

Col·lecció Estudis Turístics

El turisme nàutic a Balears 2007

El turismo náutico en Balears 2007



**Govern
de les Illes Balears**

Conselleria de Turisme



El turisme nàutic a Balears 2007



Govern de les Illes Balears
Conselleria de Turisme

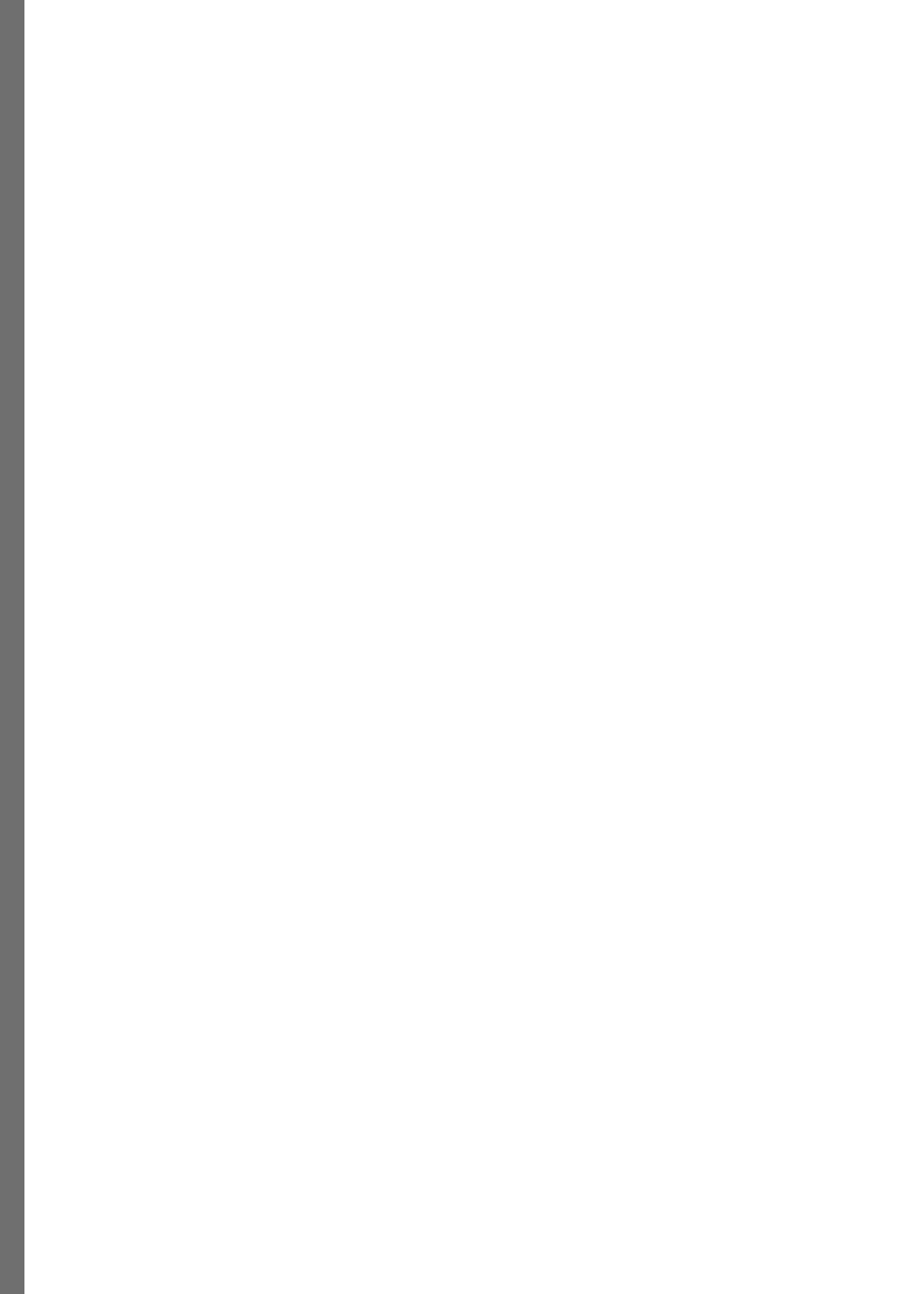
INESTUR
INSTITUT D'ESTRATÈGIA TURÍSTICA



CI·TTIB
CENTRE D'INVESTIGACIÓ I DE TECNOLOGIES
TURÍSTIQUES DE LES ILLES BALEARS



www.inestur.es
www.illesbalears.es



Índex de continguts	Pàg.
1. Introducció	95
2. Consideracions generals	97
3. La nàutica turística i d'esbarjo a Espanya	102
4. Condicions generals de Balears	106
4.1. Condicions geogràfiques i climàtiques	106
4.2. Sinergies favorables	108
4.3. Els ports esportius	111
5. Perfil dels turistes nàutics	121
5.1. Residència, edat, professió i nacionalitat	121
5.2. Grandària de l'embarcació, propietat i port base	124
5.3. Mitjà d'arribada a les Balears, allotjament i acompanyants	127
5.4. Fidelitat a les Balears, assiduïtat i destinacions alternatives	130
5.5. Grau de satisfacció dels turistes nàutics	133
5.6. Motivacions i fonts d'informació	137
5.7. Transeünts, ports visitats, estades mitjanes i tripulants	140
6. Turistes nàutics i impacte econòmic	143
6.1. Estimació del nombre de turistes	143
6.2. La despesa dels turistes nàutics	146
6.3. Ocupació generada als ports esportius	150
7. Opinió dels ports sobre la demanda i sobre l'entorn	152
7.1. Demanda no atesa	152
7.2. Perspectives de creixement de la demanda	153
7.3. Opinió dels ports sobre l'entorn	157
8. Anàlisi DAFO del turisme nàutic	159

9. Conclusions i recomanacions	164
9.1. Conclusions	164
9.2. Recomanacions	166
10. Bibliografia i entrevistes	169
10.1. Bibliografia	169
10.2. Entrevistes.....	170
11. Fitxa tècnica	172

Llista de taules

Pàg.

Taula 1.	Ports i amarradors als països més desenvolupats.....	98
Taula 2.	Embarcacions d'esbarjo matriculades a França per regions ..	99
Taula 3.	Ports esportius i amarradors al Mediterrani	100
Taula 4.	Distribució regional d'amarradors i ports al Mediterrani occidental.....	101
Taula 5.	Informació meteorològica de les Balears.....	107
Taula 6.	Hores de vol entre Palma i les principals ciutats europees. .	107
Taula 7.	Principals xifres del Trofeu S.A.R. Princesa Sofia.....	110
Taula 8.	Ports i embarcadors de la CAIB.....	112
Taula 9.	Amarradors que depenen de l'Autoritat Portuària de Balears.	114
Taula 10.	Ocupació dels ports esportius per grandària de l'amarrador (%).	118
Taula 11.	Dades bàsiques d'estimació del nombre de turistes nàutics. .	145
Taula 12.	Distribució de la despesa per conceptes.....	148
Taula 13.	Dades bàsiques estimació impacte econòmic del turisme nàutic.....	150
Taula 14.	Anàlisi DAFO del turisme nàutic de les Balears.....	163
Taula 15.	Fitxa tècnica enquesta a turistes nàutics.....	172

Llista de gràfics

Pàg.

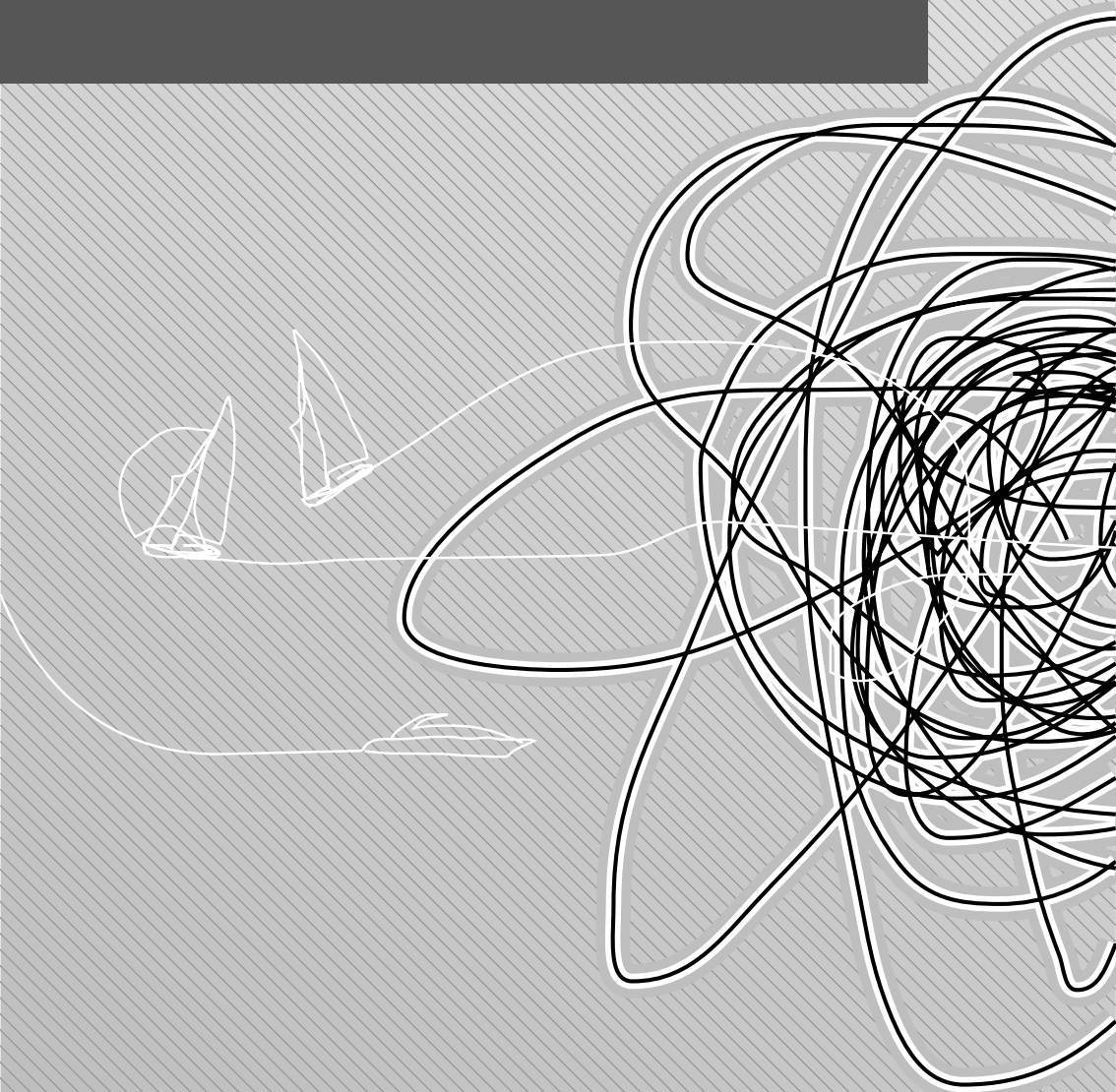
Gràfic 1.	Evolució de la flota d'embarcacions d'esbarjo a Espanya i les Balears.	104
Gràfic 2.	Evolució del nombre de ports a Espanya	103
Gràfic 3.	Evolució del nombre d'amarradors a Espanya.	104
Gràfic 4.	Distribució de ports per àrees marítimes a Espanya 2007.	104
Gràfic 5.	Grandària amarradors CAIB	113
Gràfic 6.	Grandària amarradors Autoritat Portuària	115
Gràfic 7.	Distribució d'amarradors per illes	116
Gràfic 8.	Dimensió mitjana dels ports esportius del Mediterrani occidental	116
Gràfic 9.	Distribució d'amarradors per eslores a les Balears	117
Gràfic 10.	Estacionalitat en l'ocupació dels llocs d'amarrament.	119
Gràfic 11.	Instruments promocionals utilitzats pels ports esportius.	120
Gràfic 12.	Edat dels turistes nàutics.	122
Gràfic 13.	Professió dels turistes nàutics.	123
Gràfic 14.	Nacionalitat dels no residents a les Balears.	124
Gràfic 15.	Grandària de les embarcacions utilitzades	125
Gràfic 16.	Propietat de les embarcacions utilitzades	126
Gràfic 17.	Port base de les embarcacions	126
Gràfic 18.	Mitjà d'arribada a les Balears	128
Gràfic 19.	On s'allotgen els turistes nàutics?	128
Gràfic 20.	Amb qui realitza el viatge?	129
Gràfic 21.	Vegades que han visitat les Illes Balears per practicar turisme nàutic.	130
Gràfic 22.	Preferències estacionals dels turistes nàutics.	131
Gràfic 23.	Principals destinacions alternatives.	132
Gràfic 24.	Viatges anuals de turisme nàutic.	133
Gràfic 25.	Satisfacció dels turistes nàutics amb els ports esportius	134
Gràfic 26.	Les Balears són cares per al turisme nàutic?	135
Gràfic 27.	Hi ha massa turistes a les Balears?	135
Gràfic 28.	Les Balears són la millor destinació de turisme nàutic del Mediterrani?	136
Gràfic 29.	Recomanaria les Balears als seus amics i coneguts?	137
Gràfic 30.	Principals motivacions per escollir les Balears.	138

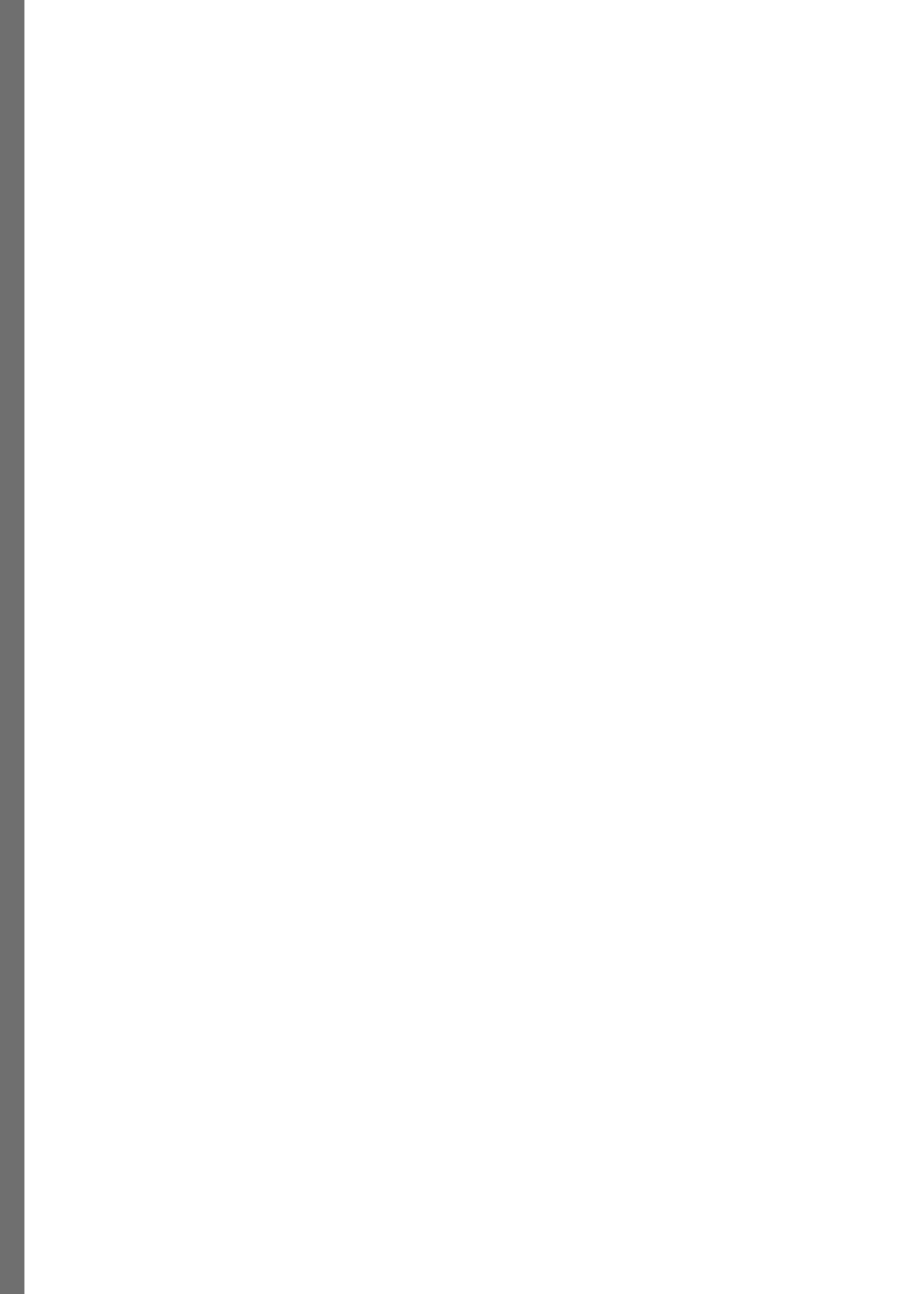
Gràfic 32.	Ús d'Internet per nacionalitats.	139
Gràfic 33.	Ús de recomanacions d'amics i familiars per nacionalitats. . .	139
Gràfic 34.	Turistes nàutics transeünts i no transeünts.	140
Gràfic 35.	Estada mitjana dels transeünts a cada port.	141
Gràfic 36.	Tripulants per embarcació.	141
Gràfic 37.	Durada mitjana de les vacances a les Balears	142
Gràfic 38.	Dies de pràctica de turisme nàutic.	142
Gràfic 39.	Turistes nàutics a les Balears	143
Gràfic 40.	Distribució per illes dels vaixells transeünts.	144
Gràfic 41.	Evolució de la despesa dels turistes nàutics.	146
Gràfic 42.	Evolució de la despesa per persona i dia d'estada, en origen. .	147
Gràfic 43.	Despesa a les Balears per persona i dia.	147
Gràfic 44.	Ingressos totals de les Balears per despesa de turisme nàutic (milions €)	150
Gràfic 45.	Ports esportius amb activitats econòmiques.	151
Gràfic 46.	Demanda no atesa de transeünts per eslores	152
Gràfic 47.	Futur de la demanda d'amarradors de lloguer en general . . .	154
Gràfic 48.	Perspectives de creixement de demanda d'amarradors de lloguer (amarradors de menys de 10 metres) a tres anys vista	154
Gràfic 49.	Perspectives de creixement de la demanda d'amarradors de lloguer (amarradors d'entre 10 i 15 metres) a tres anys vista .	155
Gràfic 50.	Perspectives de creixement de demanda d'amarradors de lloguer (amarradors de més de 15 metres) a tres anys vista .	156
Gràfic 51.	Previsió de la demanda a tres anys vista d'amarradors en règim de concessió o compra	156
Gràfic 52.	Perspectives de demanda d'amarradors en règim de propietat o concessió (per grandària de l'amarrador)	157
Gràfic 53.	Opinió dels ports esportius sobre l'entorn	158

Col·lecció Estudis Turístics

El turisme nàutic a Balears 2007

9





1. INTRODUCCIÓ

Des de fa un temps, el sector turístic balear està apostant per la consolidació i el desenvolupament de productes destinats a segments de mercat específics que complementin els tradicionals de sol i platja, que aportin una major despesa dels turistes i siguin un component desestacionalitzador que suposi un valor afegit més elevat, amb l'objectiu últim de **diversificar la base turística existent** i afavorir un desenvolupament estable i més qualificat de l'economia balear.

El turisme nàutic, per la tipologia dels visitants que el practiquen, l'especial tradició a les Illes i per les seves expectatives de creixement és un dels segments que tradicionalment ha estat considerat idoni a l'hora d'impulsar el desenvolupament de les polítiques de diversificació i, en aquest sentit, ha estat objecte d'estudi en diferents treballs publicats anteriorment (Araucana, 1996 i Garau-CAEB, 2001).

La necessitat de disposar de dades actualitzades i evolutives d'un segment tan estratègic és la motivació principal que impulsa l'elaboració d'aquest treball que, a la vegada, planteja els grans objectius següents:

1. Aportar una breu aproximació a la situació actual **del turisme nàutic a escala internacional i nacional**.
2. Aprofundir en el **coneixement dels turistes nàutics**¹. Presentar una evolució de les principals variables que defineixen la demanda de turisme nàutic de les Balears. El volum de la demanda, el perfil dels practicants, aspectes relatius al seu comportament com a consumidor, el seu grau de satisfacció, etc.

¹ A efectes d'aquest estudi, i seguint amb les definicions realitzades en els estudis de 1996 i 2001, s'han considerat com a turistes nàutics: els no residents que es trobin realitzant un viatge en embarcació a les Balears; els residents que es trobin realitzant un viatge en embarcació a les Balears, fora del seu port base, i els no residents que es trobin gaudint de les seves vacances a Balears que, tot i no allotjar-se a l'embarcació, en disposin per practicar activitats nàutiques.

