



Puertos Náuticos en el Mediterráneo



Invertir en el Mediterráneo

Náutica de recreo en el Mediterráneo

Estudio N°26 / Marzo 2011

Cámara de Comercio e Industria de Marsella

Referencias

Este estudio ha sido elaborado por el Departamento de Recursos Económicos de la Cámara de Comercio e Industria de Marsella Provenza en el marco del programa Invest in Med.

Este programa, financiado por la Unión Europea al 75% en el periodo 2008-2011, viene siendo dirigido por el consorcio MedAlliance que da la oportunidad que se reúnan las Agencias de Desarrollo Económico (ANIMA), las CCI (ASCAME, EUROCHAMBRES) y las Asociaciones de Empresas (BUSINESSMED). Con los miembros de estas redes y sus socios colaboradores (ONUUDI, GTZ, EPA Euromediterrané, Banco Mundial etc.), se han podido movilizar unos miles de agentes económicos a través de iniciativas piloto que se desarrollan en filiales mediterráneas de gran porvenir. Cada año los 27 países de la Unión europea y sus 9 socios del Sur: Argelia, Autoridad Palestina, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Marruecos, Siria y Túnez se asocian en un centenar de acciones de campo. Se inscribe por tanto en el marco de la Política Europea de Vecindad.

Invest in Med se ha marcado como objetivo aumentar entre las empresas de las dos orillas el volumen y la calidad de los flujos de inversión (concretamente, originaria de Europa) de los socios euro-mediterráneos así como el comercio en el Mediterráneo para contribuir al desarrollo económico sostenible de la región (www.invest-in-med.eu). La responsabilidad del contenido de esta publicación incumbe exclusivamente a la Cámara de Comercio e Industria de Marsella Provenza y no se considera de ninguna manera que plasma las opiniones de la Unión Europea.

Autores

El estudio lo realizaron Dominique Billé y Christophe Lowezanin del Departamento de Recursos Económicos de la Cámara de Comercio de Marsella. La cartografía ha sido diseñada con el programa informático SIG MapInfo Professionnel versión 10

ÍNDICE

Puertos e instalaciones náuticas en el Mediterráneo

I. Introduction	7
1. Contexto	7
2. Objetivos del Proyecto	7
3. Metodología	8
II. Contexto de la navegación deportiva en el Mediterráneo	11
1. Contexto geográfico y económico	11
1.1 Concentración y saturación de puertos deportivos en la costa norte del Mediterráneo	12
1.2 Mercado emergente de la navegación deportiva en el sur	13
2. Contexto jurídico y político	13
2.1 Una integración conveniente en los ejes de reflexión nacionales .	13
2.2 Distintas adaptaciones de los marcos jurídicos y reglamentarios	14
III. Diagnóstico de los puertos e instalaciones náuticas	17
1. Organización y gestión de los puertos e instalaciones náuticas	17
1.1 Características institucionales comunes	17
1.2 Distintos modelos de gestión	17
2. Descripción de los puertos e instalaciones náuticas	18
2.1 ¿Qué es un puerto o una instalación náutica?	18
2.2. La navegación deportiva en los distintos países (Francia, España, Marruecos, Túnez)	19
La navegación deportiva y recreativa en Francia	20
La navegación deportiva y recreativa en España	21
La navegación deportiva y recreativa en Marruecos	22
La navegación deportiva y recreativa en Túnez	23
3. Inversiones y proyectos	24
3.1 Los principales proyectos náuticos de la costa norte:	24
Proyectos náuticos en Francia:	24
Proyectos náuticos en España	26
3.2 Los principales proyectos náuticos de la costa sur	27
Proyectos náuticos en Marruecos	27

Proyectos náuticos en Túnez	28
IV. Turismo y deportes náuticos en el Mediterráneo	29
1. El turismo, motor económico del Mediterráneo	29
1.1 El turismo en Francia	31
1.2 El turismo en España	32
1.3 El turismo en Marruecos	34
1.4 El turismo en Túnez	35
2. La navegación deportiva: un atractivo en el desarrollo turístico ...	36
2.1 La importancia de la contribución turística	36
2.2 Modelos de desarrollo turístico muy diferenciados entre el Norte y el Sur	38
En la costa norte (Francia y España)	38
En la costa sur (Marruecos y Túnez)	39
V. La navegación deportiva y el desarrollo sostenible	41
1. Impacto medioambiental de la navegación deportiva	41
1.1 Impacto de la construcción de un puerto deportivo	41
1.2 Impacto medioambiental del funcionamiento de un puerto deportivo	42
1.3 Impacto de la práctica de la navegación deportiva en el mar	44
2 Impacto socioeconómico de un puerto deportivo	46
2.1 Impactos directos	46
En términos financieros	46
En términos de empleos directos	47
2.2 Impactos indirectos e inducidos: el efecto económico en síntesis	48
Impactos económicos turísticos	48
Impacto en productos turísticos	48
Impacto económico del subsector náutico	49
Impacto en empleos de los efectos directos e indirectos	49
VI. Conclusiones y horizonte	51
1. La Costa Norte, un mercado saturado que busca soluciones	51
2. La Costa Sur, un mercado emergente que busca un modelo empresarial	51
VII. Anexos: fichas de los puertos	53
VIII. Recopilación de Fuentes	111

I. Introducción

1. Contexto

Etinet se inscribe en el marco del programa europeo Invest In Med, cuyo objetivo es desarrollar de manera sostenible las relaciones e inversiones comerciales y las asociaciones entre empresas de países del litoral mediterráneo.

Situado entre Europa, África y Asia, el Mediterráneo está en el corazón de los flujos poblacionales e intercambios entre civilizaciones de todo el mundo. A las puertas del tercer milenio, su superficie constituye uno de los lugares más frecuentados del planeta ya sea a razón de actividades comerciales, sociales o turísticas.

Su superficie total abarca más de 2.5 millones de km² y su litoral supera los 46.000 km. (alrededor del 20% del perímetro costero mundial).

Por otra parte, el Mediterráneo es un mar medio cerrado, por lo que la renovación de sus aguas sigue un proceso muy lento (entre 80 y 100 años). Esto conlleva que, al mismo tiempo, sea uno de los mares con mayor riqueza en biodiversidad del mundo, convirtiendo la cuestión medioambiental en una problemática de vital importancia.

La población de los países del Mediterráneo roza los 450 millones de habitantes, a lo que se suman cada año 170 millones de turistas.

Los habitantes de la costa mediterránea, en el sentido estricto de la palabra, representan unos 70 millones de habitantes (según datos publicados en 2000).

2. Objetivos del Proyecto

Etinet se propone contribuir en la promoción de las inversiones turísticas en los países del Mediterráneo, en la implantación de asociaciones regionales y en el fomento de las transacciones comerciales en cuanto:

- al turismo náutico, objeto del presente estudio
- el turismo cultural que es objeto de otro estudio.

Ambos estudios se presentarán en Meditour 2010, en septiembre de 2010 en Málaga.

El proyecto incluye un estudio de los puertos e instalaciones náuticas mediterráneas en 4 países: 2 países pertenecientes a la orilla sur (Marruecos y Túnez) y dos a la orilla norte (Francia y España).

