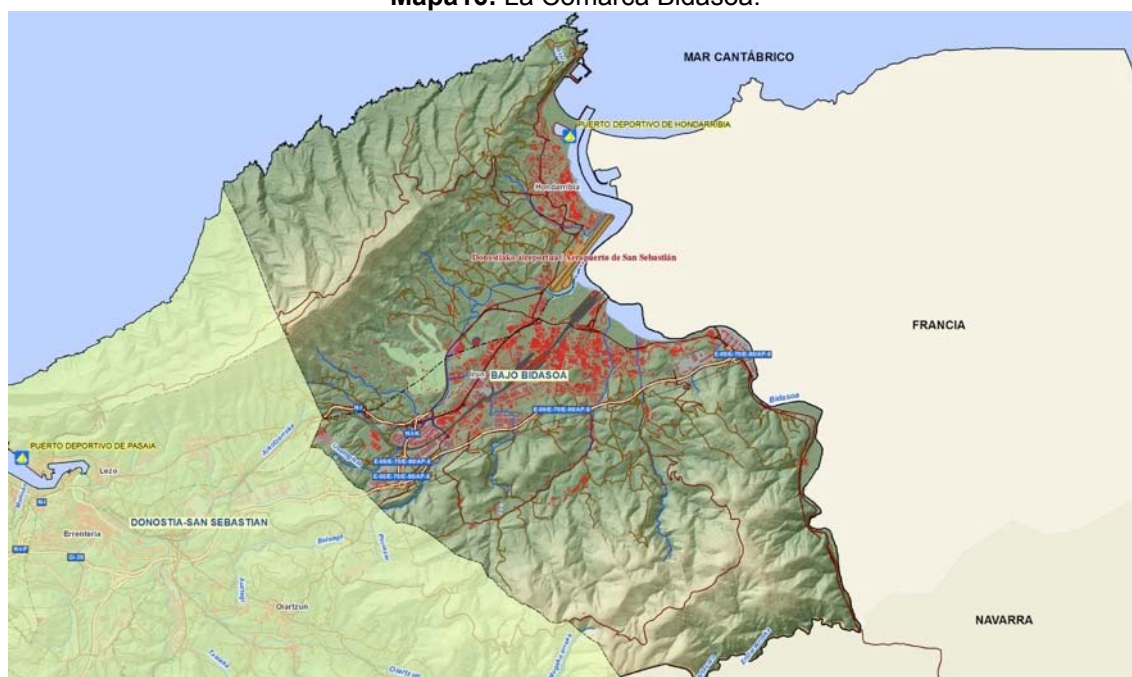
El 12 de agosto de 2011 se finalizaron las obras del “proyecto constructivo para embarcaciones recreativas en el puerto de Pasajes” por un importe de ejecución de 2.118.489,78 €. Estos datos han sido facilitados por el puerto de Pasajes ante consulta realizada por el Elaboración propia.

CAPÍTULO 18: LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA COMARCA BIDASOA.

18.1. INTRODUCCION: LA COMARCA BIDASOA.

Es la comarca más pequeña de Guipúzcoa (ver Mapa16) con 71,6 km² y está situada en el noreste de la misma, limita con Francia (Hendaya y Biriattou) al este, con la comarca de San Sebastián al oeste y con el mar Cantábrico al norte. Está compuesto por los municipios de Irún y Fuenterrabía. Posee una población de 78.089 habitantes (INI 2014) . La historia y peculiaridad de la comarca está marcada por su condición fronteriza con Francia. Tienes lazos con la vecina localidad vasco-francesa de Hendaya situada en la otra orilla de la bahía, de tal forma que en la práctica la comarca de Bidasoa-Txingudi se extiende también a esta localidad. Y el puerto es Fuenterrabía, Hondarabia en euskera.

Mapa16: La Comarca Bidasoa.



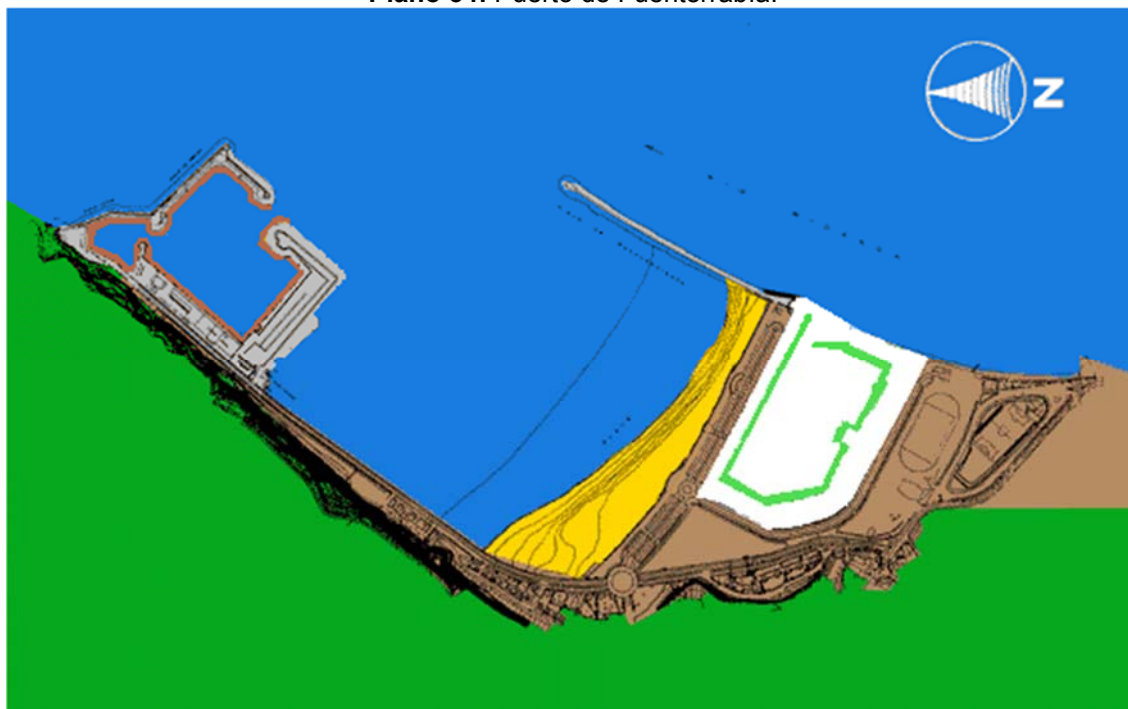
Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

18.2. PUERTO DEPORTIVO DE FUENTERRABÍA.

El puerto de Fuenterrabía, (Hondarabia) 23 km de San Sebastián (San Sebastián) y 19 de San Juan de Luz y a 37 km a Biarritz, Francia. Las aguas ente Pta. Santa Ana (Fr) y Cabo Higuer (Es), el río Bidasoa y la bahía de Txingudi son aguas internacionales y la autoridad está compartida entre

Francia y España (ver Plano 34).

Plano 34: Puerto de Fuenterrabía.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

18.2.1. ANTECEDENTES Y HISTORICOS DEL PUERTO DEPORTIVO DE FUENTERRABÍA.

El río Bidasoa, es la frontera natural entre Francia y España y vierte sus aguas en la rada de Higer formada en su extremo más occidental por el cabo Higer importante accidente geográfico que permite resguardarse en su interior las naves que se adentran en el puerto de Fuenterrabía. El encauzamiento del río en su tramo final se consigue al W por su espigón de 1.100 m de longitud en talud y sin espaldón, construido entre los años 1948 y 1955 y por el E, o margen derecha, con una dique paralelo al primero que arranca del Puntal francés y mide 500 metros.

Las primeras referencias escritas de su puerto datan del año 1203 y en ellas se cuenta cómo las embarcaciones usaban ya la cala Asturiaga. Tan antiguo como el propio núcleo de población debía ser el muelle que,

extramuros de la primitiva población, se utilizaba para carga y descarga de mercancías y materiales de todo tipo. Muchos historiadores como Benito Domínguez (2010) le han dado un origen visigodo a su fundación, apoyándose en las fuentes escritas de que disponemos. Según esta tesis sería fundada en tiempos de Suintila con el fin de cercar a los inquietos vascones manteniéndolos a raya, si bien las fuentes bibliográficas y arqueológicas no permiten saberlo con seguridad. La zona cantábrica estuvo condicionada en el siglo IX por las continuas invasiones y racias que llevaban a cabo los normandos y que acarrearían gran mortandad y pillajes. Así las poblaciones costeras de Guipúzcoa tuvieron que protegerse de tales peligros metiéndose en el interior de las rías o en lugares fácilmente defendibles, como es la colina donde se sitúa Fuenterrabía. Esto terminaría con la expulsión de los normandos de Bayona en el 986 y probablemente de ellos aprenderían las poblaciones vascas las técnicas de navegación y construcción naval de las que después harían gala.

Ya en el siglo XI vamos a ver como Fuenterrabía se afianza como enlace entre el reino franco y el navarro y cómo una parte de su población, asentada ya, se dedica al mar.

Así en 1203, estando la región ya integrada en el reino de Castilla le será concedido a Fuenterrabía la carta puebla y el fuero de San Sebastián, con lo que nace la villa. En sus muelles, es decir, en las primitivas infraestructuras del puntal y la magdalena, atracaban barcos de diferente procedencia que desde Hendaia cruzaban el río Bidasoa siguiendo el Camino de Santiago y lo seguirían haciendo durante siglos, siendo un aporte constante de ingresos que hicieron crecer la Villa.

En los inicios de la edad moderna era ya una de las villas amuralladas más importantes de Guipúzcoa, empleándose su suelo de tres formas, como plaza fuerte defensiva frente a Francia, como plaza comercial y como puerto pesquero. Según fue creciendo su importancia, densidad de población y

riqueza creció también su puerto, cuyas infraestructuras eran básicamente un puerto-refugio en la zona de Asturiaga, un puerto comercial en el Puntal y un pequeño puerto pesquero en la Magdalena (Benito Domínguez, 2010). Aunque no se dispone de demasiadas noticias de él, el fondeadero de Asturiaga era ya en el siglo XVI el lugar donde se refugiaban las naves a la espera de llegar a la concha.

En las primeras décadas debieron realizar algunas mejoras de acondicionamiento en él a resultas de unas obras de las que se tienen noticias y que debieron consistir en opinión de Benito Domínguez (2010) en la instalación de una planchada de madera. Habrá que esperar hasta 1598 para ver obras de entidad en la Villa, como son las de la construcción del castillo de San Telmo para defender la villa de las constantes incursiones de piratas.

En este siglo va a darse la organización de la zona del puntal con el fin de facilitar los intercambios comerciales para lo cual se van a instalar los servicios necesarios, es decir, la lonja, los muelles, el molino y los canales. En este contexto, la necesidad de levantar un muelle en el puntal para llevar a cabo la estiva de barcos surgirá pronto y según el comercio valla creciendo, crecerán las necesidades de uno mayor. Así, para la segunda mitad del siglo se configura la zona del puntal en torno a un muelle y junto a una amplia marisma, con amplios canales y molinos de marea cuyo mantenimiento suponía una constante preocupación. La última de las zonas es el arrabal de la Magdalena, un muelle rudimentario para embarcaciones de pesca ubicado cerca de la ermita de la Magdalena, extramuros, asentado en un pequeño núcleo de población pescadora. También había un camino, el llamado camino de la costa, que unía Irún con la zona del puntal a través de dos puentes de madera, el de Mendelu y el de Amute.

En el siglo XVII se llevaron a cabo algunos cambios y se puso de manifiesto la gran dificultad que tenían los barcos visitantes en superar la barra y llegar al puerto del puntal, barra ésta que presentaba una gran movilidad

(Benito Domínguez, 2010). De hecho según un documento de la época, la barra impedía muchas veces el acceso de algunas chalupas al puerto e incluso había provocado algún descalabro. De hecho este problema no se resolvería hasta que en el siglo XX se construyese el espigón de la playa. También se presupuestaron obras en el puerto de Asturiaga con el objetivo de facilitar el embarque de mercancías a través de una plataforma de madera y piedra, proteger la cala por medio de un espigón de piedra, izar los productos y aparejos por medio de cabestrantes y hasta levantar una "casa del mar" donde los marineros pudiesen guarecerse en caso de necesidad. Desconocemos si estas obras se llevaron a cabo tal y como estaban presupuestadas, pero por las noticias de diversas exacciones fiscales para financiar obras que nos han llegado, podemos al menos afirmar que algo se hizo. Lo mismo sucede en el puntal, donde se quiso habilitar como zona de atraque el flanco sur de la muralla, limpiándose para darle 20 codos de anchura y construir un muelle de cal y canto que sustituyese al de madera. Tampoco se sabe con exactitud si se realizaron las obras presupuestadas y también como en el caso anterior han llegado a nosotros ciertos impuestos recaudados para su financiación, lo que lleva a pensar que alguna obra se realizó.

El siglo XVIII va a suponer para la Villa un cierto crecimiento comercial y por consiguiente, cierto mejoramiento de sus infraestructuras portuarias. Las infraestructuras del fondeadero de Asturiaga mejoraron de cara a albergar naves en caso de temporal pero la escasez de fuentes impide precisar más. El arrabal de la Magdalena crecerá hasta convertirse en un barrio de pescadores dignamente poblado y se construirá en 1768 un muelle de obra para facilitar el trabajo que constaba de un muro de costa, un muelle y una rampa amplia con escaleras de piedra para la carga y descarga de personas y mercancías. En cuanto al puntal se ensanchó la banqueta del muelle en 1730 y ya en el 74 se planteó la necesidad de habilitar un muelle para depositar los lastres, que se iría construyendo con posterioridad.

Será sobre todo en el siglo XIX cuando se realicen más cambios en las

formas de vida de la Villa, con la desaparición del gran comercio tras la primera guerra carlista motivado por el traslado de las aduanas a la costa y el aumento del tonelaje y tamaño de los nuevos barcos para los cuales el puertecito se estaba quedando pequeño. También la instalación en Irún del ferrocarril y la aduana sirvieron para alejar de Fuenterrabía las relaciones con Francia. Su papel de plaza fuerte de frontera desaparecerá también al evolucionar la guerra y desarrollarse cada vez más la potencia de las armas por lo que no es de extrañar que la imagen que ofrece la Villa a principios del siglo sea de profunda decadencia. Es en este contexto donde el otrora próspero puerto del puntal decayese y el pequeño puerto pesquero de La Marina o Magdalena prosperase, poblándose cada vez más. Según las fuentes documentales, el estado de este puerto a mediados de siglo era ruinoso debido a su papel hasta entonces secundario (Leonard, 2003). Así, en el 58 se repararon los desperfectos que tenía el muelle y se levantó un espigón perpendicular al canal, hecho en piedra, para evitar que los fuertes vientos y el oleaje dañasen las embarcaciones en él atracadas. También en este siglo, en 1855, se construyó el faro de Higer para alumbrar a los barcos en las peligrosas travesías nocturnas, una obra sencilla de piedra y mampostería.

No será hasta los primeros años del siglo xx cuando se acometan obras de cierta magnitud en la zona denominada Gurutz Aundi, construyéndose el puerto de Refugio, obras que en 1919 son destruidas por los temporales y obligan a pensar en desplazar de lugar el puerto a cala Asturiaga, si bien finalmente se reconstruyen en el mismo lugar realizándose los 106 primeros metros entre 1936 y 1942. El puerto de Refugio de Fuenterrabía se construyó en un primer momento con dos diques, uno en el Norte y otro en el Sur, que arrancando de las costa, conforman una pequeña dársena abrigada para resguardo de las embarcaciones de la pesca de los lugareños que aporta una bocana de 30 metros de anchura orientada al Sur-Sur Oeste.

La primera ampliación que se va a efectuar en el puerto finaliza en 1982, con la prolongación del dique Norte a lo largo de 200 metros formando el

actual rompeolas. En el 90 termina la última fase de este abrigo con 110 metros de obra perpendicular al rompeolas y paralela al muelle de Ribera. En el mismo año se construyeron los primeros 80 metros del muelle de Ribera finalizado dos años después y bautizado como Nuevo Muelle de Ribera. En esta situación permaneció el puerto hasta el 98 cuando por fin se construye el contradique que definitivamente cierra el puerto por el lado Sur. Este muelle Sur que arranca perpendicular al de Ribera presenta dos alineaciones, una de 200 metros de largo y 40 de ancho, siendo atracable con calado de 5 metros y superficie útil de 8.000 m² y una segunda o contradique S, perpendicular a la primera de 122 metros. Cuenta con una sección similar a la que presenta la nueva prolongación del dique Norte, configurando este cierre un rectangular y nuevo espacio portuario con una boca de entrada de 55 metros orientada al Este-Sur Este. La construcción del contradique y muelle Sur finaliza en el 99 (Leonard, 2003). Una nueva Lonja de Pescado será construida sobre el muelle de Ribera, iniciándose en el 95 y disponiendo de planta baja y dos más superiores. La construcción de este edificio ha propiciado el cierre de otra Lonja situada en La Marina, así como el traslado de la propia cofradía a nuevas instalaciones. Junto a la antigua Lonja hay hoy un espigón de contención de arenas construido en el 82 de 63 metros, con una cota de coronación de 7.50 metros y tipología de talud sin espaldón. En el extremo del mismo se encuentra el pantalán que funciona como escala de acceso a los barcos que, cruzando la ría, unen Fuenterrabía con el puerto deportivo de Hendaya transportando pasajeros.

El puerto deportivo de Fuenterrabía comienza a construirse en el 98 aunque hubiese podido comenzar sus obras en el 91 si el proyecto hubiera contado con el apoyo necesario de la población local. Se sitúa en la parte trasera de la playa y su acceso marítimo se consigue mediante la rotura del dique de encauzamiento que corre junto a ella. El agujero que se hizo para albergar el puerto tiene unas dimensiones de 190x320 metros y la arena extraída en el dragado realizando entre 2 y 3. Dicha arena se vuelca en el frente de la línea de la playa que tiene en frente. Junto con la obra se incluyen

dos amplios viales que rodean todo el perímetro del puerto, dotando a la playa y al puerto de 2.000 plazas de aparcamientos.

18.2.2. EL PUERTO DEPORTIVO DE FUENTERRABÍA EN LA ACTUALIDAD.

Fuenterrabía un puerto deportivo que se sitúa en la amplia y protegida bahía de Txingudi, en la margen izquierda del río Bidasoa, a apenas 400 metros de su desembocadura, a 43° 22' 34" N, 1° 47' 32" W, junto a la playa de Fuenterrabía y muy próximo al barrio pesquero de la Marina de dicho municipio. Y otro puerto, Molla –Fuenterrabía, Situado junto al aeropuerto de Fuenterrabía, la antigua dársena de Molla se recupera para la náutica de recreo (ver Fotografía 35).

Fotografía 35: Puerto Deportivo de Fuenterrabía.

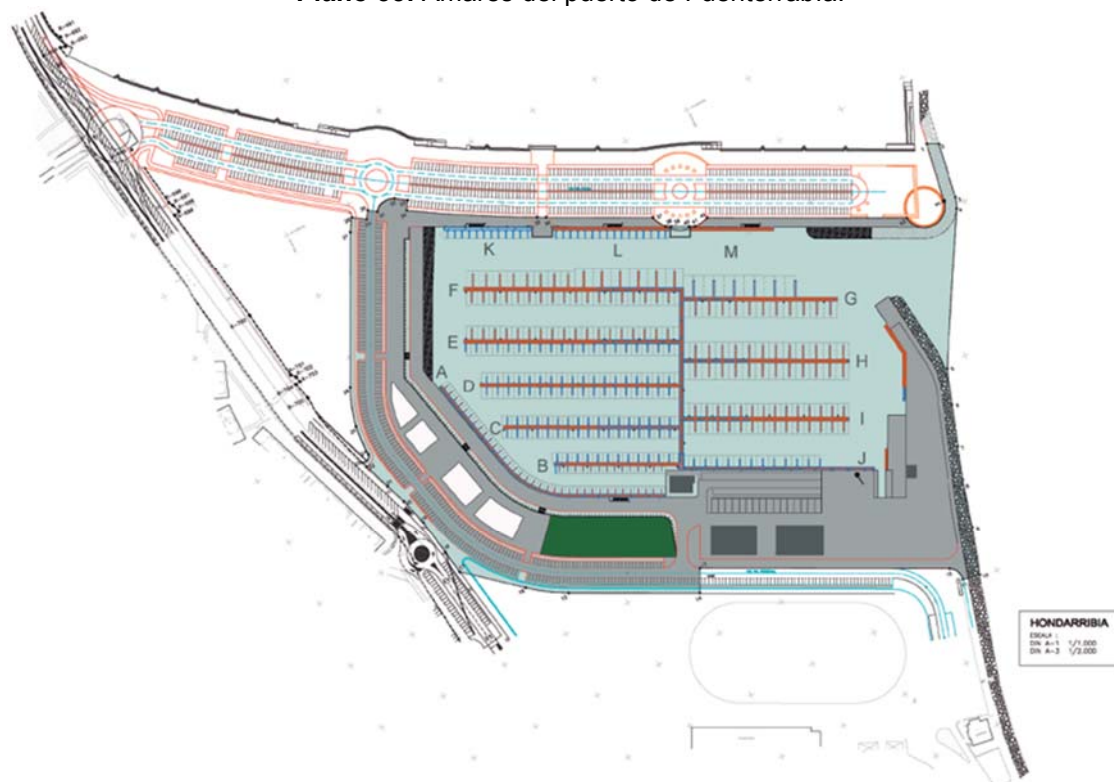


Fuente: GeoEuskadi, Gobierno Vasco.

El puerto principal dispone de unas modernas instalaciones como podemos apreciar en el Plano 35, ofreciendo los servicios necesarios y completos para las actividades náuticas, estos servicios en concreto son varadero y zona de carenado, travel-lift de 32 Tn, grúa, talleres (mecánicos,

eléctricos y de poliéster), gasolinera, suministro eléctrico y de agua potable, aseos, duchas, lavandería, recuperación de residuos, zona WIFI, parking, bar, restaurante, farmacia, supermercado y servicios de transporte (autobuses y taxis).

Plano 35: Amares del puerto de Fuenterrabía.



Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco.

El puerto cuenta además con 642 plazas de atraque, una eslora máxima de 18 metros y un calado máximo de 3.

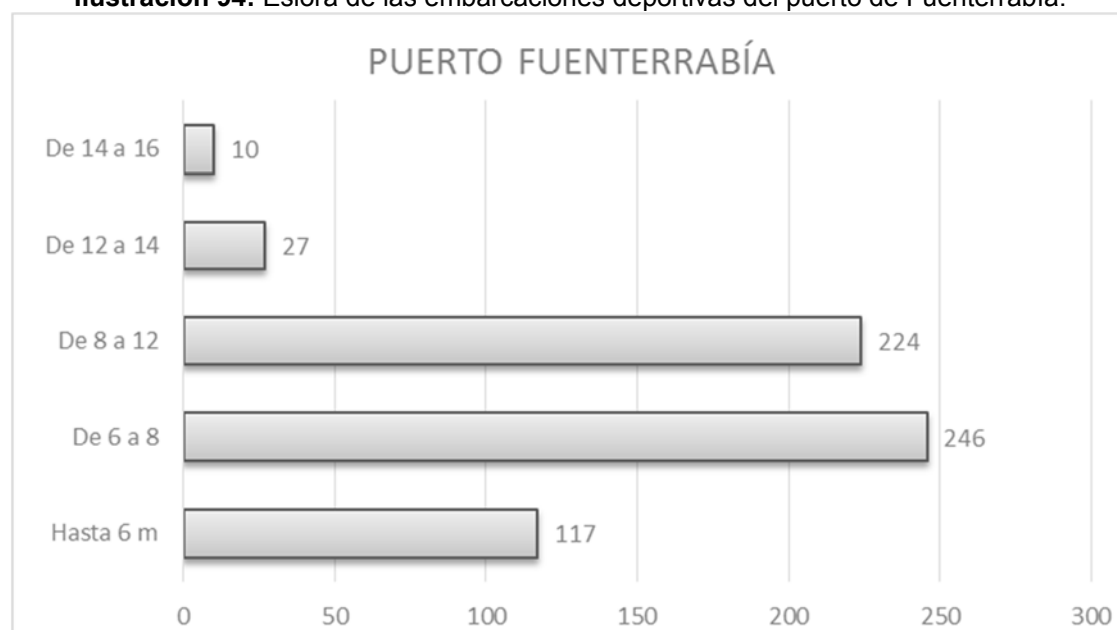
Las embarcaciones que se encuentren amarradas en el puerto estarán muy bien resguardadas ante cualquier imprevisto meteorológico, pudiéndose fondear con un mínimo de seguridad al Sur del Puerto Pesquero si no se encontrara sitio en la Marina.

Ya una distancia muy cercana en Fuenterrabía está la dársena Molla – Fuenterrabía con número de amarres 246 y permite eslora máxima 9 metros y un calado máximo 2,50.

Se han censado en el puerto de Fuenterrabía. un total de 624 embarcaciones, 442 de motor y 182 son de vela.

En cuanto al tipo de material de casco de las embarcaciones 624 embarcaciones son de casco de compuestos de fibra. Por tipo de eslora encontramos, 117 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 246 embarcaciones de 6 a 8 metros, 224 embarcaciones de 8 a 12 metros de eslora, 27 embarcaciones de 12 a 14 metros de eslora, 10 embarcaciones de 14 a 16 metros de eslora (ver Ilustración 94).

Ilustración 94: Eslora de las embarcaciones deportivas del puerto de Fuenterrabía.



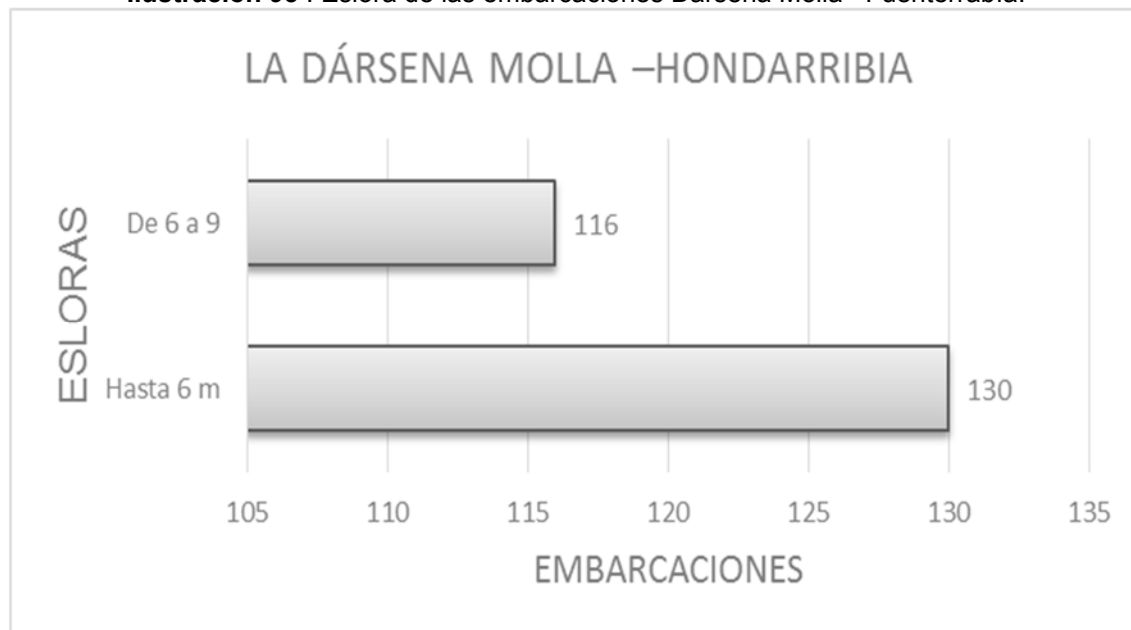
Fuente: Elaboración propia.

18.2.5. ANÁLISIS CENSAL DE LAS EMBARCACIONES DEPORTIVAS DE LA DÁRSENA MOLLA –FUENTERRABÍA.

La dársena Molla Fuenterrabía cuenta 246 amarres y 246 embarcaciones y con eslora máxima 9 metros. Se han censado en el puerto

Dársena Molla. Un total de 246 embarcaciones, 237 de motor y 9 son de vela. En cuanto al tipo de material de casco de las embarcaciones 246embarcacionesson de casco de compuestos de fibra. Por tipo de eslora encontramos, 130 embarcaciones de eslora hasta 6 metros, 116 embarcaciones de 6 a 8 metros (ver Ilustración 95).

Ilustración 95 : Eslora de las embarcaciones Dársena Molla –Fuenterrabía.



Fuente: Elaboración propia.

18.2.6. INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA NÁUTICO DEPORTIVA DEL PUERTO DE FUENTERRABIA.

En la Ilustración 96, representamos las inversiones realizadas desde el año 2008 cuando se comenzaron las obras de puerto deportivo de Fuenterrabía con importe de 13.727.000,00 y es la máxima inversión a lo largo de los últimos años. Estos datos han sido obtenidos de la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco ante consulta realizada por el Elaboración propia.

En ella, podemos ver como la inversión ha seguido un patrón fluctuante con el tiempo. Siendo en el año 2002 con la construcción de los pantalanés en 2002 con importe de 2.395.000,00 y en 2007 con importe: 5101778,84 €,

debido a la creación de una zona comercial, mástil de bandera, manual de operador, bajando posteriormente los niveles de inversión durante los años 2008 al 2014. Siendo la inversión total durante este periodo de 32.959.254,49 €.

Ilustración 96: Inversión en infraestructura náutico-deportiva en Fuenterrabía



Fuente: Elaboración propia.

La relación de las inversiones corresponde a importes de las obras ejecutadas en todos los puertos. En el mantenimiento de dichas instalaciones se invierte aproximadamente unos 150.000 €/año y en dragados de mantenimiento estacional unos 200.000 €.

**PARTE IV: IMPACTO DE LOS PUERTOS DEPORTIVOS DE LA
COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.**

CAPÍTULO 19: DETERMINACIÓN DEL GASTO DE LA NÁUTICA DEPORTIVA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

19.1. INTRODUCCIÓN.

La cuantificación del gasto del sector de la náutica de recreo tiene una doble finalidad: Por un lado, constituye uno de los requisitos indispensables previos para poder determinar los efectos de dicho sector en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca. En tal sentido, su conocimiento nos va a permitir estructurar los vectores de demanda final, que serán estimados en capítulos posteriores.

Por otro lado, el comportamiento de los usuarios del sector ante el gasto puede orientar a los operadores del sector sobre las estrategias a desarrollar en función del tipo y volumen de negocio al conocer los conceptos de consumo y su montante de gasto.

En el presente capítulo nos centraremos en la determinación del gasto. En tal sentido, en ésta fase del trabajo pretendemos determinar el vector de consumo efectuado por la flota de embarcaciones de recreo de la Comunidad Autónoma del País Vasco. Al no disponer de una Tabla Input-Output específica del sector náutico de recreo en la región, el objetivo indicado se pretende alcanzar realizando una encuesta sobre gasto del sector. Mediante dicha encuesta se obtendrá la estructura de gasto por conceptos de consumo y se proyectará a los sectores económicos (10*10) mediante las correspondencias entre conceptos de consumo y actividades sectoriales, determinando el vector de consumo del sector náutico de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca definitivo.

19.2. DISEÑO MUESTRAL.

El universo a investigar está configurado por la flota de embarcaciones de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca “de hecho”. Parece necesario, por tanto, acotar desde el principio dicho concepto con el fin de que el mismo sea utilizado de forma estricta en la elaboración de la encuesta. En tal sentido consideraremos embarcaciones de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca aquellas que en el momento de efectuar la encuesta se encuentren registradas

en alguno de los indicados registros de la Comunidad Autónoma de la Comunidad Autónoma Vasca, al margen de que sus propietarios residan o no en la región. Por tanto, no se tendrán en cuenta para definir el vector de consumo de la Comunidad Autónoma Vasca, las embarcaciones registradas en otras regiones o países y que duradera u ocasionalmente se encuentren en la región.

Las embarcaciones de recreo no son una variable estacional ya que las mismas permanecen generalmente durante todo el año en la Comunidad Autónoma, por lo que no es preciso técnicamente realizar la encuesta en épocas determinadas. Sin embargo, desde la óptica de la menor complejidad en la recogida de datos la temporada de verano es sin duda la más adecuada. Por tales razones encuesta se realizó durante los meses de verano.

Para el diseño del muestreo se han tenido en cuenta dos tipos de variables de control:

Puerto base.

Tipo de embarcación (motor o Vela).

El censo de embarcaciones de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca (ERPAV) nos proporcionará los porcentajes de cada variable de control en el universo real. Dichos porcentajes en las variables de control deberán mantenerse a la hora de proyectar e interpretar los resultados de la encuesta. Esto significa que no pueden deducirse consecuencias experimentales relativas a las preguntas controladas.

Una vez se han establecido el universo y las variables de control sólo queda por determinar los criterios de selección de la muestra. Únicamente utilizaremos uno: el puerto base (posteriormente dichos puertos se agregarán por comarcas costeras).

En tal sentido, los datos serán recogidos en las localizaciones de

dichos puertos/embarcaderos que hemos agrupado en las siguientes comarcas costeras de la Comunidad Autónoma Vasca:

Gran Bilbao (puertos de Ciérvana, Santurce, Abra y Getxo).