3. Realitzar una **estimació de l'impacte econòmic** del turisme nàutic a l'economia de les Illes Balears.
4. Realitzar un diagnòstic sobre les principals Debilitats, Amenaces, Fortaleses i Oportunitats, així com un exercici de prospectiva sobre el futur del sector.

Per elaborar aquest estudi s'ha utilitzat una combinació de fonts primàries i secundàries. A partir de la revisió de la literatura existent, s'ha pogut emmarcar l'estudi en un entorn internacional i espanyol que ens ha permès aportar una visió general del turisme nàutic. Les entrevistes en profunditat a experts en turisme nàutic ens han permès elaborar un qüestionari destinat a turistes nàutics i incloure apartats referents al perfil d'aquesta tipologia de turistes, estructura de la demanda, hàbits de comportament, grau de satisfacció, quantitat de despesa, motivacions a l'hora d'escollir la destinació i les possibles destinacions alternatives. Finalment, els qüestionaris estructurats i administrats a responsables d'instal·lacions nàutiques i esportives ens han permès estimar aspectes tan rellevants com ara el nombre de vaixells transeünts, estades mitjaneres a port, estacionalitat de la demanda, mitjans de promoció i prospectiva, recollits a diferents apartats d'aquest treball.

2. CONSIDERACIONS GENERALS

En els països desenvolupats i específicament a l'àmbit europeu, el turisme nàutic i la realització d'activitats nàutiques amb embarcacions ha deixat de ser una activitat únicament reservada a les grans fortunes i s'ha anat popularitzant cap a un grup de practicants cada vegada més nombrós.

Les pròsperes condicions econòmiques dels anys 70 van produir un ràpid creixement del parc d'embarcacions, de manera que es deixà enrere el període en què el turisme nàutic estava únicament reservat a les classes més riques. La recessió de finals dels 70 i principis dels 80 va produir una reculada en la venda d'embarcacions que no es va recuperar fins a mitjan i final dels 80, seguint les fluctuacions de l'economia europea. Finalment, a partir de la dècada dels noranta es va obrir un període de prosperitat en el qual les favorables condicions econòmiques internacionals han propiciat una consolidació i un creixement en tots els aspectes relacionats amb la indústria nàutica i esportiva i, per extensió, del turisme nàutic.

A continuació s'esmenten algunes consideracions generals en relació amb el desenvolupament de la indústria nàutica i esportiva, tant a escala mundial com a l'àmbit europeu i espanyol:

- **Augment dels esports nàutics en general.** A l'àmbit global, la pràctica d'esports nàutics ha experimentat una forta expansió a partir de la dècada dels 90. A finals d'aquest període un estudi elaborat per GMM consultores (Turespaña 1998) estimava que els que disposaven de llicència d'activitats nàutiques (vela, moto nàutica, esquí, etc.) en els principals països emissors arribaven als 2 milions d'usuaris. Això ens fa concloure que les activitats nàutiques han deixat de ser privilegi d'un petit grup i han aconseguit estendre's cap a les capes mitjanes de la societat europea i han influït, sens dubte, en el desenvolupament d'infraestructures per poder acollir la creixent demanda. L'any 2005 l'Institut d'Estudis Turístics (Turespaña 2006) considerava un volum potencial de turistes nàutics en els mercats del Regne Unit, Alemanya, França, Bèlgica, Holanda, Dinamarca, Suècia, Noruega i

Finlàndia de prop de 18 milions, dels quals 7,5 milions correspondrien a practicants de vela en les seves diferents modalitats.

- **Lideratge dels Estats Units a l'àmbit mundial.** Estats Units és el líder mundial en activitats nàutiques i com s'observa a la taula següent encapçalada el rànquing de països amb el parc nàutic més elevat i amb la més gran quantitat de ports i amarradors, seguit d'Europa i a més distància el sud-est asiàtic.

Taula 1. Ports i amarradors als països més desenvolupats

<i>País</i>	<i>Població (,000)</i>	<i>Parc nàutic</i>	<i>Ports</i>	<i>Amarradors</i>
<i>Austràlia</i>	19.100	738.978	2.200	42.800
<i>Croàcia</i>	4.442	105.000	123	13.878
<i>Finlàndia</i>	5.236	731.000	1750	80.500
<i>França</i>	62.000	725.935	376	224.000
<i>Alemanya</i>	81.000	441.530	2.647	nd
<i>Japó</i>	127.734	326.000		nd
<i>Irlanda</i>	4.044	25.067	34	3.900
<i>Itàlia</i>	57.900	400.000	105	128.042
<i>Noruega</i>	4.500	692.000	300	nd
<i>Nova Zelanda</i>	4.000	403.000	200	21.000
<i>Països Baixos</i>	16.100	280.000	1200	18.000
<i>Polònia</i>	38.700	51.170	290	nd
<i>Portugal</i>	10.356	55.000	28	7.845
<i>Regne Unit</i>	59.600	463.019	500	225.000
<i>Estats Units</i>	293.655	16.128.400	12.000	1.145.000
<i>Suècia</i>	9.011	753.000	1.000	200.000
<i>Suïssa</i>	7.418	100.656		
<i>Espanya</i>	44.708	186.136	323	107.772

Font: UCINA (2007).

- **Major nombre d'infraestructures als països del nord d'Europa.** Al nord d'Europa es comptabilitzen més de 2.000 ports esportius, 800.000 ports d'amarrament i 300.000 embarcacions. Per altra banda, en el Mediterrani hi ha prop de 1.000 ports esportius, 300.000 llocs d'amarrament i 1.500.000

embarcacions (UCINA 2006). Analitzant la situació s'observa que els països amb més amarradors a Europa són Gran Bretanya, França i Suècia amb una major ràtio d'amarradors per habitant. Després segueixen Espanya i Itàlia amb xifres semblants.

- Augment de la pràctica nàutica i esportiva a Europa.** Només a **França**, en el període 1999-2006, el parc nàutic ha crescut més d'un 15%. En l'actualitat s'estima que en aquest país el nombre de practicants de la navegació per mar ascendeix a més de 4 milions, la qual cosa representa una flota superior a les 800.000 embarcacions, 350.000 de les quals estan situades en el Mediterrani. Aproximadament un 75% d'aquesta flota té una eslora inferior als 6 metres (Ministère de l'Écologie 2006). Així mateix, s'estima que més d'un milió de practicants ho són de forma regular (més de 5 dies a l'any) i la resta són practicants ocasionals, cosa que significa que **un 10% de la població francesa realitza, amb més o menys intensitat, navegació per mar.** De manera similar, en el conjunt d'Europa s'estan experimentant augments considerables en el nombre de practicants de vela. A Gran Bretanya s'estima que hi ha al voltant d'1,5 milions de practicants de vela, a Alemanya uns 2 milions i uns altres 2 milions de practicants de navegació a motor (Turespaña 2006).

Taula 2. Embarcacions d'esbarjo matriculades a França per regions

REGIÓ	EMBARCACIONS MATRICULADES	EMBARCACIONS MATRICULADES
	1999	2006
PROVENÇA-ALPS-COSTA BLAVA	191.836	221.258
LANGUEDOC-ROUSSILLON	78.672	94.392
CÔRSEGA	31.477	40.065
TOTAL MEDITERRANI	301.985	355.715
AQUITÀNIA	55.669	67.633
POITOU-CHARENTES	41.587	49.225
PAÍS DEL LOIRA	64.407	45.862
BRETANYA	159.808	197.933
NORMANDIA	79.722	94.069
NORD PAS DE CALAIS	22.123	25.391
Total	725.421	835.000

Font: Ministère de l'Équipement (1999), Ministère de l'Écologie (2006), França.

- **Importància del Mediterrani occidental pel que fa a infraestructures.**
L'augment de la demanda i de les flotes de vaixells d'esbarjo s'ha vist reflectit en l'ampliació del nombre de ports esportius i del nombre d'amarradors disponibles. En general, el Mediterrani occidental és l'àrea que concentra la major part d'aquestes infraestructures. A la taula següent s'observa com en el Mediterrani occidental es concentren prop del 90% de les infraestructures disponibles (Duchene 2004).

Taula 3. Ports esportius i amarradors al Mediterrani

PAÍS	PORTS	AMARRADORS	%	Amarradors/km
FRANÇA	370	163.000	41,3%	29,6
ESPANYA	276	95.600	24,2%	12,4
ITÀLIA	300	85.000	21,5%	11,2
GIBRALTAR	3	570	0,1%	47,5
MÒNACO	2	860	0,2%	215,0
CROÀCIA	81	14.370	3,6%	2,5
MALTA	5	1.500	0,4%	5,9
ESLOVÈNIA	3	1.700	0,4%	34,0
GRÈCIA	51	14.661	3,7%	0,7
ISRAEL	11	2.300	0,6%	4,6
LÍBAN	7	3.000	0,8%	13,3
TUNÍSIA	7	2.000	0,5%	1,5
TURQUIA	33	10.500	2,7%	1,3

Font: Duchene (2004).

En concret s'observa que dos grans focus d'atracció, el Mediterrani occidental i les costes gregues, turques i adriàtiques, constitueixen els principals focus europeus de turisme nàutic. No obstant això, **l'arc mediterrani, des de Cadis fins a Còrsega** i que inclou les Balears, és la zona geogràfica en què es produeix més concentració d'infraestructures nàutiques. Específicament, en aquesta àrea geogràfica podem trobar més de 170.000 amarradors situats a unes 320 instal·lacions nàutiques i esportives, que individualment superen els 50 amarradors. Aquestes xifres suposen aproximadament un 10% de creixement en la capacitat disponible en tot just 7 anys.

Taula 4. Distribució regional d'amarradors i ports al Mediterrani occidental

Regió	Ports 1998	Ports 2005	Amarradors 1998	Amarradors 2005
<i>Andalusia</i>	38	38	12.258	13.496
<i>Múrcia</i>	18	19	3.791	5.685
<i>València</i>	38	47	14.141	17.716
<i>Catalunya</i>	44	46	20.114	27.208
Total Languedoc-Roussillon	34		24.563	24.789
Total Provence-Alpes-Côte d'Azur	72		56.957	56.891
Total Corse	15	19	6.802	7.400
Total Balears	61	68	19.191	19.519
Total Arc Mediterrani Occidental			157.817	172.704

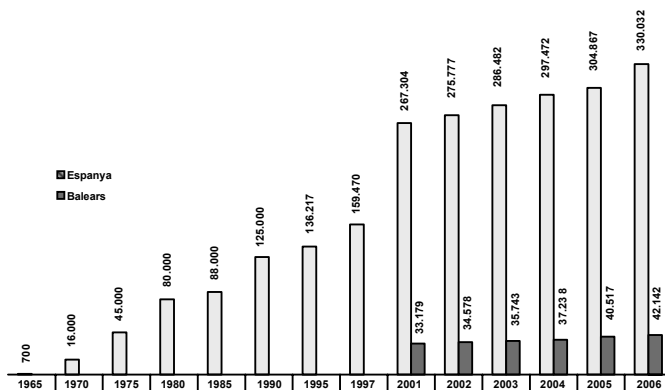
Font: Ludrici Portus Maritimi Regionum Europae. Mediterraneum Mare Occidentale, Turesspaña, Ministère de l'Écologie (França), Guia nàutica de Balears.

3. LA NÀUTICA TURÍSTICA I D'ESBARJO A ESPANYA

A Espanya, la millora de les condicions econòmiques ha provocat que augmentàs el seu parc nàutic, el nombre de titulacions i les infraestructures per acollir la creixent demanda, tant local com d'origen turístic, encara que més lentament que a altres països d'Europa. En general, podem destacar que el sector de la nàutica esportiva i d'esbarjo a Espanya es pot descriure a partir de les característiques següents:

- **Augment del parc nàutic.** Encara que partint d'una situació francament desfavorable en relació amb la de la resta dels països del seu entorn, Espanya ha vist augmentar la flota d'embarcacions d'esbarjo de forma considerable. Així, de les 700 embarcacions registrades l'any 1965 s'ha passat a gairebé 190 mil al 2005, a les quals s'haurien d'afegir prop de 25.000 motos nàutiques matriculades. L'observació d'aquestes xifres ens permet constatar la lenta però constant aproximació als nivells de desenvolupament dels països del voltant, així com l'extensió de la pràctica d'activitats nàutiques esportives a unes capes de població cada vegada més extenses.

Gràfic 1. Evolució de la flota d'embarcacions d'esbarjo a Espanya i les Balears

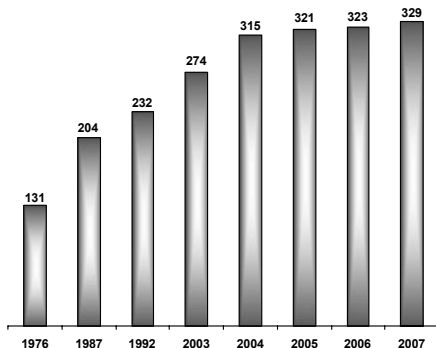


Font: Direcció General de Marina Mercant (2007).

Com en el cas europeu, el gran salt quantitatiu es va realitzar entre 1975 i 1980 quan es va produir un creixement acumulat del 77% en cinc anys. La recessió va frenar aquest creixement i fins a l'any 1985 únicament va créixer el nombre d'embarcacions en un 10%. El mercat no es va recuperar fins a finals de la dècada dels 80 i principis dels 90, època a partir de la qual l'augment de la quantitat d'embarcacions ha estat constant.

- **Augment del nombre de titulacions.** De manera constant, s'aprecia un augment en l'emissió de la quantitat de titulacions per al govern d'embarcacions. Si fins a l'any 2000 el nombre mitjà d'aquestes titulacions emeses per any se situava al voltant dels 15 mil títols, a partir de l'any 2004 fins al 2005 la mitjana s'eleva fins als 37 mil o els 40 mil d'aquest darrer any (Fira de Barcelona, 2007). Aquest augment reflecteix clarament tant el major rigor i control per assegurar que els practicants d'activitats nàutiques estiguin en possessió de la llicència corresponent com la tendència de creixement del nombre d'aficionats al turisme nàutic.
- **Augment del nombre de ports i instal·lacions.** El mes de setembre de 2007, a Espanya hi havia 329 ports o dàrsenes per a ús esportiu i recreatiu repartits per tota la seva geografia. En el gràfic següent podem observar l'evolució, en què es passa dels 131 ports construïts l'any 1976 als 329 en un període de tot just 20 anys.

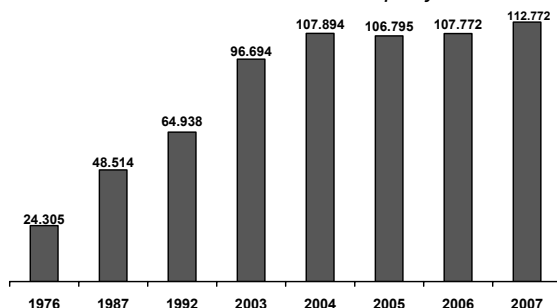
Gràfic 2. Evolució del nombre de ports a Espanya



Font: Fira de Barcelona (2007).

- **Augment del nombre d'amarradors.** De manera similar, els amarradors disponibles a Espanya s'han multiplicat per més de quatre, i han passat dels 24 mil que hi havia l'any 1976 als més de 112 mil del 2007. En els pròxims anys s'espera un creixement en el nombre de ports, però sobretot en el nombre d'amarradors, atès que hi ha més projectes de remodelació i ampliació d'instal·lacions que de noves construccions.

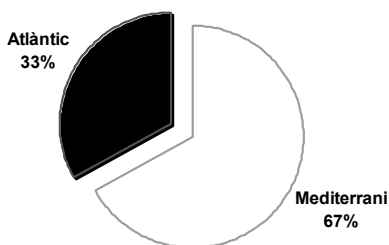
Gràfic 3. Evolució del nombre d'amarradors a Espanya



Font: Fira de Barcelona (2007).

- **Concentració de les infraestructures en el Mediterrani.** Gairebé dues terceres parts dels ports esportius es troben al mar Mediterrani, específicament representen el 66,8% davant el 61,9% de l'any 2006. A la vessant mediterrània els ports es concentren per ordre d'importància a les Balears, Catalunya i Comunitat Valenciana. Aquestes tres comunitats autònomes representen prop del 50% del total de ports espanyols.

Gràfic 4. Distribució de ports per àrees marítimes a Espanya 2007



Font: Fira de Barcelona (2007).

- **Gran demanda per part d'estrangers.** A més de la demanda generada pel mercat espanyol, les condicions turístiques d'Espanya han afavorit el desenvolupament d'una demanda per part d'estrangers. Aquesta demanda, per a un conjunt d'activitats nàutiques que inclouen a més de la navegació en embarcacions, el submarinisme, la vela lleugera, piragüisme, surf, pesca esportiva, esquí i moto nàutica, es va estimar l'any 2007 en uns 600.000 turistes estrangers.

4. CONDICIONS GENERALS DE BALEARS

L'estudi de les condicions generals de les Balears en relació amb el turisme nàutic comprèn tres grans apartats: les característiques geogràfiques i climàtiques, les inèrcies favorables existents i l'anàlisi de les infraestructures disponibles.

4.1. *Condicions geogràfiques i climàtiques*

Les Balears disposen d'unes condicions geogràfiques i climàtiques privilegiades per a la pràctica del turisme nàutic, entre les quals podem destacar les següents:

- **Estan situades en una posició central del Mediterrani occidental.** Les cinc illes principals que conformen l'arxipèlag balear es troben situades entre els paral·lels 38° 40' i 40° 05' de latitud nord i els meridians 07° 5' i 10° 41' de longitud est, posició equidistant de l'Estret de Gibraltar, França i Sardenya, i separades de la Península Ibèrica per un canal d'amplària variable entre 50 i 110 milles, la qual cosa els confereix una posició central en una àrea en què hi ha una forta tradició per a aquest tipus d'activitats.
- **Les Balears disposen d'unes condicions meteorològiques ideals per a la navegació.** Les Balears coincideixen en el límit de l'anticicló de les Açores i del front Centreeuropeu, de manera que es crea l'esmentat front Mediterrani. En aquest entorn meteorològic la navegació és fàcil i segura entre maig i octubre, temporades en les quals difícilment es donen males condicions, tret d'algun xàfec a la segona meitat del mes d'agost. A l'hivern, amb bon temps, sobretot durant les famoses calmes de gener, la navegació no sol presentar tampoc grans problemes, exceptuant l'arribada dels canvis d'estació quan són freqüents els vents de l'oest que fan remolins al nord i produeixen en molt poc temps temporals de certa consideració. La temperatura mitjana, tant de l'aigua com ambiental, també afavoreix la navegació ja que oscil·la entre les mínimes de gener d'11 graus a les màximes del mes d'agost de 27,5 graus.

Taula 5. Informació meteorològica de les Balears

	Gen.	Febr.	Mar.	Abr.	Maig	Juny	Jul.	Ag.	Set.	Oct.	Nov.	Des.
Precipitacions totals (l/m ²)	8,0	34,0	7,4	83,2	37,0	0,7	0,1	3,0	59,0	123,0	52,0	24,0
Temperatura màxima (en C°)	17,2	17,3	20,8	22,6	29,0	30,8	34,0	34,0	29,0	24,6	20,6	19,9
Temperatura mínima (en C°)	3,4	2,3	4,1	8,4	10,6	16,9	18,8	18,5	13,9	9,3	7,6	7,0
Temperatura mitjana (en C°)	11,0	11,3	12,6	14,9	18,9	23,1	24,7	26,2	22,6	18,0	14,7	13,2
Temperatura de l'aigua (en C°)	12,0	12,5	14,0	15,0	15,5	22,5	26,0	27,5	25,5	21,0	18,0	14,5

Font: Institut Nacional de Meteorologia i Centre Oceanogràfic de Balears.

- **Les Balears disposen d'un accés ràpid i freqüent a les principals capitals europees.** Per a aquells practicants d'activitats nàutiques no residents a les Balears, desplaçar-s'hi es pot realitzar de manera ràpida i freqüent gràcies als múltiples vols que enllacen els aeroports insulars amb la majoria de grans capitals europees, les quals es troben en molts dels casos a menys de 3 hores de vol.