Cuatro son las Cámaras de Comercio e Industria de estos países que colaboran en este proyecto:

- La Cámara de Comercio Industria y Navegación de Málaga (Jefe del proyecto ETINET)

- La Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence (autora de este estudio)
- La Chambre de Commerce et d'Industrie de Túnez
- La Chambre de Commerce, d'Industrie et des Services de la Wilaya, Tánger

La Cámara de Comercio e Industria de Marsella ha sido la encargada de dirigir este estudio con un objetivo primordial, el de presentar el panorama actual de la navegación deportiva en el Mediterráneo y más concretamente, el de establecer un diagnóstico de los principales puertos e instalaciones náuticas de los cuatro países asociados en este proyecto. Este estudio pretende ofrecer una amplia visión del potencial que representan tanto por medio de los principales proyectos, de las sinergias entre turismo y actividades náuticas como por su acercamiento a los deportes náuticos de manera sostenible.

3. Metodología

El estudio elabora un censo de los principales puertos e instalaciones náuticas de las zonas costeras de cuatro países mediterráneos: España, Francia, Marruecos* y Túnez, analizando su funcionamiento y las repercusiones que tienen en la economía turística.

La Náutica de recreo incluye en su ámbito de estudio a los puertos deportivos y a las marinas situadas al borde del mar que oferten amarres para embarcaciones de recreo a vela o a motor y donde pueden fondear tanto embarcaciones residentes (todo el año) o transeúntes (de paso), variando los servicios de un puerto a otro.

La Náutica de recreo no recoge en su ámbito de estudio toda la industria náutica (entendida como sinónimo de construcción naval) aunque siempre puede mencionarse dado que guardan cierta relación, en particular, la reparación y mantenimiento de los barcos.

Los puertos deportivos que hemos estudiados están exclusivamente destinados a actividades náutico-recreativas y de ocio. Se excluyen del ámbito del estudio aquellos puertos con fines comerciales, es decir, los puertos de mercancías y de pasajeros. Sin embargo sí se han tenido en cuenta algunos puertos pesqueros que disponen de amarres para embarcaciones deportivas, sobre todo, en los puertos situados en países de la costa sur.

Por otra parte, el estudio hace una distinción entre embarcaciones con eslora menor de 10 metros y los yates con tamaños superiores a 24 metros, lo que permite clasificar la oferta de amarres en los puertos deportivos. El término Mega-Yate sólo se aplica a las embarcaciones que excedan de 50 metros.

El análisis del mercado de la náutica de recreo en el Mediterráneo parte de una síntesis de los estudios existentes referidos en la bibliografía, un análisis de las

* Se ha hecho una excepción con Marruecos, ya que en el estudio también se ha tenido en cuenta su costa atlántica

estadísticas disponibles que se citan en las fuentes y de entrevistas realizadas a profesionales de calidad relacionados con la Náutica de recreo y el Turismo cuya lista figura en el anexo.

La descripción de los puertos deportivos se extrae de una encuesta realizada a 28 puertos situados en la zona de estudio, habiéndose encuestado 8 puertos para los países asociados de la costa norte y 6 para los de la costa sur. Las encuestas consistían en unos cuestionarios, entrevistas y, cuando las circunstancias lo exigieron, en investigación documental.

La selección de puertos se realizó del siguiente modo:

- **Para España y Francia:**

La selección de los puertos deportivos de los dos países de la costa norte del Mediterráneo se hizo según un criterio de tamaño (número de amarres), respetando las cuotas autonómicas primero y las provinciales después, excepto en el caso de las islas en el que se eligió el mayor puerto insular respectivamente.

- **Para Marruecos y Túnez:**

En los casos de Marruecos y Túnez hemos encuestado a la totalidad de los puertos deportivos, habiéndose excluido del ámbito de estudio los puertos pesqueros que ofrezcan amarres destinados a embarcaciones náuticas o a la invernada aunque vengan mencionados en el estudio)

Del 20 de febrero al 20 de marzo de 2010, las Cámaras de Comercio e Industrias asociadas al proyecto se encargaron de remitir las encuestas a los directores y jefes de puertos deportivos.

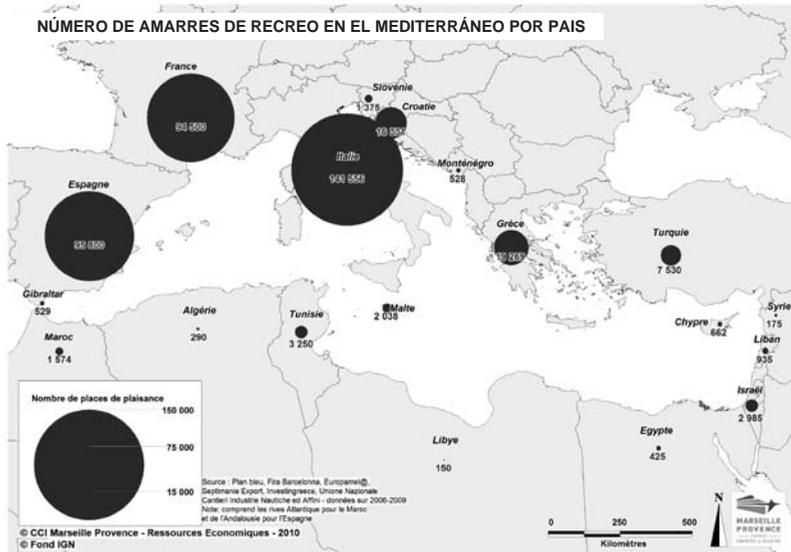
País	Ciudad	Puerto
España	Castellón de Ampurias	Marina Empuriabrava
	Cartagena	Puerto Deportivo Tomás Maestre
	Mataró	Port Mataró
	Valencia	Real Club Náutico de Valencia
	Benalmádena	Puerto Deportivo de Benalmádena
	Almerimar	Puerto Deportivo Almerimar
	Baleares	Santa Eulàlia
Francia	Valencia	Port America's Cup Marina
	Marsella	Vieux- Port
	Cap d'Agde	Cap d'Agde
	Port Camargue	Port Camargue
	Cannes	Cannes- Marina
	Antibes	Port Vauban
	Saint-Cyprien	Port de Saint-Cyprien
Marruecos	Saint-Raphaël	Port de Santa Lucia
	Ajaccio	Port Charles Ornano
	Saïdia	Marina Saïdia
	Tetuán	Marina Smir
	Agadir	Agadir
	Tetuán	Kabila Marina
	Rabat	Marina Bouregreg
Túnez	M'Diq	M'diq
	Hammamet	Yasmine Hammamet
	Monastir	Marina Cap Monastir
	Sidi Bou Said	Sidi Bou Said
	El Kantaoui	Port El Kantaoui
	Bizerte	Bizerte
Tabarka	Montazah Tabarka	