Uribe (puertos de Plencia y Arminza).

Busturialdea Urdaibai (puertos de Bermeo, Mundaca, Elanchove y Ea).

Lea Artibai (puertos de Lequeitio y Ondárroa).

Bajo Deva (puertos de Motrico y Deva).

Urola Costa (puertos de Zumaya, Guetaria y Orio).

San Sebastián (puertos de San Sebastián y Pasajes).

Bajo Bidasoa (puerto de Fuenterrabía).

El tamaño muestral será establecido con un nivel de confianza del 95 por ciento y un límite máximo de error de $\pm 4,5$ por ciento para datos globales. La determinación del volumen de la muestra se basará en la hipótesis más adversa de respuesta correspondiente a $p=q=50$ por ciento. Consideraremos una fijación de tipo proporcional, de modo que el número de unidades que cada estrato aporta a la muestra es proporcional al tamaño del mismo.

19.3. RECOGIDA Y PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN.

Una vez determinado el número de entrevistas en cada zona, la muestra se obtendrá mediante una selección aleatoria, de acuerdo con las variables de control anteriormente mencionadas. Se han pasado las encuestas, en los diferentes puertos y embarcaderos de cada zona, principalmente los

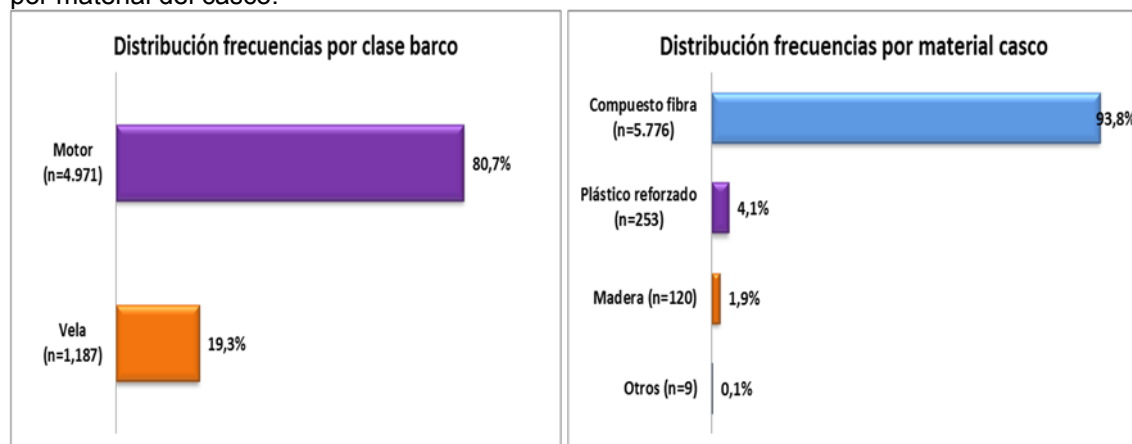
sábados y domingos y épocas de vacaciones ya que en tales días la afluencia de propietarios de embarcaciones es considerablemente mayor que la que se origina el resto de la semana o época . No obstante, en última instancia la climatología ha sido determinante tanto en el día como en la hora en que finalmente se han podido pasar las encuestas.

El procesamiento de los datos se ha realizado mediante el programa ACCESS de Microsoft y diversos módulos del programa estadístico BMDP-PC90.

Con el programa ACCESS se elaborará una base de datos denominada GERPAV sobre el gasto de las embarcaciones de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca formada por 54 campos que permitirán recoger las preguntas efectuadas en cada cuestionario.

Se ha registrado el número de barcos de 20 puertos de la Comunidad Autónoma Vasca, doce de la provincia de Vizcaya y ocho de la provincia de Guipúzcoa. En total hay 6.158 barcos, de los cuales un 80,7% (n=4.971) son de motor y un 19,3% (n=1.187) son de vela. Atendiendo al material del casco, un 93,8% (n=5.063) están fabricados con compuesto de fibra y el resto por otros tipos de materiales (ver Ilustración 97).

Ilustración 97: Comunidad Autónoma Vasca. Distribución de frecuencias barcos por clase y por material del casco.



Fuente: Elaboración propia.

En la Tabla 35, se muestran los descriptivos de las dimensiones de eslora, manga, puntal y tonelaje de los barcos.

Tabla 35: Descriptivo dimensiones provincia de Vizcaya.

Dimensión	n	Mínimo	Máximo	Media	Desv. típ.
Eslora	6153	2,29	26,22	6,59	2,04
Manga	6150	1,00	311,00	2,66	7,93
Puntal	612	0,30	75,00	1,07	3,02
Tonelaje	1109	0,19	5176,00	23,50	293,62

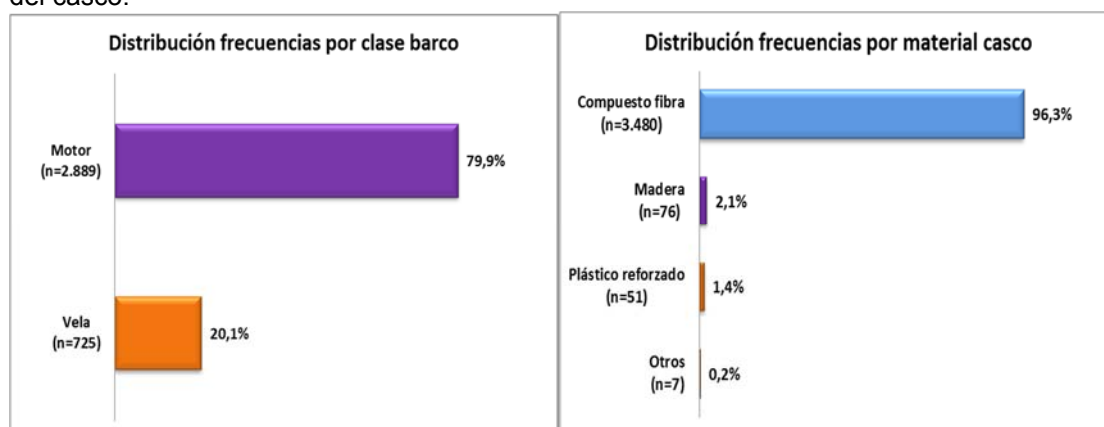
Fuente: Elaboración propia.

En la provincia de Vizcaya (Tabla 36) se han registrado un total de 3.614 barcos. Un 79,9% (n=2.889) son de motor y un 20,1% (n=725) son de vela.

Atendiendo al material del casco, un 96,3% (n=3.480) están fabricados con compuesto de fibra y el resto por otros tipos de materiales (ver Ilustración 98).

El puerto con mayor número de barcos es Santurce, con un total de 708 barcos, de los que un 84% son de motor y un 16% son de vela, todos ellos con el casco fabricado con compuesto de fibra (ver Ilustración 98)

Ilustración 98 : Provincia Vizcaya. Distribución de frecuencias barcos por clase y por material del casco.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 36: Descriptivo dimensiones provincia Vizcaya.

Dimensión	n	Mínimo	Máximo	Media	Desv. típ.
Eslora	3611	2,29	26,22	6,40	1,98
Manga	3608	1,00	311,00	2,69	9,11
Puntal	13	0,80	1,80	1,17	0,32
Tonelaje	35	0,58	4.835,00	367,60	1.144,23

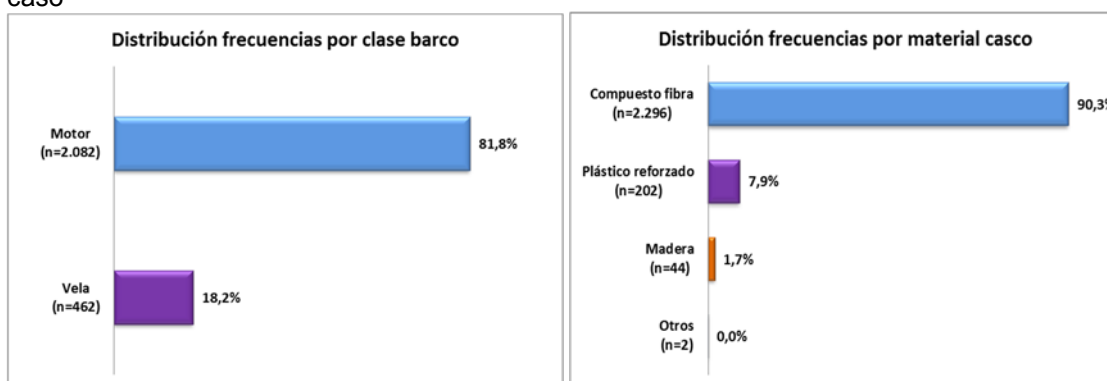
Fuente: Elaboración propia.

En la provincia de Guipúzcoa (Tabla 37) se han registrado un total de 2.544 barcos. Un 81,8% (n=2.082) son de motor y un 18,2% (n=462) son de vela.

Atendiendo al material del casco, un 90,3% (n=2.296) están fabricados con compuesto de fibra, un 7,9% (n=202) con plástico reforzado y un 1,7% (n=44) de madera (ver Ilustración 99).

El puerto con mayor número de barcos es Fuenterrabía, con un total de 624 barcos, de los que un 70,8% son de motor y un 29,2% son de vela todos ellos con el casco fabricado con compuesto de fibra (ver Ilustración 99).

Ilustración 99: Provincia Guipúzcoa. Distribución de frecuencias barcos por clase y material caso



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 37: Descriptivo dimensiones provincia de Guipúzcoa.

Dimensión	n	Mínimo	Máximo	Media	Desv. típ.
Eslora	2542	2,93	16,00	6,88	2,08

Dimensión	n	Mínimo	Máximo	Media	Desv. típ.
Manga	2542	1,14	172,00	2,62	5,86
Puntal	599	0,30	75,00	1,06	3,05
Tonelaje	1074	0,19	5176,00	12,29	208,69

Fuente: Elaboración propia.

En la Tabla 38, podemos observar el número de barcos y el porcentaje correspondiente por provincia y puerto, en función de la clase de barco y el material de construcción de su casco.

Tabla 38: Distribución de frecuencias barcos por clase y material caso por provincia y puerto.

Provincia	Puerto	n	Clase n(%)		Material casco n(%)		
			Motor	Vela	Compuesto fibra	Madera	Otros
	Abra Real	250	125 (50,0)	125 (50,0)	248 (99,2)	2 (0,8)	
Vizcaya	Aminza	117	115 (98,3)	2 (1,7)	117 (100,0)		
	Bermeo	382	294 (77,0)	88 (23,0)	328 (85,9)	3 (0,8)	
	Ciérvana	193	193 (100,0)		193 (100,0)		
	Ea	50	50 (100,0)		50 (100,0)		
	Elanchove	159	157 (98,7)	2 (1,3)	159 (100,0)		
	Guecho	702	368 (52,4)	334 (47,6)	625 (89,0)	70 (10,0)	7 (1,0)
	Lekeitio	273	245 (89,7)	28 (10,3)	272 (99,6)	1 (0,4)	
	Mundaca	166	164 (98,8)	2 (1,2)	166 (100,0)		
	Ondárroa	172	163 (94,8)	9 (5,2)	172 (100,0)		
	Plencia	442	420 (95,0)	22 (5,0)	442 (100,0)		
	Santurce	708	595 (84,0)	113 (16,0)	708 (100,0)		
	TOTAL	3614	2889 (79,9)	725 (20,1)	3480 (96,3)	76 (2,1)	7 (0,2)
Guipúzcoa	Deva	69	68 (98,6)	1 (1,4)	69 (100,0)		
	Fuenterrabía	624	442 (70,8)	182 (29,2)	624 (100,0)		
	Guetaria	252	194 (77,0)	58 (23,0)	242 (96,0)	8 (3,2)	2 (0,8)
	Motrico	205	187 (91,2)	18 (8,8)	205 (100,0)		
	Orio	268	233 (86,9)	35 (13,1)	246 (91,8)	2 (0,7)	
	Pasajes	400	378 (94,5)	22 (5,5)	333 (83,3)	17 (4,3)	
	San Sebastián	356	325 (91,3)	31 (8,7)	209 (58,7)	15 (4,2)	
	Zumaya	370	255 (68,9)	115 (31,1)	368 (99,5)	2 (0,5)	
	TOTAL	2544	2082 (81,8)	462 (18,2)	2296 (90,3)	44 (1,7)	2 (0,1)

Fuente: Elaboración propia.

19.4. DELIMITACIÓN POBLACIONAL Y MUESTRAL.

La población: el universo teórico o población de este estudio está constituido por todos los barcos registrados de motor y vela. Para efectos del cálculo del tamaño de la muestra, el error muestral y para la estratificación por tipo barco se consideran los 6.158 barcos registrados.

La muestra: como representativa de este universo, se diseñó una muestra estratificada por tipo de barco, con selección aleatoria al interior de cada uno.

La muestra se seleccionó a través de las siguientes etapas:

Definición de tamaño y márgenes de error.

Para el cálculo del tamaño muestral, aplicamos la siguiente fórmula para poblaciones finitas:

$$n = \frac{N}{1 + \frac{e^2(N-1)}{z^2pq}}$$

El tamaño de la muestra (Tabla 39), fue definida en 362 casos con un margen de error del 5% para un nivel de confianza del 95%, bajo el supuesto de varianza máxima.

Estratificación de la muestra por clase de barco.

La muestra se estratificó con afijación proporcional a la distribución del universo para la clase de barco (motor o vela). Para ello se calculó la fracción de equivalencia (FE) como: $FE = \frac{n}{N}$, que se multiplicó por el número de barcos de cada clase para obtener el tamaño muestral en cada grupo. De este modo, la muestra final se distribuyó de la siguiente manera:

Tabla 39 : Distribución muestral.

Clase	Tamaño	Nº muestras
Motor	4.971	292
Vela	1.187	70
Total.	N=6.158	n=362

Fuente: Elaboración propia.

En segundo lugar (Tabla 40), la muestra se estratificó con afijación proporcional a la distribución del estrato para cada provincia definido por el tamaño de tipo de barco.

Tabla 40: Distribución muestral por provincia y clase barco.

Provincia	Motor	Vela	Total
Vizcaya	170	43	213
Guipúzcoa	122	27	149
Total	292	70	362

Fuente: Elaboración propia.

Por último, se estratificó con afijación proporcional a la distribución del estrato (provincia) para cada puerto definido por el tamaño de tipo de barco en cada uno de los puertos. La distribución definitiva de la muestra la podemos observar en la Tabla 41:

Tabla 41 : Distribución muestral por provincia, puerto y clase barco.

Provincia	Puerto	Motor	Vela
Vizcaya	Abra Real	7	7
	Arminza	7	0
	Bermeo	17	5
	Ciérvana	11	0
	Ea	3	0
	Elanchove	9	0
	Getxo	22	20
	Lequeitio	14	2
	Mundaca	10	0

Provincia	Puerto	Motor	Vela
	Ondárroa	10	1
	Plencia	25	1
	Santurce	35	7
Guipúzcoa	Deva	4	0
	Fuenterrabía	26	11
	Guetaria	11	3
	Motrico	11	1
	Orio	14	2
	Pasajes	22	1
	San Sebastián	19	2
	Zumaya	15	7

Fuente: Elaboración propia.

19.5. EL CUESTIONARIO (GERPAV).

La finalidad del cuestionario es la de obtener información que permita estructurar el gasto efectuado por las embarcaciones de recreo de la Comunidad Autónoma del País Vasco, en función de las provincias y en función de la tipología de las embarcaciones, vela y motor. El Sin embargo, pretendemos aprovechar la consulta para generar datos de otra índole. En tal sentido el cuestionario se ha estructurado en 4 apartados que se refieren a :

1º) Variables de control y generales.

2º) Datos de la embarcación.

3º) Datos de las salidas a la mar.

4º) Estructura del gasto.

Aunque en general se trata de un cuestionario cerrado, se han incluido algunas preguntas abiertas como las zonas de navegación y/o pesca preferidas

TESIS DOCTORAL. IMPACTO DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO EN LA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA			UNIVERSIDAD DE CANTABRIA Departamento de Ciencias y Técnicas de la Navegación y de la Construcción Naval				
ENCUESTA SOBRE EL GASTO DE LAS EMBARCACIONES DE RECREO DE CAVP							
El Gobierno de Cantabria garantiza la confidencialidad de los datos que figuran en el presente cuestionario							
Control	Encuestador/a				Salidas a la mar	Nº salidas invierno	
	Fecha					Nº salidas primavera	
	Provincia					Nº salidas verano	
	Puerto					Nº salidas otoño	
	Nº encuesta					Estandar media en mar/salida (horas)	
Propietario (usuario)	Localidad				Gastos	Nº personas/salida	
	Título náutico					Salidas con (amigos/familiares/ambos)	
	Año obtención					Zonas de navegación y/o pesca preferidas	
	Preparación personal/con profesor					Distancia de la costa a la que navega/pesca	
	Tiempo preparación					Motivo de la salida (pesca, esparcimiento, etc.)	
	Coste clases					Nº de regatas que participa	
	Coste tramitación título						
Embarcación	Registrada en					Tramitación despacho	
	Embarcadero/bondeadero base					Tramitación certificados	
	Asociación a la que pertenece					Material de seguridad	
	Tipo embarcación (motora o velero)					Prima de seguro de la embarcación	
	Año de compra					Atraque en propiedad (precio adquisición)	
	Valor de compra					Atraque en propiedad (año adquisición)	
	Edad actual/año construcción					Atraque en propiedad (forma de pago)	
	Eslora					Alquiler de atraque	
	Manga					Suministros (agua, luz, etc)	
	TRB					Combustible barco/salida a la mar	
	Material Casco (madera, plástico etc)					Combustible coche /desplazamiento al puerto	
	Marca motor					Lubricante (gast anual en ptas o litros)	
	Potencia motor					Compra de carnada/salida	
	Motor es de navegación /maniobra					Cuotas club	
	Motor es Intra borda/fuera borda					Puesta en seco	
						Vorada anual (pintado y reparaciones)	
						Mantenimiento extraordinario barco	
					Mantenimiento motor		
					Bienes equipo (radar, etc)		
					Alimentos/salida		
					Útiles de pesca como anzuelos,etc (anual)		
					Velas y caballería (anual)		
Opinión				SÍ/NO			
Necesidades Infraestructuras	Interiores (muebles)						
	Marítimas (acc. Marítimes, balizamientos)						
	Conexión exterior (carreteras)						

Tras las encuestas y consultas realizadas, se han tabulado en las Tablas 42, 43, 44 y 45 los gastos anuales por tipología de las embarcaciones, vela y motor en función de las provincias vascas.

Tabla 42: Gasto total anual de los puertos pertenecientes a las comarcas de la provincia de Vizcaya (embarcaciones a motor).

Puerto	1_GRAN_BILBAO	2_URIBE	3_BUSTURIALDEA	4_LEA_ARTIBAI	PTOS_VIZCAYA
Nº EMB POBLACIÓN	1.281	535	665	408	2.889
Formación	838.769	52.780	190.452	103.391	1.185.392
Tramitación Título	85.893	17.549	23.673	12.267	139.382
Valor compra	132.569.103	9.692.549	10.603.403	10.344.800	163.209.854
Despacho	75.641	31.775	33.362	23.840	164.618
Certificados	184.607	49.468	60.837	61.662	356.573
Material Seguridad	1.106.410	45.589	74.674	83.359	1.310.031
Seguro	1.048.469	172.121	186.174	187.811	1.594.574
Adquisición Atrache	9.024.364	0	0	0	9.024.364
Alquiler Amarre	470.226	272.643	323.592	285.374	1.351.834
Suministros	1.037.451	308.160	377.022	235.008	1.957.641
Combustible	4.398.618	472.397	1.108.423	1.536.563	7.516.001
Lubricante	96.264	20.849	43.263	100.455	260.831
Desplazamiento	739.432	379.037	822.683	322.839	2.263.992
Carnada	1.104.015	405.298	930.670	320.163	2.760.146
Cuota Club	100.933	49.185	26.636	38.316	215.070
Puesta Seco	247.598	28.971	38.847	21.551	336.967
Varada Anuel	1.083.410	61.599	100.607	90.692	1.336.309
Mantenimiento	801.377	132.047	179.587	104.611	1.217.622
Mantenimiento Motor	406.378	101.036	131.900	114.464	753.777
Comestibles	4.398.618	472.397	1.108.423	1.536.563	7.516.001
Útiles pesca	261.084	32.934	89.788	28.114	411.919
Velas y cabullería	1.236.471	9.434	22.278	11.673	1.279.857
Efectos personales	152.842	0	8.418	0	161.260
Contratación personal	549.905	0	0	0	549.905

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 43: Gasto total anual de los puertos pertenecientes a las comarcas de la provincia de Vizcaya (veleros).

Puerto	1_GRAN_BILBAO	2_URIBE	3_BUSTURIALDEA	4_LEA_ARTIBAI	PTOS_VIZCAYA
Nº EMB POBLACIÓN	572	24	92	37	725
Formación	408.192	988	28.163	9.400	446.743
Tramitación Título	35.906	1.447	4.501	1.198	43.051
Valor compra	33.505.243	626.650	2.878.400	592.000	37.602.293
Despacho	30.548	1.201	3.571	3.250	38.570
Certificados	62.815	589	8.289	2.310	74.003
Material Seguridad	404.040	3.030	17.373	2.710	427.153
Seguro	452.331	7.443	34.033	8.190	501.996
Adquisición Atrache	3.136.928	9.392	9.392	0	3.155.712
Alquiler Amarre	166.594	16.464	77.974	19.650	280.681
Suministros	335.833	13.982	39.974	17.856	407.646
Combustible	450.145	4.507	136.196	94.068	684.916
Lubricante	32.008	396	2.501	1.010	35.915
Desplazamiento	330.180	20.100	53.375	9.972	413.627
Carnada	355.377	20.157	74.320	24.552	474.406
Cuota Club	16.853	2.760	9.780	4.380	33.773
Puesta Seco	94.048	1.294	5.350	2.064	102.756
Varada Anuel	368.681	3.078	20.158	6.060	397.976
Mantenimiento	392.438	9.484	16.140	7.508	425.570
Mantenimiento Motor	119.250	2.550	8.160	5.300	135.260
Comestibles	450.145	4.507	136.196	94.068	684.916
Útiles pesca	1.670	5	2.185	560	4.420
Velas y cabullería	807.800	2.524	27.051	3.190	840.565
Efectos personales	95.099	204	3.984	1.800	101.087
Contratación personal	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 44: Gasto total anual de los puertos pertenecientes a las comarcas de la provincia de Guipúzcoa (embarcaciones a motor).

Puerto	5_BAJO_DEVA	6_UROLA_COSTA	7_SAN SEBASTIÁN	8_BAJO_BIDASOA	PTOS_GUIPÚZCOA
Nº EMB POBLACIÓN	255	682	703	442	2.082
Formación	44.540	389.874	351.494	331.500	1.117.408
Tramitación Título	13.515	35.180	37.455	24.820	110.970
Valor compra	2.737.000	36.769.977	18.648.740	28.866.000	87.021.717
Despacho	11.135	38.692	41.843	22.100	113.770
Certificados	26.180	86.748	73.279	40.460	226.667
Material Seguridad	13.940	224.288	303.205	281.435	822.867
Seguro	54.145	395.162	271.925	259.930	981.162
Adquisición Atraque	0	0	0	0	0
Alquiler Amarre	127.670	561.084	425.179	221.884	1.335.818
Suministros	129.948	414.002	287.928	216.036	1.047.914
Combustible	308.376	1.990.519	9.152.730	2.515.754	13.967.379
Lubricante	12.869	48.682	51.246	34.765	147.562
Desplazamiento	178.132	727.670	609.187	397.015	1.912.005
Carnada	199.293	512.079	831.565	133.662	1.676.599
Cuota Club	24.072	24.528	221.014	48.552	318.166
Puesta Seco	17.544	137.664	104.865	124.440	384.514
Varada Anuel	29.750	387.856	304.799	296.990	1.019.395
Mantenimiento	62.764	190.574	129.741	171.700	554.779
Mantenimiento Moto	39.695	189.536	103.895	178.840	511.966
Comestibles	308.376	1.990.519	9.152.730	2.515.754	13.967.379
Útiles pesca	24.225	344.120	135.742	171.700	675.787
Velas y cabullería	3.400	40.520	22.788	35.700	102.409
Efectos personales	0	31.450	28.309	50.915	110.674
Contratación personal	0	220.116	0	224.400	444.516

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 45: Gasto total anual de los puertos pertenecientes a las comarcas de la provincia de Guipúzcoa veleros).

Puerto	5_BAJO_DEVA	6_UROLA_COSTA	7_SAN SEBASTIÁN	8_BAJO_BIDASOA	PTOS_GUIPÚZCOA
Nº EMB POBLACIÓN	19	208	53	182	462
Formación	11.350	151.736	12.800	191.927	367.813
Tramitación Título	955	12.395	2.353	12.905	28.608
Valor compra	270.500	5.755.310	2.546.000	10.407.091	18.978.900
Despacho	950	9.685	2.495	9.100	22.230
Certificados	775	24.198	3.750	10.093	38.815
Material Seguridad	1.210	49.048	12.415	48.975	111.647
Seguro	3.320	77.272	18.565	96.791	195.948
Adquisición Atraque	0	0	0	0	0
Alquiler Amarre	16.715	149.227	39.075	39.544	244.560
Suministros	4.536	80.281	18.066	45.070	147.953
Combustible	2.739	286.719	48.668	140.521	478.646
Lubricante	858	9.673	2.320	11.681	24.531
Desplazamiento	9.825	163.940	25.527	210.309	409.601
Carnada	2.895	165.966	15.573	91.480	275.914
Cuota Club	4.590	36.477	16.140	5.559	62.766
Puesta Seco	1.150	37.561	12.830	41.364	92.905
Varada Anuel	4.775	79.949	28.885	97.618	211.227
Mantenimiento	1.160	56.419	10.940	45.301	113.820
Mantenimiento Moto	1.140	18.930	6.570	49.802	76.442
Comestibles	2.739	286.719	48.668	140.521	478.646
Útiles pesca	1.850	821	5.950	20.682	29.303
Velas y cabullería	3.850	84.944	7.750	138.982	235.526
Efectos personales	1.210	16.721	5.505	37.062	60.498
Contratación personal	0	0	0	0	0

Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 20: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA VASCA.

20.1. INTRODUCCION.

El objetivo del este capítulo es formalizar de forma sintética los principales resultados de los impactos socioeconómicos originados por la actividad del sector de la náutica de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca en el período 2015.

Los impactos se han estimado para cada uno de los puertos de las 8 comarcas costeras que configuran el Comunidad Autónoma Vasca.

Las comarcas de la provincia de VIZCAYA, agrupan los siguientes puertos:

Gran Bilbao (puertos de Ciérvana, Santurce, del Real Club Marítimo del Abra y El Abra-Getxo).

Uribe (puertos de Plencia y Arminza).

Busturialdea Urdaibai (puertos de Bermeo, Mundaca, Elanchove y Ea).

Lea Artibai (puertos de Lequeitio y Ondárroa).

Las comarcas de la provincia de GUIPÚZCOA, agrupan los siguientes puertos:

Bajo Deva (puertos de Motrico y Deva).

Urola Costa (puertos de Zumaya, Guetaria y Orio).

San Sebastián (puertos de San Sebastián/ San Sebastián y Pasajes).

Bajo Bidasoa (puerto de Fuenterrabía).

Los resultados de los impactos de cada puerto por embarcaciones a motor y veleros, se han agrupado por comarcas. En los epígrafes siguientes se presenta una visión sintética de los resultados obtenidos para todo el Comunidad Autónoma Vasca. En tal sentido, se analiza la participación del

sector en las principales magnitudes regionales, la estructura de consumos intermedios generados, los efectos multiplicadores en la actividad económica, la aportación al valor añadido regional y el empleo requerido.

20.2. PARTICIPACIÓN EN MAGNITUDES ECONÓMICAS REGIONALES.

La actividad del sector náutico de recreo en el Comunidad Autónoma Vasca originó importantes impactos en la economía regional durante el período 2015. La Tabla 46 sintetiza los principales resultados de dicho impacto, cuantificando su aportación a las magnitudes económicas regionales más significativas, para los puertos de cada comarca. En tal sentido, se formalizan las cifras que su desarrollo ha aportado tanto al valor de la producción (consumos intermedios y valor añadido) como al empleo regional.

Tabla 46: Magnitudes económicas generadas por la actividad del sector náutico de recreo del País.

PUERTOS	<i>Consumos intermedios</i>	<i>EBE/Renta mixta</i>	<i>Remuneración Asalariados</i>	<i>Empleo</i>
Gran Bilbao	174.295	20.958	50.142	1.412
Uribe	11.098	1.593	3.274	97
Busturialdea	15.926	2.475	4.657	143
Lea Artibay	17.792	1.993	3.769	111
TOTAL PUERTOS DE BIZKAIA	219.111	27.019	61.842	1.762
		0	0	0
Bajo Deva	3.697	618	1.102	34
Urola Costa	44.439	6.019	12.922	370
San Sebastián	34.310	5.590	9.034	269
Bajo Bidasia	41.214	5.424	11.812	334
TOTAL PUERTOS DE GUIPÚZCOA	123.659	17.652	34.871	1.007
TOTAL PUERTOS DE EUSKADI	342.770	44.671	96.713	2.769

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € de 2000 y de personas.

Los componentes de la producción nos permiten afirmar que globalmente el programa ha participado en un 70,8% en compras entre empresas y el 29,2% restante ha afectado a la remuneración de asalariados y

los beneficios empresariales (9,2% y 20,0%, respectivamente).

20.3. ESTRUCTURA DE LOS CONSUMOS INTERMEDIOS GENERADOS.

Las compras originadas por la actividad del sector de la náutica de recreo en el Comunidad Autónoma Vasca han afectado a numerosas ramas de actividad de la región. La Tabla 47 muestra la estructura de consumos intermedios realizados por sectores económicos para los puertos de cada comarca costera. Los gastos realizados se han agregado en 10 sectores (9 ramas del proyecto HERMES más hostelería).

Tabla 47: Estructura de los consumos intermedios de la actividad del sector de la náutica de recreo en el Comunidad Autónoma Vasca en 2015.

PUERTOS	SECTORES ECONÓMICOS										
	Agricultura y Pesca	Producción energía	Bienes Intermedios	Bienes de Equipo	Bienes de Consumo	Construcción	Transportes y Comunicaciones	Hostelería	Otros Serv. de Mercado	Otros Serv. de no Mercado	TOTAL SECTORES
Gran Bilbao	316	9.784	4.481	138.165	4.109	1.660	4.765	280	10.477	259	174.295
Uribe	73	747	439	8.021	295	120	509	20	841	32	11.098
Busturialdea	171	1.478	632	10.499	711	187	919	30	1.256	44	15.926
Lea Artibay	97	2.108	525	11.072	1.053	210	783	36	1.793	117	17.792
TOTAL PUERTOS DE BIZKAIA	657	14.118	6.077	167.757	6.168	2.177	6.976	366	14.367	452	219.111
Bajo Deva	35	361	170	2.343	174	46	206	7	340	14	3.697
Urola Costa	136	3.248	1.199	33.012	1.453	469	1.609	77	3.150	86	44.439
San Sebastián	209	7.828	1.007	16.656	4.224	491	1.255	61	2.508	72	34.310
Bajo Bidasioa	67	3.400	1.015	30.492	1.555	434	1.356	70	2.762	63	41.214
TOTAL PUERTOS DE GUIPÚZCOA	446	14.837	3.391	82.503	7.406	1.440	4.426	215	8.760	234	123.659
TOTAL PUERTOS DE EUSKADI	1.103	28.955	9.468	250.259	13.574	3.617	11.402	581	23.126	686	342.770

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € de 2010.

20.4. EFECTOS MULTIPLICADORES EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA.

Los efectos multiplicadores internos originados en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca por la actividad generada por el sector de la náutica de recreo en 2015, se muestran en la Tabla 48.

Los efectos están expresados en términos absolutos. En general, por

cada 100 € gastados por la actividad del sector la producción interior se incrementaría en 119,41€ y se aportarían al Valor Añadido Bruto 34,87€, al Excedente Bruto de Explotación (EBE) 11,02€ y a la Remuneración de Asalariados (RA) 23,85€.

Tabla 48: Efectos originados por el gasto de la actividad del sector de la náutica de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca en el período 2015.