Taula 6. Hores de vol entre Palma i les principals ciutats europees

Ciutat	Distància	Ciutat	Distància
Berlín	2,40	La Haia	2,25
París	1,55	Amsterdam	2,25
Düsseldorf	2,20	Hèlsinki	5,45
Hamburg	2,25	Viena	2,15
Milà	1,50	Atenes	2,45
Roma	1,50	Moscou	5,10
Berna	1,45	Praga	2,15
Zuric	1,45	Lisboa	2,15
Brussel·les	2,30	Madrid	1,00
Estocolm	4,30	Londres	2,00

Font: AENA.

- **Les Balears segueixen conservant un entorn natural privilegiat.** Els 1.428 km de costa de les Balears, saltejats de cales, platges o penya-segats constitueixen una visió d'altíssima qualitat per al navegant. En general, les costes de tot l'arxipèlag són d'aigües profundes i netes, amb grans penya-segats cap al nord i costes normalment més accessibles al sud. Les Illes Balears disposen, a més, de més de 300 platges amb una longitud de més de 100 km.

La multitud de cales i la diversitat i qualitat de paisatges que ofereixen les Balears solen ser dos dels motius que generalment solen exposar aquells que les freqüenten i que coincideixen a assenyalar que les Balears són un lloc ideal per a la navegació.

4.2. Sinergies favorables

En el cas de les Balears, es produeixen una sèrie de sinergies favorables que permeten millorar el seu posicionament com a espai idoni per a la navegació turística i esportiva d'alta categoria. Entre les principals podem destacar:

- **El reconeixement internacional de les Illes Balears com a centre turístic mundial de primera categoria.** Per la seva llarga tradició i desenvolupament de la indústria turística les Balears són de per si un lloc associat a la pràctica de moltes modalitats turístiques que gaudeix d'un reconeixement molt considerable per part dels més de 10 milions de turistes que les visiten anualment.
- **La cobertura informativa desplegada al voltant de grans personalitats durant l'estiu.** El fet que grans personalitats d'interès públic i de rellevància nacional i internacional (polítics, artistes, grans empresaris, etc.) escullin les Balears com a lloc d'estiueig provoca el lògic desplaçament de mitjans de comunicació a les illes per cobrir les informacions que susciten. És freqüent i usual que moltes d'aquestes personalitats dediquin una bona part de la seva estada a navegar per aigües de les Balears, així que es genera de manera espontània una associació entre les Balears, navegació i personatges de relleu.

Aquesta associació és especialment significativa en el cas de **la família reial espanyola**. Amb la seva presència i la seva especial vinculació als esports nàutics, generen unes cobertures de les seves activitats a les Balears als mitjans de comunicació, tant nacionals com internacionals, d'inestimable valor per a la promoció del turisme nàutic d'alta categoria.

- **La llarga tradició de les Balears en la pràctica competitiva de l'esport de vela.** A les Balears hi ha 2.408 llicències federatives d'escola i 2.223 llicències federatives d'esportistes i tècnics. A més, 61 clubs nàutics i 18 escoles de vela homologades es troben adscrits a la Federació Balear de Vela, la qual cosa implica el compromís de dur a terme un cert nombre anual d'activitats competitives. En total, a les Balears es duen a terme més de 500 competicions d'àmbit regional en 14 modalitats de vela, cosa que genera una gran activitat durant la major part de l'any, una presència constant en els mitjans de comunicació i, en general, una actitud favorable a la pràctica d'esports nàutics.
- **L'organització de grans esdeveniments competitiu de relleu nacional i internacional.** Periòdicament s'organitzen a les Balears grans esdeveniments competitiu que generen una àmplia repercussió internacional. Entre els principals esdeveniments podem esmentar:
 - **Copa del Rei.** Aquesta competició, en què participen més de 112 embarcacions de 15 banderes diferents (<http://www.regatacopadelrey.com>), constitueix un dels màxims exponents en el panorama internacional de regates i adquireix més presència i impacte mediàtic any darrere any. Hi contribueixen tant el nombre de participants com l'especial personalitat i rellevància d'alguns d'ells, entre els quals destaca, sens dubte, la família reial espanyola.
 - **Trofeu S.A.R. Princesa Sofia.** Després de la Copa del Rei, constitueix una de les competicions de més prestigi a escala europea, tant a l'apartat destinat a creuers com als de vela lleugera.

En aquesta competició, organitzada conjuntament per diversos clubs nàutics (RCN Palma per a competicions de creuer i classes Dragón, Star i Láser a vela lleugera; CN Calanova per a regates de 420; CN Sant Antoni de la Platja Mistral i Europa i CN Arenal per a 470 M-F, Finn, Tornado i 49r), es reuneixen el creuer i la vela lleugera en les diferents modalitats (IOR, IMS Regates i Creuer).

D'entre tots els impactes favorables del trofeu, hauríem de destacar la repercussió en els mitjans de comunicació. En aquest sentit són significatius els gairebé 300 periodistes acreditats, representant 15 diaris d'àmbit local, 54 d'àmbit nacional, 6 revistes nàutiques especialitzades, 7 revistes d'informació general, 5 mitjans esportius, 4 canals de televisió locals, 12 nacionals i 6 internacionals.

Com s'observa a la taula següent, les repercussions a mitjans i el consegüent efecte beneficiós per al desenvolupament del turisme nàutic a les Balears ha augmentat any darrere any.

Taula 7. Principals xifres del Trofeu S.A.R. Princesa Sofia

Concepte	1995	2001	2007
Nombre d'embarcacions	600	900	1.000
Nombre de països representats	26	31	38
Nombre de participants	2.300	3.200	3.600
Nombre de visitants total	6.000	9.000	10.000
Prensa escrita local	10	15	17
Prensa escrita nacional	43	54	60
Prensa escrita internacional	5	10	15
Televisió local	2	4	6
Televisió nacional	5	12	15
Televisió internacional	2	6	8
Nombre de periodistes acreditats	200	290	310
Visitants pàgina web oficial			1.000.000
Repercussió en premsa, televisió, ràdio			2,5 Milions €

Font: Federació Balear de Vela i Nimbus Publicidad www.trofeoprincesasofia.org.

- **Altres competicions.** A més de les competicions periòdiques abans esmentades que per la seva regularitat i especial relleu destaquen sobre les altres, existeixen altres competicions i regates que també mereixen ser anomenades, com ara la **regata de la Ruta de la Sal**, que uneix cada any, al voltant de Pasqua, ports de la Comunitat Valenciana i de Catalunya amb el port d'Eivissa. Aquesta regata mobilitza més de 2.500 persones durant un cap de setmana i marca, amb la seva arribada, l'inici de la temporada turística a l'illa. Són destacables, també, altres esdeveniments com la **regata Comte de Barcelona**, d'embarcacions d'època, o l'organització periòdica de campionats d'Europa i del món de diverses modalitats, com és el cas del **campionat d'Europa de la classe "Optimist"** o el **campionat del món de la classe "Europa"** que s'han fet no fa gaire a les Balears.

4.3. Els ports esportius

En l'actualitat, les Illes Balears disposen d'una notable oferta de llocs d'amarrament i de ports esportius. Les institucions de les quals depenen els diferents ports són, per una banda, l'**Autoritat Portuària de Balears** (APB) i, per l'altra, la **Comunitat Autònoma de les Illes Balears** (CAIB). Les dues institucions gestionen, en total, **uns 19.500 llocs d'amarrament**, una part dels quals de manera directa i l'altra a través de concessions a clubs nàutics o societats mercantils. A continuació s'exposen alguns dels aspectes més rellevants relacionats amb els ports esportius.

- **De manera directa o indirecta, la CAIB gestiona aproximadament 12.000 llocs d'amarrament.** A la taula següent es poden observar els ports i embarcadors que depenen de la Comunitat Autònoma de les Illes Balears, així com els amarradors disponibles a cada un d'ells.

Taula 8. Ports i embarcadors de la CAIB

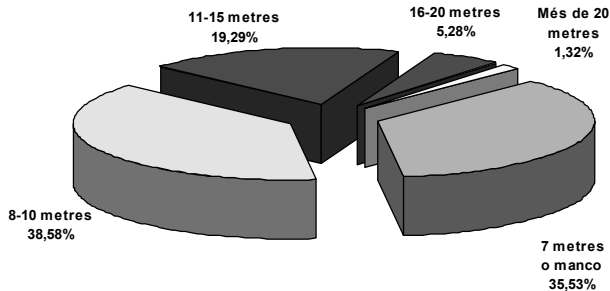
Ubicació	2001	2006
CN CALA GAMBA	225	225
CN EL ARENAL	602	667
CN SAN ANTONIO DE LA PLAYA	393	393
CN S'ESTANYOL	284	284
CN SA RÁPITA	492	487
PD MARINA DE CALA LLONGA	565	565
CN SERRANOVA	126	126
PD EL COCODRILO	324	324
PD PORT ADRIANO	404	404
CN SANTA PONSA	495	495
CN PALMANOVA	79	79
PD PORTALS	670	670
PE ADDAYA	150	170
DÀRSENA INT. CALA N BOSCH	264	270
CN FORNELLS	46	100
PD STA EULÀLIA DEL RIU	755	765
CN COLÒNIA DE SAN PEDRO	298	298
CN CAN PICAFORT	457	457
CN PUERTO ANDRATX	475	475
RCN PUERTO POLLENSA	375	375
CN CALA RAJADA	140	130
CN PORTOCRISTO	206	206
CN PORTOCOLOM	252	252
RCN PORTOPETRO	258	258
CN SAN ATONI DE PORTMANY	400	400
CN CIUTADELLA	62	55
*P. ANDRATX	172	182
*P. SÓLLER	183	465
*P. POLLENSA	548	621
* P. CALA RAJADA	103	85
*P. PORTOCRISTO	266	266
*P. CALA BONA	182	192
*P. PORTOCOLOM	239	239
*P. CALA FIGUERA	99	111
*P. PORTOPETRO	51	51
*P. COLÒNIA DE SANT JORDI	307	315
*P. SAN ANTONI DE PORTMANY	188	245
*P. CIUTADELLA	180	157
*P. FORNELLS	153	153
Total	11.471	12.012

*Instal·lacions de gestió directa CAIB.

Font: Servei de Ports de la CAIB.

- **La majoria dels amarradors gestionats per la CAIB són de grandària reduïda.** Concretament en els ports de la Comunitat un 35,53% són de menys de 7 metres; un 38,58% té entre 7 metres i 10; un 19,29% entre 10 i 15 metres; un 5,28% entre 15 i 20 metres, i un 1,32% superen els 20 metres. Actualment s'ha aprovat l'ampliació de Port Adriano, que oferirà 80 llocs d'amarrament nous per a iots de gran eslora i augmentarà lleugerament la grandària mitjana dels amarradors disponibles.

Gràfic 5. Grandària amarradors CAIB



Font: Ports de les Illes Balears.

- **L'Autoritat Portuària de Balears, per la seva banda, gestiona de manera directa o indirecta uns 7.500 llocs d'amarrament.** A la taula següent es recullen, per una banda, les diferents instal·lacions que depenen de l'APB, el nombre d'amarradors disponibles i el seu tipus d'explotació, directa o indirecta.

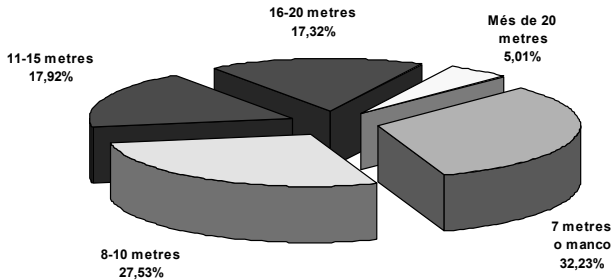
Taula 9. Amarradors que depenen de l'Autoritat Portuària de Balears

GESTIÓ PORTS	AMARRAMENTS 2007						2.007	2001	Var. %
	< 7 m	8 - 14 m	16 - 20 m	22 - 28 m	30 - 40 m	=> 50 m			
GESTIÓ DIRECTA									
PORT DE PALMA	1.087	120	10	0	0	0	1.217	1.326	-8,2
Portitxol	328	90					418	472	-11,4
Moll Vell			10				10	15	-33,3
es Jonquet	375	30					405	460	-12,0
Can Barbarà	384						384	379	1,3
PORT D'ALCÚDIA	100	16	0	0	0	0	116	116	0,0
Dàrsena Comercial	100	16					116	116	0,0
PORT DE MAÓ	242	602	95	0	0	0	939	883	6,3
Còs Nou	24	30					54	54	0,0
Pantalà Còs Nou	44	5					49	49	0,0
Moll Esplanada d'Hivernada		22					22	22	0,0
Moll de Ponent		50	9				59	58	1,7
Ampliació Ponent		11					11	8	37,5
Pantalà 1	22	5					27	28	-3,6
Pantalà 2	18	19					37	37	0,0
Llevant i ampliació		107					107	71	50,7
Cala Figuera	49	3					52	51	2,0
Fonduco		92					92	93	-1,1
Hospital i Passarel·la		40					40	19	110,5
Cala Corb		68					68	64	6,3
Moll de'n Pons	58	19					77	45	71,1
Cala's Fons			86				86	90	-4,4
Passarel·la C. Fons		45					45	77	-41,6
Cala Pedrera	11	11					22	21	4,8
Costa Nord i Sud	16	75					91	96	-5,2
PORT D'EIVISSA	0	60	10	4	0	0	74	74	0,0
Pantalà Dique de Abrego		28					28	44	-36,4
Pantalà Muelle Pesquero		32					32	32	0,0
Moll d'Inactius			10	4			14	12	16,7
PORT DE LA SAVINA	0	0	0	0	0	0	0	0	
TOTAL	1.429	798	116	4	0	0	2.346	2.399	-2,2

Font: Autoritat Portuària de Balears.

- A les instal·lacions de l'Autoritat Portuària els amarradors de menor grandària també són la majoria.** Concretament l'any 2001, un 38% dels amarradors era de menys de 7 metres; un 24% entre 8 i 10 metres; un 21% entre 11 i 15 metres; un 11% entre 16 i 20 metres, i un 6% té més de 20 metres. Al 2006, els processos de reordenació a l'interior de les instal·lacions han afavorit que s'augmenti la grandària mitjana dels amarradors, en detriment d'alguns ports. En l'actualitat, un 32% dels amarradors són iguals o menors a 7 metres; un 27,53% entre 8 i 10 metres, un 17,92 % entre 11 i 15 metres; un 17,32% entre 16 i 20 metres, i un 5,01% té més de 20 metres. D'aquesta manera podem concloure que la principal oferta d'amarradors per a grans embarcacions es troba als ports de l'Estat, és a dir, a l'abric dels ports d'Alcúdia, Palma, Maó i Eivissa.

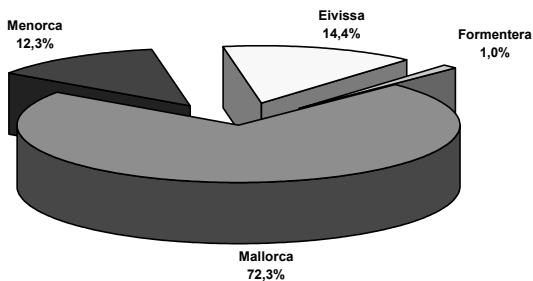
Gràfic 6. Grandària amarradors Autoritat Portuària



Font: Autoritat Portuària de Balears.

- **A les Illes Balears, el 37% de les instal·lacions portuàries d'ús esportiu és gestionat per l'Autoritat Portuària** i la majoria d'aquestes instal·lacions presenten una gestió indirecta d'aquest organisme. A la resta, gestionada per la Comunitat Autònoma, prevalen les gestionades indirectament i, dins aquestes, moltes són concessions a entitats públiques.
- **El creixement en nombre d'amarradors ha estat molt limitat durant els darrers anys.** Únicament en alguns casos específics, com la construcció d'un nou dic a l'interior del port de Palma, la reconversió de la base naval del port de Sóller, algunes ampliacions i el redisseny d'algunes parts dels ports han permès augmentar lleugerament les capacitats totals d'amarradors, i han passat d'uns 18 mil amarradors l'any 1995 a un poc més de 19.500 al 2007.
- **Mallorca concentra el 72,3% dels amarradors disponibles a les Balears.** Mallorca disposa aproximadament de **14.500 amarradors**, mentre que Eivissa i Menorca en tenen 2.800 i 2.400 respectivament. **Formentera**, per la seva banda, disposa d'uns **200 amarradors**. És significatiu el fet que Eivissa, amb unes dimensions similars a les de Menorca, disposi de més amarradors. Això s'explicaria, en certa manera, per la proximitat de l'illa a les costes peninsulars, amb el consegüent augment del trànsit nàutic esportiu, especialment en els mesos d'estiu.

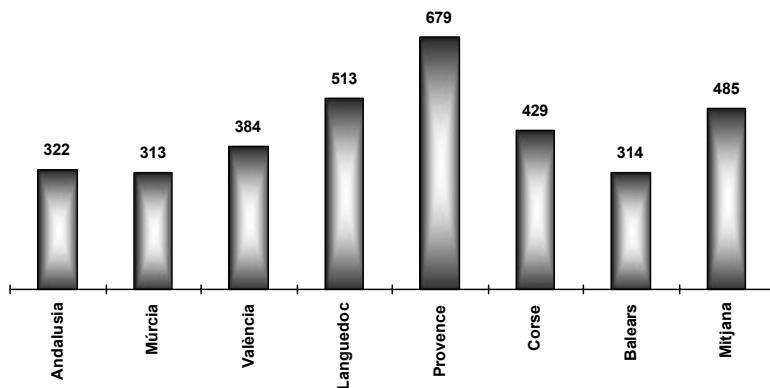
Gràfic 7. Distribució d'amarradors per illes



Font: APB i CAIB.

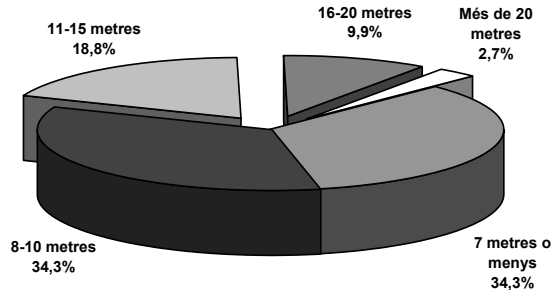
- **La grandària mitjana dels ports esportius de les Balears és de 314 amarradors.** En comparació amb la grandària mitjana dels ports de les altres destinacions turístiques del Mediterrani occidental, les Balears mostren unes dimensions mitjanes dels seus ports bastant reduïdes.

Gràfic 8. Dimensió mitjana dels ports esportius del Mediterrani occidental



- **Els ports de les Balears presenten una distribució d'amarradors en què predominen els de menor grandària.** Així, segons indiquen les dades de l'Autoritat Portuària i Ports de les Illes Balears, la distribució d'amarradors per eslores a les Balears és la següent: el 34,3% del total d'amarradors té menys de 7 metres; un 34,3% entre 8 metres i 10; un 18,8% entre 11 i 15 metres; un 9,9% entre 16 i 20 metres, i un 2,7% més de 20 metres.

Gràfic 9. Distribució d'amarradors per eslores a les Balears



Font: PIB, APIB.

- **A les Balears, dels ports que admeten embarcacions de més de 10 metres d'eslora (40 ports), un 10% són vaixells de més de 40 metres (4 ports).** En general, els ports de les Balears no solen estar preparats per acollir vaixells de gran eslora ja que la majoria solen estar enfocats a vaixells de fins a 15 metres, llevat d'algunes excepcions com el Club de Mar a Palma, Marina Botafoch a Eivissa o Club Marítim de Maó.

Aquesta situació, bastant generalitzada a la majoria de ports espanyols, es contraposa amb el context del sud de França. En el cas dels ports francesos són els que en major proporció permeten fondejos d'embarcacions de major eslora, i entre els quals destaca el del Languedoc. Dels ports francesos que admeten eslores superiors als 10 metres, un 31% accepta vaixells de més de 40 metres.

- **L'ocupació dels ports esportius ha reduït l'estacionalitat.** A la taula següent es recullen els resultats comparatius de les observacions efectuades l'any 2007 i 2001 sobre mostres de ports esportius que representen 11.300 i 8.000 amarradors respectivament. Es comprova que l'ocupació mitjana dels ports esportius ha tendit a augmentar. Tot i que durant els mesos de juliol i agost es mantenen les ocupacions de pràcticament el 100%, en els mesos d'hivern i primavera s'observen substancials augments en les ràtios d'ocupació.