LOS PUERTOS DEPORTIVOS ENCUESTADOS



II. Contexto de la náutica de recreo en el Mediterráneo

1. Contexto geográfico y económico

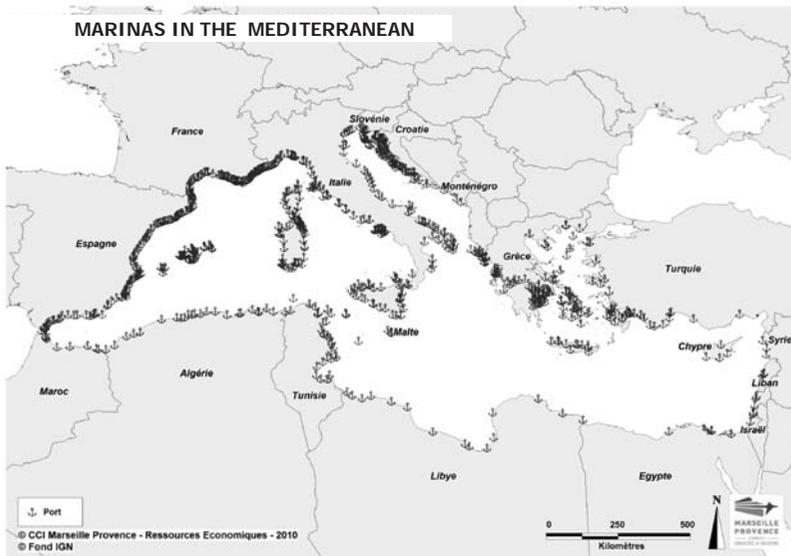


- 700 puertos deportivos en 46.000 km de costa
- Cerca de 400.000 amarres
- Su atractivo natural, muypreciado por los turistas y deportistas náuticos: un clima agradable que anima a navegar (casi 300 días de sol al año, temperaturas suaves...), paisajes naturales variados y fondos marinos muy solicitados.
- Esplendor internacional de algunas regiones: Islas Griegas, Córcega, Cerdeña, Costa Azul, Riviera Italiana, Baleares...

El Mediterráneo se posiciona como un espacio propicio para la práctica y el desarrollo de la náutica de recreo o navegación deportiva.

Sin embargo, a pesar de estos atractivos en común, en ambas orillas del Mediterráneo persiste un desequilibrio bien marcado ligado a la náutica de recreo, que se refleja en:

- Un mercado maduro en el norte y un mercado emergente en el sur
- Una densidad de puertos muy alta en la costa norte y muy baja en la sur



1.1 Concentración y saturación de puertos deportivos en la costa norte del Mediterráneo

- 568 puertos
- 380.000 amarres

Más del 80% de la totalidad de los puertos deportivos de la cuenca mediterránea están situados en la costa norte y representan casi el 98% de los amarres. El 85% de los amarres se encuentran en tres países (Francia, España e Italia) que se caracterizan por la saturación de sus puertos.

La crisis mundial que ha azotado al sector náutico y especialmente el de la construcción y ventas de embarcaciones en 2009 sólo ha supuesto un ligero impacto en sus puertos para los que la demanda de puestos de amarre sigue siendo superior a la oferta. Según se extrae de un estudio realizado por el CODCAP (Comité para el Desarrollo de las capacidades de fondeo la Navegación Deportiva), en Francia serían necesarios más de 54.000 puestos de amarre y algunos puertos tienen ya unas listas de espera que podrían prorrogarse 10 años o más.

El norte del Mediterráneo también se caracteriza por su gran sensibilidad en ámbito de la protección medioambiental y por una falta de suelo disponible, lo que implica que cualquier proyecto que suponga la construcción, ampliación o modernización de los puertos deportivos se convierta en un quebradero de cabeza.

Su enfoque económico está sobre todo orientado a consolidar su mercado

(sostenibilidad de la actividad, calidad, nuevos productos,...) más que a alcanzar un desarrollo significativo.

De todos modos se sigue persiguiendo el crecimiento con la puesta en marcha de soluciones innovadoras, que respeten el medioambiente (diques secos enterrados: proyecto Beaulieu – fondeadores abiertos organizados....)

1.2 Mercado emergente de la navegación deportiva en el sur

- 129 puertos que suponen menos del 10% de la capacidad total
- 10.446 amarres

Con una media de un puerto de recreo o fondeadero cada 100 km, los países de la orilla sur disponen de una oferta modesta en lo que a la navegación deportiva se refiere. Algunos países como Marruecos y Túnez, conscientes de esta desventaja, tratan de desarrollar su oferta con el objetivo de atraer un nicho de mercado cada vez máspreciado.

En la última década se han creado importantes astilleros que integran en sus proyectos inmobiliarios marinas con puntos de amarre para embarcaciones deportivas (Smir, Saïdia, Hammamet, Monastir...).

Sin embargo hoy en día aún sigue siendo un mercado emergente.

En la mayoría de los casos, a nivel nacional tiene una escasa demanda, por no decir inexistente. En Túnez la tasa de equipamiento es una de las más bajas de la región, con 0,25 barco por cada 1.000 habitantes. La navegación deportiva no está integrada todavía en la cultura de los países del Sur. Hasta la fecha no existen astilleros, o sólo unos pocos, ni ninguna industria de la navegación deportiva dignos de mención. Los grandes astilleros navales como Dufour, Bénéteau, Jeanneau aún no tienen representantes en estos países al no existir demanda local ni mano de obra cualificada.

El número de clientes extranjeros de la industria náutica deportiva es insignificante. En 2008 el modelo de desarrollo del litoral tunecino confirmó que Túnez únicamente acoge al 1% de los 270.000 barcos de recreo que surcan el mar, es decir, un total de 2.500 barcos al año. Sin embargo existen numerosos factores que favorecen el desarrollo de este nicho de mercado de navegación deportiva, como la saturación de los puertos de recreo de la costa norte del Mediterráneo y la mejora del nivel de vida, lo que ofrece interesantes oportunidades para el desarrollo de este incipiente mercado en la costa sur.

2. Contexto jurídico y político

2.1 Una integración conveniente en los ejes de reflexión nacionales

A nivel nacional, la problemática de la navegación deportiva no constituye en

sí el centro de ninguna estrategia política concreta.

Suele estar ligada, en los casos de tenerla en cuenta, a preocupaciones políticas más generales que pueden en función del país, ser competencia de ministerios y estrategias distintos: medioambiente, turismo, transporte, mar,...

Esta preocupación se materializa adoptando la forma de “planes” o “esquemas de desarrollo” en los ejes de reflexión y de actuación del país.

« Livre bleu » en Francia, « Plan Azur » en Marruecos, « Schéma d'aménagement du littoral » en Túnez, Plan turístico español (2008/2012 y en el horizonte 2020)...

2.2 Distintas adaptaciones de los marcos jurídicos y normativos

Para contribuir al desarrollo del sector, es necesario que el país disponga de un marco jurídico y normativo adaptado a las actividades náuticas que sea:

- claro y preciso para que garantice al deportista náutico la seguridad que exige la práctica de su deporte o actividad
- flexible e estimulante para que le permita un acceso libre a la navegación.

Desde el punto de vista institucional, tanto los países del norte como los del sur del Mediterráneo presentan el mismo modelo de organización bipartita, que se refleja en:

- Un Ministerio (el de Transporte, Fomento, Medioambiente...) en el que se incluye una sección marítima más o menos desarrollada que elabore y ponga en marcha una política y reglamentación marítimas
- Una administración aduanera que supervise y controle las entradas y salidas del territorio de los bienes y de las personas por vía marítima.

En la práctica, los resultados de esta organización difieren mucho entre las costas norte y sur del Mediterráneo.