PUERTOS	TOTAL EMBARCACIONES				EMBARCACIONES A MOTOR				VELEROS			
	Producción interior	VAB	EBE	RA	Producción interior	VAB	EBE	RA	Producción interior	VAB	EBE	RA
Gran Bilbao	256.220	81.924	20.958	50.142	203.466	64.893	16.540	39.719	52.753	17.032	4.417	10.423
Uribe	16.711	5.613	1.593	3.274	15.770	5.303	1.509	3.087	940	310	84	186
Busturialdea	24.213	8.287	2.475	4.657	19.756	6.819	2.074	3.787	4.458	1.468	402	870
Lea Artibay	20.046	2.254	1.993	3.769	18.947	1.882	1.882	3.562	1.099	372	111	207
TOTAL PUERTOS DE BIZKAIA	317.189	98.078	27.019	61.842	257.939	78.896	22.005	50.155	59.250	19.181	5.014	11.686
Bajo Deva	5.690	1.994	618	1.102	5.252	1.840	572	1.014	438	153	46	89
Urola Costa	66.323	21.885	6.019	12.922	56.995	18.727	5.111	11.088	9.329	3.158	908	1.834
San Sebastián	51.913	17.603	5.590	9.034	48.262	16.421	5.282	8.313	3.650	1.182	308	721
Bajo Bidasoa	61.195	19.981	5.424	11.812	46.211	15.117	4.155	8.847	14.984	4.864	1.269	2.965
TOTAL PUERTOS DE GUIPÚZCOA	185.121	61.462	17.652	34.871	156.720	52.105	15.121	29.262	28.401	9.358	2.531	5.609
TOTAL PUERTOS DE EUSKADI	502.310	159.540	44.671	96.713	414.659	131.001	37.126	79.417	87.651	28.539	7.545	17.296

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € de 2010.

Tabla 49 : Fugas originados por el gasto de la actividad del sector de la náutica de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca en el período 2015.

PUERTOS	FUGAS EN % de COMPRAS en €			
	Iniciales	Efecto multiplicador	Iniciales	Efecto multiplicador
	EMBARCACIONES A MOTOR		VELEROS	
PUERTOS DE BIZKAIA				
Gran Bilbao	1,90	144,03	1,76	143,01
Uribe	3,65	143,15	2,11	139,83
Busturialdea	6,60	125,19	3,18	137,61
Lea Artibay	5,37	129,87	6,07	128,37
PUERTOS DE GUIPÚZCOA				
Bajo Deva	6,01	124,32	1,60	131,87
Urola Costa	2,79	138,21	3,44	133,44
San Sebastián	10,27	118,33	1,27	143,16
Bajo Bidasoa	3,18	137,69	1,58	142,16

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € de 2010.

Las fugas iniciales, debidas a las compras efectuadas por el sector fuera

de la Comunidad Autónoma Vasca; así como, las fugas del efecto multiplicador, originadas como consecuencia de las importaciones de consumos intermedios que realiza el sistema económico Vasco, se formalizan para los, puertos de las comarcas costeras, en la Tabla 49.

20.5. APORTACIÓN AL VALOR AÑADIDO BRUTO REGIONAL.

El impacto de la actividad del sector de la náutica de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca en la economía regional, puede indicarse por la aportación del mismo al Valor Añadido Bruto regional. En tal sentido, dicho impacto mide el valor añadido de las actividades generadas por la actividad en los diferentes tanto para las embarcaciones a motor como los veleros. Se han determinado dichos impactos, teniendo en cuenta el VAB de la Comunidad Autónoma Vasca publicado por el Instituto Vasco de Estadística para el año 2010 (61.304.826 miles de €). La Tabla 50 establece dicha participación en porcentaje (%) para los puertos de cada comarca costera, diferenciando la aportación debida a efectos directos, de la que tiene lugar por efectos indirectos.

Tabla 50: Aportación al Valor Añadido regional de la actividad del sector de la náutica de recreo en el Comunidad Autónoma Vasca en el período 2015.

PUERTOS	TOTAL EMBARCACIONES			EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Gran Bilbao	0,134	0,083	0,051	0,106	0,065	0,040	0,028	0,017	0,010
Uribe	0,009	0,006	0,003	0,009	0,005	0,003	0,001	0,000	0,000
Busturialdea	0,014	0,009	0,005	0,011	0,007	0,004	0,002	0,001	0,001
Lea Artibay	0,011	0,007	0,004	0,010	0,006	0,004	0,001	0,000	0,000
TOTAL PUERTOS DE BIZKAIA	0,167	0,104	0,063	0,136	0,084	0,052	0,031	0,020	0,012
Bajo Deva	0,003	0,002	0,001	0,003	0,002	0,001	0,000	0,000	0,000
Urola Costa	0,036	0,022	0,013	0,031	0,019	0,011	0,005	0,003	0,002
San Sebastián	0,029	0,018	0,011	0,027	0,016	0,010	0,002	0,001	0,001
Bajo Bidasia	0,033	0,020	0,012	0,025	0,015	0,009	0,008	0,005	0,003
TOTAL PUERTOS DE GUIPÚZCOA	0,100	0,062	0,038	0,085	0,053	0,032	0,015	0,010	0,006
TOTAL PUERTOS DE EUSKADI	0,268	0,166	0,102	0,221	0,137	0,084	0,047	0,029	0,017

Fuente: Elaboración propia.

20.6. EFECTOS SOBRE EL EMPLEO REGIONAL.

El impacto sobre el empleo regional originado por la actividad del sector, en cuanto a requerimientos de empleo, se muestran en Tabla 51. Dichos impactos están indicando la magnitud de la demanda necesaria para mantener unos volúmenes de ocupación. Por ello, se utiliza el término empleo "requerido", en vez de generado. En tal sentido, la Tabla muestra el empleo requerido por la ejecución de las diferentes actividades del sector, diferenciando el debido a efectos directos del requerido por efectos indirectos.

Tabla 51: Impacto sobre el Empleo regional originado por la actividad del sector de la náutica de recreo en el Comunidad Autónoma Vasca en el período 2015.

PUERTOS	TOTAL EMBARCACIONES			EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Gran Bilbao	1.412	951	461	1.117	751	366	295	200	95
Uribe	97	66	30	91	63	29	5	4	2
Busturialdea	143	98	45	117	81	36	25	17	8
Lea Artibay	111	74	37	104	70	35	6	4	2
TOTAL PUERTOS DE BIZKAIA	1.762	1.189	572	1.430	964	466	332	225	107
Bajo Deva	34	23	10	31	21	10	3	2	1
Urola Costa	370	250	120	317	213	103	54	37	17
San Sebastián	269	171	98	249	157	91	20	14	7
Bajo Bidasoa	334	223	111	250	166	84	84	57	27
TOTAL PUERTOS DE GUIPÚZCOA	1.007	667	340	846	558	289	160	109	51
TOTAL PUERTOS DE EUSKADI	2.769	1.856	912	2.277	1.522	754	492	334	158

Fuente: Elaboración propia. N° de personas.

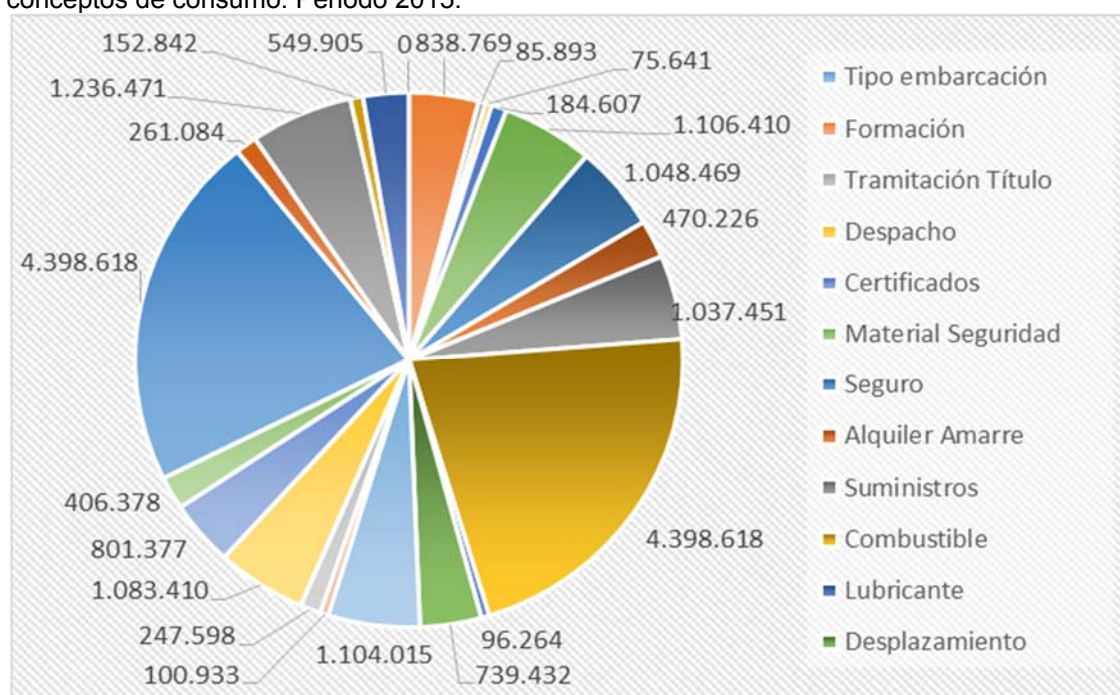
CAPÍTULO 21: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR NÁUTICO DE LA COMARCA DEL GRAN BILBAO (VIZCAYA).

21.1. INTRODUCCIÓN.

El objetivo fundamental del presente capítulo es determinar los efectos originados en la economía del País Vasco, por la actividad desarrollada por el sector náutico de recreo (flota de recreo) de la comarca del Gran Bilbao (BIZKAIA).

Con tal finalidad, en los siguientes epígrafes se formalizan los vectores de gasto y los impactos originados por la actividad de los puertos de la comarca del Gran Bilbao en la Producción Interior, el Valor Añadido Bruto (Remuneración de Asalariados y Excedente bruto de explotación) y el empleo, de la Comunidad Autónoma Vasca, respectivamente.

Ilustración101: Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (flota a motor: 1281 embarcaciones) en la comarca del Gran Bilbao (Vizcaya), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

21.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DE RECREO DE LA COMARCA DEL GRAN BILBAO.

En el presente apartado se formaliza la estructura del gasto realizado por sector de la náutica de recreo del País Vasco como consecuencia de la

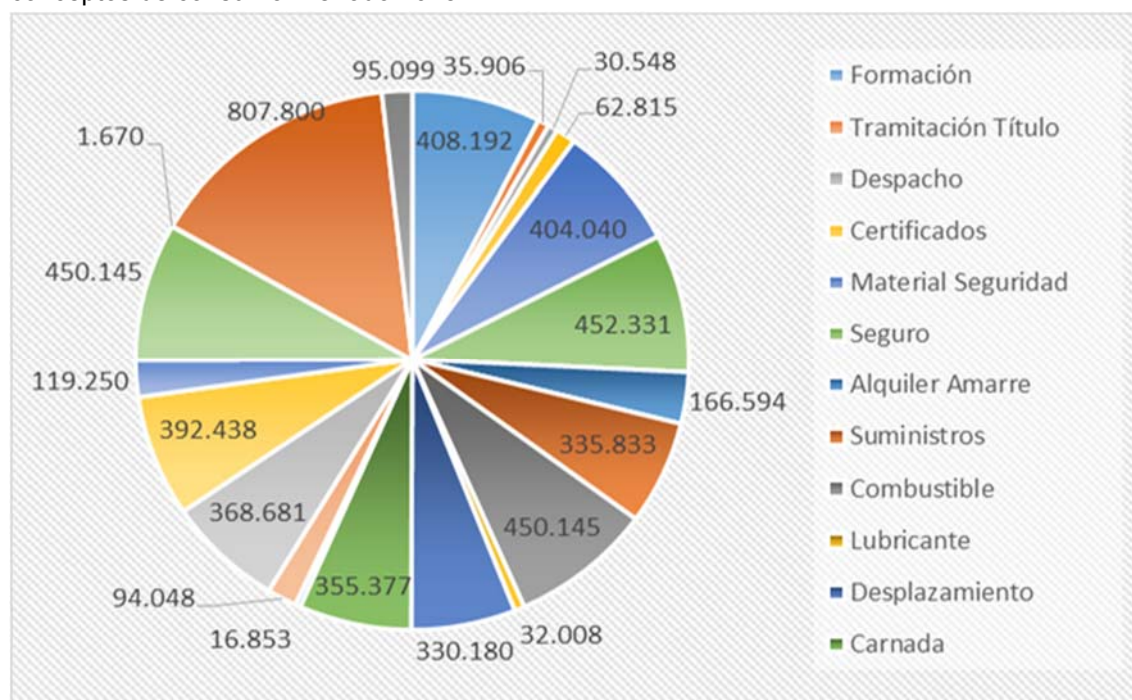
actividad desarrollada en el período 2015.

Tabla 52: Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (flota a motor: 1281 embarcaciones) en la comarca del Gran Bilbao (Vizcaya), por conceptos de consumo. Periodo 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
Agricultura y Pesca	981.183	634.077	347.106
Energía	3.994.786	133.782	3.861.004
Bienes intermedios	1.905.337	0	1.905.337
Bienes de equipo	125.839.906	0	125.839.906
Bienes de consumo	5.376.008	1.951.140	3.424.867
Construcción	0	0	0
Transportes	657.164	0	657.164
Hostelería	0	0	0
Otros Serv. de Mercado	5.006.241	9.729	4.996.513
Otros Serv. de no Mercado	231.293	0	231.293
Total sectores	143.991.918	2.728.728	141.263.190

Fuente: Elaboración propia.

Ilustración102: Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (veleros: 572 embarcaciones) en la comarca del Gran Bilbao (Vizcaya), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

Presentamos la estructura del gasto por conceptos de coste, por sectores económicos y el consumo neto (descontadas las fugas iniciales) también por sectores de actividad. Todo ello tanto para la flota a motor como a vela. Todo ello tanto para la flota a motor (ver Ilustración 101) como a vela, (ver Ilustración 102). El vector de consumo neto del gasto se muestra en la Tabla 52 y 53 por conceptos de consumo.

Tabla 53: Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (veleros: 572 embarcaciones) en la comarca del Gran Bilbao (Vizcaya), por conceptos de consumo. Periodo 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
<i>Agricultura y Pesca</i>	315.838	204.106	111.732
<i>Energía</i>	428.509	14.350	414.159
<i>Bienes intermedios</i>	657.555	0	657.555
<i>Bienes de equipo</i>	32.565.396	0	32.565.396
<i>Bienes de consumo</i>	1.203.990	436.970	767.020
<i>Construcción</i>	0	0	0
<i>Transportes</i>	293.444	0	293.444
<i>Hostelería</i>	0	0	0
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	1.825.734	3.548	1.822.186
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	82.976	0	82.976
Total sectores	37.373.444	658.975	36.714.469

Fuente: Elaboración propia

21.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO DE LA COMARCA DEL GRAN BILBAO.

En el presente epígrafe se presentan los impactos originados por la actividad del sector de la náutica de la comarca del Gran Bilbao en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, para el período 2015.

Los multiplicadores y efectos se han calculado sobre el valor añadido bruto a precios básicos (VAB), lo que nos ha permitido establecer la contribución de la actividad al VAB; el excedente bruto de explotación (EBE); la remuneración de

asalariados (RA); y el empleo.

En los impactos intervienen sólo los consumos intermedios proporcionados por empresas residentes. Esto se tiene en cuenta para determinar las fugas iniciales y las fugas del efecto multiplicador.

21.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo a motor de la comarca del Gran Bilbao tendría un efecto multiplicador sobre la producción interior del 141,30%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 141,30 €, 98,10 por efectos directos y 43,20 por efectos indirectos (ver Tabla 59). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la producción interior del 141,15%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 141,15 €, 98,24 por efectos directos y 42,92 por efectos indirectos (ver tabla 60).

Tabla 54: Impactos sobre la producción interior de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca del Gran Bilbao. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	506	347	159	151	112	39
Energía	11.585	3.861	7.724	2.301	414	1.887
Bienes intermedios	4.242	1.905	2.337	1.266	658	609
Bienes de equipo	149.899	125.840	24.059	38.788	32.565	6.222
Bienes de consumo	4.790	3.425	1.365	1.118	767	351
Construcción	1.874	0	1.874	484	0	484
Transportes	6.598	657	5.940	1.862	293	1.568
Hostelería	416	0	416	111	0	111
Otros Serv. de Mercado	22.834	4.997	17.837	6.463	1.822	4.640
Otros Serv. de no Mercado	723	231	492	210	83	127
Total sectores	203.466	141.263	62.203	52.753	36.714	16.039

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2010.

En términos absolutos, los efectos sobre la producción interior, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del

Gran Bilbao, se detallan en la tabla 54.

Presentamos la estructura del gasto por conceptos de coste, por sectores económicos y el consumo neto (descontadas las fugas iniciales) también por sectores de actividad. Todo ello tanto para la flota a motor como a vela. Todo ello tanto para la flota a motor (ver Ilustración 101) como a vela, (ver Ilustración 102). El vector de consumo neto del gasto se muestra en la Tabla 52 y 53 por conceptos de consumo.

Tabla 55: Impactos sobre el VAB regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca del Gran Bilbao. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	263	180	82	78	58	20
<i>Energía</i>	3.422	1.140	2.282	680	122	557
<i>Bienes intermedios</i>	791	355	436	236	123	114
<i>Bienes de equipo</i>	40.136	33.694	6.442	10.386	8.720	1.666
<i>Bienes de consumo</i>	1.458	1.043	416	340	234	107
<i>Construcción</i>	555	0	555	143	0	143
<i>Transportes</i>	2.882	287	2.595	813	128	685
<i>Hostelería</i>	195	0	195	52	0	52
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	14.668	3.210	11.458	4.151	1.171	2.981
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	523	167	355	152	60	92
Total sectores	64.893	40.077	24.816	17.032	10.615	6.417

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2010.

21.3.2. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo a motor de la comarca del Gran Bilbao tendría un efecto multiplicador sobre el Valor Añadido Bruto (VAB) regional de la Comunidad Autónoma Vasca del 45,07%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían al VAB regional 45,07 €, 27,83 por efectos directos y 17,23 por efectos indirectos (ver Tabla 59). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre el VAB regional sería del 45,57%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al VAB regional

45,57 €, 28,40 por efectos directos y 17,17 por efectos indirectos (ver Tabla 60).

En términos absolutos, los efectos sobre el VAB regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Gran Bilbao, se detallan en la Tabla 55.

Teniendo en cuenta que el VAB para la Comunidad Autónoma Vasca publicado por el INE es de 61.304.826 miles de € corrientes del año 2010 se ha estimado que la demanda originada por la actividad del sector de la náutica de la comarca del Gran Bilbao supone:

En el caso de las embarcaciones a motor, una aportación al VAB regional del 0,106%, del que el 0,65% sería debido a efectos directos y el 0,065% a indirectos.

En el caso de las embarcaciones a vela, una aportación al VAB regional 0,06%, del que el 0,02% sería debido a efectos directos y el 0,04% a indirectos.

21.3.3. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACIÓN.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca del Gran Bilbao tendría un efecto multiplicador sobre el Excedente Bruto de Explotación (EBE) de la Comunidad Autónoma Vasca del 11,49%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían al EBE regional 11,49 €, 5,03 por efectos directos y 6,46 por efectos indirectos (ver Tabla 59). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre el EBE regional sería del 11,82%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al EBE regional 11,82 €, 5,38 por efectos directos y 6,44 por efectos indirectos (ver Tabla 60).

En términos absolutos, los efectos sobre del EBE regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Gran

Bilbao, se detallan en la Tabla 56.

Tabla 56: Impactos sobre el EBE regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca del Gran Bilbao. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	156	107	49	47	34	12
Energía	1.394	465	930	277	50	227
Bienes intermedios	192	86	106	57	30	28
Bienes de equipo	5.381	4.517	864	1.392	1.169	223
Bienes de consumo	326	233	93	76	52	24
Construcción	136	0	136	35	0	35
Transportes	1.007	100	907	284	45	239
Hostelería	82	0	82	22	0	22
Otros Serv. de Mercado	7.791	1.705	6.086	2.205	622	1.583
Otros Serv. de no Mercado	75	24	51	22	9	13
Total sectores	16.540	7.238	9.303	4.417	2.010	2.407

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2010.

Tabla 57: Impactos sobre la RA regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca del Gran Bilbao. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	70	48	22	21	16	5
Energía	678	226	452	135	24	110
Bienes intermedios	490	220	270	146	76	70
Bienes de equipo	29.512	24.775	4.737	7.637	6.411	1.225
Bienes de consumo	903	646	257	211	145	66
Construcción	366	0	366	95	0	95
Transportes	1.280	127	1.152	361	57	304
Hostelería	104	0	104	28	0	28
Otros Serv. de Mercado	5.923	1.296	4.627	1.676	473	1.204
Otros Serv. de no Mercado	394	126	268	114	45	69
Total sectores	39.719	27.465	12.254	10.423	7.246	3.177

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2010.

21.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca del Gran Bilbao tendría un efecto multiplicador sobre la Remuneración de Asalariados (RA) del País Vasco del 27,58%. Lo supondría que por cada 100 € gastados

por el sector, interiormente se aportarían a la RA regional 27,58 €, 19,07 por efectos directos y 8,51 por efectos indirectos (ver apéndice 1). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la RA regional sería del 27,89%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría a la RA regional 27,89 €, 19,39 por efectos directos y 8,50 por efectos indirectos (ver Tabla 60). En términos absolutos, los efectos sobre de la RA regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Gran Bilbao, se detallan en la Tabla 57.

21.3.5. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.

La actividad de la náutica de recreo de la comarca del Gran Bilbao originará los requerimientos de empleo regionales para garantizar la actividad del sector que se indican en la tabla 58.

Tabla 58: Requerimientos de empleo originados por la actividad del sector de la náutica de recreo de la comarca del Gran Bilbao. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	18	13	6	5	4	1
Energía	14	5	9	3	1	2
Bienes intermedios	12	5	7	4	2	2
Bienes de equipo	783	657	126	203	170	33
Bienes de consumo	27	20	8	6	4	2
Construcción	9	0	9	2	0	2
Transportes	35	3	31	10	2	8
Hostelería	4	0	4	1	0	1
Otros Serv. de Mercado	202	44	158	57	16	41
Otros Serv. de no Mercado	12	4	8	4	1	2
Total sectores	1.117	751	366	295	200	95

Cantidades en número de empleados. Elaboración propia.

Tabla 59: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (MOTOR) de recreo de la comarca del Gran Bilbao. Periodo 2015.

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR ANADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLOTACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0035	0,0024	0,0011	0,0018	0,0013	0,0006	0,0011	0,0007	0,0003	0,0005	0,0003	0,0002	0,0001	0,0001	0,0000
Energía	0,0805	0,0268	0,0536	0,0238	0,0079	0,0158	0,0097	0,0032	0,0065	0,0047	0,0016	0,0031	0,0001	0,0000	0,0001
Bienes intermedios	0,0295	0,0132	0,0162	0,0055	0,0025	0,0030	0,0013	0,0006	0,0007	0,0034	0,0015	0,0019	0,0001	0,0000	0,0000
Bienes de equipo	1,0410	0,8739	0,1671	0,2787	0,2340	0,0447	0,0374	0,0314	0,0060	0,2050	0,1721	0,0329	0,0054	0,0046	0,0009
Bienes de consumo	0,0333	0,0238	0,0095	0,0101	0,0072	0,0029	0,0023	0,0016	0,0006	0,0063	0,0045	0,0018	0,0002	0,0001	0,0001
Construcción	0,0130	0,0000	0,0130	0,0039	0,0000	0,0039	0,0009	0,0000	0,0009	0,0025	0,0000	0,0025	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0458	0,0046	0,0413	0,0200	0,0020	0,0180	0,0070	0,0007	0,0063	0,0089	0,0009	0,0080	0,0002	0,0000	0,0002
Hostelería	0,0029	0,0000	0,0029	0,0014	0,0000	0,0014	0,0006	0,0000	0,0006	0,0007	0,0000	0,0007	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,1586	0,0347	0,1239	0,1019	0,0223	0,0796	0,0541	0,0118	0,0423	0,0411	0,0090	0,0321	0,0014	0,0003	0,0011
Otros Serv. no Mercado	0,0050	0,0016	0,0034	0,0036	0,0012	0,0025	0,0005	0,0002	0,0004	0,0027	0,0009	0,0019	0,0001	0,0000	0,0001
Total sectores	1,4130	0,9810	0,4320	0,4507	0,2783	0,1723	0,1149	0,0503	0,0646	0,2758	0,1907	0,0851	0,0078	0,0052	0,0025

Fuente: Elaboración propia.

21.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca del Gran Bilbao tendría un efecto multiplicador sobre la Remuneración de Asalariados (RA) del País Vasco del 27,58%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían a la RA regional 27,58 €, 19,07 por efectos directos y 8,51 por efectos indirectos (ver apéndice 1). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la RA regional sería del 27,89%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría a la RA regional 27,89 €, 19,39 por efectos directos y 8,50 por efectos indirectos (ver Tabla 60).

En términos absolutos, los efectos sobre de la RA regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Gran Bilbao, se detallan en la Tabla 57.

Tabla 60: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (VELA) de recreo de la comarca del Gran Bilbao. Periodo 2015.

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR AÑADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLOTACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0040	0,0030	0,0011	0,0021	0,0016	0,0005	0,0012	0,0009	0,0003	0,0006	0,0004	0,0001	0,0001	0,0001	0,0000
Energía	0,0616	0,0111	0,0505	0,0182	0,0033	0,0149	0,0074	0,0013	0,0061	0,0036	0,0006	0,0030	0,0001	0,0000	0,0001
Bienes intermedios	0,0339	0,0176	0,0163	0,0063	0,0033	0,0030	0,0015	0,0008	0,0007	0,0039	0,0020	0,0019	0,0001	0,0001	0,0000
Bienes de equipo	1,0378	0,8714	0,1665	0,2779	0,2333	0,0446	0,0373	0,0313	0,0060	0,2043	0,1716	0,0328	0,0054	0,0046	0,0009
Bienes de consumo	0,0299	0,0205	0,0094	0,0091	0,0062	0,0029	0,0020	0,0014	0,0006	0,0056	0,0039	0,0018	0,0002	0,0001	0,0001
Construcción	0,0130	0,0000	0,0130	0,0038	0,0000	0,0038	0,0009	0,0000	0,0009	0,0025	0,0000	0,0025	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0498	0,0079	0,0420	0,0218	0,0034	0,0183	0,0076	0,0012	0,0064	0,0097	0,0015	0,0081	0,0003	0,0000	0,0002
Hostelería	0,0030	0,0000	0,0030	0,0014	0,0000	0,0014	0,0006	0,0000	0,0006	0,0007	0,0000	0,0007	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,1729	0,0488	0,1242	0,1111	0,0313	0,0798	0,0590	0,0166	0,0424	0,0449	0,0126	0,0322	0,0015	0,0004	0,0011
Otros Serv. no Mercado	0,0056	0,0022	0,0034	0,0041	0,0016	0,0025	0,0006	0,0002	0,0004	0,0031	0,0012	0,0018	0,0001	0,0000	0,0001
Total sectores	1,4115	0,9824	0,4292	0,4557	0,2840	0,1717	0,1182	0,0538	0,0644	0,2789	0,1939	0,0850	0,0079	0,0054	0,0025

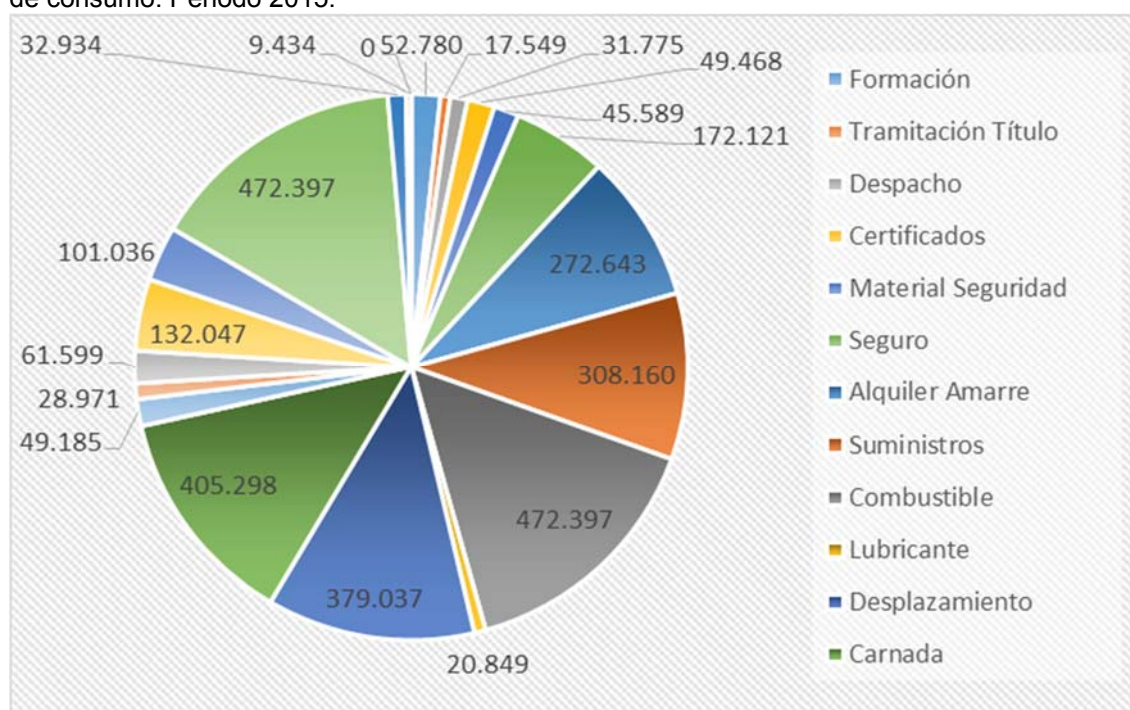
Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 22: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DE URIBE (VIZCAYA).

22.1. INTRODUCCIÓN.

El objetivo fundamental del presente capítulo es determinar los efectos originados en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, por la actividad desarrollada por el sector náutico de recreo (flota de recreo.) de la comarca de Uribe (Vizcaya). Con tal finalidad, en los siguientes epígrafes se formalizan los vectores de gasto y los impactos originados por la actividad de los puertos de la comarca de Uribe en la Producción Interior, el Valor Añadido Bruto (Remuneración de Asalariados y Excedente bruto de explotación) y el empleo, de la Comunidad Autónoma Vasca, respectivamente.

Ilustración 103: Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (flota a motor: 535 embarcaciones) en la comarca de Uribe (Vizcaya), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

22.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE LA COMARCA DE URIBE (VIZCAYA).

En el presente apartado se formaliza la estructura del gasto realizado por sector de la náutica de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca como consecuencia de la actividad desarrollada en el período 2015. Presentamos la

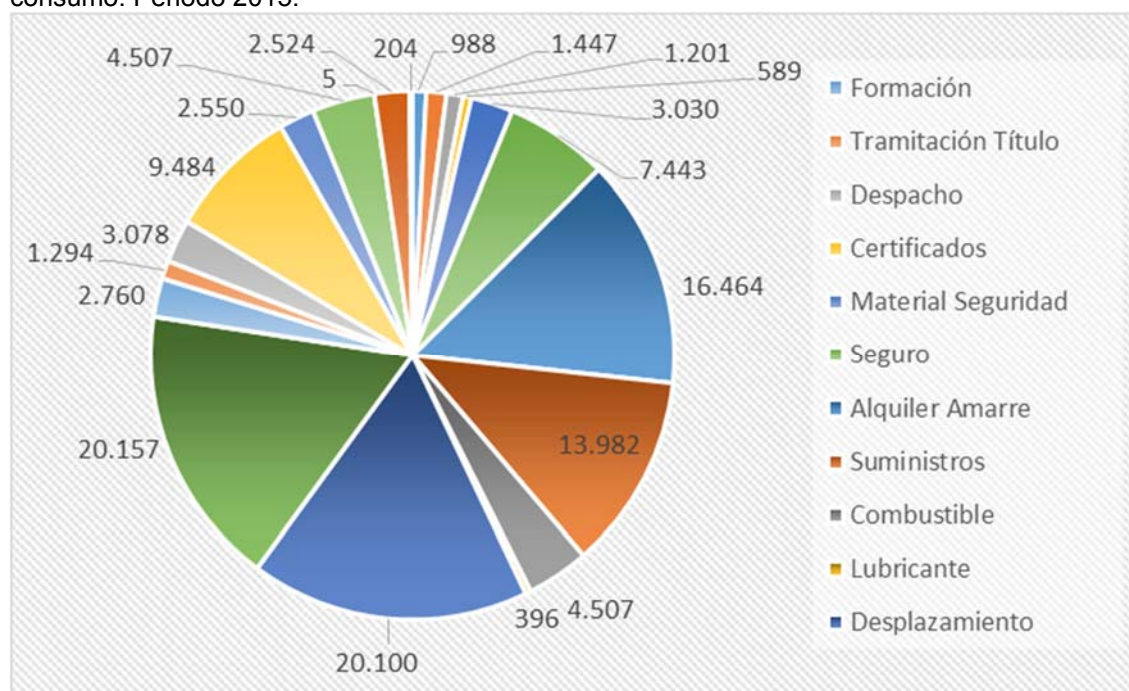
estructura del gasto por conceptos de coste, por sectores económicos y el consumo neto(descontadas las fugas iniciales) también por sectores de actividad. Todo ello tanto para la flota a motor (ver Ilustración 103) como a vela (ver Ilustración 104). El vector de consumo neto del gasto se muestra en la Tabla 61 y 62 por conceptos de consumo.