Taula 10. Ocupació dels ports esportius per grandària de l'amarrador (%)

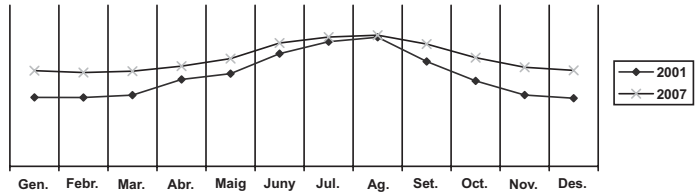
	Gen.	Febr.	Mar.	Abr.	Maig	Juny	Jul.	Ag.	Set.	Oct.	Nov.	Des.
<i>Menys de 10 m</i>												
2001	51,4	51,3	53,1	64,8	69,1	84,0	92,9	96,2	78,1	63,7	53,2	50,8
2007	71,3	69,9	70,9	74,7	80,3	91,9	96,3	97,7	91,1	81,0	73,8	71,5
<i>Entre 10 i 15 m</i>												
2001	60,5	60,3	64,4	70,9	76,1	86,8	95,0	98,0	86,1	74,4	64,7	60,5
2007	75,1	75,0	77,0	79,0	84,0	86,0	96,0	98,0	90,0	82,0	77,0	75,0
<i>Més de 15 m</i>												
2001	67,0	66,4	67,5	70,5	78,0	87,9	93,8	97,5	85,5	80,5	71,4	69,0
2007	73,4	72,2	74,7	79,3	82,8	89,8	93,8	93,7	85,4	82,7	75,8	74,9

Font: Elaboració pròpia.

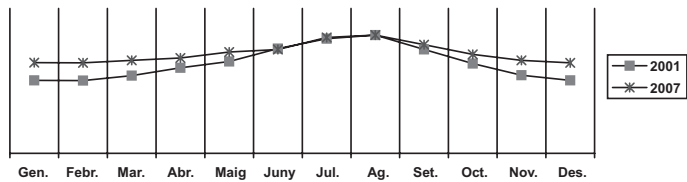
- **A tots els tipus d'amarradors han augmentat les ocupacions mitjanes.** Com s'observa en els gràfics següents, a tots els tipus d'amarradors les ocupacions mitjanes han crescut l'any 2007 amb relació a 2001. De manera especial, aquest creixement s'ha observat en els llocs d'amarraments inferiors a 10 metres.

Gràfic 10. Estacionalitat en l'ocupació dels llocs d'amarrament

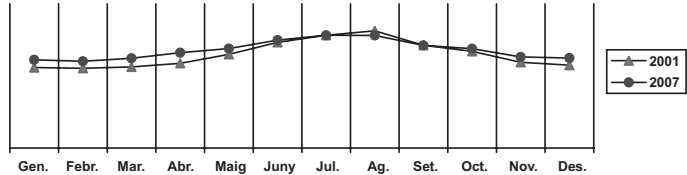
Menys de 10 m



Entre 10 i 15 m



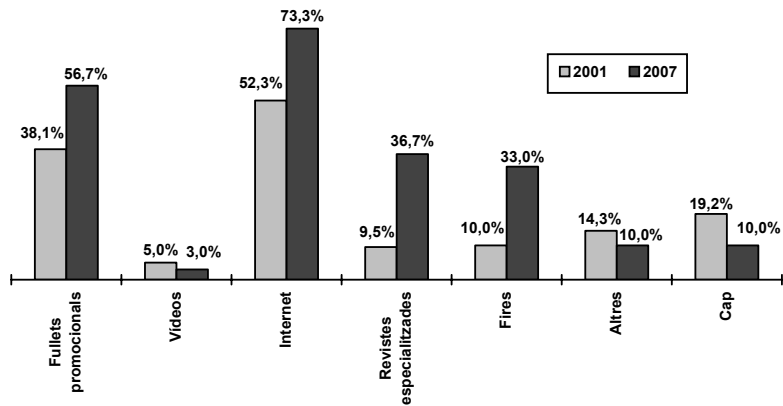
Més de 15 m



Font: Elaboració pròpia.

- La promoció del turisme nàutic per part dels ports esportius és limitada, encara que ha augmentat en els darrers anys.** A partir de les respostes efectuades pels ports esportius de les Balears, i com s'aprecia en el gràfic següent, es veu clarament que encara que la intensitat promocional dels ports esportius és limitada, probablement a causa de l'alta ocupació que tenen, només el 10% de la mostra declara no realitzar cap tipus de promoció, xifra menor al 20% observat l'any 2001. De tots els instruments promocionals, el més utilitzat, sense cap dubte, és Internet. Ja sigui a través de pàgines web pròpies o compartides, més d'un 73% dels clubs afirma ser present a la xarxa. El 56,7% dels clubs utilitza els fullets promocionals; un 36,7% utilitza revistes especialitzades i un 33,0% va a fires.

Gràfic 11. Instruments promocionals utilitzats pels ports esportius



Font: Elaboració pròpia.

5. PERFIL DELS TURISTES NÀUTICS

D'acord amb la definició de turista nàutic, formulada a la introducció d'aquest treball, hem considerat com a turistes nàutics dos grans grups:

- **'No residents' a Balears.** Tipificats com aquells usuaris d'embarcacions esportives que encara que poden residir temporalment a les Balears ho fan per temps inferior a 6 mesos anuals.
- **Transeünts.** Definits com aquells que, amb independència del seu lloc de residència habitual, es troben a port aliè al port base.

En els punts següents es fa referència als aspectes determinants del perfil del turista nàutic, així com a la seva evolució en relació amb l'estudi efectuat al 2001.

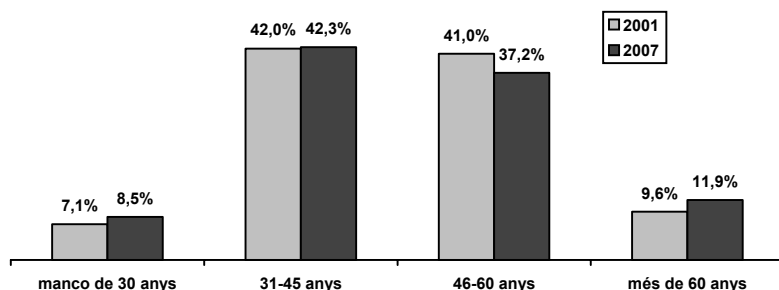
5.1. Residència, edat, professió i nacionalitat

En aquest apartat s'analitzen alguns aspectes descriptius dels turistes nàutics de les Illes Balears, entre els quals s'inclou la residència del turista, l'edat, professió, nacionalitat, etc. En general es pretén aportar una visió evolutiva remarcant especialment aquells resultats en els quals s'hagin detectat diferències significatives. Els principals resultats obtinguts es mostren a continuació:

- **La majoria dels turistes nàutics són no residents.** Com a l'estudi de 2001, aquest informe ens ha revelat que aproximadament el 91% dels turistes nàutics eren no residents. Aquest percentatge, evidentment, no significa que els residents no utilitzin les instal·lacions nàutiques esportives, únicament que només se'ls ha considerat turistes nàutics quan estaven en situació de transeünts, és a dir, en un port base diferent al seu habitual.
- **Els segments d'edat més importants segueixen sent els situats entre 31 anys i 45 i els d'entre 45 i 60 anys.** Els segments de menys de 30

anys són una minoria aproximada del 8,5% del total i els majors de 60 representen l'11,9%. A les franges intermèdies és on es troba el gruix dels practicants, concretament el 42,3% té entre 31 anys i 45, i el 37,2% entre 46 i 60 anys. En comparació amb les dades obtingudes al 2001 s'observa una relativa major presència de practicants menys madurs, a causa de la incorporació de practicants més joves.

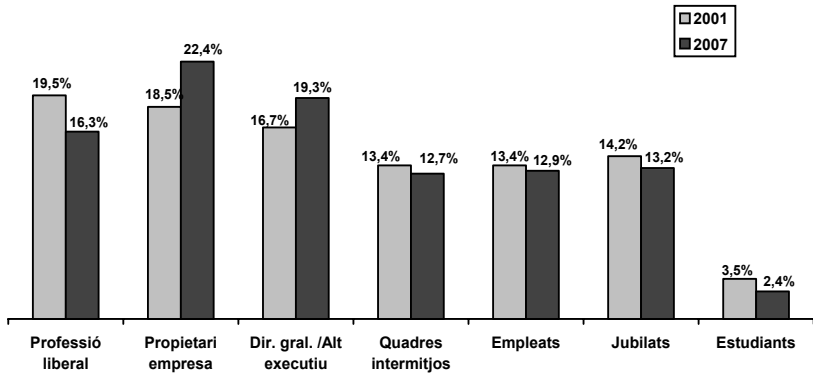
Gràfic 12. Edat dels turistes nàutics



Font: Elaboració pròpia.

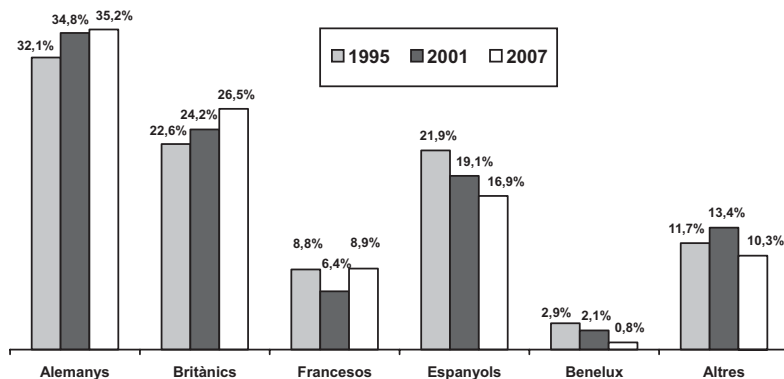
- Majoritàriament, els turistes nàutics desenvolupen professions liberals, són propietaris d'empresa o alts càrrecs executius.** En comparació amb les dades obtingudes al 2001, destaca un augment de les professions associades a altes remuneracions que, en conjunt, constitueixen el 58% i de manera especial els propietaris d'empresa que representen l'any 2007 prop del 22,4% del total de turistes nàutics. Aquest resultat podria contenir algun biaix a causa de l'època de l'any (estiu) en què s'ha administrat el qüestionari; no obstant això, la contundència de les dades marca de manera molt clara la tendència que indica que les professions majoritàries es corresponen amb les que, en general, duen associades altes remuneracions, i serveix d'indicador que revela l'alt perfil socioeconòmic del turista nàutic.

Gràfic 13. Profissió dels turistes nàutics



- **Nacionalitat. El mercat alemany, juntament amb el britànic i l'espanyol, segueixen constituint els tres principals grups d'usuaris no residents.** Alemany amb un 35,2%, britànics amb un 26,5% i espanyols amb un 16,9% són els grups principals. S'ha de destacar el poc pes relatiu del mercat francès, un dels més importants d'Europa, que representa a les Balears menys del 9%. Evolutivament, comparant les dades amb les obtingudes en estudis anteriors, podem observar un manteniment a l'alça tant del mercat alemany com del britànic, una lleugera recuperació del mercat francès fins als nivells de 1995 i una lleugera disminució del mercat espanyol. Aquesta constatació hauria d'incloure a una certa reflexió sobre la necessitat de redoblar els esforços destinats a desenvolupar un mercat com el francès i a millorar la promoció cap al mercat espanyol per recuperar els nivells de demanda que s'aconseguien anteriorment.

Gràfic 14. Nacionalitat dels no residents a les Balears

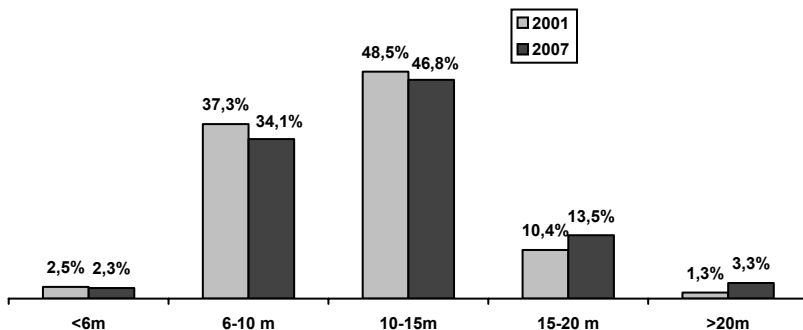


5.2. Grandària de l'embarcació, propietat i port base

En aquest apartat es recullen informacions referents a la grandària de l'embarcació, la propietat i el port base, de manera que els principals resultats es mostren a continuació:

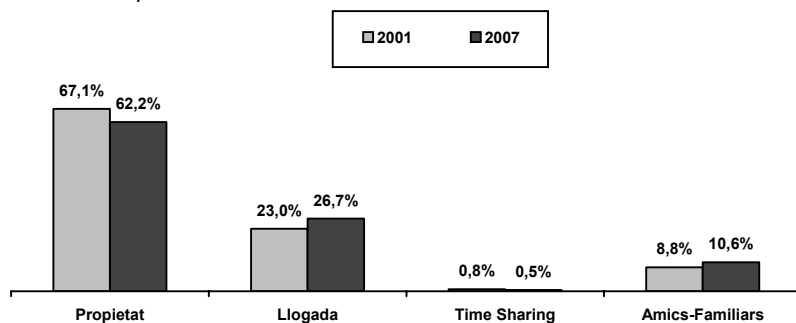
- Es produeix un augment de la grandària de l'embarcació utilitzada.** Majoritàriament, el turista nàutic realitza les seves activitats a bord d'embarcacions d'entre 10 metres i 15, i les compreses entre 6 i 10 metres són el següent grup d'embarcacions més habituals. No obstant això, el que més crida l'atenció és l'augment experimentat tant per les embarcacions d'entre 15 metres i 20 i, de manera especial, les de més de 20 metres. Les primeres han passat de ser un 10,4% del total a un 13,5%, mentre que les de més de 20 metres són les que han experimentat un creixement relatiu més elevat i han passat de ser un 1,3% a més del 3,3%.

Gràfic 15. Grandària de les embarcacions utilitzades



- **Els britànics són els que utilitzen embarcacions de major eslora.** S'altera la tendència detectada l'any 2001 en què s'observava que els alemanys eren els que utilitzaven embarcacions de major eslora. Al 2007 s'ha detectat que els britànics són els que amb un 21,1% més utilitzen embarcacions superiors als 15 metres, mentre que els alemanys ho fan en un 14,1% i els espanyols en un 13,7%. Els resultats de 2001 indicaven que la utilització d'embarcacions de més de 10 metres arribava a més del 66% dels entrevistats alemanys, per un 57% dels britànics i un 52,5% en el cas dels espanyols.
- **Normalment l'embarcació és propietat del turista nàutic, encara que augmenta la importància de les embarcacions llogades.** Més d'un 62% dels entrevistats afirmen que l'embarcació utilitzada els pertany. Aquest tipus representen prop del 27%; les embarcacions d'amics i familiars un 10,6%, i la modalitat de *time sharing* és pràcticament irrellevant (0,5%). En relació amb les dades obtingudes l'any 2005 destaca l'augment experimentat per la modalitat de lloguer d'embarcacions, que ha passat d'un 23% al 2001 al 26,7% actual.

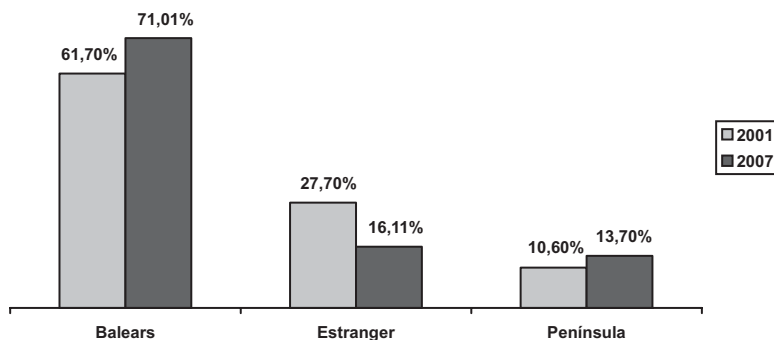
Gràfic 16. Propietat de les embarcacions utilitzades



Font: Elaboració pròpia.

- La majoria de les embarcacions tenen el seu port base a les Balears.**
 De les enquestes realitzades es desprèn que prop d'un 71% de les embarcacions tenen el seu port base a les Balears, ja sigui el mateix de realització de l'enquesta o un altre des del qual s'han desplaçat. A més de consolidar-se la tendència observada l'any 2001, destaca l'augment de les embarcacions que tenen el port base a la península (+3,1%) i la disminució significativa d'embarcacions amb base a l'estranger (-11,59%).

Gràfic 17. Port base de les embarcacions



Font: Elaboració pròpia.

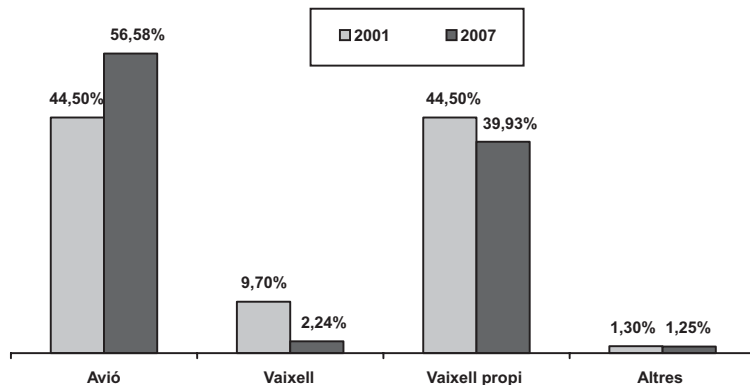
- **Les embarcacions de major eslora solen tenir el port base a l'estranger.** El tant per cent d'embarcacions de més de 20 metres de no residents a les Balears amb port base fora de les Illes s'eleva fins al 56%, similar al 61% estimat al 2001. Probablement, la major fiscalitat per a embarcacions de gran eslora en comparació amb altres països provoca que molts armadors tendeixin a utilitzar pavellons de conveniència. Aquest fet obliga que periòdicament, per no anar en contra del reglament d'importacions temporals, les embarcacions hagin de sortir d'aigües territorials i canviar de port, la qual cosa genera un cert inconvenient per triar les Balears com a port base. Aquesta constatació influeix negativament en el sector d'hivernatge i manteniment.

5.3. Mitjà d'arribada a les Balears, allotjament i acompanyants

En aquest apartat es pretén determinar quins són els principals mitjans d'arribada a les Illes Balears, els diferents tipus d'allotjament utilitzats i amb qui viatgen els turistes nàutics. Els principals resultats es mostren a continuació:

- **Augmenta el percentatge de turistes nàutics que accedeix a l'illa amb avió.** D'acord amb la tendència detectada d'un major augment en el nombre d'embarcacions amb port base a les Balears, s'aprecia que un 56,58% dels turistes nàutics accedeixen a les Balears amb avió davant un 45% detectat al 2001. Així mateix, s'aprecia una lleugera reducció en el percentatge de turistes nàutics que accedeixen a les Illes amb el seu propi vaixell, es passa del 44,5% de 2001 al 39,93% de 2007.

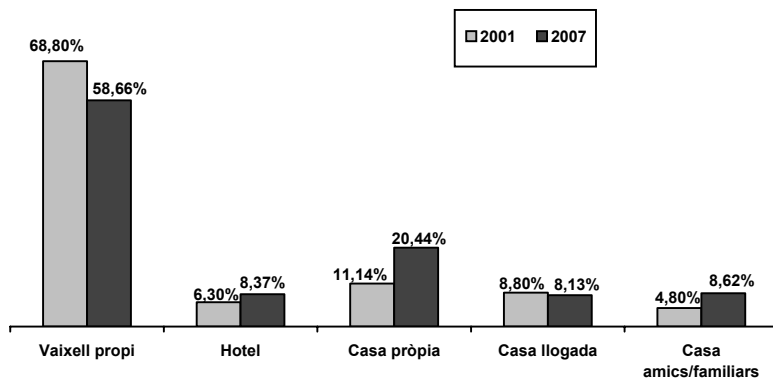
Gràfic 18. Mitjà d'arribada a les Balears



Font: Elaboració pròpia.

- La majoria dels turistes nàutics s'allotja en el vaixell, encara que augmenta la importància de la residència pròpia com a allotjament.** Gairebé un 59% dels turistes s'allotgen en el mateix vaixell, la qual cosa suposa una certa reducció sobre el 68,8% estimat l'any 2001. Destaca l'augment dels turistes nàutics allotjats a cases pròpies que passen d'un 11,14% al 2001 a un 20,44% al 2007.