• Una normativa práctica y accesible al norte

Los países del norte se han aplicado al poner en marcha su normativa y los controles relacionados con la aplicación de la misma pueden flexibilizarse.

En Francia, las principales competencias en materia de normativa de navegación deportiva se reparten entre:

- la Aduana: trámites, derechos y aranceles vinculados a la nacionalización francesa o francización*, matrícula o importación de un buque <http://www.douane.gouv.fr>
- los Asuntos Marítimos: matrícula de buques, normativa aplicable en materia de construcción y seguridad <http://www.developpement-durable.gouv.fr>

En España, las Capitanías Marítimas son las que, por medio de distintos distritos, ejercen las competencias en materia de matriculación, seguridad,

* Acto que certifica la nacionalidad de un buque francés

inspección de buques y lucha contra la contaminación, bajo la tutela del Ministerio de Fomento y la Dirección General de la Marina Mercante <http://www.fomento.es>

- **Una normativa a menudo restrictiva en el sur ...**

Los países del sur poseen un marco normativo mal adaptado cuya aplicación, a menudo muy exigente, constituye un obstáculo para el desarrollo de la navegación deportiva.

En Marruecos, estos obstáculos son: la obligación de estar en posesión de una ficha informativa por persona que embarque, el deber de información sistemática y previa a las autoridades aduaneras para salir a la mar, un justificante por cada noche pasada en alta mar, el compromiso ligado a una oferta contractual, la dificultad de utilizar un barco sin su propietario, el depósito obligatorio de una fianza bancaria para las piezas de recambio, la prórroga no automática de la admisión temporal, informaciones normativas difícilmente accesibles...

En Túnez, estos obstáculos son: unos procedimientos y cuestionarios interminables a la entrada y a la salida de los puertos, la policía realizando una investigación previa a la compra de un buque que puede tardar uno a seis meses...

- **... pero que evoluciona favorablemente**

En este contexto poco propicio para el desarrollo de la navegación deportiva, estos dos países se han concienciado de la importancia de flexibilizar todos sus trámites y procedimientos ya sean los que estén relacionados con el Código Internacional de Seguridad para instalaciones portuarias, la matrícula o la compra de embarcaciones de recreo, o por último, con los trámites aduaneros y han empezado a poner en marcha una política mejor adaptada.

El sector de los deportes náuticos en Marruecos se beneficia en la actualidad de un impulso real gracias al Plan Azur. Próximamente debería ver la luz un plan nacional de desarrollo de este nicho de mercado turístico cuyo objetivo es alcanzar los dos millones de deportistas náuticos en 2015.

En la actualidad el Ministerio de Equipamiento y Transporte es el encargado de elaborar y aplicar, en el ámbito portuario y marítimo, entre otros, la política del gobierno <http://www.mtpnet.gov.ma>

Las marinas de Saïdia et de Smir han experimentado grandes avances en la calidad de la acogida de deportistas náuticos tanto por la experiencia como gracias a la eficacia de sus directores del puerto.

Túnez aprobó en 2009 un nuevo Código de Puertos Marítimos que prevé la creación de un Consejo Superior de Puertos Deportivos dependiente del Ministerio de Turismo. La Cámara Sindical de Industrias Náuticas Tunecinas, de reciente creación, se activa para mejorar la comunicación y el consenso entre los distintos ministerios relacionados con el deporte náutico y los profesionales del sector. Algunos puertos relevantes como Monastir o Hammamet han puesto

en marcha una política de acogida específica con la que se pretende simplificar, con una única declaración, los procedimientos administrativos en la Capitanía aplicables a las escalas de extranjeros.

III. Diagnóstico de los puertos e instalaciones náuticas

1. Organización y gestión de los puertos e instalaciones náuticas

1.1 Características institucionales comunes

El esquema organizativo de los puertos náuticos sigue a priori una misma estructura en la mayoría de los países.

Los puertos náuticos están situados en suelo de dominio público portuario, salvo en algún caso muy excepcional. El dominio público portuario pertenece al ámbito del Estado, que, por regla general, no lo gestiona directamente sino que delega su gestión en alguna autoridad portuaria descentralizada. Esta autoridad portuaria gestionará entonces directamente el puerto náutico (administración directa) o delegará, dentro del marco de convenios y por periodos concretos (incluso variables según la situación o los países), su gestión en organismos ya sean del sector público o privado, con fines lucrativos o sin ánimo de lucro.

Estos convenios son determinantes al estipular el alcance, la duración de las obligaciones contractuales de las partes y sus modalidades de funcionamiento y de financiación.

Son muy pocos los puertos realmente “privados”, como el puerto “Cannes-Marina, situado en Mandelieu, Francia, situado fuera del dominio público portuario, que funciona como una Comunidad de propietarios compuesta por 1450 copropietarios. Se delega su gestión en un Administrador.

1.2 Distintos modelos de gestión

Aunque el esquema organizativo se repite a menudo, los gerentes y las modalidades de gestión pueden ser de diversa índole.

En Francia, por ejemplo, se desarrolla una variada tipología de gestores de puertos e instalaciones náuticas: administraciones municipales directas o indirecta (régies) mediante sociedades de economía mixta (SAM), entidades públicas, sociedades mercantiles (SA, SARL), Cámaras de Comercio e Industria, Puertos Autónomos.

La duración de explotación de las concesiones como son la autorización administrativa para ocupación privada, el arrendamiento rural, las concesiones administrativas o de cualquier otra índole es muy variable y puede llegar a alcanzar los 35 años. No existen limitaciones temporales cuando es gestionado en administración directa por un ente público (autoridad portuaria descentralizada).

En España existen dos tipos de puertos: los puertos estatales y los puertos autonómicos, siendo éstos explotados directamente o por mediación de una entidad pública o privada. Las comunidades autónomas gestionan el 80% de los puertos, frente al 20% del Estado.

Esta proporción varía dependiendo del grado de autonomía de la comunidad. En los casos de Cataluña y del País Vasco, no existe ningún puerto estatal. En Baleares, hay cinco puertos estatales y 41 puertos autonómicos. De los autonómicos, 28 son objeto de concesión y 13 están en gestión directa.

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

En Marruecos, el esquema tradicional es el siguiente: La gestión del dominio público marítimo viene desempeñada por la Agencia Nacional de Puertos (ANP), creada en Diciembre de 2006 tras la reforma del sector portuario en Marruecos.

En principio, la ANP no se responsabiliza ni de la construcción ni de la explotación del puerto sino que delega estas operaciones onerosas y pesadas de infraestructuras en inversores privados (a menudo nacionales o europeos) por medio de concesiones de larga duración.

Este es el caso de Marina Saïdia, enclavada en la costa mediterránea y que es objeto de una concesión al Grupo marroquí FADESA hasta 2036. Marina Smir es gestionada del mismo modo, a través de una concesión hasta 2044 asignada al grupo anglo-español Marina Marbella.

En Túnez, la mayoría de los puertos de recreo existentes pertenecen al Estado, salvo Marina Cap Monastir y Yasmine Hammamet que son privados. Su explotación ha sido delegada a estructuras de gestión (ya sean empresas públicas, privadas o mixtas) que recurren a menudo a capital extranjero, especialmente en los casos de las marinas integradas en grandes complejos turísticos e inmobiliarios.