Tabla 61: Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (flota a motor) en la comarca de Uribe (Vizcaya), por conceptos de consumo. Periodo 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
<i>Agricultura y Pesca</i>	360.205	232.778	127.427
<i>Energía</i>	438.368	14.681	423.688
<i>Bienes intermedios</i>	314.391	0	314.391
<i>Bienes de equipo</i>	8.614.164	0	8.614.164
<i>Bienes de consumo</i>	457.493	166.040	291.453
<i>Construcción</i>	0	0	0
<i>Transportes</i>	336.866	0	336.866
<i>Hostelería</i>	0	0	0
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	789.140	1.534	787.606
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	72.204	0	72.204
Total sectores	11.382.831	415.032	10.967.799

Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 104: Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (veleros: 24 embarcaciones) en la comarca de Uribe (Vizcaya), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 62: Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (veleros) en la comarca de Uribe (Vizcaya), por conceptos de consumo. Periodo 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
<i>Agricultura y Pesca</i>	17.915	11.577	6.338
<i>Energía</i>	4.357	146	4.212
<i>Bienes intermedios</i>	15.120	0	15.120
<i>Bienes de equipo</i>	565.277	0	565.277
<i>Bienes de consumo</i>	6.434	2.335	4.099
<i>Construcción</i>	0	0	0
<i>Transportes</i>	17.864	0	17.864
<i>Hostelería</i>	0	0	0
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	40.443	79	40.365
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	1.591	0	1.591
Total sectores	669.001	14.137	654.864

Fuente: Elaboración propia.

22.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA DE LA COMARCA DE URIBE.

En el presente epígrafe se presentan los impactos originados por la actividad del sector de la náutica de la comarca de Uribe en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, para el período 2015. Los multiplicadores y efectos se han calculado sobre el valor añadido bruto a precios básicos (VAB), lo que nos ha permitido establecer la contribución de la actividad al VAB; el excedente bruto de explotación (EBE); la remuneración de asalariados (RA); y el empleo.

En los impactos intervienen sólo los consumos intermedios proporcionados por empresas residentes. Esto se tiene en cuenta para determinar las fugas iniciales y las fugas del efecto multiplicador.

22.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo a motor de

la comarca de Uribe tendría un efecto multiplicador sobre la producción interior del 138,54%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 138,54 €, 96,35 por efectos directos y 42,19 por efectos indirectos (Tabla 68). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la producción interior del 140,58%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 140,58€, 97,89 por efectos directos y 42,69 por efectos indirectos (ver la Tabla 69).

En términos absolutos, los efectos sobre la producción interior, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca de Uribe, se detallan en la Tabla 63.

Tabla 63: Impactos sobre la producción interior de la actividad del sector náutica de recreo de la comarca de Uribe. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	144	127	17	7	6	1
<i>Energía</i>	1.023	424	599	37	4	32
<i>Bienes intermedios</i>	513	314	199	27	15	11
<i>Bienes de equipo</i>	10.280	8.614	1.666	673	565	108
<i>Bienes de consumo</i>	414	291	123	10	4	6
<i>Construcción</i>	162	0	162	9	0	9
<i>Transportes</i>	856	337	520	48	18	30
<i>Hostelería</i>	36	0	36	2	0	2
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	2.228	788	1.440	124	40	84
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	113	72	41	4	2	2
Total sectores	15.770	10.968	4.802	940	655	286

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2010.

22.3.2. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo motor de la comarca de Uribe tendría un efecto multiplicador sobre el Valor Añadido Bruto (VAB) regional de la Comunidad Autónoma Vasca del 45,07%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían al VAB

regional 45,07 €, 27,83 por efectos directos y 17,23 por efectos indirectos (ver Tabla 68). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre el VAB regional sería del 45,57%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al VAB regional 45,57 €, 28,40 por efectos directos y 17,17 por efectos indirectos (ver la Tabla 69).

En términos absolutos, los efectos sobre el VAB regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca de Uribe, se detallan en la Tabla 64.

Tabla 64: Impactos sobre el VAB regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de Uribe. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	75	66	9	4	3	0
<i>Energía</i>	302	125	177	11	1	10
<i>Bienes intermedios</i>	96	59	37	5	3	2
<i>Bienes de equipo</i>	2.753	2.306	446	180	151	29
<i>Bienes de consumo</i>	126	89	37	3	1	2
<i>Construcción</i>	48	0	48	3	0	3
<i>Transportes</i>	374	147	227	21	8	13
<i>Hostelería</i>	17	0	17	1	0	1
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	1.431	506	925	80	26	54
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	82	52	29	3	1	2
Total sectores	5.303	3.350	1.953	310	195	115

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

Teniendo en cuenta que el VAB para el Comunidad Autónoma Vasca publicado por el INE es de 61.304.826 miles de € corrientes del año 2010 se ha estimado que la demanda originada por la actividad del sector de la náutica de la comarca de Uribe supone:

En el caso de las embarcaciones a motor, una aportación al VAB regional del 0,106%, del que el 0,65% sería debido a efectos directos y el 0,065% a indirectos. En el caso de las embarcaciones a vela, una aportación al

VAB regional 0,06%, del que el 0,02% sería debido a efectos directos y el 0,04% a indirectos.

22.3.3. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACIÓN.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca de Uribe tendría un efecto multiplicador sobre el Excedente Bruto de Explotación (EBE) de la Comunidad Autónoma Vasca del 11,49%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían al EBE regional 11,49 €, 5,03 por efectos directos y 6,46 por efectos indirectos (ver Tabla 68). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre el EBE regional sería del 11,82%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al EBE regional 11,82 €, 5,38 por efectos directos y 6,44 por efectos indirectos (ver Tabla 69).

Tabla 65: Impactos sobre el EBE regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de Uribe. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	44	39	5	2	2	0
Energía	123	51	72	4	1	4
Bienes intermedios	23	14	9	1	1	1
Bienes de equipo	369	309	60	24	20	4
Bienes de consumo	28	20	8	1	0	0
Construcción	12	0	12	1	0	1
Transportes	131	51	79	7	3	5
Hostelería	7	0	7	0	0	0
Otros Serv. de Mercado	760	269	491	42	14	29
Otros Serv. de no Mercado	12	7	4	0	0	0
Total sectores	1.509	761	748	84	40	43

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

En términos absolutos, los efectos sobre del EBE regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca de Uribe, se detallan en la Tabla 65.

22.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca de Uribe tendría un efecto multiplicador sobre la Remuneración de Asalariados (RA) de la Comunidad Autónoma Vasca del 27,58%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían a la RA regional 27,58 €, 19,07 por efectos directos y 8,51 por efectos indirectos (ver Tabla 68). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la RA regional sería del 27,89%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría a la RA regional 27,89 €, 19,39 por efectos directos y 8,50 por efectos indirectos (ver Tabla 69). En términos absolutos, los efectos sobre de la RA regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca de Uribe, se detallan en la Tabla 66.

Tabla 66: Impactos sobre la RA regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de Uribe. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	20	18	2	1	1	0
Energía	60	25	35	2	0	2
Bienes intermedios	59	36	23	3	2	1
Bienes de equipo	2.024	1.696	328	133	111	21
Bienes de consumo	78	55	23	2	1	1
Construcción	32	0	32	2	0	2
Transportes	166	65	101	9	3	6
Hostelería	9	0	9	1	0	1
Otros Serv. de Mercado	578	204	374	32	10	22
Otros Serv. de no Mercado	61	39	22	2	1	1
Total sectores	3.087	2.139	949	186	130	57

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

22.3.5. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.

La actividad de la náutica de recreo de la comarca de Uribe originará los requerimientos de empleo regionales para garantizar la actividad del sector que se indican en la Tabla 67.

Tabla 67: Requerimientos de empleo originados por la actividad del sector de la náutica de recreo de la comarca de Uribe. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	5	5	1	0	0	0
Energía	1	1	1	0	0	0
Bienes intermedios	1	1	1	0	0	0
Bienes de equipo	54	45	9	4	3	1
Bienes de consumo	2	2	1	0	0	0
Construcción	1	0	1	0	0	0
Transportes	4	2	3	0	0	0
Hostelería	0	0	0	0	0	0
Otros Serv. de Mercado	20	7	13	1	0	1
Otros Serv. de no Mercado	2	1	1	0	0	0
Total sectores	91	63	29	5	4	2

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en número de empleados.

Tabla 68: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (MOTOR) de recreo de la comarca de Uribe. Periodo 2015.

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR AÑADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLOTACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0127	0,0112	0,0015	0,0066	0,0058	0,0008	0,0039	0,0035	0,0005	0,0018	0,0016	0,0002	0,0005	0,0004	0,0001
Energía	0,0899	0,0372	0,0527	0,0265	0,0110	0,0156	0,0108	0,0045	0,0063	0,0053	0,0022	0,0031	0,0001	0,0000	0,0001
Bienes intermedios	0,0451	0,0276	0,0175	0,0084	0,0052	0,0033	0,0020	0,0012	0,0008	0,0052	0,0032	0,0020	0,0001	0,0001	0,0000
Bienes de equipo	0,9032	0,7568	0,1464	0,2418	0,2026	0,0392	0,0324	0,0272	0,0053	0,1778	0,1490	0,0288	0,0047	0,0040	0,0008
Bienes de consumo	0,0364	0,0256	0,0108	0,0111	0,0078	0,0033	0,0025	0,0017	0,0007	0,0069	0,0048	0,0020	0,0002	0,0001	0,0001
Construcción	0,0142	0,0000	0,0142	0,0042	0,0000	0,0042	0,0010	0,0000	0,0010	0,0028	0,0000	0,0028	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0752	0,0296	0,0456	0,0329	0,0129	0,0199	0,0115	0,0045	0,0070	0,0146	0,0057	0,0089	0,0004	0,0002	0,0002
Hostelería	0,0031	0,0000	0,0031	0,0015	0,0000	0,0015	0,0006	0,0000	0,0006	0,0008	0,0000	0,0008	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,1957	0,0692	0,1265	0,1257	0,0444	0,0813	0,0668	0,0236	0,0432	0,0508	0,0179	0,0328	0,0017	0,0006	0,0011
Otros Serv. no Mercado	0,0099	0,0063	0,0036	0,0072	0,0046	0,0026	0,0010	0,0007	0,0004	0,0054	0,0035	0,0019	0,0002	0,0001	0,0001
Total sectores	1,3854	0,9635	0,4219	0,4659	0,2943	0,1715	0,1326	0,0669	0,0657	0,2712	0,1879	0,0833	0,0080	0,0055	0,0025

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 69: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (VELA) de recreo de la comarca de Uribe. Periodo 2015.

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR AÑADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLOTACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0104	0,0095	0,0009	0,0054	0,0049	0,0005	0,0032	0,0029	0,0003	0,0014	0,0013	0,0001	0,0004	0,0003	0,0000
Energía	0,0547	0,0063	0,0484	0,0161	0,0019	0,0143	0,0066	0,0008	0,0058	0,0032	0,0004	0,0028	0,0001	0,0000	0,0001
Bienes intermedios	0,0398	0,0226	0,0172	0,0074	0,0042	0,0032	0,0018	0,0010	0,0008	0,0046	0,0026	0,0020	0,0001	0,0001	0,0000
Bienes de equipo	1,0066	0,8450	0,1616	0,2695	0,2262	0,0433	0,0361	0,0303	0,0058	0,1982	0,1664	0,0318	0,0053	0,0044	0,0008
Bienes de consumo	0,0151	0,0061	0,0090	0,0046	0,0019	0,0027	0,0010	0,0004	0,0006	0,0028	0,0012	0,0017	0,0001	0,0000	0,0001
Construcción	0,0132	0,0000	0,0132	0,0039	0,0000	0,0039	0,0010	0,0000	0,0010	0,0026	0,0000	0,0026	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0719	0,0267	0,0452	0,0314	0,0117	0,0198	0,0110	0,0041	0,0069	0,0140	0,0052	0,0088	0,0004	0,0001	0,0002
Hostelería	0,0031	0,0000	0,0031	0,0014	0,0000	0,0014	0,0006	0,0000	0,0006	0,0008	0,0000	0,0008	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,1853	0,0603	0,1250	0,1190	0,0388	0,0803	0,0632	0,0206	0,0426	0,0481	0,0157	0,0324	0,0016	0,0005	0,0011
Otros Serv. no Mercado	0,0058	0,0024	0,0034	0,0042	0,0017	0,0025	0,0006	0,0002	0,0004	0,0032	0,0013	0,0019	0,0001	0,0000	0,0001
Total sectores	1,4058	0,9789	0,4269	0,4631	0,2912	0,1718	0,1251	0,0604	0,0648	0,2788	0,1939	0,0848	0,0081	0,0056	0,0025

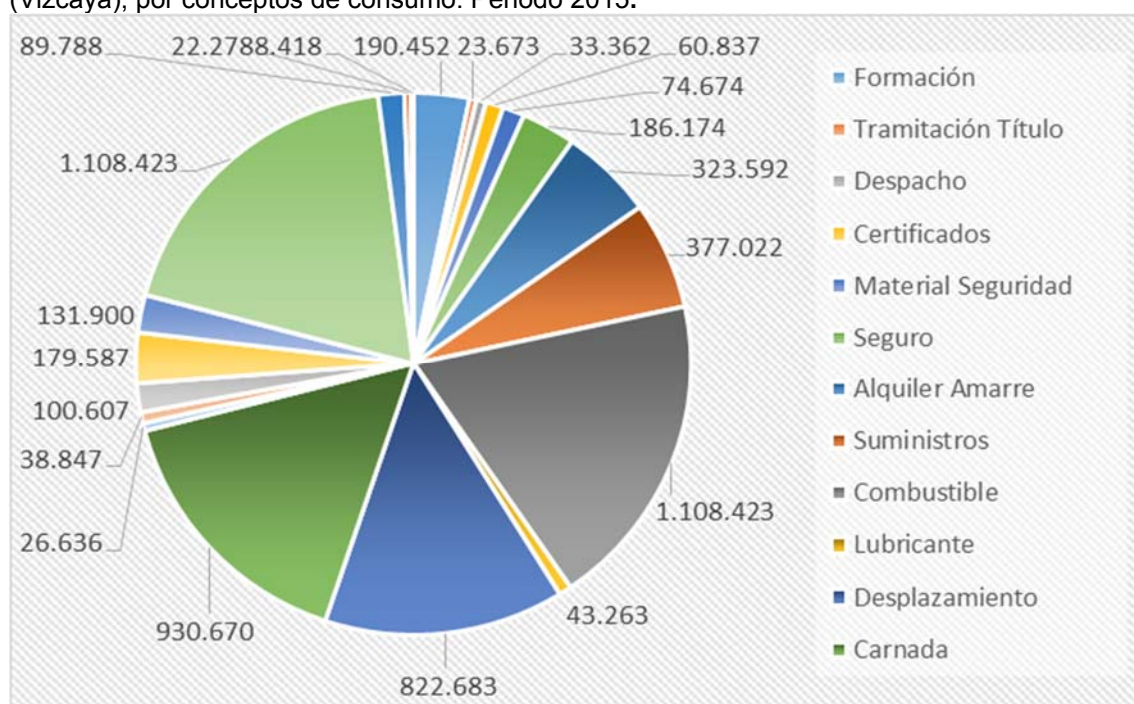
Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 23: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DE BUSTURIALDEA - URDAIBAI (VIZCAYA).

23.1. INTRODUCCIÓN.

El objetivo fundamental del presente capítulo es determinar los efectos originados en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, por la actividad desarrollada por el sector náutico de recreo (flota de recreo.) de la comarca de Busturialdea - Urdaibai (Vizcaya). Con tal finalidad, en los siguientes epígrafes se formalizan los vectores de gasto y los impactos originados por la actividad de los puertos de la comarca de Busturialdea - Urdaibai en la Producción Interior, el Valor Añadido Bruto (Remuneración de Asalariados y Excedente bruto de explotación) y el empleo en la Comunidad Autónoma Vasca, respectivamente.

Ilustración 105: Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (flota a motor: 665 embarcaciones) en la comarca de Busturialdea - Urdaibai (Vizcaya), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

23.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE LA COMARCA DE BUSTURIALDEA – URDAIBAI.

En el presente apartado se formaliza la estructura del gasto realizado

por sector de la náutica de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca como consecuencia de la actividad desarrollada en el período 2015. Presentamos la estructura del gasto por conceptos de coste, por sectores económicos y el consumo neto (descontadas las fugas iniciales) también por sectores de actividad. Todo ello tanto para la flota a motor (ver Ilustración 105) como a vela (ver Ilustración 106). El vector de consumo neto del gasto se muestra en la Tabla 70 y 71 por conceptos de consumo.

Tabla 70: Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (flota a motor: 665 embarcaciones) en la comarca de Busturialdea - Urdaibai (Vizcaya), por conceptos de consumo. Período 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
<i>Agricultura y Pesca</i>	827.124	534.518	292.606
<i>Energía</i>	1.023.550	34.278	989.272
<i>Bienes intermedios</i>	401.440	0	401.440
<i>Bienes de equipo</i>	9.423.678	0	9.423.678
<i>Bienes de consumo</i>	1.092.180	396.390	695.790
<i>Construcción</i>	0	0	0
<i>Transportes</i>	731.152	0	731.152
<i>Hostelería</i>	0	0	0
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	1.067.793	2.075	1.065.718
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	83.718	0	83.718
Total sectores	14.650.636	967.261	13.683.375

Fuente: Elaboración propia.

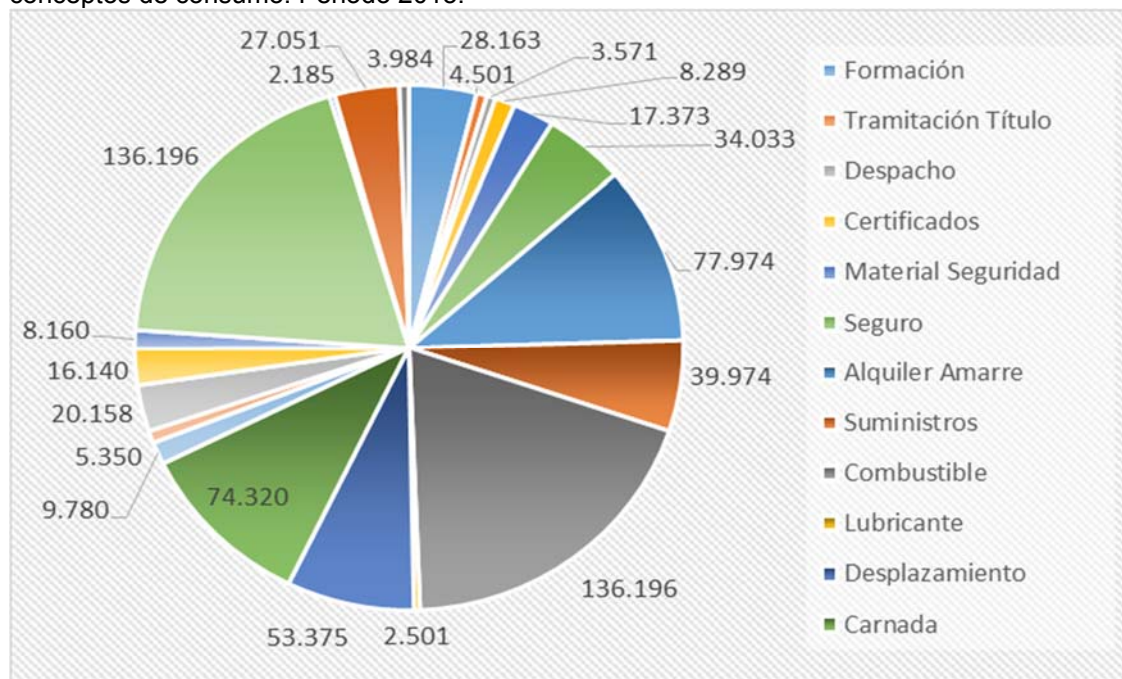
23.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO DE LA COMARCA DE BUSTURIALDEA - URDAIBAI.

En el presente epígrafe se presentan los impactos originados por la actividad del sector de la náutica de la comarca de Busturialdea - Urdaibai en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, para el período 2015.

Los multiplicadores y efectos se han calculado sobre el valor añadido bruto a precios básicos (VAB), lo que nos ha permitido establecer la contribución de la actividad al VAB; el excedente bruto de explotación (EBE); la remuneración de asalariados (RA); y el empleo.

En los impactos intervienen sólo los consumos intermedios proporcionados por empresas residentes. Esto se tiene en cuenta para determinar las fugas iniciales y las fugas del efecto multiplicador.

Ilustración 106 : Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (veleros: 92 embarcaciones) en la comarca de Busturialdea - Urdaibai (Vizcaya), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 71: Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (veleros) en la comarca de Busturialdea - Urdaibai (Vizcaya), por conceptos de consumo. Periodo 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
Agricultura y Pesca	66.051	42.685	23.366
Energía	123.265	4.128	119.137
Bienes intermedios	50.967	0	50.967
Bienes de equipo	2.566.499	0	2.566.499
Bienes de consumo	150.567	54.646	95.921
Construcción	0	0	0
Transportes	47.437	0	47.437
Hostelería	0	0	0
Otros Serv. de Mercado	181.532	353	181.179
Otros Serv. de no Mercado	10.541	0	10.541
Total sectores	3.196.857	101.811	3.095.046

Fuente: Elaboración propia.

23.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO DE LA COMARCA DE BUSTURIALDEA - URDAIBAI.

En el presente epígrafe se presentan los impactos originados por la actividad del sector de la náutica de la comarca de Busturialdea - Urdaibai en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, para el período 2015.

Los multiplicadores y efectos se han calculado sobre el valor añadido bruto a precios básicos (VAB), lo que nos ha permitido establecer la contribución de la actividad al VAB; el excedente bruto de explotación (EBE); la remuneración de asalariados (RA); y el empleo.

En los impactos intervienen sólo los consumos intermedios proporcionados por empresas residentes. Esto se tiene en cuenta para determinar las fugas iniciales y las fugas del efecto multiplicador.

23.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo a motor de la comarca de Busturialdea tendría un efecto multiplicador sobre la producción interior del 134,84%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 134,84€, 93,40 por efectos directos y 41,45 por efectos indirectos (ver Tabla 77). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la producción interior del 139,44%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 139,44€, 96,82 por efectos directos y 42,62 por efectos indirectos (ver Tabla 78).

En términos absolutos, los efectos sobre la producción interior, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca de Busturialdea - Urdaibai, se detallan en la Tabla 72.

Tabla 72: Impactos sobre la producción interior de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de Busturialdea - Urdaibai. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	327	293	34	28	23	5
<i>Energía</i>	1.807	989	818	291	119	172
<i>Bienes intermedios</i>	672	401	271	104	51	53
<i>Bienes de equipo</i>	11.278	9.424	1.854	3.061	2.566	494
<i>Bienes de consumo</i>	893	696	197	130	96	34
<i>Construcción</i>	222	0	222	44	0	44
<i>Transportes</i>	1.446	731	715	185	47	137
<i>Hostelería</i>	46	0	46	10	0	10
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	2.929	1.066	1.863	583	181	402
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	137	84	53	22	11	11
Total sectores	19.756	13.683	6.072	4.458	3.095	1.363

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2010.

23.3.2. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo a motor de la comarca de Busturialdea - Urdaibai tendría un efecto multiplicador sobre el Valor Añadido Bruto (VAB) regional de la Comunidad Autónoma Vasca del 45,07%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían al VAB regional 45,07 €, 27,83 por efectos directos y 17,23 por efectos indirectos (ver Tabla 77). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre el VAB regional sería del 45,57%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al VAB regional 45,57 €, 28,40 por efectos directos y 17,17 por efectos indirectos (ver Tabla 78).

En términos absolutos, los efectos sobre el VAB regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca de Busturialdea - Urdaibai, se detallan en la Tabla 73.

Tabla 73: Impactos sobre el VAB regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de Busturialdea - Urdaibai. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	169	152	18	15	12	2
<i>Energía</i>	534	292	241	86	35	51
<i>Bienes intermedios</i>	125	75	50	19	10	10
<i>Bienes de equipo</i>	3.020	2.523	496	820	687	132
<i>Bienes de consumo</i>	272	212	60	40	29	10
<i>Construcción</i>	66	0	66	13	0	13
<i>Transportes</i>	632	319	312	81	21	60
<i>Hostelería</i>	22	0	22	5	0	5
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	1.882	685	1.197	374	116	258
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	99	61	38	16	8	8
Total sectores	6.819	4.318	2.501	1.468	918	550

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000,

Teniendo en cuenta que el VAB para el Comunidad Autónoma Vasca publicado por el INE es de 61.304.826 miles de € corrientes del año 2010 se ha estimado que la demanda originada por la actividad del sector de la náutica de la comarca de Busturialdea - Urdaibai supone:

En el caso de las embarcaciones a motor, una aportación al VAB regional del 0,106%, del que el 0,65% sería debido a efectos directos y el 0,065% a indirectos.

En el caso de las embarcaciones a vela, una aportación al VAB regional 0,06%, del que el 0,02% sería debido a efectos directos y el 0,04% a indirectos.

23.3.3. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACIÓN.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca de BUSTURIALDEA - URDAIBAI tendría un efecto multiplicador sobre el Excedente Bruto de Explotación (EBE) de la Comunidad Autónoma Vasca del 11,49%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector,

interiormente se aportarían al EBE regional 11,49 €, 5,03 por efectos directos y 6,46 por efectos indirectos (ver Tabla 77). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre el EBE regional sería del 11,82%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al EBE regional 11,82 €, 5,38 por efectos directos y 6,44 por efectos indirectos. (ver Tabla 78).

En términos absolutos, los efectos sobre del EBE regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca de Busturialdea - Urdaibai, se detallan en la Tabla 74.

Tabla 74. Impactos sobre el EBE regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de Busturialdea - Urdaibai. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	101	90	10	9	7	1
<i>Energía</i>	217	119	98	35	14	21
<i>Bienes intermedios</i>	30	18	12	5	2	2
<i>Bienes de equipo</i>	405	338	67	110	92	18
<i>Bienes de consumo</i>	61	47	13	9	7	2
<i>Construcción</i>	16	0	16	3	0	3
<i>Transportes</i>	221	112	109	28	7	21
<i>Hostelería</i>	9	0	9	2	0	2
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	999	364	636	199	62	137
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	14	9	5	2	1	1
Total sectores	2.074	1.097	977	402	193	209

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

23.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca de Busturialdea - Urdaibai tendría un efecto multiplicador sobre la Remuneración de Asalariados (RA) de la Comunidad Autónoma Vasca del 27,58%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían a la RA regional 27,58 €, 19,07 por efectos directos y 8,51 por

efectos indirectos (ver Tabla 77).

En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la RA regional sería del 27,89%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría a la RA regional 27,89 €, 19,39 por efectos directos y 8,50 por efectos indirectos (ver Tabla 78).

En términos absolutos, los efectos sobre de la RA regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca de Busturialdea - Urdaibai, se detallan en la Tabla 75.

Tabla 75: Impactos sobre la RA regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de Busturialdea - Urdaibai. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	45	41	5	4	3	1
<i>Energía</i>	106	58	48	17	7	10
<i>Bienes intermedios</i>	78	46	31	12	6	6
<i>Bienes de equipo</i>	2.220	1.855	365	603	505	97
<i>Bienes de consumo</i>	168	131	37	25	18	6
<i>Construcción</i>	43	0	43	9	0	9
<i>Transportes</i>	280	142	139	36	9	27
<i>Hostelería</i>	12	0	12	2	0	2
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	760	276	483	151	47	104
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	74	46	29	12	6	6
Total sectores	3.787	2.595	1.192	870	601	269

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

23.3.5. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.

La actividad de la náutica de recreo de la comarca de Busturialdea - Urdaibai originará los requerimientos de empleo regionales para garantizar la actividad del sector que se indican en la Tabla 76.

Tabla 76: Requerimientos de empleo originados por la actividad del sector de la náutica de recreo de la comarca de Busturialdea - Urdaibai. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	12	11	1	1	1	0
Energía	2	1	1	0	0	0
Bienes intermedios	2	1	1	0	0	0
Bienes de equipo	59	49	10	16	13	3
Bienes de consumo	5	4	1	1	1	0
Construcción	1	0	1	0	0	0
Transportes	8	4	4	1	0	1
Hostelería	0	0	0	0	0	0
Otros Serv. de Mercado	26	9	17	5	2	4
Otros Serv. de no Mercado	2	1	1	0	0	0
Total sectores	117	81	36	25	17	8

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en número de empleados.

Tabla 77: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (MOTOR) de recreo de la comarca de Busturialdea - Urdaibai. Periodo 2015.

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR AÑADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLOTACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0223	0,0200	0,0023	0,0116	0,0104	0,0012	0,0069	0,0062	0,0007	0,0031	0,0028	0,0003	0,0008	0,0007	0,0001
Energía	0,1233	0,0675	0,0558	0,0364	0,0199	0,0165	0,0148	0,0081	0,0067	0,0072	0,0040	0,0033	0,0001	0,0001	0,0001
Bienes intermedios	0,0459	0,0274	0,0185	0,0086	0,0051	0,0034	0,0021	0,0012	0,0008	0,0053	0,0032	0,0021	0,0001	0,0001	0,0001
Bienes de equipo	0,7698	0,6432	0,1265	0,2061	0,1722	0,0339	0,0276	0,0231	0,0045	0,1516	0,1266	0,0249	0,0040	0,0034	0,0007
Bienes de consumo	0,0609	0,0475	0,0134	0,0186	0,0145	0,0041	0,0042	0,0032	0,0009	0,0115	0,0090	0,0025	0,0003	0,0003	0,0001
Construcción	0,0151	0,0000	0,0151	0,0045	0,0000	0,0045	0,0011	0,0000	0,0011	0,0030	0,0000	0,0030	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0987	0,0499	0,0488	0,0431	0,0218	0,0213	0,0151	0,0076	0,0074	0,0191	0,0097	0,0095	0,0005	0,0003	0,0003
Hostelería	0,0032	0,0000	0,0032	0,0015	0,0000	0,0015	0,0006	0,0000	0,0006	0,0008	0,0000	0,0008	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,1999	0,0727	0,1272	0,1284	0,0467	0,0817	0,0682	0,0248	0,0434	0,0519	0,0189	0,0330	0,0018	0,0006	0,0011
Otros Serv. no Mercado	0,0093	0,0057	0,0036	0,0067	0,0041	0,0026	0,0010	0,0006	0,0004	0,0051	0,0031	0,0020	0,0002	0,0001	0,0001
Total sectores	1,3484	0,9340	0,4145	0,4655	0,2948	0,1707	0,1415	0,0749	0,0667	0,2585	0,1771	0,0813	0,0080	0,0055	0,0025

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 78: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (VELA) de recreo de la comarca de Busturialdea - Urdaibai. Periodo 2015.

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR AÑADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLOTACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0088	0,0073	0,0014	0,0045	0,0038	0,0008	0,0027	0,0023	0,0004	0,0012	0,0010	0,0002	0,0003	0,0003	0,0001
Energía	0,0911	0,0373	0,0539	0,0269	0,0110	0,0159	0,0110	0,0045	0,0065	0,0053	0,0022	0,0032	0,0001	0,0000	0,0001
Bienes intermedios	0,0326	0,0159	0,0167	0,0061	0,0030	0,0031	0,0015	0,0007	0,0008	0,0038	0,0018	0,0019	0,0001	0,0000	0,0000
Bienes de equipo	0,9574	0,8028	0,1546	0,2564	0,2150	0,0414	0,0344	0,0288	0,0055	0,1885	0,1581	0,0304	0,0050	0,0042	0,0008
Bienes de consumo	0,0406	0,0300	0,0106	0,0124	0,0091	0,0032	0,0028	0,0020	0,0007	0,0077	0,0057	0,0020	0,0002	0,0002	0,0001
Construcción	0,0138	0,0000	0,0138	0,0041	0,0000	0,0041	0,0010	0,0000	0,0010	0,0027	0,0000	0,0027	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0578	0,0148	0,0430	0,0253	0,0065	0,0188	0,0088	0,0023	0,0066	0,0112	0,0029	0,0083	0,0003	0,0001	0,0002
Hostelería	0,0030	0,0000	0,0030	0,0014	0,0000	0,0014	0,0006	0,0000	0,0006	0,0008	0,0000	0,0008	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,1823	0,0567	0,1256	0,1171	0,0364	0,0807	0,0622	0,0193	0,0429	0,0473	0,0147	0,0326	0,0016	0,0005	0,0011
Otros Serv. no Mercado	0,0068	0,0033	0,0035	0,0049	0,0024	0,0025	0,0007	0,0003	0,0004	0,0037	0,0018	0,0019	0,0001	0,0001	0,0001
Total sectores	1,3944	0,9682	0,4262	0,4591	0,2871	0,1719	0,1256	0,0603	0,0654	0,2721	0,1881	0,0840	0,0079	0,0054	0,0025

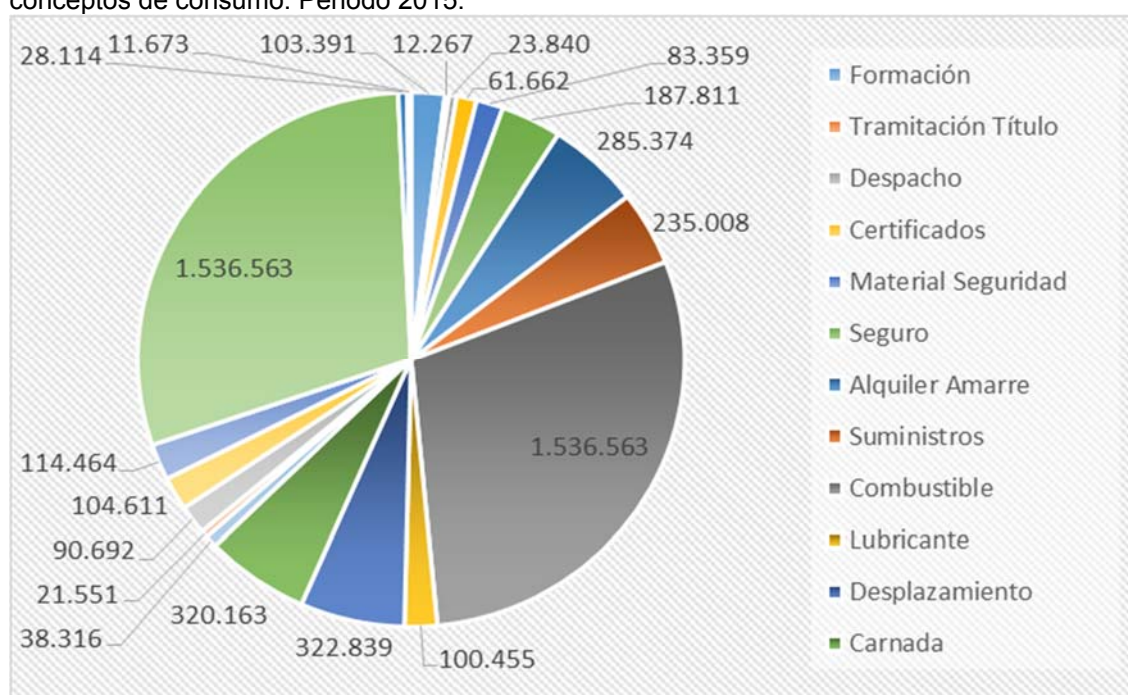
Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 24: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DE LEA ARTIBAI (VIZCAYA).