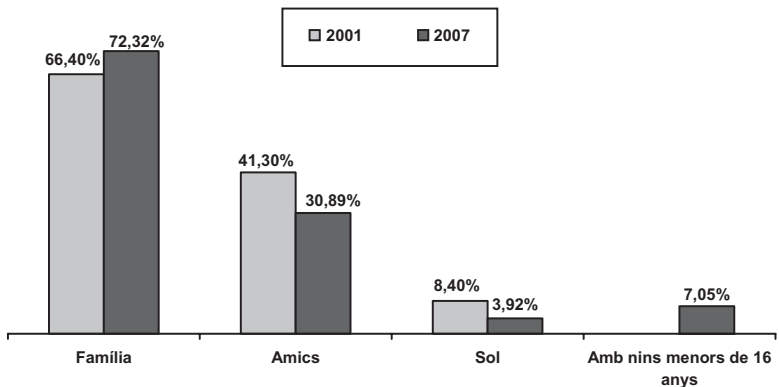
Gràfic 19. On s'allotgen els turistes nàutics?



Font: Elaboració pròpia.

- Augmenta la importància del component familiar entre els turistes nàutics.** A la mostra enquestada, més d'un 72% va declarar que gaudia de les seves vacances en família, la qual cosa suposa un percentatge major del 66,4% que es va detectar al 2001. Un 7,05% dels turistes nàutics afirma que duu a terme les seves vacances amb nins menors de 16 anys. Les vacances amb amics suposen la segona gran modalitat compartida per gairebé el 31% de la mostra, inferior al 41,3% estimat al 2001. Com es pot suposar, la suma de percentatges és superior al 100% perquè s'admet una resposta múltiple en aquells casos en què, per exemple, es realitzi el viatge amb família, amb nins i amb amics simultàniament.

Gràfic 20. Amb qui realitza el viatge?



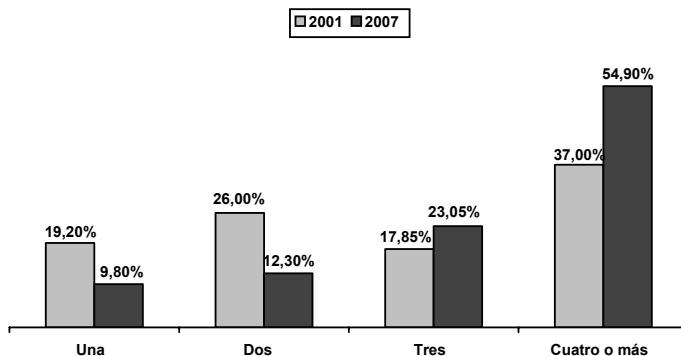
Font: Elaboració pròpia.

5.4. Fidelitat a les Balears, assiduitat i destinacions alternatives

En aquest apartat es pretenen determinar l'assiduitat dels turistes nàutics en les seves visites a les Balears, el nombre de viatges de dues o més nits de durada que realitzen a l'any per practicar turisme nàutic i les destinacions alternatives, principals competidores de Balears. Els resultats obtinguts es mostren a continuació:

- **La majoria dels turistes nàutics són grans coneixedors de les Illes Balears.** Com s'observa en el gràfic següent, més del 54% dels turistes nàutics han acudit a les Balears per a aquest tipus de turisme quatre o més vegades, tant per cent superior al 37% estimat al 2001.

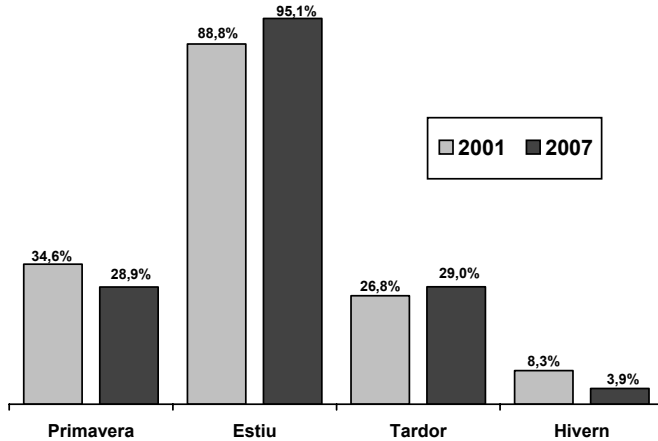
Gràfic 21. Vegades que han visitat les Illes Balears per practicar turisme nàutic



Font: Elaboració pròpia.

- **L'estiu és l'època preferida per a la pràctica del turisme nàutic.** Com era de suposar, les indubtables condicions climàtiques favorables de l'estiu de les illes constitueixen una raó de per què és l'estació preferida per a la majoria dels turistes nàutics, seguida a distància per la primavera i la tardor. Comparant els resultats amb els obtinguts al 2001, s'observa que aquesta tendència es consolida i que la preferència per la primavera descendeix lleugerament.

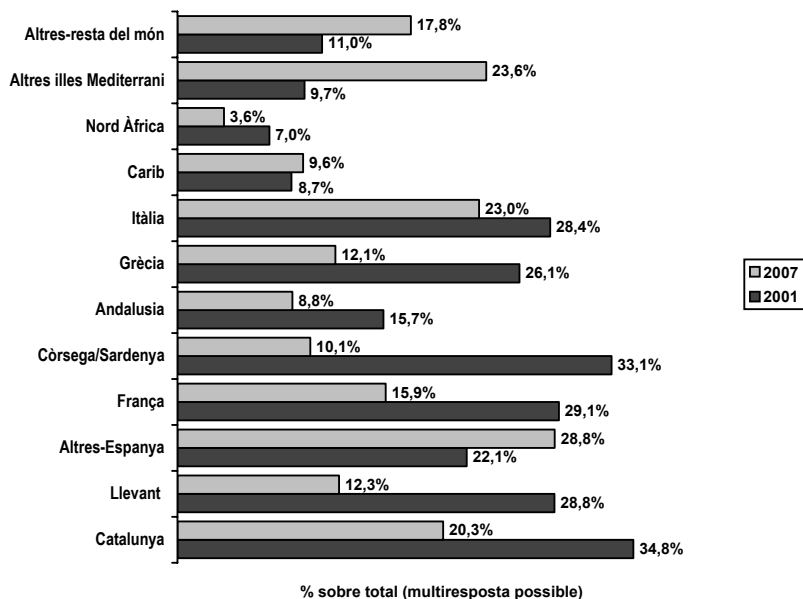
Gràfic 22. Preferències estacionals dels turistes nàutics



Font: Elaboració pròpia.

- Altres zones d'Espanya, Itàlia, altres illes del Mediterrani i Catalunya són les principals destinacions alternatives.** A la pregunta formulada als entrevistats en relació amb altres destinacions que haguessin visitat en els dos anys anteriors, les destinacions més esmentades varen ser, en primer lloc, altres zones d'Espanya amb un 28%, seguit d'Itàlia amb percentatges al voltant del 23% i altres illes del Mediterrani. Catalunya ocupa la quarta posició amb un 20,3%. En comparació amb els resultats obtinguts al 2001 destaca l'increment de la importància relativa d'altres zones d'Espanya i Itàlia.

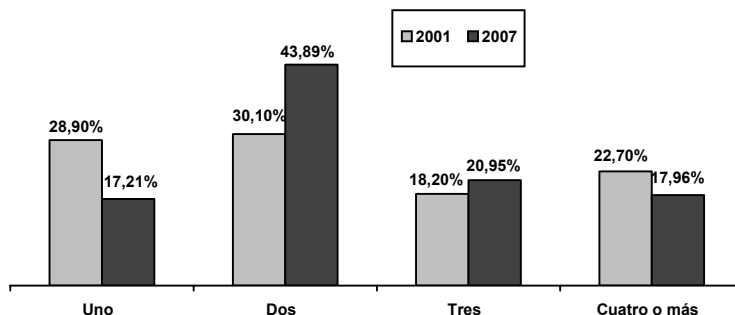
Gràfic 23. Principals destinacions alternatives



Font: Elaboració pròpia.

- La pràctica del turisme nàutic no és una pràctica ocasional.** La resposta més habitual a la pregunta: Quants de viatges de dues o més nits de turisme nàutic fa a l'any? és de dos viatges, en més del 43% de les respostes. Aquells que declaren que només realitzen un viatge a l'any són tan sols un 17,2% del total de la mostra. Aquestes xifres confirmen que la major part de turistes nàutics poden considerar-se com a "habituals". Com s'observa en el gràfic aquesta proporció és encara més important que l'any 2001.

Gràfic 24. Viatges anuals de turisme nàutic



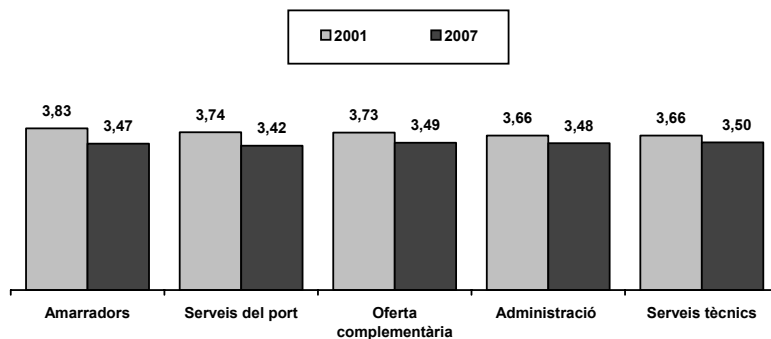
Font: Elaboració pròpia.

5.5. Grau de satisfacció dels turistes nàutics

En aquest apartat es pretén efectuar una valoració de la satisfacció dels turistes nàutics en relació amb determinats aspectes relacionats amb el port esportiu en què han amarrat i sobre les seves vacances en general. En concret es varen analitzar la qualitat dels amarradors, la qualitat dels serveis del port (dutxes, llum, etc.), la qualitat de l'oferta complementària (bars, restaurants, etc.), la qualitat dels serveis d'administració del port (burocràcia) i, finalment, els serveis tècnics i de manteniment.

Els resultats obtinguts ens indiquen que la majoria dels turistes nàutics obtenen, amb molta homogeneïtat, uns nivells elevats de satisfacció, referent als diferents aspectes analitzats del port en què es van realitzar les enquestes. Com s'indica en el gràfic següent els nivells de satisfacció, mesurats en una escala de 5 punts, en la qual 1 significa molt malament i 5 excel·lent, oscil·len entre el 3,5 obtingut pels serveis tècnics i de manteniment del port fins al 3,42 obtingut pels serveis del port (dutxes, llum, etc.). No obstant això, ha de servir com a toc d'atenció el fet que les valoracions mitjanes són lleugerament inferiors a les obtingudes al 2001.

Gràfic 25. Satisfacció dels turistes nàutics amb els ports esportius



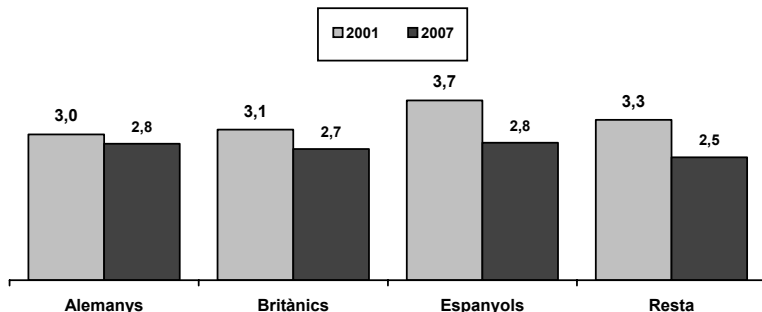
1 = totalment en desacord; 5= completament d'acord

Font: Elaboració pròpia.

A més es va sol·licitar als entrevistats que situassin la seva opinió en una escala que va des del valor 1, que indica que s'està en total desacord, fins al valor 5, que s'identifica amb estar totalment d'acord amb l'afirmació formulada. Els resultats obtinguts es mostren a continuació i ens indiquen que:

- **Es redueix la percepció que les Balears són una destinació cara per al turisme nàutic.** Les respostes a aquesta pregunta ens indiquen que únicament el 9,5% dels enquestats està totalment d'acord amb aquesta afirmació, percentatge francament inferior al 17,7% estimat l'any 2001. En termes numèrics, la valoració mitjana a aquesta pregunta obtinguda al 2007 va ser de 2,72, inferior als 3,2 punts obtinguts al 2001, la qual cosa indica que es redueix la percepció que les Balears són una destinació cara per al turisme nàutic. Encara que els espanyols són els que més creuen que les Balears són una destinació cara, amb una valoració mitjana de 2,83, també són els qui més han reduït aquesta percepció.

Gràfic 26. Les Balears són cares per al turisme nàutic?

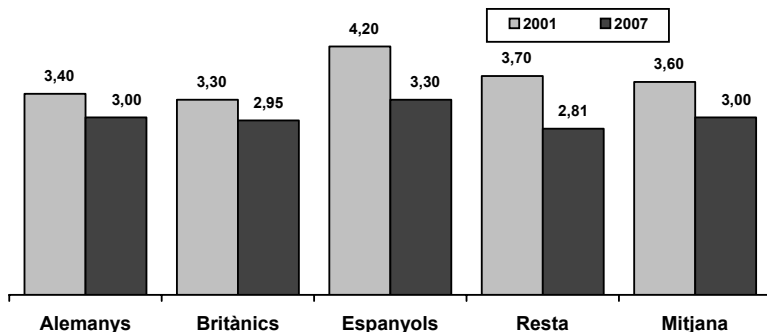


1 = totalment en desacord; 5= completament d'acord

Font: Elaboració pròpia.

- **Es redueix la percepció que hi ha massa turistes a les Balears.** Encara que un 32% dels entrevistats segueix estant d'acord o totalment d'acord que hi ha massa turistes a les Balears, aquesta percepció ha disminuït en relació amb el 59% que es va estimar al 2001. Una vegada més, els més crítics amb la concentració turística de les Balears són els mateixos espanyols, que realitzen una valoració mitjana de 3,3, la qual cosa indica l'existència d'un elevat percentatge d'espanyols que es mostren d'acord amb l'afirmació.

Gràfic 27. Hi ha massa turistes a les Balears?

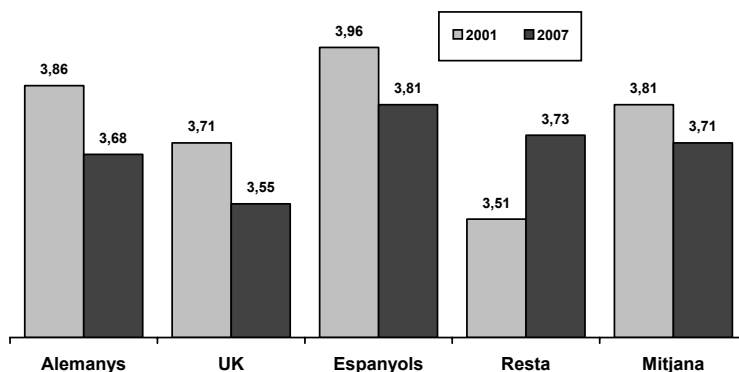


1 = totalment en desacord; 5= completament d'acord

Font: Elaboració pròpia.

- **Una gran majoria segueix considerant les Illes Balears com la millor destinació de turisme nàutic del Mediterrani.** La contundència de la pregunta formulada ha estat semblant a la rotunditat en els resultats obtinguts, ja que en general gairebé un 59% ha afirmat estar d'acord o completament d'acord amb l'afirmació, davant el 61% estimat al 2001. En el panorama numèric, la valoració mitjana obtinguda va ser de 3,7, pràcticament idèntica als 3,8 obtinguts al 2001. Per nacionalitats, com s'observa en el gràfic adjunt, els que atorguen valoracions més elevades són els espanyols, amb 3,8.

Gràfic 28. Les Balears són la millor destinació de turisme nàutic del Mediterrani?

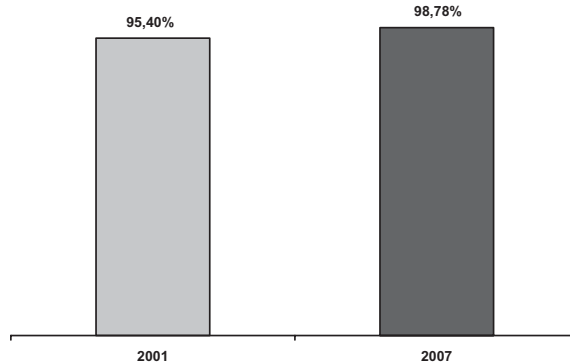


1 = totalment en desacord; 5= completament d'acord

Font: Elaboració pròpia.

- **En general, la satisfacció global amb les Balears segueix sent elevada.** En haver demanat si després de la seva experiència recomanarien les Illes Balears als seus amics i coneguts com a destinació de turisme nàutic, ens adonam que els percentatges de resposta afirmatius són molt elevats, ens acostam a percentatges del 99% i superam el 95,4% obtingut al 2001.

Gràfic 29. *Recomanaria les Balears als seus amics i coneguts?*



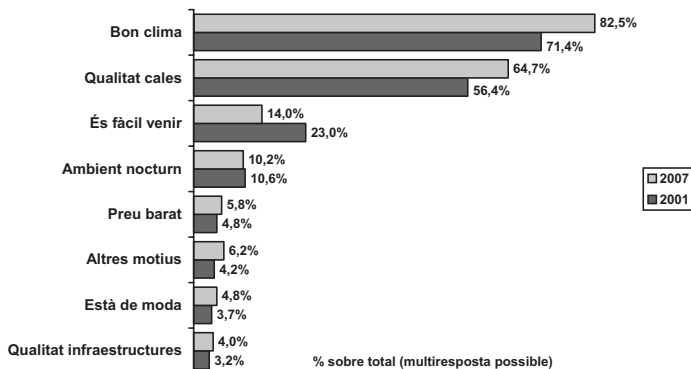
Font: Elaboració pròpia.

5.6. Motivacions i fonts d'informació

En aquest apartat es pretén recaptar informació sobre dos aspectes fonamentals del comportament del consumidor turístic nàutic, com ara les motivacions per les quals ha triat les Balears per a la pràctica d'aquesta activitat i, en segon lloc, sobre les fonts d'informació que ha utilitzat per a la preparació del viatge. Tot això resulta un indicador sobre els principals mitjans per contactar amb els turistes nàutics. Els principals resultats obtinguts es mostren a continuació:

- **El clima i l'existència d'un gran nombre de cales són els principals motius.** En primer lloc, un 82,5% dels enquestats afirma que el clima és el principal motiu per escollir les Balears, seguit per l'existència de multitud de cales, amb un 64,7%; la facilitat per accedir a les Balears amb un 14,0% i, ja a més distància, l'ambient nocturn amb un 10,2%. L'entorn natural és, així, el principal atractiu per atreure aquest tipus de turisme. En comparació amb la investigació duta a terme al 2001 s'aprecia una consistència en les dades obtingudes sobre la importància dels aspectes referents a bon clima i qualitat de les cales, i es redueix la de la facilitat d'accés.

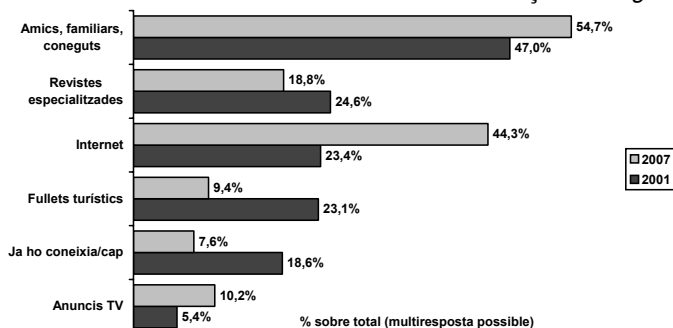
Gràfic 30. Principals motivacions per escollir les Balears



Font: Elaboració pròpia.

- Les principals fonts d'informació són els amics i coneguts.** Les informacions d'amics, familiars i coneguts, apareixen en lloc destacat com a principal font d'informació a l'hora de planificar el viatge (55% dels entrevistats). En segon lloc apareix a curta distància Internet, amb un 44,3% d'individus que l'esmenten i, a més distància, les revistes especialitzades, els anuncis a TV i els fullets turístics. En comparació amb les dades de 2001, s'observa un augment de la importància de les dues principals fonts d'informació, amics i coneguts i Internet, i de manera transcendental cal destacar la influència d'Internet, atès que quatre de cada deu afirmen haver utilitzat aquest mitjà com a font d'informació prèvia al viatge.

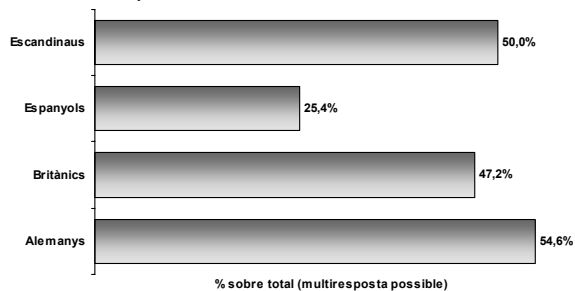
Gràfic 31. Fonts d'informació utilitzades abans de començar el viatge



Font: Elaboració pròpia.