2. Descripción de los puertos e instalaciones náuticas

2.1 ¿Qué es un puerto o una instalación náutica?

Aunque hasta la fecha no existe ninguna definición legal de “puertos deportivos” o “puertos e instalaciones náuticas”, se ha llegado al consenso de poder afirmar que posee unos criterios muy concretos que la diferencia de otros conceptos análogos (embarcadero, área de fondeo...).

Por tanto, deben:

- estar enclavadas al borde del mar o de un río (aunque los ríos no formen parte del ámbito de nuestro estudio).
- estar destinados, en parte al menos, a las embarcaciones deportivas a

- vela o a motor.
- fondear embarcaciones residentes (de todo el año) o transeúntes.
- ofrecer servicios que pueden variar de un puerto a otro.
- proponer uno centenar de puntos de amarre de distintos tamaños (aproximadamente de 5 a 20 metros de eslora). Sólo en algunos puertos deportivos pueden fondear embarcaciones con un tamaño superior a los 24 metros de eslora. Son los denominados "puertos de gran recreo".

Los servicios básicos de los que dispone un puerto deportivo son por lo general: agua potable y electricidad puestos a disposición, una Capitanía, sanitarios. De manera más excepcional están equipada con: surtidores de carburante, una cala de botadura para barcos pequeños, una grúa elevadora... e incluso, en ocasiones, servicios más innovadores como el servicio de mozo de equipajes o el nuevo servicio de bicicletas gratuitas para los deportistas náuticos (Cap d'Agde o Saint Cyprien)

Los puertos e instalaciones náuticas, según estas características, se dividen en dos categorías que se diferencian en sus enclavamientos y tipos de construcción así como por su orientación turística:

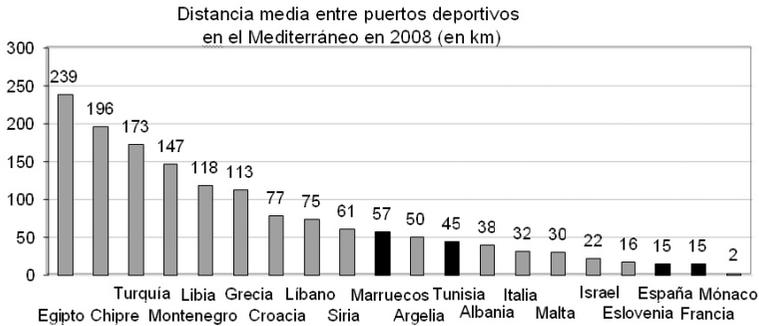
- **El puerto deportivo marítimo:** Enclavado en la línea costera, el puerto deportivo marítimo se encuentra resguardado por uno o varios diques que delimitan las aguas del puerto. El tamaño de sus infraestructuras varía mucho en importancia ya que abarca desde una pequeña cala natural acondicionada con un simple pontón (Ensenada de Port Pin) hasta el puerto deportivo construido desde cero en una zona que se acondiciona artificialmente (Port Mataró – España) pasando por el puerto comercial o pesquero readaptado a lo largo de los años (Vieux-Port – Marsella, Francia, Port de M'Diq – Marruecos). La mayoría de las instalaciones portuarias de la costa norte del Mediterráneo son de este tipo y constituyen un atractivo para una clientela que se compone tanto de deportistas náuticos (nacionales y extranjeros) como de turistas (náuticos, culturales o deportivos,...)
- **La Marina o puerto interior:** se presenta como un conjunto residencial que ha sido construido en una zona de tierra, por lo general, situada al lado del mar y que incluye en su programa inmobiliario un puerto deportivo con todas sus instalaciones. Este concepto permite desarrollar grandes capacidades de amarre, superando a menudo los 1.000 amarres. Estas Marinas han experimentado un enorme crecimiento en las últimas décadas, especialmente en España, en zonas de gran atractivo turístico, como la Costa Brava y la Costa del Sol (Marina Empuriabrava, Puerto deportivo de Benalmádena...) pero también en aquellos países de la costa sur que han elegido este modelo de puerto en su estrategia de desarrollo turístico con vistas a atraer más fácilmente a los inversores privados (Marina Smir, Marina Cap Monastir...)

2.2. La navegación deportiva en los distintos países (Francia, España, Marruecos, Túnez)

La distancia media entre los puertos destinados a los deportistas náuticos del Mediterráneo oscila entre los 2 km en Mónaco y los 239 km en Egipto,

dependiendo de los países.

Francia y España son los países que presentan la mayor densidad de puertos en sus costas, a excepción del caso de Mónaco...



Fuente: Plan Bleu

La náutica de recreo en Francia

Cifras clave en Francia:

- 6.000 Km. de litoral y 883 municipios al borde del mar
- 163.000 amarre en 370 puertos (Fuente: Informe Paca de las regiones de Provenza, Alpes y Costa Azul 2008)
- 10% de amarre de tránsito en Francia (Fuente: Informe Paca 2008)
- 422.000 embarcaciones (flota activa) con 122.000 >6m (Fuente: Informe Paca 2008)
- 12 embarcaciones por cada 1000 habitantes (Fuente Plan Bleu)

En su fachada mediterránea:

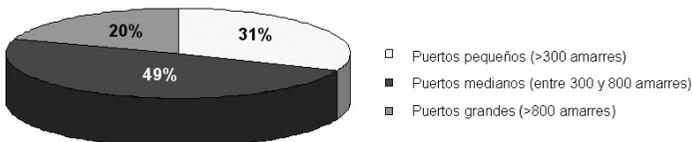
- 94.500 puestos de amarre en 244 puertos (Fuente: Informe Paca 2008) > 12% de amarres de tránsito con diferencias que oscilan del 3% en el caso de Bouches du Rhône al 30% de Córcega

Francia cuenta con un sector dedicado a la navegación deportiva muy dinámico con más de 4,5 millones de deportistas, con un crecimiento estimado en 10.000 unidades anuales, pudiendo generar 2.500 empleos directos y 162 millones de Euros de volumen de negocio.

Tiene el puerto con las instalaciones náuticas con mayor tamaño de los países del Mediterráneo (con 12 embarcaciones por cada 1.000 habitantes).

Sus puertos deportivos y de recreo son en su mayoría puerto de tamaño medio. Cerca de la mitad son puertos de 300 a 800 amarres.

Tamaño de puertos franceses



La náutica de recreo en Francia es una actividad para iniciados apasionados de este deporte, que llevan practicándolo mucho tiempo en la mayoría de los casos (más de 10 años para 2 de cada 3 deportistas náuticos según un estudio de mercado realizado por ODIT). La práctica de la navegación a vela tiene ligeramente mayor presencia que la de las embarcaciones a motor (60/40).

El sector está bien estructurado, en especial gracias a la presencia de organizaciones como la Federación de industrias náuticas (www.fin.fr) y la Federación francesa de puertos deportivos (www.ffportsplaisance.com). Además cuenta con intervenciones creadas por el Ministerio francés de Ecología y Desarrollo sostenible responsable del mar y del litoral (www.developpement-durable.gouv.fr), y está respaldada por la creación de dos Centros de competitividad Pole Mer a nivel mundial: Pôle Mer Bretagne – Pôle Mer PACA.