24.1. INTRODUCCIÓN.

El objetivo fundamental del presente capítulo es determinar los efectos originados en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, por la actividad desarrollada por el sector náutico de recreo (flota deportiva) de la comarca de Lea Artibai (Vizcaya). Con tal finalidad, en los siguientes epígrafes se formalizan los vectores de gasto y los impactos originados por la actividad de los puertos de la comarca de Lea Artibai en la Producción Interior, el Valor Añadido Bruto (Remuneración de Asalariados y Excedente bruto de explotación) y el empleo, de la Comunidad Autónoma Vasca, respectivamente.

Ilustración 107: Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (flota a motor: 408 embarcaciones) en la comarca de Lea Artibai (Vizcaya), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

24.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE LA COMARCA DE LEA ARTIBAI (VIZCAYA).

En el presente apartado se formaliza la estructura del gasto realizado por sector de la náutica de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca como

consecuencia de la actividad desarrollada en el período 2015.

Presentamos la estructura del gasto por conceptos de coste, por sectores económicos y el consumo neto (descontadas las fugas iniciales) también por sectores de actividad. Todo ello tanto para la flota a motor (ver Ilustración 107) como a vela, (ver Ilustración 108). El vector de consumo neto del gasto se muestra en la Tabla 79 y 80 por conceptos de consumo.

Tabla 79: Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (flota a motor) en la comarca de Lea Artibai (Vizcaya), por conceptos de consumo. Período 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
<i>Agricultura y Pesca</i>	284.542	183.882	100.661
<i>Energía</i>	1.454.885	48.723	1.406.162
<i>Bienes intermedios</i>	282.945	0	282.945
<i>Bienes de equipo</i>	9.193.847	0	9.193.847
<i>Bienes de consumo</i>	1.400.966	508.459	892.507
<i>Construcción</i>	0	0	0
<i>Transportes</i>	286.920	0	286.920
<i>Hostelería</i>	0	0	0
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	851.836	1.655	850.181
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	75.989	0	75.989
Total sectores	13.831.931	742.719	13.089.212

Fuente: Elaboración propia.

24.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN LA COMARCA DE LEA ARTIBAI (VIZCAYA).

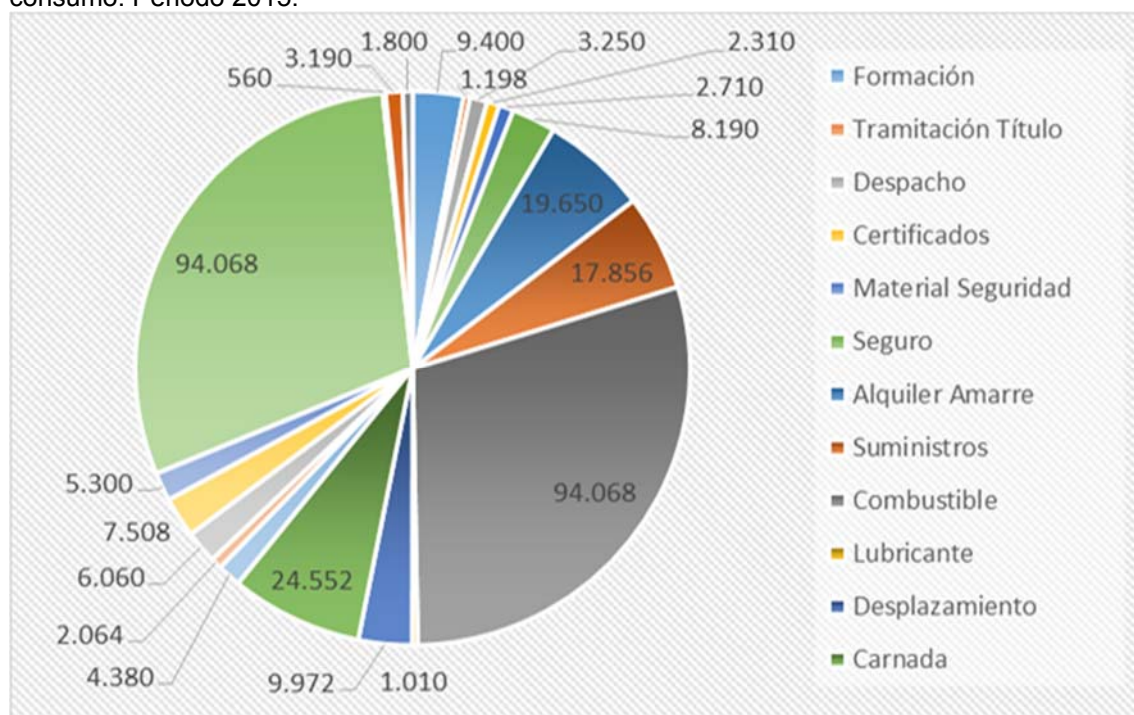
En el presente epígrafe se presentan los impactos originados por la actividad del sector de la náutica de la comarca de Lea Artibai en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, para el período 2015.

Los multiplicadores y efectos se han calculado sobre el valor añadido bruto a precios básicos (VAB), lo que nos ha permitido establecer la contribución de la actividad al VAB; el excedente bruto de explotación (EBE); la

remuneración de asalariados (RA) y el empleo.

En los impactos intervienen sólo los consumos intermedios proporcionados por empresas residentes. Esto se tiene en cuenta para determinar las fugas iniciales y las fugas del efecto multiplicador.

Ilustración 108 : Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (veleros: 37 embar) en la comarca de Lea Artibai (Vizcaya), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

24.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo a motor de la comarca de Lea Artibai tendría un efecto multiplicador sobre la producción interior del 136,98%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 136,98 €, 94,63 por efectos directos y 42,35 por efectos indirectos (ver Tabla 86). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la producción interior del 135,71%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 135,71 €, 93,93 por efectos directos y 41,78 por efectos indirectos (ver Tabla 87).

En términos absolutos, los efectos sobre la producción interior, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Gran Bilbao, se detallan en la Tabla 81.

Tabla 80: Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (veleros) en la comarca de Lea Artibai (Vizcaya), por conceptos de consumo. Periodo 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
Agricultura y Pesca	21.820	14.101	7.719
Energía	84.500	2.830	81.670
Bienes intermedios	18.278	0	18.278
Bienes de equipo	526.135	0	526.135
Bienes de consumo	88.535	32.132	56.402
Construcción	0	0	0
Transportes	8.863	0	8.863
Hostelería	0	0	0
Otros Serv. de Mercado	56.657	110	56.547
Otros Serv. de no Mercado	4.941	0	4.941
Total sectores	809.728	49.173	760.555

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 81: Impactos sobre la producción interior de la actividad del sector náutico de recreo de La comarca de Lea Artibai (Vizcaya). Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
Agricultura y Pesca	506	347	159	151	112	39
Energía	11.585	3.861	7.724	2.301	414	1.887
Bienes intermedios	4.242	1.905	2.337	1.266	658	609
Bienes de equipo	149.899	125.840	24.059	38.788	32.565	6.222
Bienes de consumo	4.790	3.425	1.365	1.118	767	351
Construcción	1.874	0	1.874	484	0	484
Transportes	6.598	657	5.940	1.862	293	1.568
Hostelería	416	0	416	111	0	111
Otros Serv. de Mercado	22.834	4.997	17.837	6.463	1.822	4.640
Otros Serv. de no Mercado	723	231	492	210	83	127
Total sectores	203.466	141.263	62.203	52.753	36.714	16.039

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2010.

24.3.1. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo a motor de la comarca de Lea Artibai tendría un efecto multiplicador sobre el Valor Añadido Bruto (VAB) regional de la Comunidad Autónoma Vasca del 45,07%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían al VAB regional 45,07 €, 27,83 por efectos directos y 17,23 por efectos indirectos (ver Tabla 86). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre el VAB regional sería del 45,57%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al VAB regional 45,57 €, 28,40 por efectos directos y 17,17 por efectos indirectos (ver Tabla 87).

En términos absolutos, los efectos sobre el VAB regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Gran Bilbao, se detallan en la Tabla 82

Tabla 82: Impactos sobre el VAB regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de Lea Artibai (Vizcaya). Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	263	180	82	78	58	20
Energía	3.422	1.140	2.282	680	122	557
Bienes intermedios	791	355	436	236	123	114
Bienes de equipo	40.136	33.694	6.442	10.386	8.720	1.666
Bienes de consumo	1.458	1.043	416	340	234	107
Construcción	555	0	555	143	0	143
Transportes	2.882	287	2.595	813	128	685
Hostelería	195	0	195	52	0	52
Otros Serv. de Mercado	14.668	3.210	11.458	4.151	1.171	2.981
Otros Serv. de no Mercado	523	167	355	152	60	92
Total sectores	64.893	40.077	24.816	17.032	10.615	6.417

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

Teniendo en cuenta que el VAB para el Comunidad Autónoma Vasca publicado por el INE es de 61.304.826 miles de € corrientes del año 2010se ha estimado que la demanda originada por la actividad del sector de la náutica de

la comarca de Lea Artibai supone:

En el caso de las embarcaciones a motor, una aportación al VAB regional del 0,106%, del que el 0,65% sería debido a efectos directos y el 0,065% a indirectos.

En el caso de las embarcaciones a vela, una aportación al VAB regional 0,06%, del que el 0,02% sería debido a efectos directos y el 0,04% a indirectos.

Tabla 83: Impactos sobre el EBE regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de Lea Artibai (Vizcaya). Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	156	107	49	47	34	12
<i>Energía</i>	1.394	465	930	277	50	227
<i>Bienes intermedios</i>	192	86	106	57	30	28
<i>Bienes de equipo</i>	5.381	4.517	864	1.392	1.169	223
<i>Bienes de consumo</i>	326	233	93	76	52	24
<i>Construcción</i>	136	0	136	35	0	35
<i>Transportes</i>	1.007	100	907	284	45	239
<i>Hostelería</i>	82	0	82	22	0	22
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	7.791	1.705	6.086	2.205	622	1.583
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	75	24	51	22	9	13
Total sectores	16.540	7.238	9.303	4.417	2.010	2.407

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

24.3.2. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACIÓN.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca de Lea Artibai tendría un efecto multiplicador sobre el Excedente Bruto de Explotación (EBE) de la Comunidad Autónoma Vasca del 11,49%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían al EBE regional 11,49 €, 5,03 por efectos directos y 6,46 por efectos indirectos (ver Tabla 86). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre el EBE regional sería del 11,82%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al EBE regional 11,82 €, 5,38 por efectos directos y

6,44 por efectos indirectos (ver Tabla 87)..

En términos absolutos, los efectos sobre del EBE regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca de Lea Artibai (Vizcaya). Se detallan en la Tabla 83.

24.3.3. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca de Lea Artibai tendría un efecto multiplicador sobre la Remuneración de Asalariados (RA) de la Comunidad Autónoma Vasca del 27,58%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían a la RA regional 27,58 €, 19,07 por efectos directos y 8,51 por efectos indirectos (ver Tabla 86). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la RA regional sería del 27,89%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría a la RA regional 27,89 €, 19,39 por efectos directos y 8,50 por efectos indirectos (ver Tabla 87).

Tabla 84: Impactos sobre la RA regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca del Gran Bilbao. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	70	48	22	21	16	5
Energía	678	226	452	135	24	110
Bienes intermedios	490	220	270	146	76	70
Bienes de equipo	29.512	24.775	4.737	7.637	6.411	1.225
Bienes de consumo	903	646	257	211	145	66
Construcción	366	0	366	95	0	95
Transportes	1.280	127	1.152	361	57	304
Hostelería	104	0	104	28	0	28
Otros Serv. de Mercado	5.923	1.296	4.627	1.676	473	1.204
Otros Serv. de no Mercado	394	126	268	114	45	69
Total sectores	39.719	27.465	12.254	10.423	7.246	3.177

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

En términos absolutos, los efectos sobre de la RA regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca de Lea Artibai

(Vizcaya), se detallan en la Tabla 84.

24.3.4. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.

La actividad de la náutica de recreo de la comarca de Lea Artibai originará los requerimientos de empleo regionales para garantizar la actividad del sector que se indican en la Tabla 85.

Tabla 85: Requerimientos de empleo originados por la actividad del sector de la náutica de recreo de la comarca de Lea Artibai (Vizcaya). Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	18	13	6	5	4	1
Energía	14	5	9	3	1	2
Bienes intermedios	12	5	7	4	2	2
Bienes de equipo	783	657	126	203	170	33
Bienes de consumo	27	20	8	6	4	2
Construcción	9	0	9	2	0	2
Transportes	35	3	31	10	2	8
Hostelería	4	0	4	1	0	1
Otros Serv. de Mercado	202	44	158	57	16	41
Otros Serv. de no Mercado	12	4	8	4	1	2
Total sectores	1.117	751	366	295	200	95

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en número de empleados.

Tabla 86: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (MOTOR) de recreo de la comarca del Gran Bilbao. Periodo 2015.

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR AÑADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLO TACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0097	0,0073	0,0024	0,0050	0,0038	0,0012	0,0030	0,0022	0,0007	0,0013	0,0010	0,0003	0,0004	0,0003	0,0001
Energía	0,1656	0,1017	0,0639	0,0489	0,0300	0,0189	0,0199	0,0122	0,0077	0,0097	0,0059	0,0037	0,0002	0,0001	0,0001
Bienes intermedios	0,0378	0,0205	0,0173	0,0070	0,0038	0,0032	0,0017	0,0009	0,0008	0,0044	0,0024	0,0020	0,0001	0,0001	0,0000
Bienes de equipo	0,7957	0,6647	0,1310	0,2130	0,1780	0,0351	0,0286	0,0239	0,0047	0,1567	0,1309	0,0258	0,0042	0,0035	0,0007
Bienes de consumo	0,0780	0,0645	0,0135	0,0238	0,0196	0,0041	0,0053	0,0044	0,0009	0,0147	0,0122	0,0025	0,0004	0,0004	0,0001
Construcción	0,0156	0,0000	0,0156	0,0046	0,0000	0,0046	0,0011	0,0000	0,0011	0,0031	0,0000	0,0031	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0647	0,0207	0,0440	0,0283	0,0091	0,0192	0,0099	0,0032	0,0067	0,0126	0,0040	0,0085	0,0003	0,0001	0,0002
Hostelería	0,0031	0,0000	0,0031	0,0014	0,0000	0,0014	0,0006	0,0000	0,0006	0,0008	0,0000	0,0008	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,1904	0,0615	0,1290	0,1223	0,0395	0,0828	0,0650	0,0210	0,0440	0,0494	0,0159	0,0335	0,0017	0,0005	0,0011
Otros Serv. no Mercado	0,0092	0,0055	0,0037	0,0067	0,0040	0,0027	0,0010	0,0006	0,0004	0,0050	0,0030	0,0020	0,0002	0,0001	0,0001
Total sectores	1,3698	0,9463	0,4235	0,4611	0,2878	0,1734	0,1360	0,0684	0,0677	0,2575	0,1753	0,0822	0,0075	0,0050	0,0025

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 87: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (VELA) de recreo de la comarca del Gran Bilbao. Periodo 2015.

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR AÑADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLOTACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0121	0,0095	0,0026	0,0063	0,0049	0,0013	0,0037	0,0029	0,0008	0,0017	0,0013	0,0004	0,0004	0,0003	0,0001
Energía	0,1642	0,1009	0,0634	0,0485	0,0298	0,0187	0,0198	0,0121	0,0076	0,0096	0,0059	0,0037	0,0002	0,0001	0,0001
Bienes intermedios	0,0395	0,0226	0,0169	0,0074	0,0042	0,0032	0,0018	0,0010	0,0008	0,0046	0,0026	0,0020	0,0001	0,0001	0,0000
Bienes de equipo	0,7781	0,6498	0,1283	0,2083	0,1740	0,0344	0,0279	0,0233	0,0046	0,1532	0,1279	0,0253	0,0041	0,0034	0,0007
Bienes de consumo	0,0838	0,0697	0,0142	0,0255	0,0212	0,0043	0,0057	0,0047	0,0010	0,0158	0,0131	0,0027	0,0005	0,0004	0,0001
Construcción	0,0156	0,0000	0,0156	0,0046	0,0000	0,0046	0,0011	0,0000	0,0011	0,0031	0,0000	0,0031	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0530	0,0109	0,0420	0,0231	0,0048	0,0184	0,0081	0,0017	0,0064	0,0103	0,0021	0,0082	0,0003	0,0001	0,0002
Hostelería	0,0031	0,0000	0,0031	0,0014	0,0000	0,0014	0,0006	0,0000	0,0006	0,0008	0,0000	0,0008	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,1979	0,0698	0,1281	0,1272	0,0449	0,0823	0,0675	0,0238	0,0437	0,0513	0,0181	0,0332	0,0018	0,0006	0,0011
Otros Serv. no Mercado	0,0098	0,0061	0,0037	0,0071	0,0044	0,0027	0,0010	0,0006	0,0004	0,0053	0,0033	0,0020	0,0002	0,0001	0,0001
Total sectores	1,3571	0,9393	0,4178	0,4595	0,2882	0,1713	0,1373	0,0703	0,0670	0,2556	0,1745	0,0812	0,0076	0,0051	0,0025

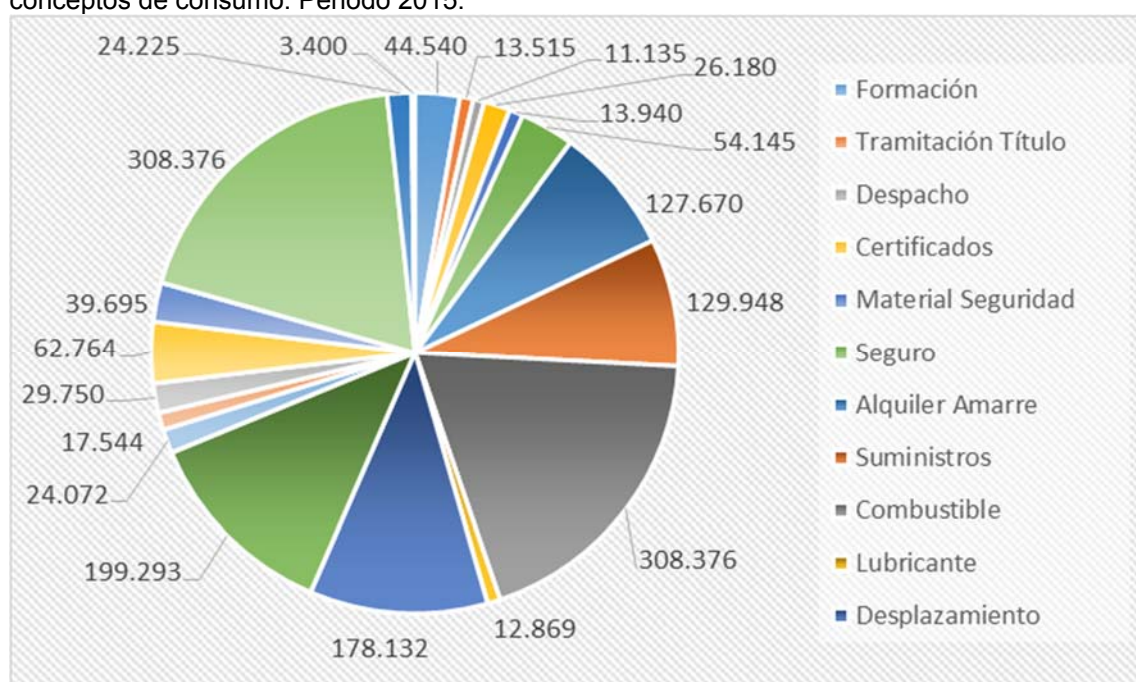
Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 25: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DEL BAJO DEVA (GUIPÚZCOA).

25.1. INTRODUCCIÓN.

El objetivo fundamental del presente capítulo es determinar los efectos originados en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, por la actividad desarrollada por el sector náutico de recreo (flota de recreo.) de la comarca del Bajo Deva (GUIPÚZCOA). Con tal finalidad, en los siguientes epígrafes se formalizan los vectores de gasto y los impactos originados por la actividad de los puertos de la comarca del Bajo Deva en la Producción Interior, el Valor Añadido Bruto (Remuneración de Asalariados y Excedente bruto de explotación) y el empleo, de la Comunidad Autónoma Vasca, respectivamente.

Ilustración 109: Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (flota a motor: 255 embarcaciones) en la comarca del Bajo Deva (GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

25.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE LA COMARCA DEL BAJO DEVA.

En el presente apartado se formaliza la estructura del gasto realizado por sector de la náutica de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca como consecuencia de la actividad desarrollada en el período 2015.

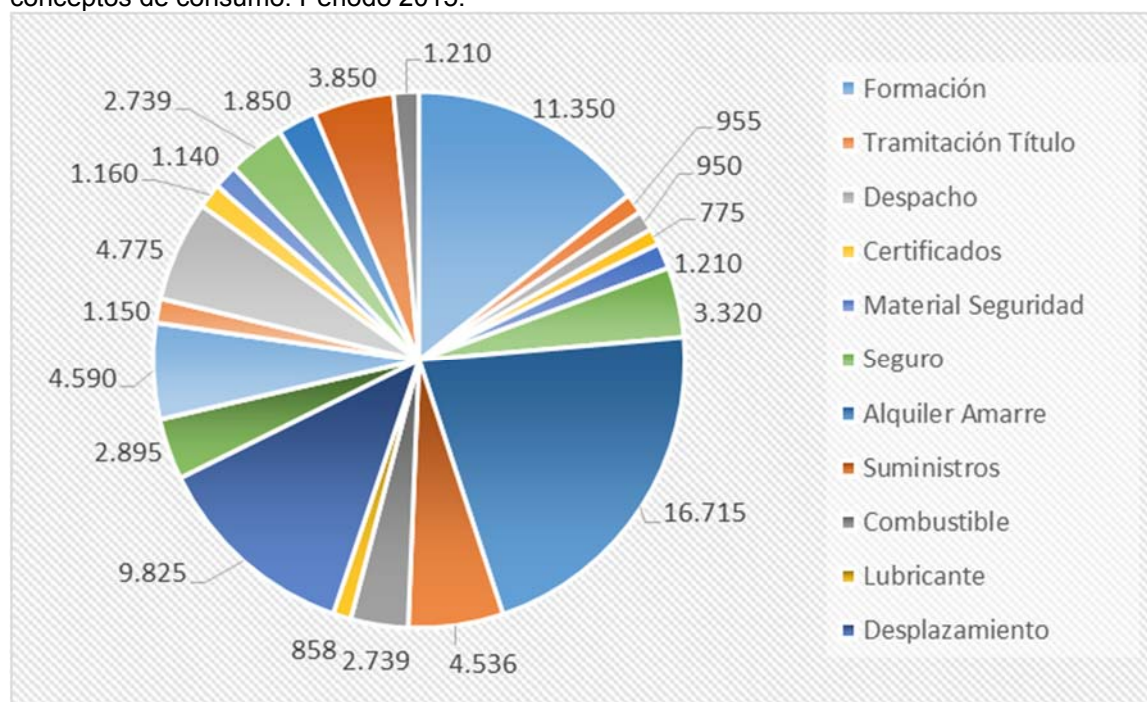
Presentamos la estructura del gasto por conceptos de coste, por sectores económicos y el consumo neto(descontadas las fugas iniciales) también por sectores de actividad. Todo ello tanto para la flota a motor (ver Ilustración 108) como a vela (ver Ilustración 109). El vector de consumo neto del gasto se muestra en la Tabla 88 y 89 por conceptos de consumo.

Tabla 88: Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (flota a motor) en la comarca del Bajo Deva (GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
<i>Agricultura y Pesca</i>	177.120	114.462	62.659
<i>Energía</i>	285.504	9.561	275.942
<i>Bienes intermedios</i>	127.879	0	127.879
<i>Bienes de equipo</i>	2.432.484	0	2.432.484
<i>Bienes de consumo</i>	298.618	108.379	190.239
<i>Construcción</i>	0	0	0
<i>Transportes</i>	158.313	0	158.313
<i>Hostelería</i>	0	0	0
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	367.668	714	366.953
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	33.163	0	33.163
Total sectores	3.880.749	233.116	3.647.633

Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 110: Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (veleros: 19 embarcaciones) en la comarca del Bajo Deva (GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 89: Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (veleros) en la comarca del Bajo Deva (GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
<i>Agricultura y Pesca</i>	2.572	1.662	910
<i>Energía</i>	3.196	107	3.089
<i>Bienes intermedios</i>	5.107	0	5.107
<i>Bienes de equipo</i>	240.404	0	240.404
<i>Bienes de consumo</i>	8.575	3.112	5.463
<i>Construcción</i>	0	0	0
<i>Transportes</i>	8.731	0	8.731
<i>Hostelería</i>	0	0	0
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	40.131	78	40.053
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	1.533	0	1.533
Total sectores	310.250	4.960	305.291

Fuente: Elaboración propia.

25.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN LA COMARCA DEL BAJO DEVA.

En el presente epígrafe se presentan los impactos originados por la actividad del sector de la náutica de la comarca del Bajo Deva en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, para el período 2015. Los multiplicadores y efectos se han calculado sobre el valor añadido bruto a precios básicos (VAB), lo que nos ha permitido establecer la contribución de la actividad al VAB; el excedente bruto de explotación (EBE); la remuneración de asalariados (RA); y el empleo. En los impactos intervienen sólo los consumos intermedios proporcionados por empresas residentes. Esto se tiene en cuenta para determinar las fugas iniciales y las fugas del efecto multiplicador.

25.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo a motor de la comarca del Bajo Deva tendría un efecto multiplicador sobre la producción

interior del 135,35%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 135,35 €, 93,99 por efectos directos y 41,35 por efectos indirectos (ver Tabla 95). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la producción interior del 141,07%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 141,07 €, 98,40 por efectos directos y 42,67 por efectos indirectos (ver Tabla 96).

En términos absolutos, los efectos sobre la producción interior, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Deva, se detallan en la Tabla 90.

Tabla 90: Impactos sobre la producción interior de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca del Bajo Deva. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	72	63	9	1	1	0
<i>Energía</i>	495	276	219	18	3	15
<i>Bienes intermedios</i>	198	128	70	10	5	5
<i>Bienes de equipo</i>	2.913	2.432	480	287	240	46
<i>Bienes de consumo</i>	242	190	52	9	5	3
<i>Construcción</i>	61	0	61	5	0	5
<i>Transportes</i>	343	158	184	23	9	14
<i>Hostelería</i>	13	0	13	1	0	1
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	869	367	502	81	40	41
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	48	33	14	3	2	1
Total sectores	5.252	3.648	1.605	438	305	132

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2010.

25.3.2. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo a motor de la comarca del Bajo Deva tendría un efecto multiplicador sobre el Valor Añadido Bruto (VAB) regional de la Comunidad Autónoma Vasca del 45,07%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían al VAB regional 45,07 €, 27,83 por efectos directos y 17,23 por efectos indirectos (ver Tabla 95). En el caso de la flota a vela el efecto

multiplicador sobre el VAB regional sería del 45,57%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al VAB regional 45,57 €, 28,40 por efectos directos y 17,17 por efectos indirectos (ver Tabla 96).

En términos absolutos, los efectos sobre el VAB regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Deva, se detallan en la Tabla 91.

Tabla 91: Impactos sobre el VAB regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca del Bajo Deva. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	37	33	5	1	0	0
<i>Energía</i>	146	82	65	5	1	4
<i>Bienes intermedios</i>	37	24	13	2	1	1
<i>Bienes de equipo</i>	780	651	129	77	64	12
<i>Bienes de consumo</i>	74	58	16	3	2	1
<i>Construcción</i>	18	0	18	1	0	1
<i>Transportes</i>	150	69	81	10	4	6
<i>Hostelería</i>	6	0	6	1	0	1
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	558	236	322	52	26	26
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	34	24	10	2	1	1
Total sectores	1.840	1.176	664	153	99	54

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

Teniendo en cuenta que el VAB para el Comunidad Autónoma Vasca publicado por el INE es de 61.304.826 miles de € corrientes del año 2010se ha estimado que la demanda originada por la actividad del sector de la náutica de la comarca del Bajo Deva supone:

En el caso de las embarcaciones a motor, una aportación al VAB regional del 0,106%, del que el 0,65% sería debido a efectos directos y el 0,065% a indirectos.

En el caso de las embarcaciones a vela, una aportación al VAB

regional 0,06%, del que el 0,02% sería debido a efectos directos y el 0,04% a indirectos.

25.3.3. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACIÓN.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca del Bajo Deva tendría un efecto multiplicador sobre el Excedente Bruto de Explotación (EBE) de la Comunidad Autónoma Vasca del 11,49%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían al EBE regional 11,49 €, 5,03 por efectos directos y 6,46 por efectos indirectos (ver Tabla 95). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre el EBE regional sería del 11,82%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al EBE regional 11,82 €, 5,38 por efectos directos y 6,44 por efectos indirectos (ver Tabla 96).

Tabla 92: Impactos sobre el EBE regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca del Bajo Deva. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	22	19	3	0	0	0
<i>Energía</i>	60	33	26	2	0	2
<i>Bienes intermedios</i>	9	6	3	0	0	0
<i>Bienes de equipo</i>	105	87	17	10	9	2
<i>Bienes de consumo</i>	17	13	4	1	0	0
<i>Construcción</i>	4	0	4	0	0	0
<i>Transportes</i>	52	24	28	4	1	2
<i>Hostelería</i>	3	0	3	0	0	0
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	296	125	171	28	14	14
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	5	3	1	0	0	0
Total sectores	572	311	261	46	25	21

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

En términos absolutos, los efectos sobre del EBE regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Deva, se detallan en la Tabla 92.

25.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca del Bajo Deva tendría un efecto multiplicador sobre la Remuneración de Asalariados (RA) en la Comunidad Autónoma Vasca del 27,58%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían a la RA regional 27,58 €, 19,07 por efectos directos y 8,51 por efectos indirectos (Tabla 95). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la RA regional sería del 27,89%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría a la RA regional 27,89 €, 19,39 por efectos directos y 8,50 por efectos indirectos (ver Tabla 96).

En términos absolutos, los efectos sobre de la RA regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Deva, se detallan en la Tabla 93.

Tabla 93: Impactos sobre la RA regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca del Bajo Deva. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	10	9	1	0	0	0
<i>Energía</i>	29	16	13	1	0	1
<i>Bienes intermedios</i>	23	15	8	1	1	1
<i>Bienes de equipo</i>	574	479	95	56	47	9
<i>Bienes de consumo</i>	46	36	10	2	1	1
<i>Construcción</i>	12	0	12	1	0	1
<i>Transportes</i>	66	31	36	4	2	3
<i>Hostelería</i>	3	0	3	0	0	0
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	225	95	130	21	10	11
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	26	18	8	1	1	1
Total sectores	1.014	698	315	89	62	27

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

25.3.5. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.