- **La importància d'Internet és especialment rellevant en els mercats alemany, britànic i escandinau.** A tots aquests mercats, el tant per cent de turistes nàutics que afirmen haver utilitzat Internet a l'hora de preparar el viatge està al voltant o supera el 50%, com en el cas dels alemanys. Per contra, el mercat espanyol és el menys desenvolupat en l'ús d'Internet, ja que només un 25,4% en confirma l'ús.

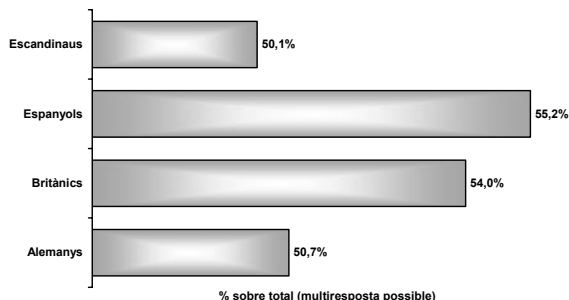
Gràfic 32. Ús d'Internet per nacionalitats



Font: Elaboració pròpia.

- **La importància de les recomanacions d'amics, familiars i coneguts és especialment significativa en el mercat espanyol.** Encara que a tots els mercats la importància de les recomanacions d'amics, familiars i coneguts és molt important, en el cas espanyol és superior perquè és la font d'informació més important, a molta distància d'Internet, mentre que a la resta dels mercats és mínima.

Gràfic 33. Ús de recomanacions d'amics i familiars per nacionalitats



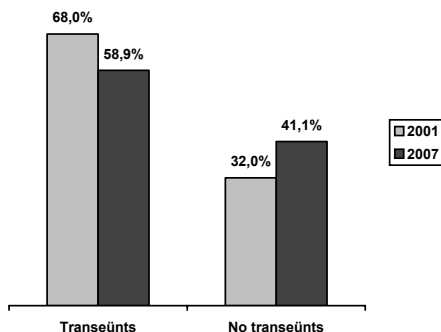
Font: Elaboració pròpia.

5.7. Transeünts, ports visitats, estades mitjanes i tripulants

Com ja hem esmentat més a dalt, els turistes nàutics poden dividir-se, per una banda, en els transeünts (aquells que es troben navegant d'un port distint al port base) i, d'una altra, els que es troben en el port base de l'embarcació.

- **De les enquestes realitzades s'ha determinat que aproximadament un 59% del total de turistes nàutics eren transeünts.** La resta, és a dir el 41% restant, corresponia a 'no residents' a les Balears que es trobaven al port base habitual de la seva embarcació practicant el turisme nàutic. Entre els transeünts, un 88% eren no residents i un 12% eren residents. En comparació amb les dades obtingudes al 2001, s'aprecia una lleugera disminució en el percentatge de turistes nàutics transeünts i un manteniment en la distribució entre residents i no residents.

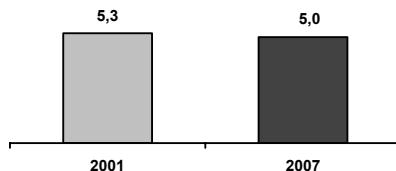
Gràfic 34. Turistes nàutics, transeünts i no transeünts



Font: Elaboració pròpia.

- **L'estada mitjana a port dels transeünts pot situar-se en uns 5 dies al 2007, valor lleugerament inferior als 5,3 dies** estimats al 2001. Segons les dades facilitades pels diferents ports esportius i com ja es va observar al 2001, es posa de manifest que hi ha una certa dispersió de les estades mitjanes en funció del port. Així, mentre uns mostren estades mitjanes superiors a 7 dies, altres ports, que podrien qualificar-se com a més de trànsit, tenen estades mitjanes inferiors, situades al voltant dels 2-3 dies (Port d'Andratx, Alcudiamar, Porto Colom, Eivissa Nova, etc.)

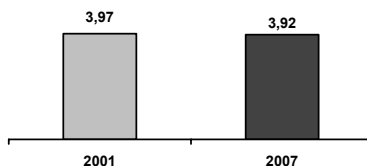
Gràfic 35. Estada mitjana dels transeünts a cada port



Font: Elaboració pròpia.

- **De mitjana, les embarcacions transeünts van tripulades per 3,92 persones, pràcticament una estimació idèntica a l'efectuada al 2001, de 3,97 persones.** Evidentment, les embarcacions de major grandària disposen de més tripulació que les més petites. Així, per exemple, les embarcacions d'entre 15 metres i 20 viatgen amb una mitjana de 5,1 passatgers, mentre que les que tenen una eslora d'entre 10 i 15 metres ho fan amb una mitjana de 4,1.

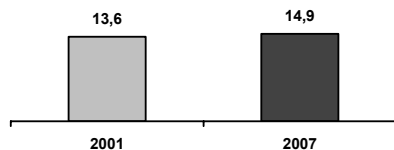
Gràfic 36. Tripulants per embarcació



Font: Elaboració pròpia.

- **En general, els turistes nàutics de les Balears declaren estades mitjanes a les illes de 14,9 dies.** D'aquests dies, 11,3 els dediquen a la pràctica de turisme nàutic, sense que s'apreciïn diferències significatives entre els transeünts i els no transeünts. En comparació amb les dades obtingudes al 2001 s'observa un lleuger augment a les estades mitjanes de les Balears, que han passat dels 13,6 dies als 14,9 actuals.

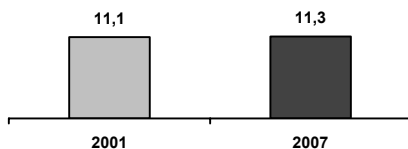
Gràfic 37. Durada mitjana de les vacances a les Balears



Font: Elaboració pròpia.

- **Els dies de pràctica de turisme nàutic s'han mantingut estables al voltant d'11,3 dies.** Si al 2001 es va estimar que els turistes nàutics dedicaven a aquesta pràctica 11,1 dies, al 2007 s'ha estimat una xifra lleugerament superior, d'11,3 dies.

Gràfic 38. Dies de pràctica de turisme nàutic



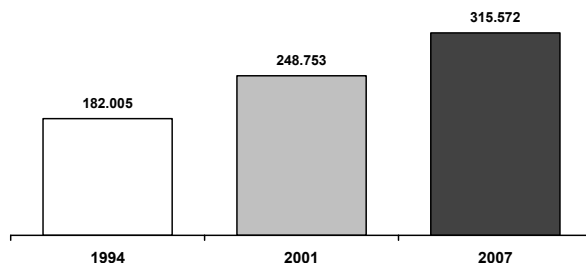
Font: Elaboració pròpia.

6. TURISTES NAUTICS I IMPACTE ECONÒMIC

6.1. Estimació del nombre de turistes

A partir de les dades facilitades pels ports esportius de les Balears i els resultats de les enquestes realitzades als turistes, el total de turistes nàutics estimats al 2007 als ports de les Balears va ser d'aproximadament 315 mil turistes nàutics, la qual cosa suposa un augment d'una mica més del 6% sobre els 297 mil de 2006. No obstant això, aquestes xifres poden fàcilment infraestimar el nombre total de turistes nàutics, ja que especialment en els mesos d'estiu, són molts els vaixells que no passen la nit necessàriament en ports esportius, per la qual cosa és molt difícil comptabilitzar-los. Per a ells, s'ha aplicat un factor de correcció del 20%, consensuat amb les diferents associacions nàutiques per estimar la demanda real, tant l'atesa dins els ports esportius, com la no atesa situada a les zones d'accés o annexes i fondejos.

Gràfic 39. Turistes nàutics a les Balears



Font: Elaboració pròpia.

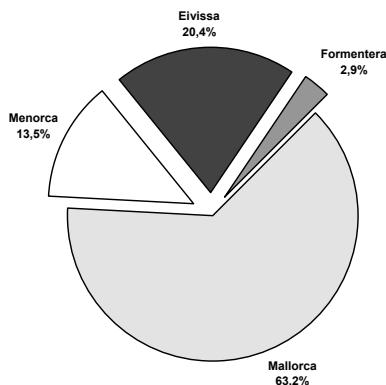
Per realitzar l'estimació del nombre de turistes nàutics s'ha actuat d'acord a les fases següents:

- **A les Balears es produeixen anualment al voltant de 107 mil moviments d'embarcacions entre diferents ports.** Per a l'estimació d'aquesta xifra hem pres com a punt de partida les declaracions d'una mostra de 30 ports esportius amb aproximadament 9.400 llocs d'amarrament. Aquests ports han declarat haver rebut aproximadament 50.000 vaixells transeünts,

si extrapolam aquesta xifra al total de les Balears (19.519 amarradors), obtenim una xifra de **107.161 moviments de vaixells**.

- **Per illes, Mallorca ocupa el primer lloc en nombre de vaixells transeünts.** Com s'observa en el gràfic següent, Mallorca acapara un poc més del 60% dels moviments, seguida d'Eivissa i Formentera que per la seva proximitat a la península sumen gairebé el 24% dels transeünts. Menorca representa aproximadament el 13,5% del total dels moviments de vaixells transeünts.

Gràfic 40. Distribució per illes dels vaixells transeünts



Font: Elaboració pròpia.

- **El nombre total d'estades dels vaixells transeünts s'eleva a 535.805.** Si multiplicam el nombre de moviments d'embarcacions per la mitjana de dies que les embarcacions passen als ports, facilitada pels mateixos ports esportius i que s'eleva a 5 dies per vaixell transeünt, obtenim la xifra de **535.805 estades de vaixells transeünts a ports**, xifra lleugerament superior a les 472.945 estades de 2001.
- **El nombre total d'estades a ports esportius de turistes transeünts practicant turisme nàutic és de 2.100.356.** Si multiplicam el nombre d'estades en port i els vaixells transeünts per la mitjana d'ocupants (3,92), obtenim la xifra esmentada de 2,10 milions, que és també lleugerament superior a l'1,87 milions estimats al 2001.

- **El nombre total de transeünts ascendeix a 185.872.** Si dividim el nombre total d'estades de turistes transeünts entre la mitjana de dies que els turistes nàutics declaren practicar turisme nàutic (11,3 dies) obtenim la xifra estimada de 185.872 turistes transeünts, xifra que és també lleugerament superior als 169.152 considerats al 2001.
- **El nombre total de turistes nàutics augmenta fins als 315.572.** Si consideram que els 185.872 transeünts suposen el 58,9% dels turistes nàutics, extrapolant aquesta xifra podem obtenir els **prop de 315 mil turistes** nàutics esmentats, que comparats amb els 248.753 estimats al 2001 suposen un augment de prop del 23% i un augment de prop del 173% respecte dels 182.005 estimats al 1994. En vista d'aquestes valoracions, es desprèn que l'augment de turistes nàutics es deu especialment a l'augment del percentatge de turistes nàutics no necessàriament transeünts.
- **El nombre total d'estades generades pels turistes nàutics ascendeix fins a 4.702.030.** Si consideram globalment tant als transeünts com als no transeünts i els multiplicam per l'estada mitjana total a les Balears (tant practicant turisme nàutic com no) de 14,9 dies, obtenim que els turistes nàutics van generar **els 4,7 milions d'estades esmentades**, i que suposen un augment significatiu sobre els 3.383.046 d'estimades al 2001.

Taula 11. Dades bàsiques d'estimació del nombre de turistes nàutics

	1994	2001	Var. % 94/01	2007	Var. % 07/01
Moviment d'embarcacions transeünts	45.504	85.062	86,93%	107.161	25,98%
Estada mitja en port	7	5,56	-20,57%	5	-10,07%
ESTADES EMBARCACIONS TRANSEÜNTS	318.528	472.945	48,48%	535.805	13,29%
Mitja tripulantsper embarcació	4,12	3,97	-3,64%	3,92	-1,26%
ESTADES TURISTES NÀUTICS TRANSEÜNTS EN PORT	1.312.335	1.877.591	43,07%	2.100.356	11,86%
Estada mitja total	13,8	13,6	-1,45%	14,9	9,56%
Dies dedicats a la pràctica del turisme nàutic	11,18	11,1	-0,71%	11,3	1,80%
TURISTES NÀUTICS TRANSEÜNTS	117.393	169.152	44,09%	185.872	9,88%
% turistes nàutics transeünts	64,50%	68,00%	5,43%	58,90%	-13,38%
% turistes nàutics no transeünts	35,50%	32,00%	-9,86%	41,10%	28,44%
Turistes nàutics no transeünts	64.612	79.601	23,20%	129.700	62,94%
NRE. TOTAL TURISTES NÀUTICS	182.005	248.753	36,67%	315.572	26,86%
NRE. TOTAL ESTADES TURISME NÀUTIC	2.511.662	3.383.046	34,69%	4.702.030	38,99%

Font: Elaboració pròpia.

6.2. La despesa dels turistes nàutics

La despesa dels turistes pot distribuir-se entre la despesa realitzada en el lloc d'origen del turista nàutic i la realitzada directament a les Balears. La primera normalment inclouria principalment les despeses de transport fins a les Balears, el pagament previ del lloguer de l'embarcació (si s'ha realitzat en el país d'origen) i, en determinats casos, les despeses d'allotjament que no es realitzin en el propi vaixell. Per altra banda, les despeses realitzades a les Balears contenen els pagaments pel lloguer del lloc d'amarrament quan és necessari, compres d'aliments, despesa a cafeteries i restaurants, despesa en diversions i altres despeses. Els principals resultats es mostren a continuació:

- **La despesa total per persona i dia ascendeix a 125,64 euros.** Aquesta xifra és el resultat d'addicionar a la despesa realitzada en el lloc d'origen la realitzada directament a les Balears. Si comparam els resultats amb els obtinguts al 2001 i 1994 podem observar un lleu augment d'aproximadament un 2,8% nominal en relació amb els 122,12 euros estimats al 2001 i d'un 9% en relació amb els 115,24 euros de 1994.

Gràfic 41. Evolució de la despesa dels turistes nàutics

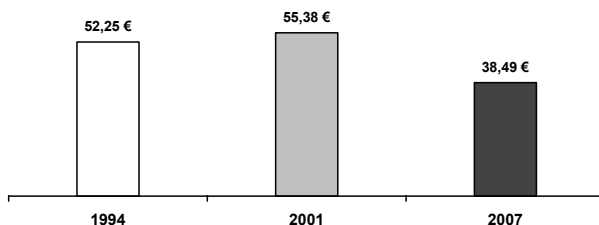


Font: Elaboració pròpia.

- **La despesa en el lloc d'origen dels turistes nàutics s'eleva a 38,49 euros per persona i dia.** Si dividim la despesa total realitzada en el lloc d'origen del turista entre el nombre de dies de vacances a les Illes Balears, s'obté que allò que s'ha pagat en el lloc d'origen per persona i dia d'estada a les nostres Illes ascendeix a 38,49 euros. Aquesta quantitat suposa una reducció significativa en comparació amb els 55,38 euros estimats al 2001

o els 52,25 euros al 1994. Aquesta reducció pot ser a causa d'un progressiu augment en les partides que es paguen directament a les Balears en detriment d'aquelles que es paguen en el país d'origen. A aquest fet hi contribuiria l'augment relatiu dels turistes nàutics no transeünts.

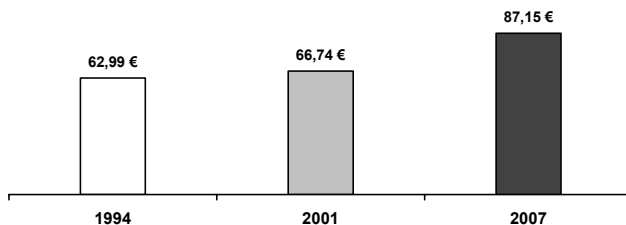
Gràfic 42. Evolució de la despesa per persona i dia d'estada, en origen



Font: Elaboració pròpia.

- **La despesa mitjana per persona i dia a les Balears s'eleva a 87,15 euros.** Si comptabilitzam totes les despeses efectuades pels turistes nàutics durant l'estada a les Illes Balears obtenim una mitjana de despesa per persona i dia de 87,15 euros. Aquesta quantitat suposa un augment considerable en relació amb els 66,74 euros estimats al 2001 o als 62,99 de 1994. Mentre que anteriorment es pagava una proporció més elevada del viatge en el lloc d'origen, ara ha augmentat considerablement la part que es gasta al lloc de destinació, és a dir, a les Balears.

Gràfic 43. Despesa a les Balears per persona i dia



Font: Elaboració pròpia.

- **Distribució de la despesa realitzada a les Balears.** La taula següent recull la distribució comparativa de la despesa realitzada pels turistes nàutics en diferents conceptes tant al 2001 com al 2007. La primera

columna recull la despesa mitjana per persona i dia, a cada un dels conceptes analitzats, que han efectuat els turistes nàutics a les Balears. La segona columna indica el percentatge de turistes nàutics que declaren haver efectuat pagaments a les Balears per cada un dels conceptes. Finalment, la tercera columna indica quin percentatge de la mostra afirma haver realitzat pagament a les Balears per cada un d'aquests conceptes.

- És a dir, i com exemple interpretatiu, podem esmentar que un 92,75% dels entrevistats indica haver efectuat pagaments de combustible i que la mitjana de despesa per aquest concepte és de 13,9 euros per persona i dia.

Taula 12. Distribució de la despesa per conceptes

Concepte	Despesa mitjana 2001	% mostra que afirma haver pagat (2001)	Despesa mitjana 2007	% mostra que afirma haver pagat (2007)
<i>Despeses en combustible</i>	nd	nd	13,9	92,75%
<i>Despeses d'alimentació i begudes</i>	23,6	80,10%	19,2	82,48%
<i>Despesa a bars, restaurants i cafeteries</i>	19,6	74,60%	20,3	90,10%
<i>Despesa en diversions (pubs, discoteques, espectacles etc.)</i>	12,4	28,40%	7,5	33,91%
<i>Altres compres</i>	12,7	65,30%	14,8	84,34%
<i>Despeses de lloguer d'amarradors/serveis port</i>	14,0	79,80%	21,6	65,10%
<i>Allotjament</i>	54,9	2,50%	63,4	5,70%
<i>Altres</i>	10,4	11,10%	10,4	32,76%

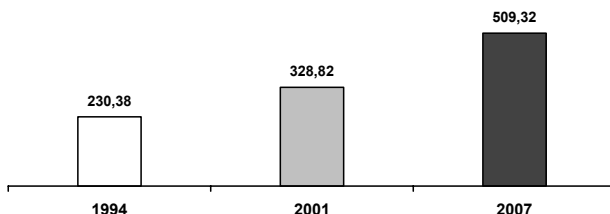
Font: Elaboració pròpia.

- **Els principals conceptes de despesa són les despeses d'amarradors i serveis de port, altres compres, bars i restaurants i despeses d'alimentació i begudes.** Les despeses a bars, restaurants i cafeteries i les despeses d'aliments i begudes comprats a botigues són els dos conceptes de despesa més habituals i figuren entre els més importants amb mitjanes de despesa de 20,3 euros i 19,2 euros per persona i dia respectivament. Així mateix, les despeses de lloguer d'amarradors/serveis de port són les que representen una major despesa mitjana per dia d'estada que s'eleva a 21,6 euros, després de l'allotjament, amb 63,4 euros.

- **La despesa total realitzada directament en el lloc d'origen dels turistes nàutics ascendeix a 180,98 milions d'euros.** Si multiplicam els 4,70 milions d'estades generades pels turistes nàutics pels 38,49 euros de despesa mitjana en el país d'origen obtenim la xifra de 180,98 milions d'euros, que suposa una reducció d'aproximadament un 4,5% sobre la xifra de 187 milions d'euros estimada al 2001.
- **La despesa realitzada directament a les Balears ascendeix a 409,78 milions d'euros.** Si multipliquem els 4,70 milions d'estades generades pels turistes nàutics pels 87,15 euros de despesa diària per persona a les Balears obtenim la xifra esmentada de 409,78 milions d'euros, la qual cosa suposa un augment significatiu de més del 80% en relació amb els 225 milions d'euros estimats al 2001.
- **Els ingressos totals de les Balears per despesa dels turistes nàutics ascendeix a 509,32 milions d'euros.** A més de la despesa realitzada directament a les Balears, una part del que es paga en el seu lloc d'origen retorna a les Balears en concepte de pagament a proveïdors de les illes. En aquest sentit, aplicant els mateixos indicadors que s'han utilitzat a l'estudi sobre la despesa turística "El Sector Turístic Balear"², podem estimar que als 409,78 milions d'euros gastats directament a les Balears, s'han d'afegir 99,54 milions d'euros de pagaments realitzats pels turistes nàutics en el seu país d'origen que retornen finalment a les Balears, amb la qual cosa la xifra total ascendeix a 509,32 milions d'euros i que suposa un augment d'aproximadament un 54,9% en relació amb els 328,82 milions d'euros de 2001.