El centro de competitividad mundial “Pôle Mer PACA”, enclavado en la costa mediterránea, se ha marcado como objetivo ser parte activa en la elaboración y dirección de una política marítima eficaz y solidaria en el Mediterráneo (www.polemerpaca.com).

En su calendario de eventos, Francia dispone de una agenda muy apretada con sus salones náuticos de renombre internacional como el Nautic de París (1.200 expositores y 1.400 marcas representadas, con una afluencia de más de 236.000 visitantes) y el Festival International de Barcos y Yates de Cannes, el Cannes International Boat & Yacht Show (con 57.000 visitantes, 540 embarcaciones a flote, 468 expositores desplegados en 95.000m2), pero también gracias a sus carreras y animaciones ya emblemáticas, como por ejemplo: La Route du Rhum, Med Cup, SNIM (Semana náutica,...)

La náutica de recreo en España

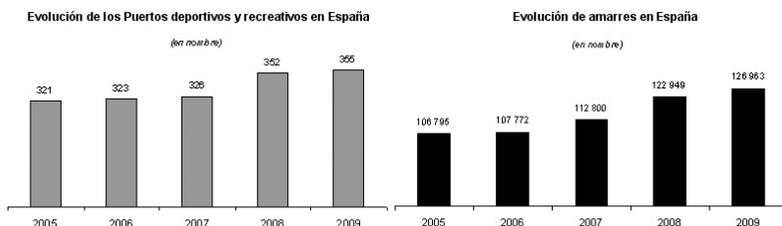
Cifras clave (fuente Federación Española de Puertos Deportivos 2009):

- > 7.880 Km. de litoral
- > 126.963 amarres en 355 puertos
- > 220.000 embarcaciones matriculadas en 2008

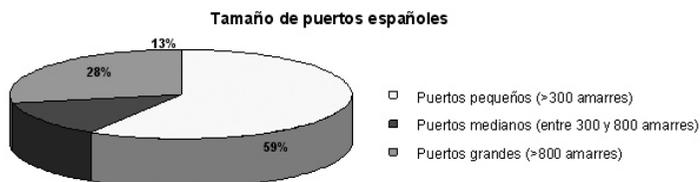
En su fachada mediterránea:

- > 95.800 puestos de amarre en 215 puertos

A pesar de la saturación de su litoral (1 puerto cada 15 km), España registra un crecimiento regular del número de puertos deportivos y de sus amarres



Los puertos deportivos españoles son fundamentalmente de pequeñas dimensiones, con cerca de 60% de los puertos con menos de 300 amarres.



El 75% de los amarres y el 60% de los puertos españoles, en esencia la mayor parte de la capacidad de España, se encuentran en la costa mediterránea, siendo Cataluña la comunidad náutica en cabeza con 30.300 amarres.

Las Baleares no se quedan atrás con unos 70 puertos y 20.000 puestos de amarre.

Fondean cerca de 40.000 embarcaciones durante el periodo estival (30.000 el resto del año) y el turismo náutico genera 445 millones de euros.

El sector atravesó una larga crisis en 1990, sin embargo se recuperó principalmente gracias al arranque de crecimiento, a la entrada en vigor de servicios financieros favorables y al aumento del número de puertos, en particular, en la costa mediterránea.

En cuanto a su imagen, el sector náutico español llegó a la primera plana internacional en 2007 tras obtener la ciudad de Valencia la sede de la Copa de América.

La Asociación de Industria, Comercio y servicios Náuticos (ADIN), cuyo equivalente en Francia es la FIN (Federación de Industrias Náuticas), federa las principales actividades del sector.

Entre los principales salones y eventos náuticos, queremos resaltar el Salón Náutico de Barcelona (www.salonnautico.com), Expo Náutica – Salón Náutico de Madrid y la Barcelona World Race (www.barcelonaworldrace.org).

La náutica de recreo en Marruecos

Cifras clave:

- 3.500 Km. de litoral
- 2.286 puestos de amarre en 9 puertos (Fuente : Bloc Marine 2010)

En la industria náutica, Marruecos dispone de dos atractivos principales:

- su proximidad con España y el Estrecho de Gibraltar.
- 2 fachadas marítimas en el Mar Mediterráneo y en el Océano Atlántico

Sin embargo, la industria náutica en Marruecos sigue siendo una actividad poco desarrollada, reservada durante mucho tiempo a una clase social acomodada.

Los principales puertos deportivos o marinas operativas son: Marina Saïdia, Marina Smir, Marina Kabila (pequeño puerto muy privado), Tánger, y el puerto

de M'diq (en construcción) para el Mediterráneo. En la fachada atlántica, los únicos puertos deportivos y de recreo, según la definición que hemos dado en el presente estudio, están en Rabat (Marina Bouregreg), Mohammedia y Agadir. Las demás ciudades portuarias (Safi, Essaouira...) son puertos comerciales o pesqueros donde podrían resguardarse pero no fondear y varar las embarcaciones de recreo y deportivas.

El sector arranca su crecimiento hace ya unos cinco años pero padece los efectos de su mala fama internacional debido a una normativa que no se ajusta las prácticas de las actividades deportivas y de recreo y a su falta de infraestructuras. Desde hace algunos años, se vienen realizando esfuerzos para revalorizar el sector por medio de:

- la desaparición de los aranceles aduaneros para la importación de barcos con lo que se espera abaratar los precios, poniéndolos al alcance de un mayor número de clientes.
- la elaboración de un documento de orientación estratégica como el Plan Azur, lanzado hace ya casi 10 años en Marruecos y que prevé la creación de 6 balnearios (Mediterrania Saïdia, Mogador Essaouira, Mazagan Beach Resort, Port- Lixus, Plage Blanche - Guelmim, Taghazout - Argana Bay...)

Este plan ha aportado un dinamismo nuevo a la importación y venta de embarcaciones ya sean de recreo o deportivas, de gama media o de lujo. Se tienen importantes perspectivas en mente si se consigue movilizar los medios pertinentes. La vela ligera aún sigue poco desarrollada a nivel global. La costa atlántica se adapta mejor a las grandes embarcaciones de recreo, sector que no debería tener dificultades en desarrollarse al poder apoyarse en la proximidad de los puertos españoles.

Tanto los fondos marinos como la playa representan recursos naturales infraexplotados en términos de actividad náutica. Existen algunos eventos que favorecen la promoción de los deportes náuticos en Marruecos:

- La Morocco Nautic Expo en Casablanca compuesta por una veintena de expositores, con entre 25.000 y 50.000 visitantes
- La Noche internacional del esquí acuático
- En fase de proyecto, la Morocco Cup del 11 al 30 de Julio del 2010 (Marsella – Saïda – Marsella) a la demande de Maroc – Nautisme

Pero siguen sin tener suficiente visibilidad además de ser poco numerosos. Su condición de evento aún está por desarrollar.

La náutica de recreo en Túnez

Cifras clave: (estudio realizado por Creocan "schéma d'aménagement du littoral tunisien – 2006" Esquema de acondicionamiento del litoral tunecino-2006)

- 1.300 Km. de litoral
- 2.700 puestos de amarre en 8 puertos
- 0,25 embarcación por 1.000 habitantes

Túnez, que está situada a una distancia de 100 a 400 millas de los puertos principales de la costa norte, posee numerosos atractivos para la navegación deportiva y recreativa ya sea por sus atractivos geográficos (al encuadrarse en el centro de la cuenca mediterránea), económicos (por su mano de obra barata) o climáticos (puesto que posee periodos navegables que superan en tres meses a los países de la costa norte y sus ráfagas de viento son 4 veces menos frecuentes, la temperatura media más alta es de 18°).