La actividad de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Deva originará los requerimientos de empleo regionales para garantizar la actividad

del sector que se indican en la Tabla 94.

Tabla 94: Requerimientos de empleo originados por la actividad del sector de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Deba. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	3	2	0	0	0	0
Energía	1	0	0	0	0	0
Bienes intermedios	1	0	0	0	0	0
Bienes de equipo	15	13	3	1	1	0
Bienes de consumo	1	1	0	0	0	0
Construcción	0	0	0	0	0	0
Transportes	2	1	1	0	0	0
Hostelería	0	0	0	0	0	0
Otros Serv. de Mercado	8	3	4	1	0	0
Otros Serv. de no Mercado	1	1	0	0	0	0
Total sectores	31	21	10	3	2	1

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en número de empleados.

Tabla 95: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (MOTOR) de recreo de la comarca del Bajo Deva. Periodo 2015

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR AÑADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLOTACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0184	0,0161	0,0023	0,0096	0,0084	0,0012	0,0057	0,0050	0,0007	0,0026	0,0022	0,0003	0,0007	0,0006	0,0001
Energía	0,1275	0,0711	0,0564	0,0377	0,0210	0,0167	0,0153	0,0086	0,0068	0,0075	0,0042	0,0033	0,0002	0,0001	0,0001
Bienes intermedios	0,0511	0,0330	0,0181	0,0095	0,0061	0,0034	0,0023	0,0015	0,0008	0,0059	0,0038	0,0021	0,0001	0,0001	0,0001
Bienes de equipo	0,7506	0,6268	0,1238	0,2010	0,1678	0,0332	0,0269	0,0225	0,0044	0,1478	0,1234	0,0244	0,0039	0,0033	0,0006
Bienes de consumo	0,0624	0,0490	0,0134	0,0190	0,0149	0,0041	0,0043	0,0033	0,0009	0,0118	0,0092	0,0025	0,0004	0,0003	0,0001
Construcción	0,0157	0,0000	0,0157	0,0046	0,0000	0,0046	0,0011	0,0000	0,0011	0,0031	0,0000	0,0031	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0883	0,0408	0,0475	0,0386	0,0178	0,0208	0,0135	0,0062	0,0073	0,0171	0,0079	0,0092	0,0005	0,0002	0,0002
Hostelería	0,0033	0,0000	0,0033	0,0015	0,0000	0,0015	0,0007	0,0000	0,0007	0,0008	0,0000	0,0008	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,2239	0,0946	0,1293	0,1438	0,0607	0,0831	0,0764	0,0323	0,0441	0,0581	0,0245	0,0335	0,0020	0,0008	0,0011
Otros Serv. no Mercado	0,0123	0,0085	0,0037	0,0089	0,0062	0,0027	0,0013	0,0009	0,0004	0,0067	0,0047	0,0020	0,0002	0,0001	0,0001
Total sectores	1,3535	0,9399	0,4135	0,4742	0,3030	0,1711	0,1475	0,0802	0,0672	0,2612	0,1799	0,0813	0,0080	0,0055	0,0025

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 96: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (VELA) de recreo de la comarca del Bajo Deva. Periodo 2015

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR AÑADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLOTACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0040	0,0029	0,0011	0,0021	0,0015	0,0006	0,0012	0,0009	0,0003	0,0006	0,0004	0,0002	0,0001	0,0001	0,0000
Energía	0,0579	0,0100	0,0479	0,0171	0,0029	0,0142	0,0070	0,0012	0,0058	0,0034	0,0006	0,0028	0,0001	0,0000	0,0001
Bienes intermedios	0,0332	0,0165	0,0167	0,0062	0,0031	0,0031	0,0015	0,0007	0,0008	0,0038	0,0019	0,0019	0,0001	0,0000	0,0000
Bienes de equipo	0,9246	0,7749	0,1498	0,2476	0,2075	0,0401	0,0332	0,0278	0,0054	0,1820	0,1526	0,0295	0,0048	0,0040	0,0008
Bienes de consumo	0,0275	0,0176	0,0099	0,0084	0,0054	0,0030	0,0019	0,0012	0,0007	0,0052	0,0033	0,0019	0,0002	0,0001	0,0001
Construcción	0,0150	0,0000	0,0150	0,0044	0,0000	0,0044	0,0011	0,0000	0,0011	0,0029	0,0000	0,0029	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0747	0,0281	0,0465	0,0326	0,0123	0,0203	0,0114	0,0043	0,0071	0,0145	0,0055	0,0090	0,0004	0,0001	0,0002
Hostelería	0,0035	0,0000	0,0035	0,0017	0,0000	0,0017	0,0007	0,0000	0,0007	0,0009	0,0000	0,0009	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,2618	0,1291	0,1327	0,1682	0,0829	0,0853	0,0893	0,0440	0,0453	0,0679	0,0335	0,0344	0,0023	0,0011	0,0012
Otros Serv. no Mercado	0,0086	0,0049	0,0036	0,0062	0,0036	0,0026	0,0009	0,0005	0,0004	0,0047	0,0027	0,0020	0,0001	0,0001	0,0001
Total sectores	1,4107	0,9840	0,4267	0,4944	0,3192	0,1752	0,1482	0,0807	0,0675	0,2859	0,2004	0,0855	0,0083	0,0057	0,0026

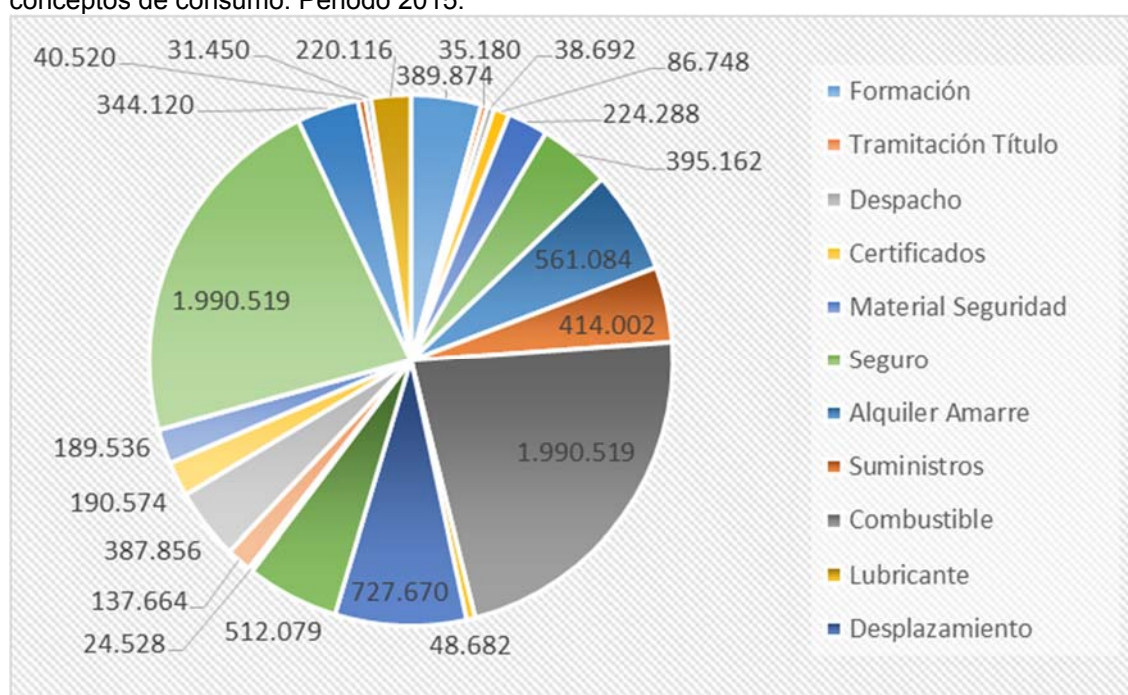
Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 26: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DE UROLA COSTA (GUIPÚZCOA).

26.1. INTRODUCCIÓN.

El objetivo fundamental del presente capítulo es determinar los efectos originados en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, por la actividad desarrollada por el sector náutico de recreo (flota de recreo.) de la comarca de Urola Costa (Guipúzcoa). Con tal finalidad, en los siguientes epígrafes se formalizan los vectores de gasto y los impactos originados por la actividad de los puertos de la comarca de Urola Costa en la Producción Interior, el Valor Añadido Bruto (Remuneración de Asalariados y Excedente bruto de explotación) y el empleo en la Comunidad Autónoma Vasca, respectivamente.

Ilustración 111 : Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (flota a motor: 682 embarcaciones) en la comarca de Urola Costa (GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

26.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DE UROLA COSTA.

En el presente apartado se formaliza la estructura del gasto realizado por sector de la náutica de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca como consecuencia de la actividad desarrollada en el período 2015.

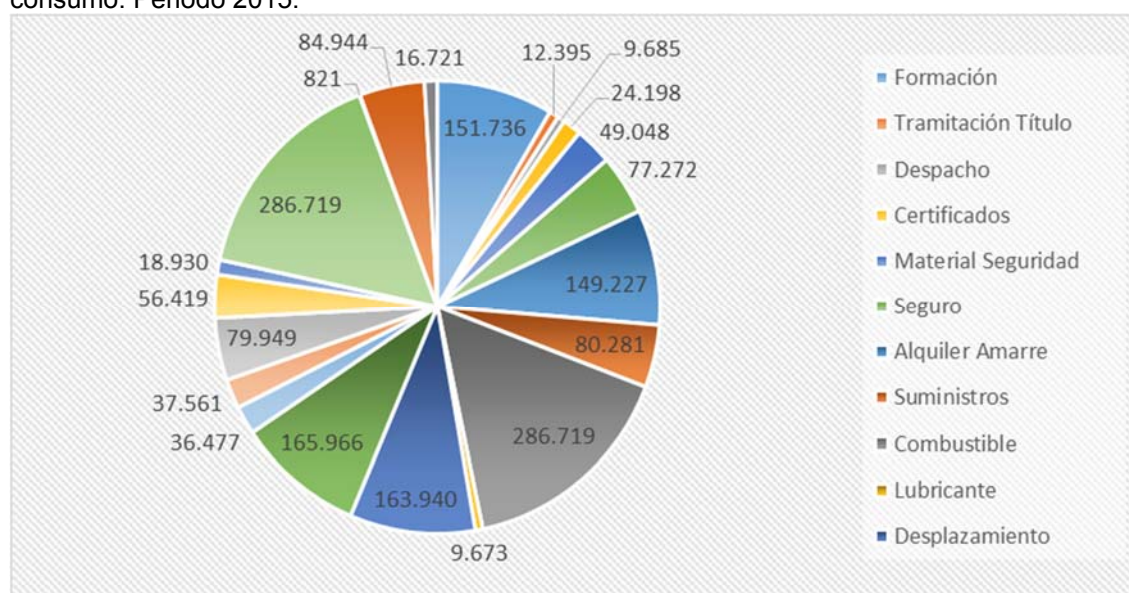
Presentamos la estructura del gasto por conceptos de coste, por sectores económicos y el consumo neto(descontadas las fugas iniciales) también por sectores de actividad. Todo ello tanto para la flota a motor (ver Ilustración 111) como a vela (ver Ilustración 112). El vector de consumo neto del gasto se muestra en la Tabla 97 y 98 por conceptos de consumo.

Tabla 97: Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (flota a motor) en la comarca de Urola Costa (GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
<i>Agricultura y Pesca</i>	455.106	294.106	161.000
<i>Energía</i>	1.812.321	60.693	1.751.628
<i>Bienes intermedios</i>	567.274	0	567.274
<i>Bienes de equipo</i>	32.678.983	0	32.678.983
<i>Bienes de consumo</i>	2.138.852	776.264	1.362.588
<i>Construcción</i>	0	0	0
<i>Transportes</i>	646.710	0	646.710
<i>Hostelería</i>	0	0	0
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	2.249.914	4.372	2.245.542
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	111.483	0	111.483
Total sectores	40.660.643	1.135.435	39.525.208

Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 112 : Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (veleros: 208 embar) en la comarca de Urola Costa (GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 98: Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (veleros) en la comarca de Urola Costa(GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
<i>Agricultura y Pesca</i>	147.501	95.321	52.180
<i>Energía</i>	263.416	8.822	254.594
<i>Bienes intermedios</i>	114.940	0	114.940
<i>Bienes de equipo</i>	5.114.979	0	5.114.979
<i>Bienes de consumo</i>	345.903	125.540	220.363
<i>Construcción</i>	0	0	0
<i>Transportes</i>	145.701	0	145.701
<i>Hostelería</i>	0	0	0
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	550.989	1.071	549.918
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	30.113	0	30.113
Total sectores	6.713.541	230.753	6.482.788

Fuente: Elaboración propia.

26.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN LA COMARCA DE UROLA COSTA.

En el presente epígrafe se presentan los impactos originados por la actividad del sector de la náutica de la comarca de Urola Costa en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, para el período 2015.

Los multiplicadores y efectos se han calculado sobre el valor añadido bruto a precios básicos (VAB), lo que nos ha permitido establecer la contribución de la actividad al VAB; el excedente bruto de explotación (EBE); la remuneración de asalariados (RA); y el empleo.

En los impactos intervienen sólo los consumos intermedios proporcionados por empresas residentes. Esto se tiene en cuenta para determinar las fugas iniciales y las fugas del efecto multiplicador.

26.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo a motor de la comarca de Urola Costa tendría un efecto multiplicador sobre la producción interior del 140,17%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 140,17 €, 97,21 por efectos directos y 42,96 por efectos indirectos (ver Tabla 104). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la producción interior del 138,96%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 138,96 €, 96,56 por efectos directos y 42,39 por efectos indirectos (ver Tabla 105).

En términos absolutos, los efectos sobre la producción interior, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca de Urola Costa, se detallan en la Tabla 99.

Tabla 99: Impactos sobre la producción interior de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de Urola Costa. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	506	347	159	151	112	39
<i>Energía</i>	11.585	3.861	7.724	2.301	414	1.887
<i>Bienes intermedios</i>	4.242	1.905	2.337	1.266	658	609
<i>Bienes de equipo</i>	149.899	125.840	24.059	38.788	32.565	6.222
<i>Bienes de consumo</i>	4.790	3.425	1.365	1.118	767	351
<i>Construcción</i>	1.874	0	1.874	484	0	484
<i>Transportes</i>	6.598	657	5.940	1.862	293	1.568
<i>Hostelería</i>	416	0	416	111	0	111
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	22.834	4.997	17.837	6.463	1.822	4.640
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	723	231	492	210	83	127
Total sectores	203.466	141.263	62.203	52.753	36.714	16.039

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2010.

26.3.2. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo a motor de la comarca de Urola Costa tendría un efecto multiplicador sobre el Valor Añadido Bruto (VAB) regional de la Comunidad Autónoma Vasca del 45,07%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían al VAB regional 45,07 €, 27,83 por efectos directos y 17,23 por

efectos indirectos (ver Tabla 104). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre el VAB regional sería del 45,57%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al VAB regional 45,57 €, 28,40 por efectos directos y 17,17 por efectos indirectos (ver Tabla 105).

En términos absolutos, los efectos sobre el VAB regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca de Urola Costa, se detallan en la Tabla100.

Tabla 100: Impactos sobre el VAB regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de Urola Costa. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	263	180	82	78	58	20
<i>Energía</i>	3.422	1.140	2.282	680	122	557
<i>Bienes intermedios</i>	791	355	436	236	123	114
<i>Bienes de equipo</i>	40.136	33.694	6.442	10.386	8.720	1.666
<i>Bienes de consumo</i>	1.458	1.043	416	340	234	107
<i>Construcción</i>	555	0	555	143	0	143
<i>Transportes</i>	2.882	287	2.595	813	128	685
<i>Hostelería</i>	195	0	195	52	0	52
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	14.668	3.210	11.458	4.151	1.171	2.981
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	523	167	355	152	60	92
Total sectores	64.893	40.077	24.816	17.032	10.615	6.417

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

Teniendo en cuenta que el VAB para el Comunidad Autónoma Vasca publicado por el INE es de 61.304.826 miles de € corrientes del año 2010 se ha estimado que la demanda originada por la actividad del sector de la náutica de la comarca de Urola Costa supone:

En el caso de las embarcaciones a motor, una aportación al VAB regional del 0,106%, del que el 0,65% sería debido a efectos directos y el 0,065% a indirectos. En el caso de las embarcaciones a vela, una aportación al

VAB regional 0,06%, del que el 0,02% sería debido a efectos directos y el 0,04% a indirectos.

26.3.3. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACIÓN.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca de Urola Costa tendría un efecto multiplicador sobre el Excedente Bruto de Explotación (EBE) de la Comunidad Autónoma Vasca del 11,49%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían al EBE regional 11,49 €, 5,03 por efectos directos y 6,46 por efectos indirectos (ver Tabla 104). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre el EBE regional sería del 11,82%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al EBE regional 11,82 €, 5,38 por efectos directos y 6,44 por efectos indirectos (ver Tabla 105).

En términos absolutos, los efectos sobre del EBE regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca de Urola Costa, se detallan en la Tabla 101.

Tabla 101: Impactos sobre el EBE regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de Urola Costa. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	156	107	49	47	34	12
Energía	1.394	465	930	277	50	227
Bienes intermedios	192	86	106	57	30	28
Bienes de equipo	5.381	4.517	864	1.392	1.169	223
Bienes de consumo	326	233	93	76	52	24
Construcción	136	0	136	35	0	35
Transportes	1.007	100	907	284	45	239
Hostelería	82	0	82	22	0	22
Otros Serv. de Mercado	7.791	1.705	6.086	2.205	622	1.583
Otros Serv. de no Mercado	75	24	51	22	9	13
Total sectores	16.540	7.238	9.303	4.417	2.010	2.407

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

26.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca de Urola Costa tendría un efecto multiplicador sobre la Remuneración de Asalariados (RA) de la Comunidad Autónoma Vasca del 27,58%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían a la RA regional 27,58 €, 19,07 por efectos directos y 8,51 por efectos indirectos (ver Tabla 104). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la RA regional sería del 27,89%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría a la RA regional 27,89 €, 19,39 por efectos directos y 8,50 por efectos indirectos (ver Tabla 105).

En términos absolutos, los efectos sobre de la RA regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca de Urola Costa, se detallan en la Tabla 102.

Tabla 102: Impactos sobre la RA regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de Urola Costa. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	70	48	22	21	16	5
Energía	678	226	452	135	24	110
Bienes intermedios	490	220	270	146	76	70
Bienes de equipo	29.512	24.775	4.737	7.637	6.411	1.225
Bienes de consumo	903	646	257	211	145	66
Construcción	366	0	366	95	0	95
Transportes	1.280	127	1.152	361	57	304
Hostelería	104	0	104	28	0	28
Otros Serv. de Mercado	5.923	1.296	4.627	1.676	473	1.204
Otros Serv. de no Mercado	394	126	268	114	45	69
Total sectores	39.719	27.465	12.254	10.423	7.246	3.177

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

26.3.5. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.

La actividad de la náutica de recreo de la comarca de Urola Costa originará los requerimientos de empleo regionales para garantizar la actividad del sector que se indican en la Tabla 103.

Tabla 103 : Requerimientos de empleo originados por la actividad del sector de la náutica de recreo de la comarca de Urola Costa. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	18	13	6	5	4	1
Energía	14	5	9	3	1	2
Bienes intermedios	12	5	7	4	2	2
Bienes de equipo	783	657	126	203	170	33
Bienes de consumo	27	20	8	6	4	2
Construcción	9	0	9	2	0	2
Transportes	35	3	31	10	2	8
Hostelería	4	0	4	1	0	1
Otros Serv. de Mercado	202	44	158	57	16	41
Otros Serv. de no Mercado	12	4	8	4	1	2
Total sectores	1.117	751	366	295	200	95

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en número de empleados.

Tabla 104: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (MOTOR) de recreo de la comarca de Urola Costa. Periodo 2015.

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR AÑADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLOTACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0054	0,0040	0,0014	0,0028	0,0021	0,0007	0,0017	0,0012	0,0004	0,0008	0,0005	0,0002	0,0002	0,0001	0,0001
Energía	0,0983	0,0431	0,0553	0,0290	0,0127	0,0163	0,0118	0,0052	0,0067	0,0058	0,0025	0,0032	0,0001	0,0001	0,0001
Bienes intermedios	0,0306	0,0140	0,0167	0,0057	0,0026	0,0031	0,0014	0,0006	0,0008	0,0035	0,0016	0,0019	0,0001	0,0000	0,0000
Bienes de equipo	0,9586	0,8037	0,1549	0,2567	0,2152	0,0415	0,0344	0,0288	0,0056	0,1887	0,1582	0,0305	0,0050	0,0042	0,0008
Bienes de consumo	0,0441	0,0335	0,0106	0,0134	0,0102	0,0032	0,0030	0,0023	0,0007	0,0083	0,0063	0,0020	0,0003	0,0002	0,0001
Construcción	0,0140	0,0000	0,0140	0,0041	0,0000	0,0041	0,0010	0,0000	0,0010	0,0027	0,0000	0,0027	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0593	0,0159	0,0434	0,0259	0,0069	0,0190	0,0091	0,0024	0,0066	0,0115	0,0031	0,0084	0,0003	0,0001	0,0002
Hostelería	0,0030	0,0000	0,0030	0,0014	0,0000	0,0014	0,0006	0,0000	0,0006	0,0008	0,0000	0,0008	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,1819	0,0552	0,1267	0,1169	0,0355	0,0814	0,0621	0,0188	0,0432	0,0472	0,0143	0,0329	0,0016	0,0005	0,0011
Otros Serv. no Mercado	0,0063	0,0027	0,0035	0,0045	0,0020	0,0025	0,0006	0,0003	0,0004	0,0034	0,0015	0,0019	0,0001	0,0000	0,0001
Total sectores	1,4017	0,9721	0,4296	0,4606	0,2872	0,1734	0,1257	0,0597	0,0660	0,2727	0,1881	0,0846	0,0078	0,0052	0,0025

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 105: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (VELA) de recreo de la comarca de Urola Costa. Periodo 2015

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR AÑADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLOTACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0093	0,0078	0,0016	0,0049	0,0040	0,0008	0,0029	0,0024	0,0005	0,0013	0,0011	0,0002	0,0003	0,0003	0,0001
Energía	0,0910	0,0379	0,0531	0,0269	0,0112	0,0157	0,0110	0,0046	0,0064	0,0053	0,0022	0,0031	0,0001	0,0000	0,0001
Bienes intermedios	0,0340	0,0171	0,0169	0,0063	0,0032	0,0031	0,0015	0,0008	0,0008	0,0039	0,0020	0,0019	0,0001	0,0000	0,0000
Bienes de equipo	0,9094	0,7619	0,1475	0,2435	0,2040	0,0395	0,0326	0,0273	0,0053	0,1790	0,1500	0,0290	0,0048	0,0040	0,0008
Bienes de consumo	0,0440	0,0328	0,0111	0,0134	0,0100	0,0034	0,0030	0,0022	0,0008	0,0083	0,0062	0,0021	0,0003	0,0002	0,0001
Construcción	0,0145	0,0000	0,0145	0,0043	0,0000	0,0043	0,0010	0,0000	0,0010	0,0028	0,0000	0,0028	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0662	0,0217	0,0445	0,0289	0,0095	0,0194	0,0101	0,0033	0,0068	0,0128	0,0042	0,0086	0,0003	0,0001	0,0002
Hostelería	0,0032	0,0000	0,0032	0,0015	0,0000	0,0015	0,0006	0,0000	0,0006	0,0008	0,0000	0,0008	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,2100	0,0819	0,1281	0,1349	0,0526	0,0823	0,0717	0,0279	0,0437	0,0545	0,0212	0,0332	0,0019	0,0007	0,0011
Otros Serv. no Mercado	0,0080	0,0045	0,0036	0,0058	0,0032	0,0026	0,0008	0,0005	0,0004	0,0044	0,0024	0,0019	0,0001	0,0001	0,0001
Total sectores	1,3896	0,9656	0,4239	0,4704	0,2978	0,1726	0,1353	0,0690	0,0662	0,2732	0,1894	0,0838	0,0080	0,0055	0,0025

Fuente: Elaboración propia.

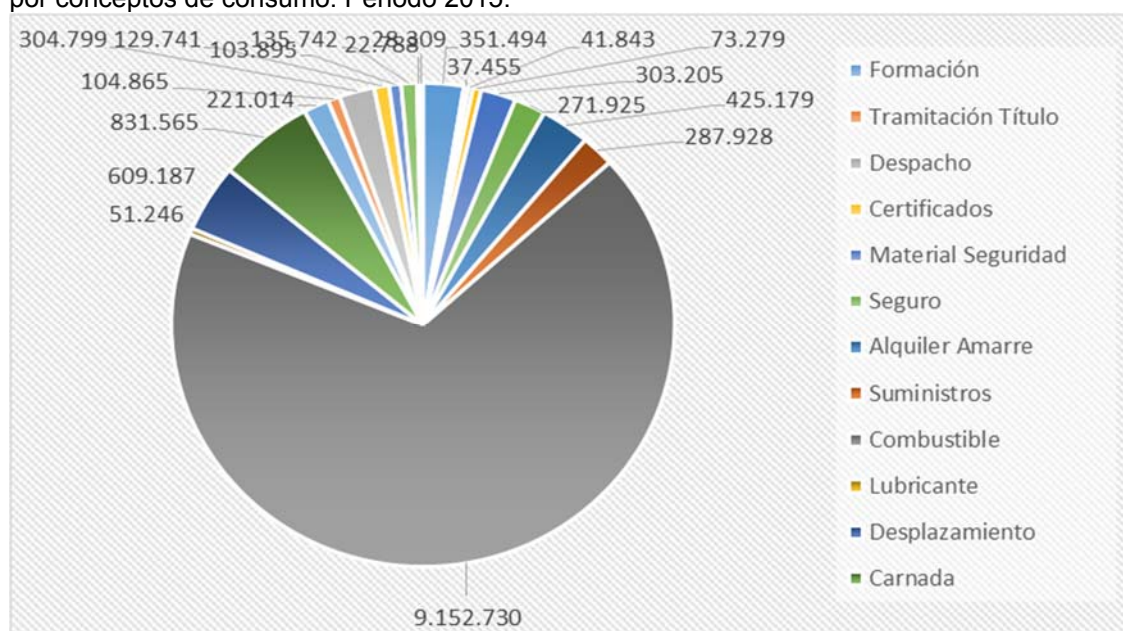
CAPÍTULO 27: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DE SAN SEBASTIÁN (GUIPÚZCOA).

27.1. INTRODUCCIÓN.

El objetivo fundamental del presente capítulo es determinar los efectos originados en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, por la actividad desarrollada por el sector náutico de recreo (flota de recreo.) de la comarca de San Sebastián (GUIPÚZCOA).

Con tal finalidad, en los siguientes epígrafes se formalizan los vectores de gasto y los impactos originados por la actividad de los puertos de la comarca de San Sebastián en la Producción Interior, el Valor Añadido Bruto (Remuneración de Asalariados y Excedente bruto de explotación) y el empleo, de la Comunidad Autónoma Vasca, respectivamente.

Ilustración 113 : Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (flota a motor: 703 embarcaciones) en la comarca de San Sebastián (GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

27.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE LA COMARCA DE SAN SEBASTIÁN.

En el presente apartado se formaliza la estructura del gasto realizado por sector de la náutica de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca como consecuencia de la actividad desarrollada en el período 2015. Presentamos la

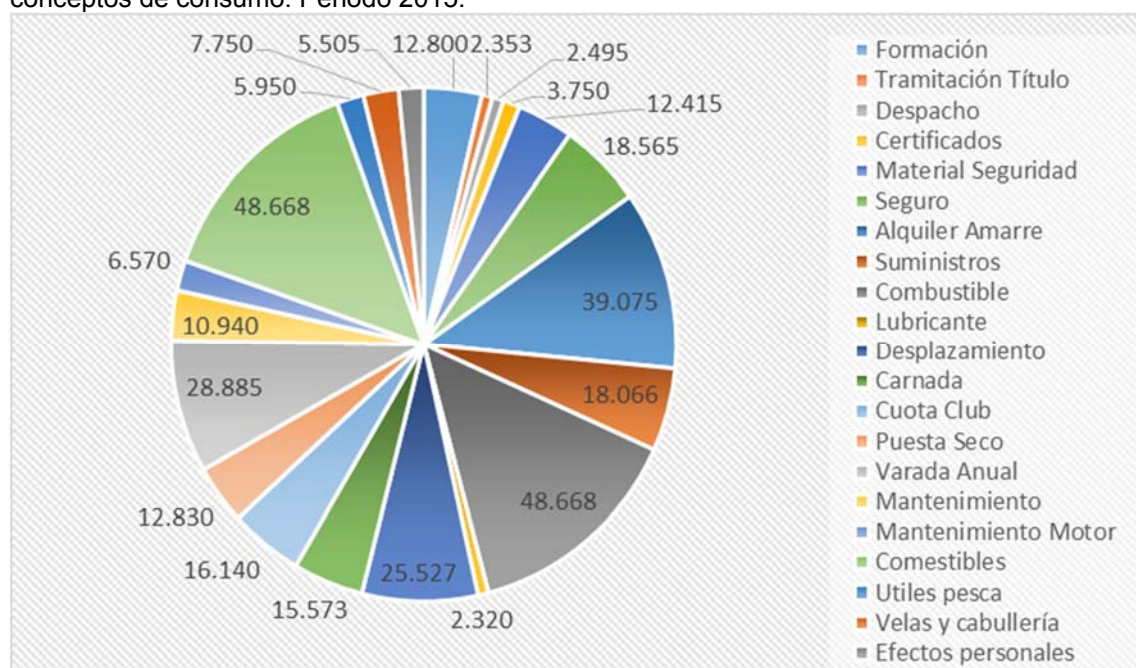
estructura del gasto por conceptos de coste, por sectores económicos y el consumo neto(descontadas las fugas iniciales) también por sectores de actividad. Todo ello tanto para la flota a motor (ver Ilustración 112) como a vela (como mostramos en la Ilustración 113). El vector de consumo neto del gasto se muestra en la Tabla 106 y 107 por conceptos de consumo.

Tabla 106: Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (flota a motor) en la comarca de San Sebastián (GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
<i>Agricultura y Pesca</i>	739.046	477.599	261.447
<i>Energía</i>	8.179.950	273.940	7.906.009
<i>Bienes intermedios</i>	525.364	0	525.364
<i>Bienes de equipo</i>	16.573.898	0	16.573.898
<i>Bienes de consumo</i>	8.300.457	3.012.525	5.287.932
<i>Construcción</i>	0	0	0
<i>Transportes</i>	541.409	0	541.409
<i>Hostelería</i>	0	0	0
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	1.733.372	3.368	1.730.004
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	102.314	0	102.314
Total sectores	36.695.809	3.767.432	32.928.377

Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 114 : Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (veleros: 53 embarcaciones) en la comarca de San Sebastián (GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 107: Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (veleros) en la comarca de San Sebastián (GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
<i>Agricultura y Pesca</i>	13.840	8.944	4.896
<i>Energía</i>	45.315	1.518	43.797
<i>Bienes intermedios</i>	27.090	0	27.090
<i>Bienes de equipo</i>	2.262.734	0	2.262.734
<i>Bienes de consumo</i>	60.321	21.893	38.428
<i>Construcción</i>	0	0	0
<i>Transportes</i>	22.687	0	22.687
<i>Hostelería</i>	0	0	0
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	131.674	256	131.418
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	5.550	0	5.550
Total sectores	2.569.211	32.610	2.536.601

Fuente: Elaboración propia.

27.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN LA COMARCA DE SAN SEBASTIÁN.

En el presente epígrafe se presentan los impactos originados por la actividad del sector de la náutica de la comarca de San Sebastián en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, para el período 2015.

Los multiplicadores y efectos se han calculado sobre el valor añadido bruto a precios básicos (VAB), lo que nos ha permitido establecer la contribución de la actividad al VAB; el excedente bruto de explotación (EBE); la remuneración de asalariados (RA); y el empleo.

En los impactos intervienen sólo los consumos intermedios proporcionados por empresas residentes. Esto se tiene en cuenta para determinar las fugas iniciales y las fugas del efecto multiplicador.

27.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo a motor de la comarca de San Sebastián tendría un efecto multiplicador sobre la producción interior del 131,52%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 131,52€, 89,73 por efectos directos y 41,79 por efectos indirectos (ver Tabla 113). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la producción interior del 142,08%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 142,08 €, 98,73 por efectos directos y 43,35 por efectos indirectos (ver Tabla 114).

En términos absolutos, los efectos sobre la producción interior, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Deva, se detallan en la Tabla 108.

Tabla 108: Impactos sobre la producción interior de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de San Sebastián. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	426	261	165	7	5	2
Energía	10.932	7.906	3.026	177	44	133
Bienes intermedios	1.169	525	643	69	27	42
Bienes de equipo	20.051	16.574	3.477	2.695	2.263	432
Bienes de consumo	6.011	5.288	723	61	38	23
Construcción	664	0	664	34	0	34
Transportes	2.097	541	1.556	131	23	109
Hostelería	107	0	107	8	0	8
Otros Serv. de Mercado	6.559	1.730	4.829	454	131	323
Otros Serv. de no Mercado	246	102	143	14	6	9
Total sectores	48.262	32.928	15.334	3.650	2.537	1.114

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2010.