² El Sector Turístic Balear. Varis anys. CAEB - IBATUR

Gràfic 44. Ingressos totals de les Balears per despesa de turisme nàutic (milions €)



Font: Elaboració pròpia.

Taula 13. Dades bàsiques estimació impacte econòmic del turisme nàutic

IMPACTE ECONÒMIC - EUROS	1994	2001	2007
Despesa total per estada del turista nàutic	115,24	122,12	125,64
Despesa per estada directa en Balears	62,99	66,74	87,15
Despesa per estada en el país d'origen	52,25	55,38	38,49
Despesa per estada en país d'origen que reverteix a Balears	28,63	30,46	21,17
Despesa total per estada que arriba a Balears	91,6230	97,20	108,32
Despesa Total directa en Balears (milions d'euros)	158,21	225,78	409,78
Despesa Total en país d'origen (milions d'euros.)	131,23	187,35	180,98
Despesa Total en país d'origen reverteix IB (milions d'euro)	71,92	103,04	99,54
Despesa Total turistes nàutics IB (milions d'euros.)	289,44	413,14	590,76
Ingressos per Turisme Nàutic en IB (milions d'euros)	230,13	328,83	509,32

Font: Elaboració pròpia.

6.3. Ocupació generada als ports esportius

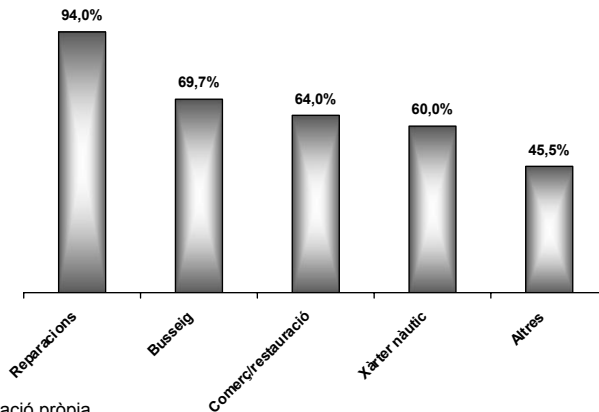
A més de la despesa generada pels turistes nàutics, per arribar a comprendre el veritable impacte econòmic de les activitats dutes a terme en els ports esportius és important observar la repercussió en llocs de treball que es generen. Aquests llocs de treball poden ser directes, quan depenen del propi port ja siguin fixos o temporals, o bé indirectes quan són empreses que van a fer feina a les instal·lacions del port. Per a tots aquests indicadors s'han efectuat estimacions a partir de les dades facilitades per una mostra de ports esportius, el que ens indica que:

- Els ports esportius de les Illes Balears generen al voltant de 780 llocs de treball fixos.

- Els ports esportius de les Balears ocupen temporalment a prop de 300 treballadors, destinats a cobrir les puntes de feina que es generen en els mesos de temporada alta.
- Indirectament, s'estima que els ports esportius ocupen al voltant de 4.750 treballadors que desenvolupen les seves activitats en els recintes dels diferents ports.

No a tots els ports es realitza el mateix tipus d'activitats i fins i tot uns són més dinàmics que altres. A continuació es mostren els resultats de l'enquesta feta, en què es presenta el percentatge dels ports esportius en els quals es duu a terme una determinada activitat. Així, vam observar que l'activitat de reparacions és la més habitual i és comuna al 95% dels ports. A continuació segueix l'activitat d'empreses de busseig, amb un 70% dels ports en els quals hi ha empreses que la fan; segueixen en importància les activitats de comerç/restauració i xàter nàutic amb un 63% i 60% respectivament i, finalment, altres activitats amb un 45,5%.

Gràfic 45. Ports esportius amb activitats econòmiques



Font: Elaboració pròpia.

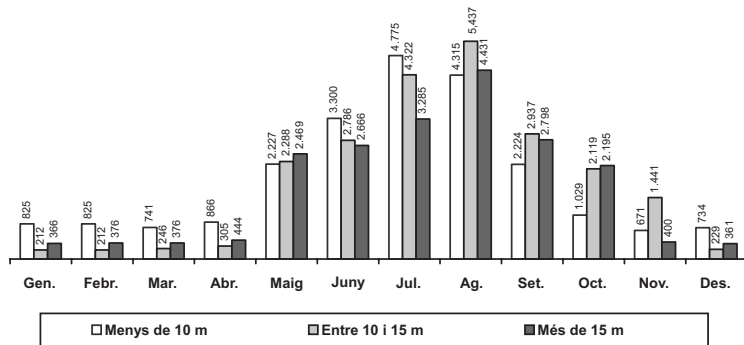
7. OPINIÓ DELS PORTS SOBRE LA DEMANDA I SOBRE L'ENTORN

Per a l'elaboració d'aquest apartat es van analitzar els resultats d'una mostra de ports esportius que ens van oferir la seva opinió i perspectiva sobre el futur de la demanda, formada per 38 ports esportius que representen una capacitat total d'11.300 amarradors, és a dir, aproximadament el 57% del total dels amarradors disponibles a les Balears. En aquesta ocasió, la mostra ha estat superior a la de 2001, a la qual es van obtenir dades de 21 ports esportius que representaven prop de 9.000 amarradors.

7.1. Demanda no atesa

A partir de les informacions facilitades pels ports esportius, ha estat possible elaborar el gràfic següent que ens indica el nombre de peticions de transeünts que no han pogut atendre en els seus respectius clubs nàutics. Les xifres indicades no s'han d'interpretar com el total de vaixells que s'han quedat sense amarrador, ja que és possible que un vaixell no l'aconsegueixi a un port i sí ho faci al següent. No obstant això, la corba que generen les xifres estimades ens indica l'estacionalitat de la demanda no atesa. Mentre que en els mesos de desembre a abril la petició de transeünts no atesa és molt limitada, a partir del mes de maig les xifres ja comencen a disparar-se, especialment en el mes d'agost.

Gràfic 46. Demanda no atesa de transeünts per eslores



Es va sol·licitar als diferents ports esportius que efectuassin una estimació de les demandes d'amarradors permanents que no s'han pogut atendre. En aquest sentit, per als diferents tipus d'eslora les xifres obtingudes són:

- Les xifres d'amarradors permanents de grandària inferior a 10 metres que no han pogut ser ateses s'estimen en 3.245.
- El nombre d'amarradors permanents de grandària entre 10 i 15 metres que no es van satisfer foren 1.946.
- Les xifres d'amarradors permanents de grandària superior a 15 metres que no es van cobrir varen assolir el nombre de 997.

Les estimacions efectuades són el resultat d'addicionar les diferents quantitats facilitades pels ports esportius com a demanda fixa no atesa, sense especificar-ne les raons.

Per tant, hi ha una demanda real no atesa que s'estima en un 20% del total de la demanda, que se situa fora de les zones d'amarrament, a zones de fondeig o a zones d'accés o zones annexes als ports.

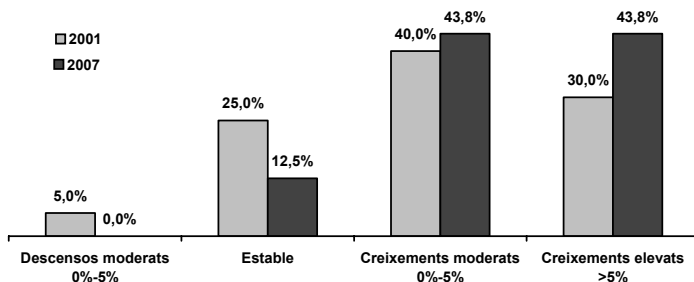
7.2. Perspectives de creixement de la demanda

Específicament, es va sol·licitar que indicassin en una escala de valoració les seves expectatives de demanda per als propers tres anys: d'amarradors en general i d'amarradors de grandària específica. Es va distingir la demanda d'amarradors de lloguer de la demanda d'amarradors en concessió per així poder identificar les previsions relacionades amb el turisme de transeünts i les previsions de demandes més estables. Els principals resultats obtinguts es mostren a continuació:

- **La major part de ports esportius esperen augments elevats de la demanda de llocs d'amarrament de lloguer.** En concret, més d'un 80% dels ports espera que les taxes de creixement de la demanda d'amarradors

a tres anys vista, creixin en taxes moderades inferiors al 5% o en taxes elevades superiors al 5%. En el gràfic següent s'observa com les perspectives de creixement de la demanda han augmentat, ja que hi ha un percentatge més elevat de ports que esperen creixements majors.

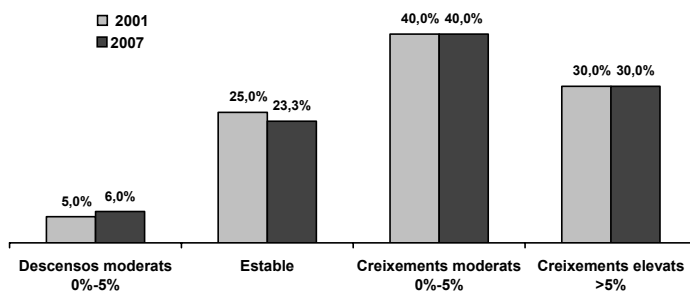
Gràfic 47. Futur de la demanda d'amarradors de lloguer en general



Font: Elaboració pròpia.

- Per als amarradors de menys de 10 metres, les perspectives de creixement es mantenen estables. Com al 2001 la majoria de ports esperen que no es produeixin grans creixements a tres anys vista o, en tot cas, que siguin moderats, situats per davall del 5%.

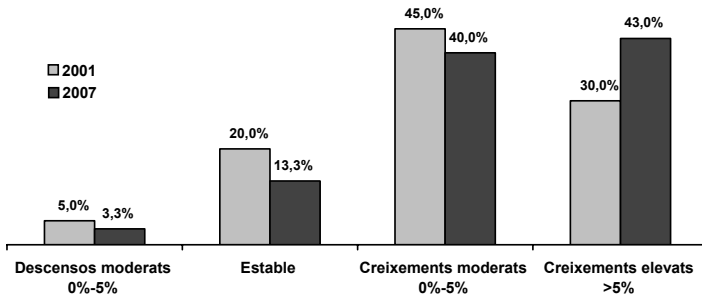
Gràfic 48. Perspectives de creixement de demanda d'amarradors de lloguer (amarradors de menys de 10 metres) a tres anys vista



Font: Elaboració pròpia.

- Per als amarradors d'entre 10 metres i 15 metres, les perspectives de creixement de la demanda han augmentat lleugerament. Si al 2001 el 75% dels ports preveia creixements de la demanda moderats o elevats, al 2007 les previsions són més optimistes i són el 83% dels ports que estimen creixements en la demanda. Així mateix, els que preveuen creixements elevats han passat del 30% al 43%.

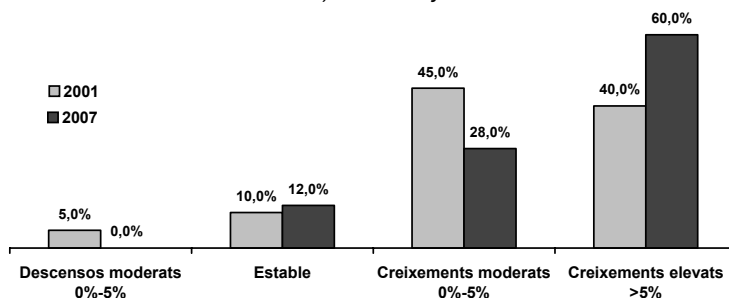
Gràfic 49. Perspectives de creixement de la demanda d'amarradors de lloguer (amarradors d'entre 10 i 15 metres) a tres anys vista



Font: Elaboració pròpia.

És en els amarradors de més de 15 metres on les previsions de creixement de la demanda són més elevades. Si ja al 2001 els amarradors de més de 15 metres eren els que tenien previsions de creixement més elevades, al 2007 es manté aquesta previsió i, a més, s'accentua la importància de les expectatives de creixement. Mentre que al 2001 el 40% dels ports preveia creixements a tres anys vista **compresos entre un 5% i un 10%**, aquest percentatge ha augmentat a l'any 2007 fins al 60%.

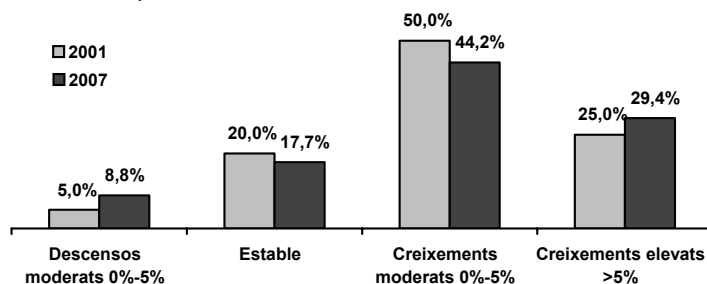
Gràfic 50. Perspectives de creixement de demanda d'amarradors de lloguer (amarradors de més de 15 metres) a tres anys vista



Font: Elaboració pròpia.

Les expectatives generals de creixement d'amarradors en règim de concessió o compra són lleugerament superiors a les de 2001, tot i que, en general, com s'aprecia en el gràfic següent, les perspectives de creixement de la demanda d'amarradors en concessió són moderadament elevades. Com al 2001, al 2007 s'aprecia un lleuger augment en les perspectives, ja que un percentatge més elevat de ports indica previsions de creixement superiors, encara que també creixen els que preveuen un cert descens en la demanda.

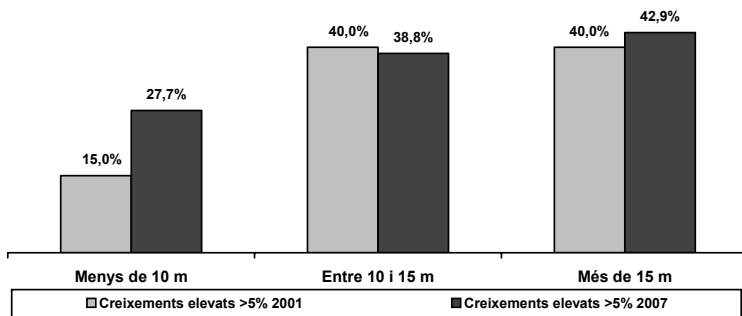
Gràfic 51. Previsió de la demanda a tres anys vista d'amarradors en règim de concessió o compra



Font: Elaboració pròpia.

De la mateixa manera, les perspectives de creixement elevades de la demanda de llocs d'amarrament en règim de propietat o concessió són superiors en els amarradors de major eslora. Com s'observa en el gràfic següent, la majoria de ports entrevistats coincideixen a assenyalar que moltes de les demandes per als llocs d'amarrament en règim de concessió o en propietat s'experimentaran en aquells de més grandària. Per als amarradors de menys de 10 metres el percentatge de ports que espera creixements superiors al 5% és del 27%, i en els amarradors de grandària superior a 15 metres el percentatge arriba al 42,9%.

Gràfic 52. Perspectives de demanda d'amarradors en règim de propietat o concessió (per grandària de l'amarrador)



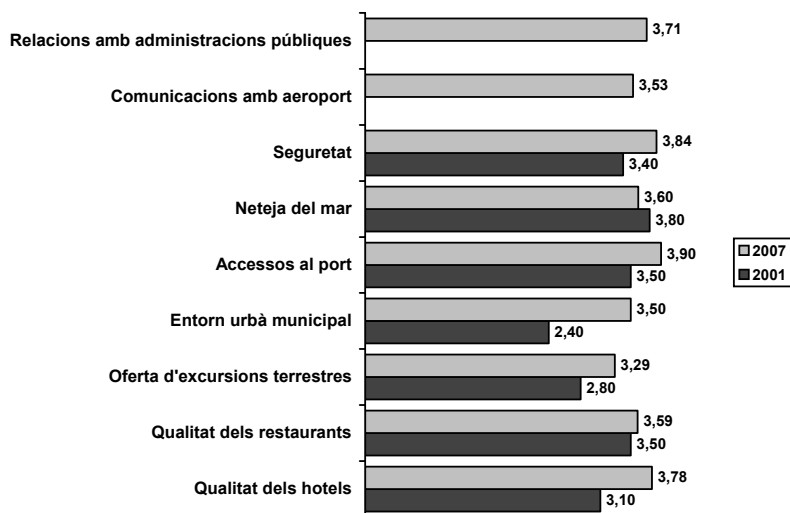
Font: Elaboració pròpia.

7.3. Opinió dels ports sobre l'entorn

En aquest apartat, es pretén valorar l'opinió que tenen els ports esportius amb relació a determinats aspectes de l'entorn. En concret se'ls va indicar que valorassin en una escala de l'1 al 5 (en la qual 1 era una opinió molt negativa i 5 una opinió molt positiva) els aspectes següents: la qualitat dels hotels de l'entorn, la qualitat dels restaurants, les excursions terrestres disponibles, l'entorn urbà municipal, els accessos al port, la neteja de les aigües marines i, finalment, la seguretat.

Els resultats obtinguts ens indiquen, com pot observar-se en el gràfic següent, que, en general, sense arribar a atorgar valoracions excessivament elevades, els ports esportius han millorat la percepció que tenen de l'entorn. En qualsevol cas, els aspectes més ben valorats són, en primer lloc, els accessos al port esportiu i la seguretat, seguits de la qualitat dels hotels i els restaurants, la qualitat de les aigües marines i finalment l'oferta d'excursions terrestres. En comparació amb les dades obtingudes al 2001, destaca únicament el fet de la menor valoració de la neteja de les aigües marines, la qual cosa ha de servir de toc d'atenció que marqui una possible alarma sobre aquest aspecte tan important per al desenvolupament del turisme nàutic.

Gràfic 53. Opinió dels ports esportius sobre l'entorn



1 = totalment en desacord; 5= completament d'acord.

Font: Elaboració pròpia.

8. ANÀLISI DAFO DEL TURISME NÀUTIC

En aquest estudi també s'ha inclòs una anàlisi DAFO, tal com es va fer a edicions precedents, en què es pretenen recollir les opinions de diferents entrevistats, especialistes i gestors d'entitats relacionades amb el turisme nàutic sobre les Debilitats, Amenaces, Fortaleses i Oportunitats que afecten el desenvolupament del turisme nàutic a les Illes Balears. Com s'observa a continuació, determinats aspectes segueixen sent d'actualitat avui en dia, mentre que uns altres han evolucionat amb el pas del temps.

1. **Fortaleses.** Entre les principals fortaleses de les Illes Balears per al desenvolupament del turisme nàutic, podem destacar les següents:

- **Entorn privilegiat per a la navegació.** La major part dels turistes reconeixen que una de les principals raons per practicar turisme nàutic a les Balears és la qualitat de les seves aigües i l'existència de múltiples cales que fan la navegació més entretinguda.
- **Clima adequat.** Les condicions climàtiques de les Balears són altament favorables per a la pràctica de l'activitat nàutica durant gran part de l'any.
- **Proximitat dels principals mercats emissors.** Tant si accedeixen a les Illes Balears en avió com si ho fan amb el seu propi vaixell, les Balears es troben molt a prop del continent i en una posició central del Mediterrani occidental, que és el principal centre de turisme nàutic del Mediterrani.
- **Qualitat de les infraestructures.** En general, els turistes valoren de manera bastant positiva la qualitat de les infraestructures de les Illes Balears.
- **Alt grau de satisfacció dels turistes.** La major part dels turistes que practiquen turisme nàutic a les Balears queden altament satisfets, fins al punt que més del 98,5% les recomanarien als seus amics i coneguts.

- **Seguretat de les Balears.** Les Balears són considerades com una destinació segura en termes generals, tant per a la navegació com per a la pròpia seguretat dels practicants.

2. Debilitats. De l'anàlisi realitzada, es pot concloure que les principals debilitats de les illes són:

- **Activitat estacional.** La major part dels turistes nàutics visiten les Balears a l'estiu, que és també quan es produeix un major nivell d'activitat turística en general, amb la qual cosa es desaprofiten unes capacitats que queden ocioses, especialment a la primavera i a la tardor.
- **Limitada promoció.** En general, la promoció del turisme nàutic a l'exterior ha estat molt limitada, tant pels mateixos ports esportius com per part de l'Administració.
- **Manca d'amarradors en temporada alta.** La major part dels ports esportius manifesten que hi ha una demanda que no pot ser atesa, especialment en temporada alta, perquè no hi ha amarradors disponibles.
- **Alta pressió fiscal.** L'elevada pressió fiscal a la qual estan sotmeses les embarcacions, l'augment en els cànon i els elevats costos que suporten les empreses i instal·lacions nàutiques, pot repercutir en una pèrdua de competitivitat pel preu de les Balears davant altres destinacions.
- **Limitada planificació estratègica del sector.** El sector troba a faltar unes directrius estratègiques clares a mitjà i llarg termini que ajudin a planificar el futur d'una manera ordenada. Al contrari, la sensació general és de cert immobilitisme.