Sin embargo la náutica de recreo sigue desarrollándose con lentitud. Aunque, ya a partir del año 2007 el gobierno tunecino la incluye en su política de diversificación, dentro de su Esquema de desarrollo del litoral, cuyo objetivo es alcanzar en 2015 los 136 millones de euros de ingresos económicos procedentes de la creación de 2.250 amarres distribuidos en las 3 marinas que aun están en fase de proyecto (Cap Gammarth, Bizerte Cap 3000 y Lella Hadria).

3. Inversiones y proyectos

Los proyectos e inversiones relacionados con la náutica de recreo son de distinta índole dependiendo del país y sólo podemos constatar una vez más que las dos orillas del Mediterráneo responden a preocupaciones y orientaciones diferentes.

En la costa norte encontramos un mercado saturado sin suelo urbanizable por lo que los principales proyectos se articulan entorno a soluciones innovadoras respetuosas el medioambiente.

La costa sur, en cambio, gira en torno a proyectos turísticos e inmobiliarios complejos que incluyen una sección de navegación deportiva y recreativa.

3.1 Los principales proyectos náuticos de la costa norte:

Proyectos náuticos en Francia:

Una de las principales preocupaciones del sector de la náutica de recreo francesa es la saturación de sus puertos deportivos, que constituye sin duda una traba para su desarrollo. La construcción de nuevos puertos o sus ampliaciones es poco frecuente y complicada debido a la falta de suelo urbanizable, al cumplimiento de los requisitos medioambientales y administrativas, etc. En el Mediterráneo, un sólo proyecto de relevancia está en fase de ejecución:

- **La creación de un nuevo puerto en Seyne-sur-mer:** Esta obra comenzó su ejecución en 2009 y debería representar, al final de las obras, una inversión de 65 millones de euros (entrega 2010-2011) con una capacidad de 700 puntos de amarre.

Acaba de comenzar la ejecución de un proyecto de ampliación del puerto de Fréjus, con una capacidad menor. Se prevé una inversión de 28 millones de euros que permitirán la ampliación del puerto deportivo de Port Fréjus en 90 nuevos amarres, la construcción de 300 viviendas, de un hotel 4 estrellas o de un resort de lujo. La implantación de un casino está en vías de negociación. El final de las obras está previsto para 2013.

Siguen en la fase de estudio otros numerosos proyectos que representarían

unos 6.000 puntos de amarre, de los que destacamos:

- **Ampliaciones de puertos:** Estaque (13), la Ciotat (13), Le Frioul (13), Les Saintes Maries de la Mer (13), Hyères (83), Saint-Tropez (83), La Seyne-sur-Mer (puerto de Saint-Elme, 83), St Raphaël (83, una parte seca), St Laurent du Var (06), Beaulieu-sur-Mer (06), Nice- Carras (06), Port Barcarès (66), Cannet en Roussillon(66), Port Leucate (11), La Grande Motte (34).
- **Construcción de puertos:** Étang de Berre (13), Arles (13), Cagnes-sur-Mer (06), Aigues-Mortes (34).

Por estos motivos el sector está cada vez más orientado a la búsqueda de soluciones innovadoras que respeten el medioambiente, de las que se pueden nombrar:

- **Puerto seco subterráneo (Beaulieu/mar):** Este proyecto fue uno de los 10 proyectos galardonados como “Puertos deportivos y de recreo ejemplares” iniciativa propuesta en el marco de la consulta popular Grenelle de la Mer. Se incluye en un proceso de gestión integrada de la zonas costeras y prevé la construcción de 150 a 200 nuevos puntos de amarre. Este proyecto incluye un concepto futurista de aparcamiento para barcos bajo el mar. Parte de la técnica de construcción de pozo circular y de pared moldeada utilizada en la construcción de carreteras y de túneles y que permite protegerlos del agua. Trasladada al ámbito portuario, esta técnica permite reducir a la cuarta parte la superficie ganada a la zona marítima. En la zona de amarre central en forma de anillo de 80 m de diametro, pueden fondear 100 embarcaciones de 6,50 m de eslora o 25 trimaranes de la Vendée Globe. Bajo tierra, la capacidad puede alcanzar las 500 puestos para embarcacion y/o vehículos (<http://bluering.com/>).

- **Instalación de pantalanes móviles en el Puerto deportivo de Cap d’Ade:** Este proyecto pretende implantar pantalanes móviles, flotantes y motorizados como solución a la falta de espacio en los puertos que no requiere obras excesivas de infraestructura y sin impacto alguno sobre el medioambiente. Permite tener un solo canal de maniobra para varias filas de embarcaciones averiadas al poder desplazarlas a la vez que las embarcaciones a ella amarradas.

Afecta a las embarcaciones de 6 a 15 metros de eslora y ofrece un ahorro de espacio del 30 a 40% en comparación con las instalaciones tradicionales sobre una misma superficie de fondeo del puerto. Con un coste total de más de 1,1 millones de euros, esta técnica ofrece además una solución vanguardista en ingeniería náutica (<http://arnaving.com>)

- **Fondeaderos abiertos organizados (Córcega / Anse de Favone, Saint-Tropez/Bahía de Canoubiers):** Estos dos proyectos han sido aceptados en la operación “Puertos deportivos ejemplares”. En estas zonas portuarias que son sitios de escala turística, donde se le da importante por tanto a preservar la calidad del medioambiente, los fondeos en boyas o el atraque colectivo sobre muertos son soluciones que permiten ahorrar espacio sin perjudicar la calidad de los fondos marinos. Estos fondeaderos abiertos organizados permiten descargar los puertos a flote, con inversiones menores y un impacto sobre el medioambiente menor que la ejecución de una ampliación en tierra. En esta modalidad están previstos algunas prestaciones de servicios complementarias para el deportista náutico como: la recogida

de basuras domésticas, servicio de embarque/desembarque a tierra, acceso a los sanitarios del puerto ...)

También se estudian otras soluciones organizativas por explorar que den alternativas a la saturación de los puertos:

- **La gestión dinámica de puertos y la colocación de los puntos de amarre inter-puertos:** permite explotar las vacantes temporales de los puntos de amarre alquiladas durante todo el año mediante un sistema informático. Los puertos de la costa atlántica son los precursores en este ámbito (contrato pasaporte para el Morbihan (<http://www.nautismebretagne.fr>)
- **El barco compartido:** Sistema inspirado en el sistema de multipropiedad inmobiliario o el de coche compartido que consiste en compartir el uso de un barco entre una o varias personas, 4 normalmente, mediante un contrato de alquiler de duración determinada, beneficiándose de un punto de amarre a flote en el muelle o en seco

Proyectos náuticos en España

El problema de la falta de espacio en España es menos acuciante que en la costa mediterránea francesa, sin embargo los proyectos de construcción y de ampliación de los puertos e instalaciones náuticas coinciden en la gran sensibilidad medioambiental.