27.3.2. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo a motor de la comarca de San Sebastián tendría un efecto multiplicador sobre el Valor Añadido Bruto (VAB) regional de la Comunidad Autónoma Vasca del 45,07%.

Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían al VAB regional 45,07 €, 27,83 por efectos directos y 17,23 por efectos indirectos (ver Tabla 113). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre el VAB regional sería del 45,57%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al VAB regional 45,57 €, 28,40 por efectos directos y 17,17 por efectos indirectos (ver Tabla 114).

En términos absolutos, los efectos sobre el VAB regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Deva, se detallan en la Tabla 109.

Tabla 109: Impactos sobre el VAB regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de San Sebastián. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	221	136	85	4	3	1
<i>Energía</i>	3.229	2.335	894	52	13	39
<i>Bienes intermedios</i>	218	98	120	13	5	8
<i>Bienes de equipo</i>	5.369	4.438	931	722	606	116
<i>Bienes de consumo</i>	1.830	1.610	220	19	12	7
<i>Construcción</i>	197	0	197	10	0	10
<i>Transportes</i>	916	236	679	57	10	47
<i>Hostelería</i>	50	0	50	4	0	4
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	4.213	1.111	3.102	292	84	207
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	177	74	104	10	4	6
Total sectores	16.421	10.038	6.383	1.182	736	446

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

Teniendo en cuenta que el VAB para el Comunidad Autónoma Vasca publicado por el INE es de 61.304.826 miles de € corrientes del año 2010 se ha estimado que la demanda originada por la actividad del sector de la náutica de la comarca de San Sebastián supone:

En el caso de las embarcaciones a motor, una aportación al VAB regional del 0,106%, del que el 0,65% sería debido a efectos directos y el 0,065% a indirectos.

En el caso de las embarcaciones a vela, una aportación al VAB regional 0,06%, del que el 0,02% sería debido a efectos directos y el 0,04% a indirectos.

27.3.3. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACIÓN.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca de San Sebastián tendría un efecto multiplicador sobre el Excedente Bruto de Explotación (EBE) de la Comunidad Autónoma Vasca del 11,49%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían al EBE regional 11,49 €, 5,03 por efectos directos y 6,46 por efectos indirectos (ver Tabla 113). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre el EBE regional sería del 11,82%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al EBE regional 11,82 €, 5,38 por efectos directos y 6,44 por efectos indirectos (Tabla 114).

Tabla 110: Impactos sobre el EBE regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de San Sebastián. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	132	81	51	2	2	1
Energía	1.316	952	364	21	5	16
Bienes intermedios	53	24	29	3	1	2
Bienes de equipo	720	595	125	97	81	16
Bienes de consumo	410	360	49	4	3	2
Construcción	48	0	48	2	0	2
Transportes	320	83	237	20	3	17
Hostelería	21	0	21	2	0	2
Otros Serv. de Mercado	2.238	590	1.648	155	45	110
Otros Serv. de no Mercado	25	11	15	1	1	1
Total sectores	5.282	2.695	2.587	308	141	167

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

En términos absolutos, los efectos sobre del EBE regional, originados

por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Deva, se detallan en la Tabla 110.

27.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca de San Sebastián tendría un efecto multiplicador sobre la Remuneración de Asalariados (RA) de la Comunidad Autónoma Vasca del 27,58%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían a la RA regional 27,58 €, 19,07 por efectos directos y 8,51 por efectos indirectos(ver Tabla 113). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la RA regional sería del 27,89%.

Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría a la RA regional 27,89 €, 19,39 por efectos directos y 8,50 por efectos indirectos (ver Tabla 114).

Tabla 111: Impactos sobre la RA regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca de San Sebastián. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	59	36	23	1	1	0
Energía	640	463	177	10	3	8
Bienes intermedios	135	61	74	8	3	5
Bienes de equipo	3.948	3.263	685	531	445	85
Bienes de consumo	1.134	997	136	12	7	4
Construcción	130	0	130	7	0	7
Transportes	407	105	302	25	4	21
Hostelería	27	0	27	2	0	2
Otros Serv. de Mercado	1.701	449	1.253	118	34	84
Otros Serv. de no Mercado	134	56	78	8	3	5
Total sectores	8.313	5.429	2.884	721	501	220

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

En términos absolutos, los efectos sobre de la RA regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Deva, se detallan en la Tabla 111.

27.3.5. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.

La actividad de la náutica de recreo de la comarca de San Sebastián originará los requerimientos de empleo regionales para garantizar la actividad del sector que se indican en la Tabla 112.

Tabla 112: Requerimientos de empleo originados por la actividad del sector de la náutica de recreo de la comarca de San Sebastián. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	15	10	6	0	0	0
Energía	13	10	4	0	0	0
Bienes intermedios	3	1	2	0	0	0
Bienes de equipo	105	87	18	14	12	2
Bienes de consumo	34	30	4	0	0	0
Construcción	3	0	3	0	0	0
Transportes	11	3	8	1	0	1
Hostelería	1	0	1	0	0	0
Otros Serv. de Mercado	58	15	43	4	1	3
Otros Serv. de no Mercado	4	2	2	0	0	0
Total sectores	249	157	91	20	14	7

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en número de empleados.

Tabla 113: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (MOTOR) de recreo de la comarca de San Sebastián. Periodo 2015.

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR AÑADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLOTACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0116	0,0071	0,0045	0,0060	0,0037	0,0023	0,0036	0,0022	0,0014	0,0016	0,0010	0,0006	0,0004	0,0003	0,0002
Energía	0,2979	0,2154	0,0825	0,0880	0,0636	0,0244	0,0359	0,0259	0,0099	0,0174	0,0126	0,0048	0,0004	0,0003	0,0001
Bienes intermedios	0,0318	0,0143	0,0175	0,0059	0,0027	0,0033	0,0014	0,0006	0,0008	0,0037	0,0017	0,0020	0,0001	0,0000	0,0000
Bienes de equipo	0,5464	0,4517	0,0948	0,1463	0,1209	0,0254	0,0196	0,0162	0,0034	0,1076	0,0889	0,0187	0,0029	0,0024	0,0005
Bienes de consumo	0,1638	0,1441	0,0197	0,0499	0,0439	0,0060	0,0112	0,0098	0,0013	0,0309	0,0272	0,0037	0,0009	0,0008	0,0001
Construcción	0,0181	0,0000	0,0181	0,0054	0,0000	0,0054	0,0013	0,0000	0,0013	0,0035	0,0000	0,0035	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0571	0,0148	0,0424	0,0250	0,0064	0,0185	0,0087	0,0023	0,0065	0,0111	0,0029	0,0082	0,0003	0,0001	0,0002
Hostelería	0,0029	0,0000	0,0029	0,0014	0,0000	0,0014	0,0006	0,0000	0,0006	0,0007	0,0000	0,0007	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,1787	0,0471	0,1316	0,1148	0,0303	0,0845	0,0610	0,0161	0,0449	0,0464	0,0122	0,0341	0,0016	0,0004	0,0012
Otros Serv. no Mercado	0,0067	0,0028	0,0039	0,0048	0,0020	0,0028	0,0007	0,0003	0,0004	0,0036	0,0015	0,0021	0,0001	0,0000	0,0001
Total sectores	1,3152	0,8973	0,4179	0,4475	0,2736	0,1739	0,1439	0,0734	0,0705	0,2265	0,1480	0,0786	0,0068	0,0043	0,0025

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 114: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (VELA) de recreo de la comarca de San Sebastián. Periodo 2015.

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR AÑADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLOTACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0028	0,0019	0,0009	0,0014	0,0010	0,0005	0,0009	0,0006	0,0003	0,0004	0,0003	0,0001	0,0001	0,0001	0,0000
Energía	0,0688	0,0170	0,0517	0,0203	0,0050	0,0153	0,0083	0,0021	0,0062	0,0040	0,0010	0,0030	0,0001	0,0000	0,0001
Bienes intermedios	0,0268	0,0105	0,0162	0,0050	0,0020	0,0030	0,0012	0,0005	0,0007	0,0031	0,0012	0,0019	0,0001	0,0000	0,0000
Bienes de equipo	1,0489	0,8807	0,1682	0,2809	0,2358	0,0450	0,0377	0,0316	0,0060	0,2065	0,1734	0,0331	0,0055	0,0046	0,0009
Bienes de consumo	0,0238	0,0150	0,0089	0,0073	0,0046	0,0027	0,0016	0,0010	0,0006	0,0045	0,0028	0,0017	0,0001	0,0001	0,0001
Construcción	0,0132	0,0000	0,0132	0,0039	0,0000	0,0039	0,0010	0,0000	0,0010	0,0026	0,0000	0,0026	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0511	0,0088	0,0423	0,0223	0,0039	0,0185	0,0078	0,0013	0,0065	0,0099	0,0017	0,0082	0,0003	0,0000	0,0002
Hostelería	0,0030	0,0000	0,0030	0,0014	0,0000	0,0014	0,0006	0,0000	0,0006	0,0008	0,0000	0,0008	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,1767	0,0512	0,1256	0,1135	0,0329	0,0807	0,0603	0,0175	0,0429	0,0458	0,0133	0,0326	0,0016	0,0005	0,0011
Otros Serv. no Mercado	0,0056	0,0022	0,0034	0,0041	0,0016	0,0025	0,0006	0,0002	0,0004	0,0031	0,0012	0,0019	0,0001	0,0000	0,0001
Total sectores	1,4208	0,9873	0,4335	0,4601	0,2866	0,1735	0,1199	0,0548	0,0651	0,2807	0,1949	0,0858	0,0079	0,0053	0,0026

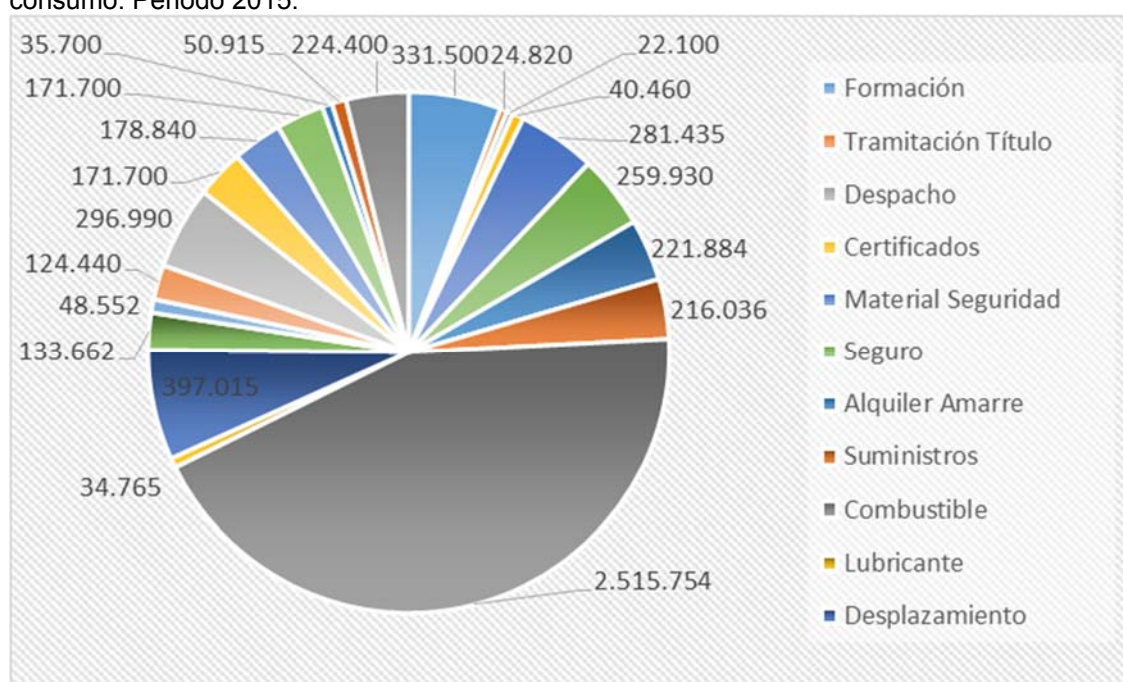
Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO 28: IMPACTO SOCIOECONÓMICO REGIONAL DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO EN LA COMARCA DEL BAJO BIDASOA (GUIPÚZCOA).

28.1. INTRODUCCIÓN.

El objetivo fundamental del presente capítulo es determinar los efectos originados en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, por la actividad desarrollada por el sector náutico de recreo (flota de recreo.) de la comarca del Bajo Bidasoa (GUIPÚZCOA). Con tal finalidad, en los siguientes epígrafes se formalizan los vectores de gasto y los impactos originados por la actividad de los puertos de la comarca del Bajo Bidasoa en la Producción Interior, el Valor Añadido Bruto (Remuneración de Asalariados y Excedente bruto de explotación) y el empleo, de la Comunidad Autónoma Vasca, respectivamente.

Ilustración 115 : Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (flota a motor: 442) en la comarca del Bajo Bidasoa (GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

28.2. VECTORES DE GASTO CORRESPONDIENTES A LA ACTIVIDAD DEL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO DE LA COMARCA DEL BAJO BIDASOA.

En el presente apartado se formaliza la estructura del gasto realizado por sector de la náutica de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca como consecuencia de la actividad desarrollada en el período 2015.

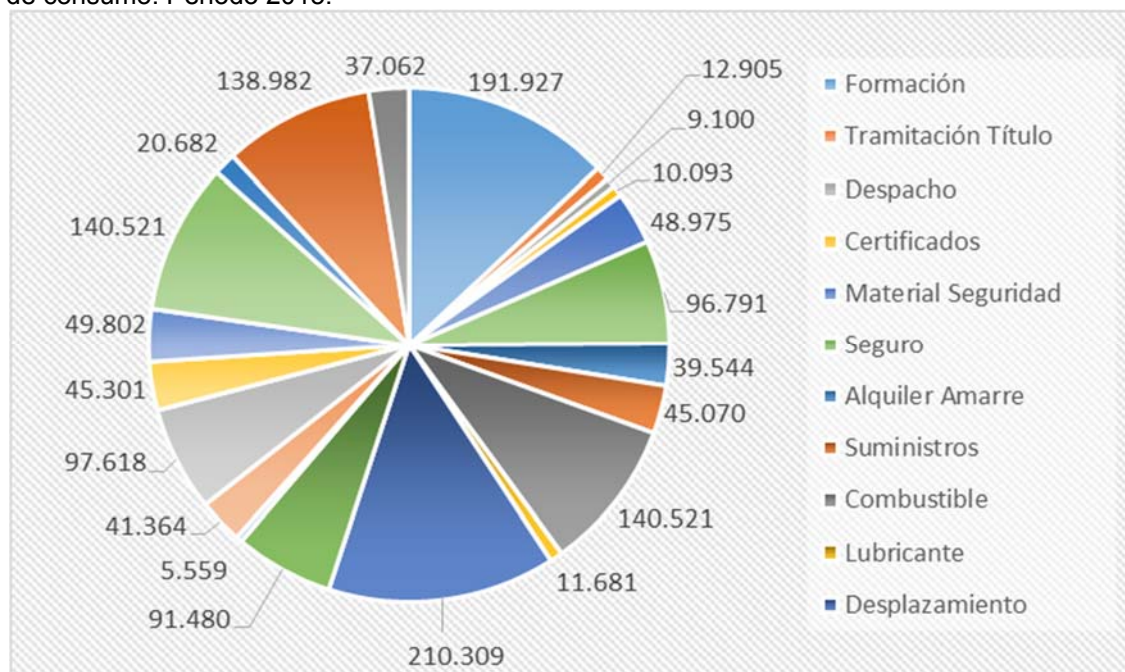
Presentamos la estructura del gasto por conceptos de coste, por sectores económicos y el consumo neto(descontadas las fugas iniciales) también por sectores de actividad. Todo ello tanto para la flota a motor (ver Ilustración 115) como a vela, (ver Ilustración 116). El vector de consumo neto del gasto se muestra en la Tabla 115 y 116 por conceptos de consumo.

Tabla 115 : Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (flota a motor) en la comarca del Bajo Bidasoa (GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
<i>Agricultura y Pesca</i>	118.791	76.767	42.024
<i>Energía</i>	2.266.751	75.912	2.190.839
<i>Bienes intermedios</i>	442.123	0	442.123
<i>Bienes de equipo</i>	25.654.395	0	25.654.395
<i>Bienes de consumo</i>	2.465.429	894.790	1.570.639
<i>Construcción</i>	0	0	0
<i>Transportes</i>	352.844	0	352.844
<i>Hostelería</i>	0	0	0
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	1.673.549	3.252	1.670.297
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	55.600	0	55.600
Total sectores	33.029.480	1.050.721	31.978.760

Fuente: Elaboración propia.

Ilustración 116: Estructura del gasto y la inversión originada por la actividad del sector náutico de recreo (veleros: 182 embar) en la comarca del Bajo Bidasoa (GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.



Fuente: Elaboración propia.

Tabla 116: Vector de consumo neto del gasto total originado por la actividad de la náutica de recreo (veleros) en la comarca del Bajo Bidasoa (GUIPÚZCOA), por conceptos de consumo. Periodo 2015.

Sectores económicos	€ base 2010	Fugas iniciales	Consumo Neto
<i>Agricultura y Pesca</i>	81.302	52.540	28.762
<i>Energía</i>	135.268	4.530	130.738
<i>Bienes intermedios</i>	83.581	0	83.581
<i>Bienes de equipo</i>	9.249.207	0	9.249.207
<i>Bienes de consumo</i>	299.724	108.780	190.944
<i>Construcción</i>	0	0	0
<i>Transportes</i>	186.910	0	186.910
<i>Hostelería</i>	0	0	0
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	516.191	1.003	515.188
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	17.057	0	17.057
Total sectores	10.569.241	166.854	10.402.388

Fuente: Elaboración propia.

28.3. IMPACTOS INTERIORES ORIGINADOS EN LA ECONOMÍA REGIONAL VASCA, POR LA ACTIVIDAD DEL SECTOR DE LA NÁUTICA DE RECREO EN LA COMARCA DEL BAJO BIDASOA.

En el presente epígrafe se presentan los impactos originados por la actividad del sector de la náutica de la comarca del Bajo Bidasoa en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca, para el período 2015.

Los multiplicadores y efectos se han calculado sobre el valor añadido bruto a precios básicos (VAB), lo que nos ha permitido establecer la contribución de la actividad al VAB; el excedente bruto de explotación (EBE); la remuneración de asalariados (RA) y el empleo.

En los impactos intervienen sólo los consumos intermedios proporcionados por empresas residentes. Esto se tiene en cuenta para determinar las fugas iniciales y las fugas del efecto multiplicador.

28.3.1. IMPACTO SOBRE LA PRODUCCIÓN INTERIOR.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo a motor de la comarca del Bajo Bidasoa tendría un efecto multiplicador sobre la producción interior del 139,91%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 139,91€, 96,82 por efectos directos y 43,09 por efectos indirectos (ver Tabla 122). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la producción interior del 141,77%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se producirían 141,77€, 98,42 por efectos directos y 43,35 por efectos indirectos (ver Tabla 123).

En términos absolutos, los efectos sobre la producción interior, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Bidasoa, se detallan en la Tabla 117.

Tabla 117: Impactos sobre la producción interior de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca del Bajo Bidasoa. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	99	42	57	39	29	10
Energía	4.159	2.191	1.968	666	131	536
Bienes intermedios	990	442	548	258	84	174
Bienes de equipo	30.625	25.654	4.971	11.016	9.249	1.767
Bienes de consumo	1.948	1.571	377	288	191	97
Construcción	478	0	478	139	0	139
Transportes	1.757	353	1.404	651	187	464
Hostelería	99	0	99	32	0	32
Otros Serv. de Mercado	5.882	1.670	4.212	1.842	515	1.327
Otros Serv. de no Mercado	173	56	118	53	17	36
Total sectores	46.211	31.979	14.232	14.984	10.402	4.582

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2010.

28.3.2. IMPACTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO BRUTO.

La demanda originada por el sector de la náutica de recreo a motor de la comarca del Bajo Bidasoa tendría un efecto multiplicador sobre el Valor

Añadido Bruto (VAB) regional de la Comunidad Autónoma Vasca del 45,07%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían al VAB regional 45,07 €, 27,83 por efectos directos y 17,23 por efectos indirectos (ver Tabla 122). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre el VAB regional sería del 45,57%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al VAB regional 45,57 €, 28,40 por efectos directos y 17,17 por efectos indirectos (ver Tabla 123).

En términos absolutos, los efectos sobre el VAB regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Bidasoa, se detallan en la tabla 118.

Tabla 118: Impactos sobre el VAB regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca del Bajo Bidasoa. Período 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	52	22	30	20	15	5
Energía	1.228	647	581	197	39	158
Bienes intermedios	185	82	102	48	16	33
Bienes de equipo	8.200	6.869	1.331	2.950	2.477	473
Bienes de consumo	593	478	115	88	58	30
Construcción	142	0	142	41	0	41
Transportes	768	154	613	284	82	203
Hostelería	46	0	46	15	0	15
Otros Serv. de Mercado	3.778	1.073	2.705	1.183	331	852
Otros Serv. de no Mercado	125	40	85	38	12	26
Total sectores	15.117	9.366	5.751	4.864	3.029	1.836

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

Teniendo en cuenta que el VAB para el Comunidad Autónoma Vasca publicado por el INE es de 61.304.826 miles de € corrientes del año 2010 se ha estimado que la demanda originada por la actividad del sector de la náutica de la comarca del Bajo Bidasoa supone:

En el caso de las embarcaciones a motor, una aportación al VAB

regional del 0,106%, del que el 0,65% sería debido a efectos directos y el 0,065% a indirectos.

En el caso de las embarcaciones a vela, una aportación al VAB regional 0,06%, del que el 0,02% sería debido a efectos directos y el 0,04% a indirectos.

Tabla 119: Impactos sobre el EBE regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca del Bajo Bidasoa. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>	<i>Totales</i>	<i>Directos</i>	<i>Indirectos</i>
<i>Agricultura y Pesca</i>	31	13	18	12	9	3
<i>Energía</i>	501	264	237	80	16	64
<i>Bienes intermedios</i>	45	20	25	12	4	8
<i>Bienes de equipo</i>	1.099	921	178	395	332	63
<i>Bienes de consumo</i>	133	107	26	20	13	7
<i>Construcción</i>	35	0	35	10	0	10
<i>Transportes</i>	268	54	214	99	29	71
<i>Hostelería</i>	20	0	20	6	0	6
<i>Otros Serv. de Mercado</i>	2.007	570	1.437	628	176	453
<i>Otros Serv. de no Mercado</i>	18	6	12	5	2	4
Total sectores	4.155	1.954	2.201	1.269	579	689

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

28.3.3. IMPACTO SOBRE EL EXCEDENTE BRUTO DE EXPLOTACIÓN.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca del Bajo Bidasoa tendría un efecto multiplicador sobre el Excedente Bruto de Explotación (EBE) de la Comunidad Autónoma Vasca del 11,49%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían al EBE regional 11,49 €, 5,03 por efectos directos y 6,46 por efectos indirectos (ver Tabla 122). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre el EBE regional sería del 11,82%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría al EBE regional 11,82 €, 5,38 por efectos directos y 6,44 por efectos indirectos (ver Tabla 123).

En términos absolutos, los efectos sobre del EBE regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Bidasoa, se detallan en la Tabla 119.

28.3.4. IMPACTO SOBRE LA REMUNERACIÓN DE ASALARIADOS.

La actividad de la náutica de recreo a motor de la comarca del Bajo Bidasoa tendría un efecto multiplicador sobre la Remuneración de Asalariados (RA) de la Comunidad Autónoma Vasca del 27,58%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportarían a la RA regional 27,58 €, 19,07 por efectos directos y 8,51 por efectos indirectos (ver Tabla 122). En el caso de la flota a vela el efecto multiplicador sobre la RA regional sería del 27,89%. Ello supondría que por cada 100 € gastados por el sector, interiormente se aportaría a la RA regional 27,89 €, 19,39 por efectos directos y 8,50 por efectos indirectos (ver Tabla 123).

Tabla 120: Impactos sobre la RA regional de la actividad del sector náutico de recreo de la comarca del Bajo Bidasoa. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	14	6	8	5	4	1
Energía	243	128	115	39	8	31
Bienes intermedios	114	51	63	30	10	20
Bienes de equipo	6.030	5.051	979	2.169	1.821	348
Bienes de consumo	367	296	71	54	36	18
Construcción	93	0	93	27	0	27
Transportes	341	68	272	126	36	90
Hostelería	25	0	25	8	0	8
Otros Serv. de Mercado	1.526	433	1.092	478	134	344
Otros Serv. de no Mercado	94	30	64	29	9	20
Total sectores	8.847	6.064	2.783	2.965	2.057	908

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en miles de € corrientes del año 2000.

En términos absolutos, los efectos sobre de la RA regional, originados por la demanda del sector de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Bidasoa, se detallan en la Tabla 120.

28.3.5. IMPACTOS SOBRE EL EMPLEO.

La actividad de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Bidasoa originará los requerimientos de empleo regionales para garantizar la actividad del sector que se indican en la Tabla 121.

Tabla 121: Requerimientos de empleo originados por la actividad del sector de la náutica de recreo de la comarca del Bajo Bidasoa. Periodo 2015.

Sectores económicos	EMBARCACIONES A MOTOR			VELEROS		
	Totales	Directos	Indirectos	Totales	Directos	Indirectos
Agricultura y Pesca	4	2	2	1	1	0
Energía	5	3	2	1	0	1
Bienes intermedios	3	1	2	1	0	0
Bienes de equipo	160	134	26	58	48	9
Bienes de consumo	11	9	2	2	1	1
Construcción	2	0	2	1	0	1
Transportes	9	2	7	3	1	2
Hostelería	1	0	1	0	0	0
Otros Serv. de Mercado	52	15	37	16	5	12
Otros Serv. de no Mercado	3	1	2	1	0	1
Total sectores	250	166	84	84	57	27

Fuente: Elaboración propia. Cantidades en número de empleados.

Tabla 122: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (MOTOR) de recreo de la comarca del Bajo Bidasoa. Periodo 2015.

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR AÑADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLOTACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0030	0,0013	0,0017	0,0016	0,0007	0,0009	0,0009	0,0004	0,0005	0,0004	0,0002	0,0002	0,0001	0,0000	0,0001
Energía	0,1259	0,0663	0,0596	0,0372	0,0196	0,0176	0,0152	0,0080	0,0072	0,0074	0,0039	0,0035	0,0002	0,0001	0,0001
Bienes intermedios	0,0300	0,0134	0,0166	0,0056	0,0025	0,0031	0,0014	0,0006	0,0008	0,0035	0,0015	0,0019	0,0001	0,0000	0,0000
Bienes de equipo	0,9272	0,7767	0,1505	0,2483	0,2080	0,0403	0,0333	0,0279	0,0054	0,1825	0,1529	0,0296	0,0048	0,0041	0,0008
Bienes de consumo	0,0590	0,0476	0,0114	0,0180	0,0145	0,0035	0,0040	0,0032	0,0008	0,0111	0,0090	0,0022	0,0003	0,0003	0,0001
Construcción	0,0145	0,0000	0,0145	0,0043	0,0000	0,0043	0,0010	0,0000	0,0010	0,0028	0,0000	0,0028	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0532	0,0107	0,0425	0,0232	0,0047	0,0186	0,0081	0,0016	0,0065	0,0103	0,0021	0,0082	0,0003	0,0001	0,0002
Hostelería	0,0030	0,0000	0,0030	0,0014	0,0000	0,0014	0,0006	0,0000	0,0006	0,0007	0,0000	0,0007	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,1781	0,0506	0,1275	0,1144	0,0325	0,0819	0,0608	0,0173	0,0435	0,0462	0,0131	0,0331	0,0016	0,0004	0,0011
Otros Serv. no Mercado	0,0052	0,0017	0,0036	0,0038	0,0012	0,0026	0,0005	0,0002	0,0004	0,0029	0,0009	0,0019	0,0001	0,0000	0,0001
Total sectores	1,3991	0,9682	0,4309	0,4577	0,2836	0,1741	0,1258	0,0592	0,0666	0,2679	0,1836	0,0843	0,0076	0,0050	0,0025

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 123: Multiplicadores de impactos interiores de la actividad del sector náutico (VELA) de recreo de la comarca del Bajo Bidasoa. Periodo 2015.

SECTORES ECONÓMICOS	PRODUCCIÓN			VALOR AÑADIDO BRUTO			EXCEDENTE BRUTO EXPLOTACIÓN			REMUNERACIÓN ASALARIADOS			EMPLEO TOTAL		
	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.	Tot.	Dir.	Ind.
Agricultura y Pesca	0,0037	0,0027	0,0010	0,0019	0,0014	0,0005	0,0011	0,0008	0,0003	0,0005	0,0004	0,0001	0,0001	0,0001	0,0000
Energía	0,0630	0,0124	0,0507	0,0186	0,0037	0,0150	0,0076	0,0015	0,0061	0,0037	0,0007	0,0030	0,0001	0,0000	0,0001
Bienes intermedios	0,0244	0,0079	0,0165	0,0046	0,0015	0,0031	0,0011	0,0004	0,0007	0,0028	0,0009	0,0019	0,0001	0,0000	0,0000
Bienes de equipo	1,0423	0,8751	0,1672	0,2791	0,2343	0,0448	0,0374	0,0314	0,0060	0,2052	0,1723	0,0329	0,0054	0,0046	0,0009
Bienes de consumo	0,0273	0,0181	0,0092	0,0083	0,0055	0,0028	0,0019	0,0012	0,0006	0,0051	0,0034	0,0017	0,0002	0,0001	0,0001
Construcción	0,0131	0,0000	0,0131	0,0039	0,0000	0,0039	0,0010	0,0000	0,0010	0,0026	0,0000	0,0026	0,0001	0,0000	0,0001
Transportes	0,0616	0,0177	0,0439	0,0269	0,0077	0,0192	0,0094	0,0027	0,0067	0,0119	0,0034	0,0085	0,0003	0,0001	0,0002
Hostelería	0,0030	0,0000	0,0030	0,0014	0,0000	0,0014	0,0006	0,0000	0,0006	0,0008	0,0000	0,0008	0,0000	0,0000	0,0000
Otros Serv. Mercado	0,1743	0,0487	0,1255	0,1119	0,0313	0,0806	0,0595	0,0166	0,0428	0,0452	0,0126	0,0326	0,0015	0,0004	0,0011
Otros Serv. no Mercado	0,0050	0,0016	0,0034	0,0036	0,0012	0,0025	0,0005	0,0002	0,0004	0,0027	0,0009	0,0019	0,0001	0,0000	0,0001
Total sectores	1,4177	0,9842	0,4335	0,4602	0,2866	0,1737	0,1200	0,0548	0,0652	0,2806	0,1947	0,0859	0,0079	0,0054	0,0026

Fuente: Elaboración propia.

CONCLUSIONES.

CONCLUSIONES.

PRIMERA: El modelo input-output de demanda se ha mostrado como una herramienta óptima para determinar los efectos de la actividad de la náutica de recreo de la Comunidad Autónoma Vasca sobre los diferentes sectores de la economía regional.

SEGUNDA: La cuantificación del gasto del sector de la náutica de recreo tiene una doble finalidad. Por un lado, constituye uno de los requisitos indispensables previos para poder determinar los efectos de dicho sector en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca. Por otro lado, el comportamiento de los usuarios del sector ante el gasto puede orientar a los operadores del sector sobre las estrategias a desarrollar en función del tipo y volumen de negocio al conocer los conceptos de consumo y su montante de gasto.

TERCERA: La actividad del sector náutico deportivo en la Comunidad Autónoma Vasca originó importantes impactos en la economía regional durante el período 2015. Los componentes de la producción nos permiten afirmar que globalmente la actividad ha participado en un 70,8% en compras entre empresas, el 9,2% ha afectado a los beneficios empresariales y el 20,0% a remuneración de asalariados.

CUARTA: Las compras originadas por la actividad del sector de la náutica deportiva en la Comunidad Autónoma Vasca han afectado a numerosas ramas de actividad de la región, ascendiendo a un total de 342.770 miles de €.

QUINTA : La actividad generada por el sector de la náutica deportiva originó importantes efectos multiplicadores internos en la economía de la Comunidad Autónoma Vasca en el 2015. En general, por cada 100 € gastados por la actividad del sector, la producción interior se incrementó en 119,41€, con una aportación al Valor Añadido Bruto de 34,87 €, al Excedente Bruto de Explotación (EBE) de 11,02€ y a la Remuneración de Asalariados (RA) de 23,85 €. Se acepta la Hipótesis 1.

A pesar de la importancia de las transacciones internas y de que las fugas iniciales, debidas a las compras efectuadas por el sector fuera de la Comunidad Autónoma Vasca fueron bajas (oscilaron entre un 2% y un 10%), se produjeron importantes fugas debidas al efecto multiplicador, originadas como consecuencia de las importaciones de consumos intermedios realizadas por el sistema económico Vasco (oscilaron entre un 118% y un 144%).