3. **Oportunitats.** Les principals oportunitats detectades són les que es detallen a continuació:

- **Consolidar una oferta turística de qualitat sostenible.** En el sector hi ha el convenciment que és possible posicionar les Balears no com una, sinó com la principal destinació turística nàutica del Mediterrani, tot i que per això és necessari un esforç per millorar les infraestructures i adequar-les a les demandes dels turistes més exigents.
- **Millorar les instal·lacions.** En línia amb el punt anterior, l'establiment d'un entorn legal estable a llarg termini pot fomentar que les diferents instal·lacions es plantegin la realització d'inversions de millora que repercutiran en la millora de la destinació i de la qualitat percebuda pels turistes nàutics.
- És possible consolidar **l'entramat d'activitats col·laterals al turisme nàutic d'alt valor afegit.** El desenvolupament del turisme nàutic pot permetre la consolidació d'un conjunt d'activitats complementàries, altament rendibles, tant des del punt de vista econòmic com des del punt de vista de l'ocupació.
- **Creació d'un pol de coneixement en turisme nàutic.** Per la importància del turisme nàutic i de les activitats complementàries que hi ha a les Balears, hauria de ser possible fomentar l'aparició de centres de formació i de coneixement del sector nàutic esportiu que permetessin el desenvolupament de professionals de primer ordre internacional i d'una base de coneixement o *Know how*, que seria de gran utilitat tant per al mateix sector ja establert com per ser exportat a altres destinacions.
- Millorar la interconnexió entre turisme nàutic i altres activitats turístiques a terra. Per a la complementarietat entre el turista nàutic i la resta de tipus de turisme s'ha de fomentar i potenciar la venda creuada d'activitats a terra als turistes nàutics i a l'inrevés.

4. **Amenaces.** De l'estudi realitzat, es poden destacar les següents amenaces en l'àmbit del turisme nàutic:

- **Falta de consens social sobre els ports esportius.** S'han detectat, en general, diferències significatives sobre la funció i els objectius que han de tenir els ports esportius en el context turístic balear. Aquesta manca de consens pot limitar, sens dubte, el desenvolupament d'aquest tipus de turisme, per la qual cosa seria necessari establir un debat sobre el futur. A més, en general, els gestors d'instal·lacions de turisme nàutic tenen la percepció que el conjunt de la societat no valora suficientment la importància econòmica del turisme nàutic i fins i tot de vegades es percep com una activitat negativa.
- **Risc de massificació en temporada alta.** L'indubtable èxit experimentat per les Balears com a destinació turística nàutica, especialment en els mesos d'estiu, pot arribar a provocar la sensació de massificació entre els turistes.
- **Saturació de l'espai turístic.** En general, un excessiu desenvolupament turístic a les Balears pot restar atractiu a la destinació.
- **Competència d'altres destinacions.** L'arc mediterrani: Catalunya, Comunitat Valenciana i Andalusia s'enganxen amb força a un mercat en emergència amb la construcció de nous ports esportius i fortes campanyes de promoció. El nombre de ports va en augment i, a més, fan obres d'ampliació en els que ja hi ha, llancen plans de publicitat a través de diferents mitjans de comunicació i s'asseguren la presència institucional a les fires nàutiques nacionals i internacionals. Galícia i les Canàries també han apostat fort per aquest mercat com un pilar per a la millora de la qualitat i la competitivitat turística. Altres destinacions turístiques del Mediterrani com el sud de França, Còrsega i Sardenya segueixen tenint molt èxit a l'hora d'atreure els turistes nàutics més adinerats. Se'ls han afegit noves destinacions emergents com Croàcia o certes zones de Turquia. La

multiplicació de les destinacions competidores posa de relleu que si s'hi vol competir, és necessari desenvolupar una política proactiva, destinada a millorar les infraestructures i posicionar les Balears com a destinació d'alta qualitat.

Taula 14. Anàlisi DAFO del turisme nàutic de les Balears

Fortaleses	Debilitats
<ul style="list-style-type: none"> • Entorn privilegiat per a la navegació. • Clima adequat. • Proximitats als principals mercats emissors. • Qualitat de les infraestructures. • Alt grau de satisfacció dels turistes. • Seguretat de les Balears. 	<ul style="list-style-type: none"> • Activitat estacional. • Promoció limitada. • Manca d'amarradors en temporada alta. • Alta pressió fiscal. • Limitada planificació estratègica del sector.
Oportunitats	Amenaces
<ul style="list-style-type: none"> • Consolidar una oferta turística de qualitat sostenible. • Millorar les instal·lacions. • És possible consolidar l'entramat d'activitats col·laterals al turisme nàutic d'alt valor afegit. • Desenvolupament d'un pol de coneixement en turisme nàutic. • Millorar la interconnexió entre turisme nàutic i altres activitats turístiques a terra. 	<ul style="list-style-type: none"> • Manca de consens social sobre els ports esportius. • Risc de massificació en temporada alta. • Saturació de l'espai turístic. • Competència d'altres destinacions.

9. CONCLUSIONS I RECOMANACIONS

9.1. Conclusions

De l'estudi realitzat, és possible extreure les conclusions següents:

- El **turisme nàutic**, tot i que segueix conservant un cert aspecte elitista, s'ha popularitzat a les darreres dècades. El desenvolupament econòmic experimentat per les societats desenvolupades ha permès que capes més àmplies de ciutadans es beneficiïn de les activitats nàutiques i turístiques.
- Les Balears, situades al centre del Mediterrani occidental, gaudeixen d'una **localització geogràfica** i d'unes **condicions naturals excepcionals** per convertir-se en líders del Mediterrani en aquest tipus de turisme.
- **Moltes comunitats autònomes d'Espanya, especialment les mediterrànies, han apostat pel desenvolupament d'aquest segment de mercat** a causa d'una forta demanda, interna i turística. Aquest fet s'ha traduït en un augment constant en el nombre d'infraestructures i de la capacitat d'amarrador, que en aquests moments tendeix a estabilitzar-se al voltant dels 112 mil llocs d'amarrament.
- **El perfil del turista nàutic al 2007** no ha sofert grans variacions en relació amb els estudis efectuats al 2001. En general, el perfil del turista nàutic es correspon amb el d'una persona de mitjana edat, de classe mitjana-alta, majoritàriament de nacionalitat alemanya, britànica i espanyola, que gaudeix en el seu propi vaixell (encara que cada vegada més també en un de llogat) d'unes vacances d'aproximadament dues setmanes de durada en companyia de la família, que ha repetit més de quatre vegades la visita a les Balears, que prefereix viatjar a l'estiu i que se sent especialment motivada pel clima i les cales de les illes.

- El turisme nàutic continua presentant un perfil **d'activitat altament estacional**. La concentració excessiva dels fluxos turístics en els mesos d'estiu pot provocar un efecte negatiu en el desenvolupament d'aquest tipus de turisme, ja que pot arribar a provocar una sensació de massificació entre els turistes.
- Existeix un elevat consens entre els turistes nàutics sobre el fet que les **Balears són una gran destinació per a la pràctica d'aquest tipus de turisme**. Així mateix, el turista nàutic es mostra moderadament satisfet amb els diferents serveis rebuts a les Balears, tot i que les valoracions són lleugerament inferiors a les obtingudes al 2001. En qualsevol cas, més del 98% dels turistes nàutics recomanarien les Balears als amics i coneguts, la qual cosa mostra la bona percepció que es té de les illes.
- Al 2007 s'estima que es van efectuar **85.300 moviments d'embarcacions** transeünts que transportaven un total de 154.984 turistes nàutics. Si els sumam els 107.404 no residents que practiquen el turisme nàutic sense abandonar el seu port base, tenim que el **total de turistes nàutics** que van visitar les Balears al 2007 va ser de **262.298**. **En comparació a l'any 2001, s'aprecia que tot i que el nombre de transeünts ha disminuït lleugerament, el nombre de no transeünts ha augmentat considerablement, per la qual cosa, en el còmput global, el nombre de turistes nàutics ha augmentat.**
- **L'estada mitjana** dels turistes nàutics va ser de **14,9 dies** amb la qual cosa el **nombre total d'estades** generades per aquest segment turístic va ser de **3.918.365**, fet que suposa un **augment del 15,82% en relació amb les xifres estimades al 2001**.
- **La despesa total per turista nàutic i dia que acaba arribant a les Balears va arribar als 108,32 euros**, un 11% superior a l'estimat al 2001. Aquesta xifra de despesa sorgeix d'addicionar als 87,15 euros que s'estima que gasten per dia els turistes nàutics a les Balears, els 21,17 euros pagats en el seu lloc d'origen que s'estima que reverteixen en pagaments

a proveïdors de les Balears. La nota significativa d'aquestes xifres és el progressiu augment de la despesa efectuada a les Balears i la progressiva reducció de les quantitats pagades en el lloc d'origen, la qual cosa pot ser deguda a la consolidació de les noves modalitats de turisme en les quals es redueix la intermediació i augmenta la despesa directa.

- En total, els **ingressos per turisme nàutic** a les Balears al 2007 s'estima que arribaren als **424,44 milions d'euros**. **Aquesta quantitat suposa un augment del 29% amb relació a les estimacions de 2001.**
- A més de la despesa turística generada, el turisme nàutic té unes repercussions en forma d'ocupació generada als ports. Les estimacions efectuades a partir de les dades facilitades pels mateixos ports indiquen que directament es generen 780 llocs de treball fixos i 300 temporals, als quals s'haurien d'afegir al voltant de 4.750 llocs de treball indirectes en sectors com ara les reparacions, busseig, restauració, comerç o xàrter nàutic.
- Les perspectives de demanda futura dels ports esportius segueixen sent elevades. En general, se solen preveure creixements entre moderats i elevats per a tots els tipus d'amarradors; no obstant això, és en els amarradors de major eslora en què les previsions de demanda han evolucionat més favorablement, ja que en l'actualitat es preveuen creixements més elevats que en les estimacions efectuades al 2001.

9.2. Recomanacions

Com a resultat de l'estudi, poden realitzar-se algunes recomanacions:

- **Apostar per la qualificació de l'espai turístic marítim.** Si es vol consolidar el turisme nàutic a les Balears és important posicionar les illes com a destinació d'alta qualitat, la qual cosa implica, entre altres qüestions, la millora de tots els aspectes relacionats amb el servei al turista nàutic, des de les mateixes infraestructures fins als serveis col·laterals que es presten.

- **Elaborar un pla estratègic relacionat amb el turisme nàutic.** Les administracions públiques haurien de dotar les empreses i ens involucrats en el sector d'un pla estratègic que aporti una visió de futur i un entorn administratiu clar que permeti unir esforços de forma coherent en el desenvolupament d'aquest segment de mercat.
- **Afavorir les interrelacions entre els diferents sectors.** Cal aprofundir en la recerca de sinergies entre els diferents sectors relacionats amb el turisme nàutic. Per exemple, ports esportius i empreses de xàrter podrien adoptar mesures de promoció conjuntes que afavorissin els dos sectors, les empreses de xàrter nàutic de grans iots podrien facilitar la hivernada als ports de les Balears d'aquests vaixells, etc.
- **Efectuar actuacions tendents a reduir l'estacionalitat de les activitats del sector.** Les activitats nàutiques i esportives es concentren majoritàriament durant els mesos d'estiu, per la qual cosa és necessari fomentar actuacions tendents a la desestacionalització. En aquest sentit serien recomanables, entre d'altres, activitats destinades a la promoció del turisme nàutic en temporada baixa o altres tendents a millorar l'atractiu dels ports de les Balears com a ports d'hivernada.
- **Potenciar programes de formació professional i de qualificació dels treballadors.** Aquestes accions servien per una banda per millorar la inserció de treballadors locals en un sector amb possibilitats en què l'ocupació de treballadors no locals és molt abundant, i per altra banda servien per permetre que es fessin a Balears tasques que fins ara s'han de fer fora.
- **Millorar i fomentar el consens social al voltant dels ports esportius.** En aquest sentit seria recomanable establir el màxim diàleg social entre els diferents sectors afectats, discutint i posant en pràctica totes les actuacions possibles per reduir o eliminar els impactes negatius que puguin produir.

- **Incidir en la cultura de la qualitat i en l'atenció al client.** L'estudi realitzat ha deixat clares evidències de la importància que tenen les recomanacions d'amics i coneguts en l'elecció de la destinació turística, les quals evidentment es veuen influïdes pel tracte rebut i la satisfacció del turista. És per aquest motiu que aquelles mesures que tendeixen a millorar l'atenció al client repercutirien positivament sobre el conjunt del sector.
- **Emprendre accions destinades a millorar la fiscalitat de les Balears.** La fiscalitat, comparativament més elevada que en altres països del nostre entorn, afecta negativament la compravenda d'embarcacions i indirectament dificulta que més embarcacions estrangeres triïn les Balears com a port base, amb el consegüent impacte positiu sobre tots els sectors, especialment en el tema de manteniment d'embarcacions.
- **Continuar la promoció de l'esport nàutic i l'organització de competicions d'alta categoria,** amb l'objectiu de consolidar la imatge de les Balears com a centre nàutic del Mediterrani.

10. BIBLIOGRAFIA I ENTREVISTES

10.1. Bibliografia

AUTORITAT PORTUÀRIA DE BALEARS (diversos anys), Memòria anual de l'Autoritat Portuària de Balears. Palma.

BENITO, JAVIER (2001), "*El sector nàutic, sin lastre*". La Economía Balear, Semanario de Empresas e Iniciativas (6 de novembre, 2001).

CAEB; IBATUR (1995 i 2001), El turismo náutico en Balears. Palma.

COBES GROUP (2001), Guía náutica de las Illes Balears. Palma: Cuarta de Ediciones i Servicios Balears.

CONSELLERIA D'ECONOMIA, HISENDA I INNOVACIÓ ; CONSELLERIA DE TURISME (diversos anys), La despesa turística. Palma.

DUCHENE, PHILIPPE. "*Loisirs nautiques et aquatiques*". Cahier Spaces, nº 35 (1998).

DUCHENE, PHILIPPE. Les marinas en Méditerranée. Panorama général. European Marina Conference Barcelona. [Online]. www.europeanmarinaconference.eu/speakers/.

FEDERACIÓN BALEAR DE VELA (2001), Calendario de regatas.

FIRA DE BARCELONA (2006), El sector de la náutica deportiva y de recreo en España 2006. [Online]. <http://ptgn.net/>.

HOSTELTUR, "*Entrevista a Bartomeu Bestard, Presidente de ANADE*", nº 2073 (12 de febrer, 2008).

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT (1999), Démarcation de ports et du littoral. France.

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE DU DÉVELOPPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (2006), Statistiques. [Online]. www.mer.gouv.fr/.

NIMBUS PUBLICIDAD (2001), Principales cifras del trofeo S.A.R. Princesa Sofía.

TURESPAÑA (1998 i 2006), Estudios de Productos Turísticos: Turismo Náutico. Madrid.

UNCINA. UNIONE NAZIONALE CANTIERI E INDUSTRIE NAUTICHE ED AFFINI (2006), La Nautica in Cifre. [Online]. Italia. <http://ptpub.ucina.it/>.

COPA DEL REY. El nacimiento de una gran competición (2001). [Online]. www.regatacopadelrey.es.

10.2. Entrevistes

Per a l'elaboració d'aquest estudi s'han entrevistat les persones següents:

- **Adrover, Micaela.** Directora. Club Nàutic Sa Ràpita.
- **Alvite, Manuel.** Director. Port Esportiu Santa Eulàlia.
- **Arabí, Mariano.** Director. Club Nàutic Eivissa.
- **Arcos, Maria.** Administració. Port Esportiu Can Picafort.
- **Bestard, Bartomeu.** Director. Port Esportiu Alcudiamar.
- **Borrell, Jorge.** Gerent. Naviliera Balear-Marina Alboran.
- **Campins, Maties.** Gerent. Club Nàutic Ciutadella.
- **Coll, Marc.** Encarregat. Port de Fornells.
- **Escandell, Juan.** Director. Marina de Formentera.
- **Fernández, Antonio.** Cap d'Administració. Club Nàutic Sant Antoni.
- **Ferrer, Ricardo.** Gerent. Club Nàutic Santa Ponça.
- **Giner, Betina.** Adjunta a capità de port. Reial Club Nàutic de Palma.
- **Llobera, Francisco.** Gerent. Marina Esportiva Menorca.
- **Llull, Francisco.** Administrador. Club Nàutic Fornells.
- **López, Luis.** Gerent. Club Marítim Sant Antoni de la Platja.
- **Marí, Cristina.** Gerent. Marina Botafoch.
- **Noguera, Francisca.** Club Marítim Molinar de Llevant.
- **Oliver, Juan.** Gerent. Club de Vela Port d'Andratx.
- **Palou, Pedro.** Responsable de màrqueting. Ports de les Illes Balears.

- **Pascual, Jordi.** Administració. Reial Club Nàutic Port de Pollença.
- **Pastor, Guillermo.** Encarregat. Port de Portocolom.
- **Reynés, Patrick.** Gerent. Marina Port de Mallorca.
- **Riexo, Ana.** Encarregada. Port de Sóller.
- **Rodrigo, Andrés.** Cap de Port. Port Colònia de Sant Jordi.
- **Sánchez, Gabriel.** Cap de Port. Port de Sant Antoni.
- **Sánchez, Luis.** Gerent. Port Esportiu Addaia.
- **Serra, Tomás.** Encarregat. Port de Cala Figuera i Porto Petro.
- **Siches, Oscar.** Gerent. Pantalà del Mediterrani.
- **Teruel, Isabel.** Cap d'Administració. Ibiza Magna i Port Adriano.
- **Tous, Jaime.** Secretaria. Club Nàutic Cala Rajada.
- **Tudurí, Miguel.** Atenció al client. Autoritat portuària de Balears.
- **Vadell, Juana M^a.** Administració. Club Nàutic s'Estanyol.
- **Valls, Emilio.** Secretari. Club Nàutic Portals Vells.

11. FITXA TÈCNICA

Per a l'elaboració d'aquest estudi es van dur a terme dues enquestes:

- Una enquesta dirigida a turistes nàutics. Durant els mesos de juny, juliol, agost i setembre de 2007 es varen entrevistar a diferents ports de les Illes Balears a 416 turistes nàutics.
- Una enquesta dirigida a ports esportius. Durant els mesos de novembre i desembre de 2007 i gener de 2008 es va contactar amb els clubs nàutics i ports esportius de les Balears. Del total de ports contactats es varen rebre 44 qüestionaris, dels quals 28 varen ser complets i la resta parcials. Les respostes dels ports esportius varen servir per a l'estimació del nombre total de transeünts, l'estacionalitat de la demanda, les perspectives de futur i l'estada mitjana dels transeünts a port.

La fitxa tècnica de l'enquesta realitzada als turistes nàutics és la que es mostra a la taula següent:

Taula 15. Fitxa tècnica enquesta a turistes nàutics

Tipus d'enquesta realitzada	Personal
Lloc de realització de l'enquesta	Ports esportius i clubs nàutics de les Balears
Horari	Matins: de les 11h a les 14 h Tardes: de les 16 h a les 20 h
Univers	No residents a les Balears que estaven realitzant turisme nàutic. Residents que es trobaven com a transeünts a un port distint del seu port base habitual.
Grandària de la mostra	416 individus
Error de la mostra	4,90% (per al total de la mostra)
Dispersió	P=Q=0,5
Data de treball de camp	Juny, juliol, agost i setembre de 2007



Col·lecció Estudis Turístics

El turisme nàutic a Balears 2007 El turismo náutico en Balears 2007

Inestur (Institut d'Estratègia Turística)

Ctra. Valldemossa Km. 7,4
Parc Bit (Edifici INESTUR) Parcel·la 2A
07121. PALMA
Tel: 971 17 72 10
Fax: 971 78 46 94
www.inestur.es

CAEB (Confederació d'Associacions Empresariales de Balears)

C/ Aragó, 215, 2º
07008. PALMA
Tel: 971 70 60 14
Fax: 971 47 83 83
www.caeb.es



Govern de les Illes Balears
Conselleria de Turisme