SEXTA: El impacto de la actividad del sector de la náutica deportiva de la Comunidad Autónoma Vasca en la economía regional, puede indicarse por la aportación del mismo al Valor Añadido Bruto regional. Dicha participación supuso un 0,268%, el 62% debido a efectos directos y el 38% a efectos indirectos.

SEPTIMA : La actividad del sector de la náutica deportiva originó un importante impacto sobre el empleo regional en 2015, en cuanto a requerimientos de empleo. En tal sentido, el empleo requerido por la ejecución de las diferentes actividades del sector ascendió a 2.769 persona, de las que 1.856 se debieron a efectos directos y 912 a efectos indirectos.

HIPÓTESIS1: La náutica deportiva en la Comunidad Autónoma Vasca, es un sector cuya actividad origina efectos multiplicadores en la producción interior de la Comunidad Autónoma Vasca.

HIPÓTESIS2: La náutica deportiva en la Comunidad Autónoma Vasca, es un sector cuya actividad origina importantes efectos sobre el empleo de la Comunidad Autónoma Vasca.

BIBLIOGRAFÍA.

ADIN (ASOCIACIÓN DE INDUSTRIAS NáUTICAS) 1997. *La náutica deportiva y de recreo en España. Informe económico 1997*. Departamento de Estudios y Publicaciones, Fira de Barcelona, Barcelona.

AGUILÓ PÉREZ, E., y ALEGRE, J. 2004. La madurez de los destinos turísticos de sol y playa. El caso de las Islas Baleares. *Papeles de economía española*, (102), 250-270.

AGUIRRE FRANCO, R., APRAIZ, J.A., ARBEX, J.C., BOELL, D.M. y ROBINSON J. 2000. *Las embarcaciones tradicionales ante el nuevo milenio*. Diputación foral de Guipúzcoa. Untzi Museoa-Museo Naval.

ALCOVER, A., ALEMANY, M., JACOB, M., PAYERAS, M., GARCÍA, A. y MARTÍNEZ-RIBES, L. 2011. The economic impact of yacht charter tourism on the Balearic economy. *Tourism Economics*, 17(3), 625-638. <http://doi.org/10.5367/te.2011.0045>.

ALONSO, E.J. 2003. *Del yacutinga a la vela, de los caballitos a la piscina. La sociabilidad de las élites y sus espacios: Club Marítimo del Abra-Real Sporting Club*. Universidad de la Comunidad Autónoma Vasca.

ALVAREZ, I. 1997. *La oferta de puertos deportivos como dinamizadora del entorno turístico*. Conferencia en “Oferta turística: diversificación y complementariedad”, curso de Fundación Cabanillas de Altos Estudios Turísticos, Aulas Universitarias de Turismo, Benicàssim, 23-26 septiembre 1997.

ANEN (Asociación Nacional de Empresas Náuticas) 2015. El mercado de embarcaciones de recreo. Enero 2015. Disponible en: <http://www.anen.es> (consultado por última vez en diciembre de 2015).

ANEN (Asociación Nacional de Empresas Náuticas) 2014. El mercado

de embarcaciones de recreo. Enero - Diciembre 2014.<http://www.anen.es> (consultado por última vez en diciembre de 2015).

ANEN (ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS NÁUTICAS) 2013. El mercado de embarcaciones de recreo. Enero - Diciembre 2013. Disponible en: <http://www.anen.es> (consultado por última vez en diciembre de 2015).

ANEN (ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS NÁUTICAS) 2018. El mercado de embarcaciones de recreo 2001-2007. Disponible en: <http://www.anen.es> (consultado por última vez en diciembre de 2015).

ANTZIA, K.A. 2002. "Actividades pesqueras residuales en el puerto de Algorta, Vizcaya", *Zainak. Cuadernos de Antropología-Etnografía*, , no. 21, pp. 171-190.

ARANAZ, M.F. 2002. *SPSS para Windows*. McGraw-Hill Interamericana de España.

ARECHAVALA, F.D. 1883. "Elanchove "Euskal-Erria : revista bascongada San Sebastián T. 9 (2ª sem. 1883), p. 322, (Consulta: 22 diciembre 2015). Disponible en: <http://www.kmliburutegia.eus/Record/304182>

ARIAS, F.G. 2012. *El Proyecto de Investigación. Introducción a la metodología científica. 5ta*, Fideas G. Arias Odón.

ARÍZAGA, B. 2008. *La actividad comercial de los puertos vascos y cántabros medievales en el atlántico*. Universidad de Cantabria.

ARÍZAGA, B. y BOCHACA, M. 2003. "El comercio marítimo de los puertos de la Comunidad Autónoma Vasca en el Golfo de Vizcaya a finales de la Edad Media", *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos de la Comunidad Autónoma Vasca*, no. 4, pp. 41-53.

ARTOLA, M. 2000. *Historia de San Sebastián-San Sebastián*. Editorial NEREA.

AUÑAMENDI EUSKO ENTZIKLOPEDIA. (Blog). 2015. *Los inicios de la vela en Vizcaya y Guipuzkoa*. (Consulta: 5 Agosto 2015). Disponible en: <http://www.euskomedia.org/aunamendi/128853/120934#>.

AZKUE, K. 2002. *Actividades pesqueras residuales en el puerto de Algorta, Vizcaya*. Eusko Ikaskuntza.

BENÍTEZ GUILLÉN, C. 2014. "Análisis comparativo de las titulaciones y registros marítimos en España y el Reino Unido".

BENITO DOMÍNGUEZ, A.M. 1999. *Estudio histórico del puerto de Guetaria*. Servicio de publicaciones del Gobierno Vasco. pp.61-69.

BENITO DOMÍNGUEZ, A.M. 2010. *Estudio histórico del puerto de Fuenterrabía*. Servicio de publicaciones del Gobierno Vasco. pp.93-177.

BENITO DOMÍNGUEZ, A.M. 2012. Los puertos de Guipúzcoa y sus proyectos. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos de la Comunidad Autónoma Vasca*, 7. Untzi Museoa-Museo Naval.

BESTEIRO, B. 2004. El desarrollo del turismo náutico en Galicia. *Cuadernos De Turismo*, 13, 145-163.

BILBAO, J. y AGUIRRE, R. 1970. *Enciclopedia general ilustrada del País Vasco*, Editorial Aunamendi Argitaldaria.

BILBAO, L.M. 2003. *Comercio y transporte internacionales en los puertos de Vizcaya y Guipúzcoa durante el siglo XVII (1600-1650) Una visión panorámica*. En: *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos de la*

Comunidad Autónoma Vasca, 4.UntziMuseoa-Museo Naval.

BLANCO, B., PEREZ LABAJOS, C. A., y CASTILLA, A. 1995. *Modelo de comportamiento de la flota mercante española*. Estudios de Transportes y Comunicaciones, 66, Enero a marzo de 1995, pp.71-81. Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

CAJIGAS PANERA, S. 1997. *Abanto y Ziérbena. Estudio histórico artístico*. Diputación Foral de Vizcaya.

CAMACHO MARTÍNEZ, J. 1987. *Puertos deportivos*. Cauce 2000, 25, julio a agosto 1987. Pp. 68-72.

CAMBRA OFICIAL DE COMERÇ INDUSTRIA Y NAVEGACIÓ. 2007. *Estudio del impacto económico de la superyacht cup 2006 en las Illes Balears*. Edita servicio de estudios y publicaciones de la Cámara oficial de comercio industria y navegación de Mallorca

CAMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA DE MARSELLA. 2011. *Náutica de recreo en el mediterráneo*. Estudio 26. Marzo 2011.

CANO, J.J.; PÉREZ, E. 2004. *Historia de la America's cup*. Dyna, Vol 79, 9, pp 14-18. ISSN 0012-7361

CAPDEVILA, J. 2009. *"Historia del deslinde de la frontera hispano-francesa"*, Centro Nacional de Información Geográfica. Madrid.

CARDONA MARTORELL. 2000. *El papel de la Administración local en destinos con oferta Náutica*. CHAPAPRIA (Director). Futuro y expectativas del turismo náutico. Universidad Politécnica de Valencia, pp 41-61.

CARRASCO, S. F. 2002. El turismo náutico en el Mediterráneo.

Cuadernos de Turismo, 9, 19-32.

CEOE (Confederación Española de Organizaciones Empresariales) 2014. *Memorándum los sectores empresariales relacionados con el mar en España*. Consejo del Mar de la CEOE. Revisión Junio 2014.

CIRIQUIAIN GAIZTARRO, M. 1986. *Los puertos marítimos de la Comunidad Autónoma Vasca*. Editorial Txertoa.

COX, D. 2005. *Nuevo manual tutor de vela (2ª Ed.)*. Madrid. Ediciones tutor.

CHAPAPRIA, V. E. 2000. *Futuro y expectativas del turismo náutico*. Universidad Politécnica de Valencia.

CHAPAPRIA, V. E. 2003. *La encrucijada del turismo náutico*. Universidad Politécnica de Valencia.

DBK. 2015. Informe especial Basic de DBK. *Puertos deportivos. Febrero 2015*. Segunda edición. (Actualmente absorbida en Informa D&B, filial del Grupo GESCE).

DE CASTRO AGUIRRE, C. 1985. "Comarcas en EuskalHerria", *Vasconia: Cuadernos de historia-geografía*, no. 5, pp. 22.

DE LA GRANJA, J. L., DE PABLO CONTRERAS, S. y MONTENEGRO, C. L. 1998, "Bibliografía y tesis doctorales de Historia Contemporánea de la Comunidad Autónoma Vasca (1995-1996)", *Vasconia: Cuadernos de historia-geografía*, no. 25, pp. 417-476.

DE LA MUELA, G. 2000. *Evolución del turismo náutico en España en los últimos treinta años: recreación o status social, una aproximación a la*

sociología del turismo náutico,

DE VIVERO, J. L. 1999. "Delimitación y definición del espacio litoral", *Actas de las Jornadas sobre el litoral de Almería: caracterización, ordenación y gestión de un espacio geográfico celebradas en Almería, 20 a 24 de Mayo de 1997*, Instituto de Estudios Almerienses, pp. 13.

DE VIVERO, JUAN LUIS SUÁREZ 1999. "Delimitación y definición del espacio litoral", *Actas de las Jornadas sobre el litoral de Almería: caracterización, ordenación y gestión de un espacio geográfico celebradas en Almería, 20 a 24 de Mayo de 1997*. Instituto de Estudios Almerienses, pp. 13.

DUO, G. 1998. *Cuatro aspectos de la enseñanza náutica en el Comunidad Autónoma Vasca (s. XVI-XIX)*. Euskolkaskuntza.

DUO, G. 2011. *Las escuelas náuticas de Plencia y Gorliz, s. XVIII-XX*. Euskolkaskuntza.

EGAÑA, M. 2000. Los puertos vascos del golfo de Vizcaya. Reutilización de sus nombres en las pesquerías del Atlántico Norte. S.XVI y XVII. Eusko Ikaskuntza.

ELORZA, J. 2012. "Esplendor del canal y puerto de una villa medieval: Monreal de Deva", *Itsas memoria: revista de estudios marítimos de la Comunidad Autónoma Vasca*, no. 7, pp. 127-144.

ESCURA CONSULTING. 2015. Informe económico del sector Náutico. 16 de Octubre de 2015. Edita escura consulting.

ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. 2000. El planteamiento de infraestructuras para el turismo náutico. *Cuadernos de Turismo Nº6*. Universidad politécnica de Valencia.

ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. (Director) 1999. *Puertos deportivos y clubs náuticos: una oferta turística diferenciada*. Universidad Politécnica de Valencia, Valencia.

ESTEBAN CHAPAPRÍA, V. 1998. *Náutica de recreo y turismo en el Mediterráneo: La Comunidad Valenciana*. Universidad Politécnica de Valencia, Valencia.

ESTEBAN, V. y YEPES, V. 1998. *Turismo náutico y gestión medioambiental de puertos deportivos*. Tecnoambiente, Marzo, pp. 29-32.

ETINET (EUROMEDITERRANEAN TOURIST INVESTMENT NETWORK). 2011. Puertos Náuticos en el Mediterraneo. Invest in med, Marzo, Estudio número 26.

EUROPEAN BOATING INDUSTRY. Patronal de la industria europea. Disponible en: <http://www.europeanboatingindustry.eu/> (última consulta Diciembre de 2015).

EUSTAT (ISTITUTO VASCO DE ESTADÍSTICA). 2015. Disponible en: <http://www.eustat.eus>

FARAH, A (Secretaria General de la Asociación de empresas náuticas de Colombia ASONAUTICA). 2015. Presentación en el salón Náutico de Barcelona. Reseña en la revista Barcos a Vela". Disponible en: <http://www.revistabarcosavela.es/salon-nautico-de-barcelona-expertos-de-europa-estados-unidos-y-colombia-debaten-sobre-los-mercados-nauticos-internacionales/> (última consulta Diciembre 2015).

FEAPDT (FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES DE PUERTOS DEPORTIVOS Y TURÍSTICOS). 2014. Informe anual de puertos deportivos de España 2013. Presentación en el Salón Náutico de Barcelona.

FERNÁNDEZ, A. 2013. "El factor humano". Trabajo Fin de Grado. Escuela Técnica Superior de Náutica. Universidad de Cantabria.

FERNÁNDEZ, S.F., SÁNCHEZ, J.M.C., CÓRDOBA, A., CORDERO, J.M. & LARGO, A.C. 2002. *Estadística descriptiva*, ESIC Editorial.

FIRA DE BARCELONA. 2002. La náutica deportiva y de recreo en España. Informes Económicos. Edita el Departament d'Estudis de la Fira de Barcelona.

FIRA DE BARCELONA. 2005. La náutica deportiva y de recreo en España. Informes Económicos. Edita el Departament d'Estudis de la Fira de Barcelona.

FIRA DE BARCELONA. 2008. La náutica deportiva y de recreo en España. Informes Económicos. Edita el Departament d'Estudis de la Fira de Barcelona.

GARAU VADELL, J. 2005. El Turismo Náutico como elemento de diversificación turística. Análisis del Consumidor e impacto económico: El caso de Baleares. *Investigación y Marketing*, 88, 62-74.

GARCÍA FERNÁNDEZ, E. 2006. Los vascos y el mar: su inserción en un espacio comercial europeo en el transcurso de la Baja Edad Media, *El Abra. Mare Nostrum*, , pp. 27-74.

GARCIA-RECHE, A. et al. 2010. Los puertos deportivos en España: Estructura, Modelos de Gestión y Resultados Económicos-Financieros. Instituto de pensamiento Estratégico. Disponible en: <http://www.thinkcom.org>. (Última consulta Diciembre 2015).

GINER SERRANO, M.J. 2001. *Estudio histórico del puerto de*

Elanchove. Servicio de publicaciones del Gobierno Vasco.

GOBIERNO VASCO 1994. *Náutica 2000. Plan estratégico para el desarrollo del sector náutico en Comunidad Autónoma Vasca*. Reunión del Grupo de Seguimiento, departamento de Transportes y Obras Públicas, Dirección de Puertos y Asuntos Marítimos, Vitoria-Gasteiz.

Gómez, E. 2012. La gestión de instalaciones náuticas de recreo. Su relación con el turismo náutico en la Costa Blanca. *Investigaciones Turísticas*, 4 (julio-diciembre), 119-131.

GONZALEZ, A. y COLLADO, JC. 2012. El impacto económico del sector marítimo español. *Economía Industrial*, 386, 17-26. Ed Ministerio de Ciencia y Tecnología.

GONZÁLEZ DE VEGA, J. R. 2014. "Análisis y prevención de la siniestralidad de las embarcaciones de recreo basado en los informes periciales marítimos". Tesis Doctoral leída en la Universidad Rey Juan Carlos en 2014.

GRACAN, D. 2006. Strategic thinking in developing nautical tourism in Croatia. *Tourism and Hospitality Management*, 12, 111-117.

GRACAN, D., Y PERIŠI, M. 2006. Development trends of nautical tourism in the Primorsko-Goranska county. *Tourism and Hospitality Management*, 12(2), 225-230.

HERNÁNDEZ, S. 1992. *El desarrollo de la náutica deportiva y su influencia en la marina de recreo: evolución y expectativas futuras*. V Congreso de la marina civil, La dimensión de la Europa marítima. C.O.M.M.E., pp 137-145.

HERRESHOFF, M. et al. 2008. *Manual de Vela. Una guía completa para principiantes*. Paidotribo.

HORAK, S., MARUSIC, Z., Y FAVRO, S. 2006. Competitiveness of Croatian Nautical Tourism. *Tourism in Marine Environments*, 3(2), 145-161. <http://doi.org/10.3727/154427306779435274>.

ICOMIA, Boating Industry Statistics. 2013. ICOMIA Annual reports, 2013".

IET 1996. Tabla input-output de la economía del sector náutico de recreo española-1992 en "Tabla intersectorial de la economía del sector náutico de recreo TIOT-92", Instituto de Estudios del sector náutico de recreo, Madrid.

INE (INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA). <http://www.ine.es>

IZANDO MARKETING. 2015. Impacto económico del sector Náutico español y catalán. Presentación de resultados en el Salón Náutico de Barcelona 2015.

KOVAČIĆ, M., GRŽETIĆ, Z., Y BOSKOVIĆ, D. 2011. Nautical tourism in fostering the sustainable development: A case study of Croatia's coast and island. *Tourismos: An International Multidisciplinary Journal of Tourism*, 6(1), 221-232.

KOVAČIĆ, M., GRŽETIĆ, Z., Y BOSKOVIĆ, D. 2011. Nautical tourism in fostering the sustainable development: A case study of Croatia's coast and island. *Tourismos: An International Multidisciplinary Journal of Tourism*, 6(1), 221-232.

LANDALUCE, E. 2012. "Situación y futuro de la náutica de recreo en

España: propuestas dinamizadoras", *Economía industrial*, , no. 386, pp. 69-78.

LARGO, G. 2009. "Guetaria y Motrico: ocho siglos dialogando con el mar", *Turismo rural*, no. 142, pp. 48-55.

LEONARD, F. 2003. Puertos de Mar: titularidad de la administración de la Comunidad Autónoma de la Comunidad Autónoma Vasca. En: *Itsaso (Comunidad Autónoma Vasca Departamento de Agricultura y Pesca)*. Servicio central de publicaciones del Gobierno Vasco.

LÓPEZ, L. 2011. El papel del turismo náutico en Apulia (Italia) como elemento de renovación. En *Seminario internacional Renovación y reestructuración de Destinos Turísticos Consolidados del Litoral* (pp. 1-18). Alicante.

LÓPEZ, M.A. 2014. *La comarca como entidad natural, histórica y administrativa*, Editorial Dykinson, SL.

LÜCK, M. 2007. Nautical Tourism Development: Opportunities and Threats. En M. Lück (Ed.), *Nautical Tourism: concepts and issues* (pp. 3-13). New York: Cognizant Communication Corporation.

LÜCK, M., Y HIGHAM, J. 2008. Marine wildlife and tourism management: In search of scientific approaches to sustainability. En M. Lück y J. Higham (Eds.), *Marine wildlife and tourism management* (pp. 1-16). CABI.

LUKOVIĆ, T. 2012. Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe. En M. Kasimoglu (Ed.), *Visions for Global Tourism Industry - Creating and Sustaining Competitive Strategies* (pp. 399-430). InTech.

LUKOVIĆ, T., Y BOŽIĆ, K. 2011. Seasonality: A factor of crisis or

development in cruise tourism? En *Cruise Sector Challenges* (pp. 25-37). Gabler Verlag.

MACÍAS, O. 2003. San Donostiarra y Ondarreses: el gran reto de traineras de 1890. En: *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos de la Comunidad Autónoma Vasca*, 4. UntziMuseoa-Museo Naval.

MADARIAGA, E., CORREA, F., ORIA, J.M. y WALLISER, J., 2015. Methodology for waste management of nautical ports in Croatia, *ELMAR (ELMAR)*, 2015 57th International Symposium 2015, IEEE, pp. 189-192.

MADARIAGA, E., SÁNCHEZ, L., BLANCO, B., ORTEGA, A. y VILLA, A., 2012. Methodology for the Design of Residues Reception Facilities of Fishing Ports and Marinas. *Journal of Maritime Research*, 9(3), pp. 55-60.

MADARIAGA, E. 2010. Modelo de Gestión de los residuos procedentes de embarcaciones en los puertos pesqueros deportivos de Cantabria: propuestas de control ambiental. Tesis doctoral en el área de construcciones navales. Universidad de Cantabria.

MAGALLÓN, M, A. 1997. *La red viaria romana en el Comunidad Autónoma Vasca*. Universidad de Zaragoza.

MARTÍN, I., y PELÁEZ, A. 2003. La repercusión de la administración y gestión de las instalaciones portuarias en el desarrollo del turismo náutico-deportivo: el caso de la Costa del Sol. *Papers de turisme*, (33), 40-67.

MARTÍNEZ, S. 2012. Los puertos de Vizcaya en la Edad Media. *Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos de la Comunidad Autónoma Vasca*, 7. UntziMuseoa-Museo Naval.

MARTÍNEZ, C. 1994. Bermeo, Ondárroa, Lequeitio: aproximación

histórica a unas ciudades portuarias. *En: Cuadernos de sección. Historia-Geografía* 22.Euskolkaskuntza.

MARTÍNEZ, A. 1995. El asentamiento romano de la ensenada de Portuondo (Pedernales-Mundaca, Bizcaia). *En: KOBIE, Serie Paleoantropología, Nº22*. Diputación foral de Vizcaya.

MATEOS, M.R. 2010. "Los puertos deportivos como infraestructuras de soporte de las actividades náuticas de recreo en Andalucía", *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, , no. 54, pp. 335-360.

MENAYA, C.M. 1994. "Bermeo, Ondarroa, Lekeitio: aproximación histórica a unas ciudades portuarias", *Vasconia: Cuadernos de historia-geografía*, no. 22, pp. 73-122.

MÉNDEZ DE LA MUELA, G. 2000. *Evolución del turismo náutico en España en los últimos treinta años: recreación o status social, una aproximación a la sociología del turismo náutico*. PARRA LUNA , F. Director. Tesis doctoral, Universidad Complutense.

MIFOUD, E.P. y HURTADO, J.J.C. 2004. "HISTORIA DE LA AMERICA'S CUP", *DYNA*, vol. 79, no. 9, pp. 14-18.

MILLER, M. 1993. The rise of coastal and marine tourism. *Ocean & Coastal Management*, 20(3), 181-199.

MOCHON MORCILLO, F. 2005. Introducción o a la Macroeconomía. 3ª ed. Mc Graw Hill. ISBN:9788448145996).

MORAZA BAREA, A. 2000. *Estudio histórico del puerto de Ondárroa*. Servicio de publicaciones del Gobierno Vasco.

NAUTAL. 2015. Informe sobre el sector de chárter en España. Temporada 2015. Equipo Nautal. Disponible en: <http://www.nautal.es> (última consulta Diciembre 2015).

NÁUTICA Y YATES. 2015. Número 11. Disponible en: <http://www.nauticayyates.com/revistas/nyy11/> (última consulta Diciembre 2015).

OCHOA DE ZABALEGUI, T. 1998. Estudio histórico del puerto de Arminza. Ed. Gobierno Vasco.

ODRIOZOLA, L. 2000. *Estudio histórico del puerto de Zumaya*. Servicio de publicaciones del Gobierno Vasco.

OLEA, E.J.A. 2003. "Del yachiting a la vela, de los caballitos a la piscina. La sociabilidad de las élites y sus espacios: Club Marítimo del Abra-Real Sporting Club de Bilbao", *Vasconia: Cuadernos de historia-geografía*, , no. 33, pp. 159-190.

ORAMS, M. 1999. *Marine Tourism: Development, Impacts and Management*. London: Routledge.

PACE, F. 2008. *Herreshoff and his yachts*. Ed. Adlar Coles Nautical. ISBN 978-1-4081-0379-1.

PARDO, A. y RUIZ, M.Á. 2002, *SPSS 11 Guía para el análisis de datos*, McGraw-Hill Madrid.

PATÍÑO, C. A., DÍAZ FERNÁNDEZ, J. ANTONIO, Y SÁNCHEZ PAVÓN, B. 2005. *El turismo náutico y los puertos deportivos: Planificación y potencialidades económicas*. Autoridad Portuaria de A Coruña.

PATÍÑO, C.A. 2004. "El turismo náutico en Galicia: la oferta de puertos

deportivos", *Instituto Universitario de Estudios Marítimos, Universidad da Coruña*.

PEÑA, D. 1989. *Estadística: modelos y métodos*. Volumen 2: modelos lineales y series temporales, Alianza Universidad Textos, Madrid.

PEREDA, L.M.M. & ELORRIAGA, M.M. 1992. "La flota pesquera vasca: una breve reseña histórica y sociológica", *Revista de Estudios Agrosociales*, no. 160, pp. 215-234.

PÉREZ, R. 2012. Orientación de la política turística sobre el patrimonio marítimo en la Costa Vasca. *En Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos de la Comunidad Autónoma Vasca*, 7. Untzi Museoa-Museo Naval.

PÉREZ-LABAJOS, C., BLANCO, B., SÁNCHEZ, L., MADARIAGA, E., DIAZ, E., TORRE, B., LOPEZ, C. and SANFILIPPO, S., 2014. The leisure nautical sector in the Atlantic area. *Journal of maritime research: JMR*, 11(1), pp. 87-97.

PÉREZ-LABAJOS, C.A. 2001. "Spending pattern of the recreational maritime sector and its impact on employment: the case of Cantabria, Spain", *Marine Policy* vol. 25, no. 3, pp. 187-196.

PICO, J.M. 2000. "El nuevo puerto de Ciérvana en Bilbao: una actuación coordinada", *Cauce 2000*, no. 98, pp. 40-45.

PORRES, A.P. y AGUILAR, B.S. 2014. *Breve Historia de Vizcaya y sus Instituciones*, Ediciones Atxular Atea, SL.

PUERTA, M.C. 2005. "Los privilegios fundacionales de las villas marítimas del Cantábrico: una perspectiva diplomática", *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media: Nájera. Encuentros Internacionales*

del Medievo, Nájera, 27-30 de julio de 2004 Instituto de Estudios Riojanos, pp. 147.

PUERTO DEPORTIVO EL ABRA. 2005. Informe de auditoría. Cuentas anuales de 2005.

PULIDO, A. y FONTELA, E. 1993. *Análisis Input-Output. Modelos, datos y aplicaciones*. Pirámide, Madrid.

REAL SPORTING CLUB DE BILBAO. 1907. *Reglamento del Real Sporting Club de Bilbao*, Bilbao: Tipografía Moderna, art. 1.

REINO DE ESPAÑA. 1992. LEY 27/1992, DE 24 DE NOVIEMBRE, DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE.

REINO DE ESPAÑA. 2014. *Real Decreto 875/2014, de 10 de octubre, por el que se regulan las titulaciones náuticas para el gobierno de las embarcaciones de recreo*. Boletín Oficial del Estado, 11 de octubre de 2014, 247, pp. 82978-83097.

REPÚBLICA DE FRANCIA. Departamento gestor de la carte de mer, para navegación. Disponible en: <http://www.developpement-durable.gouv.fr/A-propos-de-la-carte-mer.html>. (última consulta Diciembre de 2015).

REYNES, P. 2015. Status quo reformador de la náutica de recreo. Mesa redonda. Reynes, P representa a la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (FEAPDT). II Congreso Náutico. ANEN. Disponible en: http://www.naucher.com/es/actualidad/marina-mercante-desvela-las-nuevas-titulaciones-del-sector-nautico/_n:1906/

RIVERA, M. 2010. Los puertos deportivos como infraestructuras de soporte de las actividades náuticas de recreo en Andalucía. Boletín de la

Asociación de Geógrafos Españoles, 54, 335-360.

RIVERA, A. M. 2013. Los espacios portuarios vizcaínos. Mutaciones y adaptaciones de los puertos vizcaínos, siglos XIV-XVI. En: *II Encontro "O mar. Usos, patrimónios e representacións": Porto, 20-22 Outubro 2011, CITCEM-Universidade de Porto*, pp 51-69.

RODRÍGUEZ, B.B. 2004, "El desarrollo del turismo náutico en Galicia", *Cuadernos de turismo*, , no. 13, pp. 145-164.

RODRÍGUEZ, L.P. 2003. *Compendio histórico de la actividad física y el deporte*. Barcelona. Masson S.A.

RODRIGUEZ, M. (2002). Futuro y perspectivas del turismo náutico en Galicia. En E. Alen, E. Rodríguez y Vázquez (Eds.), *Organización y gestión del sector turístico* (pp. 22-44). *Bibliografía*.

ROPERO, M. 2008. *Estudio histórico del puerto de Plencia*. Servicio de publicaciones del Gobierno Vasco. pp.38-97.

RÚA COSTA, C. 2006, "El sistema portuario español". EOLI: Enginyeria d'Organització i Logística Industrial - Universidad Politécnica de Cataluña.

RUS, G. 1996. Aspectos económicos de la inversión en infraestructuras portuarias. En curso *"El impacto económico de los puertos"*. U.I.M.P. Santander. Septiembre.

RYA. Royal Yachting Association. Sitio web: <http://www.rya.org.uk/Pages/Home.aspx> (última consulta Diciembre de 2015)

SAN JOSÉ, O.A. 2003. "Un espacio de sociabilidad único durante el

Antiguo Régimen: comerciantes, extranjeros y milicianos en la desembocadura del Nervión", *Vasconia: Cuadernos de historia-geografía*, , no. 33, pp. 387-407.

SERRANO, S. 2012. El puerto de Bilbao: poder local y transformaciones urbanas (1876-1936). *En: Itsas memoria. Revista de Estudios Marítimos de la Comunidad Autónoma Vasca*, 7. Untzi Museoa-Museo Naval.

SLEIGHT, S., Mc ARTHUR, E. 2006. *Manual completo de Vela*. Madrid. Blume.

TEJADA, V. 2012. *Análisis de las variables antropométricas y su influencia sobre el rendimiento deportivo en regatistas de la clase optimist de vela*. TORRES GUERRERO, J. Director. Tesis doctoral, Universidad de Granada.

THE SUPERYACHT REPORT. 2015. Disponible en: <http://www.superyachtreport.com> (última consulta Diciembre 2015).

TORRES A., FRANCISCO J. 2009. "La ocupación del dominio público marítimo-terrestre en España". *Investigaciones Geográficas*. N. 50 (sept.-dic. 2009). ISSN 0213-4691, pp. 63-91.

TORRES, M.C. 2012. "Una Perspectiva Cultural del Deporte: La Conjunción y Yuxtaposición del Ocio, Juego y Deporte a Traves del Remo", *Editorial Universidad de Concepción*, pp. 143.

TURESPAÑA 1998. *El turismo náutico en España*. 7º simposium sobre puertos deportivos, Gijón, 13,14 y 15 de mayo 1998. G. M. M. Consultoresturísticos. Estudio.

UMARÁN, J.D. & CHURRUCA ELORZA, C. D. 1885, "Inauguración de la estatua erigida en la Villa de Motrico al héroe legendario D. Cosme Damián

de Churruca/[José de Umarán].", "Original de la Biblioteca de Koldo Mitxelena Kulturunea, Diputación Foral de Guipuzcoa". Disponible en: <http://www.kmliburutegia.eus/Record/302020>

UNSAIN, J.M. 1999. *Pasajes, Memoria histórica y perspectivas de futuro*. Untzi Museoa-Museo Naval.

UNSAIN, J.M. 2008. *San Sebastián, Ciudad Marítima*. Untzi Museoa-Museo Naval.

URBISTONDO ECHEVARRIA. R 1973. El aprovechamiento recreativo de los embalses españoles. Revista de Obras públicas 120, Tomo I (3098), 561-580. Edita Colegio de Caminos Canales y Puertos de Madrid.

URÍA MENÉNDEZ. 2012. Guía sobre legislación portuaria.

URIARTE GARCÍA, M.A. 2011. *La importancia del mar en la historia de Plencia en el Antiguo Régimen*. En: Historia de Plencia: dinámicas sociales s. XVI-XIX. Euskolkaskuntza.

VIÑA, J. DE LA 1996. *Puertos deportivos, España, Guías con encanto*. El País/Aguilar. El País/Santillana, Madrid.

YEPES, V., Y AMOR, F. 2000. Análisis topológico de la diferenciación del producto turístico. En V. E. Chapapria (Ed.), *Futuro y expectativas del turismo náutico*. Universidad de Valencia.

ZARAUZ, L. et al. 2013. Análisis de la flota recreativa y de su impacto socioeconómico y pesquero en Comunidad Autónoma Vasca. Revista de investigación Marina, 20(4). Edita unidad de investigación marina de tecnalia.

ZUBIRÍA, M. 1981. Historia del Real Sporting Club. Ed. Club Marítimo y

Real Sporting. ISBN 978-84-300-3715-5.

ZUMAIA 2013. Informe de auditoría, cuentas anuales e informe de gestión 2013. Zumaia kirol portua S.A.

ZURBANO MELERO, J.G. 1998. Una aproximación a la historia de los astilleros guipuzcoanos en la época contemporánea (1780-1980). *En: Itsas Memoria. Revista de Estudios Marítimos de la Comunidad Autónoma Vasca*, 2. Untzi Museoa-Museo Naval.