- **Ampliación de Puerto Adriano (Mallorca, Baleares), certificado con la ISO 14001:** Este proyecto, previsto para 2011 incluye 82 puntos de amarre sumados a los 404 actuales, 470 plazas de aparcamiento, una ampliación de la zona comercial y de la zona técnica, una rampa de botadura. Puerto Adriano se ha comprometido con el medioambiente en tres puntos:
 - no reducir la línea de costa
 - no afectar a la playa adjacente al puerto
 - respetar el entorno natural y el borde del mar

El proyecto también incluye la creación de una escuela de vela y la mejora de la playa contigua, además de generar unos 55 empleos directos y más de 100 indirectos durante todo el año.

- **Ampliación del Puerto de Adra (Provincia de Almería, Andalucía):** El proyecto abarca la construcción de 270 puntos de amarre adicionales que doblarán la capacidad del puerto hasta alcanzar los 541 puntos de amarre. El total de las inversiones previsto ascenderá a 8.8 millones de euros. Este proyecto consiste en la rehabilitación de 600 m del antiguo muelle de pesca del puerto donde se crearán los nuevos puntos de amarre, dotadas de los servicios de agua y electricidad.

- **Alcaidesa Marina (Provincia de Cádiz, Andalucía):** El proyecto de la "Savills" abarca 27 ha y planea la construcción de una marina que ofrecerá más de 600 amarres, unos 200 puntos en seco, un Club Náutico y 20.000 m² de zonas recreativas. El total de la inversión previsto es de 11 millones de euros y será gestionado por medio de una concesión de 30 años. Al estar muy cerca de Gibraltar, el proyecto cuenta con una situación propicia para su desarrollo dada la cercanía de numerosos hoteles, tiendas, servicios y conexiones aéreas internacionales.

3.2 Los principales proyectos náuticos de la costa sur

Proyectos náuticos en Marruecos

Marruecos, gracias al Plan Azur y a otros proyectos con gran repercusión, muestra su compromiso con el proceso de desarrollo del sector deportivo y recreativo. Entre los principales proyectos relacionados con la industria náutica debemos mencionar:

- **El Puerto de Tánger ciudad:** Transformación del puerto comercial existente, cuyo tránsito marítimo quedará cubierto por el nuevo puerto Tanger-Med, en un puerto que ofrecerá puntos de amarre para embarcaciones de recreo. Inicio de las obras previsto para 2011. Objetivo: convertirse en uno de los primeros puertos deportivos del Mediterráneo. Esta nueva infraestructura estará dotada de una zona para el fondeo de barcos y de flota de recreo, de un puerto pesquero y de una zona reservada a las actividades hoteleras, turísticas y culturales.

La sociedad encargada del acondicionamiento y transformación de la zona portuaria está dotada con un presupuesto de 60 millones de euros.

- **Laguna de Nador – Mar Chica:** Proyecto de implantación de un complejo marítimo-turístico que respete el medio marino, terrestre y el entorno medioambiental. Iniciado en 2007 y enclavado en uno de los más bellos parajes naturales de Marruecos, el proyecto Marchica abarca una superficie de 1.030 hectáreas, incluyendo 25 km. de costa en arco. Contempla el acondicionamiento de siete ciudades situadas en las orillas de la laguna, con una provisión por inversión de 11 mil millones de dirhams o unos mil millones de euros. El primer proyecto previsto para la Península de Atalayoune será diseñado como un verdadero puerto náutico en la laguna que contará con una zona hotelera y residencial que se suma al área náutica, con una extensión de 71.000 m².

- **La Marina de Saïdia:** Gran complejo turístico situado al norte de Marruecos, Méditerranania Saïdia constituye uno de los proyectos estrella del Plan Azur. La primera fase del proyecto se inauguró en junio del 2009. El importe total de la inversión prevista asciende a 12 mil millones de dirhams (más de mil millones de euros). Al terminar el proyecto, el recinto dispondrá de una capacidad de visitantes estimada en 30.000 plazas hoteleras y ofrecerá 48.000 empleos de los que 8.000 serán directos. Su puerto deportivo en la actualidad abarca 25 hectáreas repartidas en tres muelles y dispone de unos 800 amarres para embarcaciones de entre 7 y 50 metros. La ampliación prevista de la Marina dotará al puerto de 1.350 amarres de los cuales el 50% irá destinado a embarcaciones de más de 12 metros de eslora, abarcando una superficie de 85 hectáreas. Se han previsto medidas preventivas para evitar la acumulación de arenas y lodos.

- **Port-Lixus:** Uno de los otros seis complejos turísticos que forman el Plan Azur. La fecha de entrega de las primeras villas y apartamentos está prevista para 2010. El importe total de la inversión prevista para su acondicionamiento asciende a 1,4 mil millones de dirhams (126, 5 millones de euros). El proyecto abarca 4.700.000 m² con 760.000 m² de superficies construidas repartidos en hoteles: 7.400 m², zonas residenciales: 4.900 m², zonas

destinadas a actividades culturales y comerciales: unos 78.000 m². Las animaciones deportivas, incluyendo la marina con 120 puntos de amarre ocuparán una superficie de unos 190.000 m².

Port Lixus está situado a menos de dos horas de vuelo de las principales capitales europeas y a media hora en coche del aeropuerto internacional de Tánger.

Proyectos náuticos en Túnez

En la actualidad son muchos los proyectos turísticos relacionados con el mundo náutico que prosperan. Normalmente incluyen el desarrollo o la reconversión de instalaciones portuarias existentes y prevén la puesta en funcionamiento de distintos servicios relacionados con los deportistas náuticos, como la reparación naval, hostelería, inmobiliaria, que deberían conferirle un mayor atractivo al turismo náutico en Túnez.

- **Bizerte cap 3000:** Proyecto de una marina situada cerca de la ciudad de Bizerte. Las obras de construcción del puerto deportivo comenzaron en mayo del 2009, programando su final para 2012. El coste total de la Marina gira alrededor de los 180 millones de dinares, cerca de 100 millones de euros.

El proyecto, que será gestionado como una concesión de 30 años, prevé la ampliación de las infraestructuras actuales con la construcción de diques, muelles y muelles de carga de 1.000 amarres, de un paseo marítimo y de un complejo residencial así como la ejecución del acondicionamiento en tierra de una zona comercial de más de 15.000 m².

- **La Bahía de Gammarth:** Proyecto de un complejo turístico situado en la Bahía que lleva el mismo nombre.

Las obras comenzaron a finales del 2007 y se prevé que terminarán en 2012. El puerto deportivo está compuesto por una dársena que incluirá 400 a 500 puntos de amarre respetando así las normas internacionales para poder servir de puerto de atraque y de tránsito para embarcaciones de todas las dimensiones, presentando una amplia oferta de servicios (reparación, carenado, obra muerta, club de yates, etc).

Cuando termine las obras, el complejo abarcará 112.000 m², de los cuales 85.000 m² estarán destinados a viviendas, 10.000 m² a servicios y comercios y 17.000 m² a aparcamientos cubiertos.

- **Kélibia la Blanca:** Proyecto turístico italo-tunecino situado al norte de Túnez que integra la importancia de la ecología con el acondicionamiento del recinto situado al norte del país, cerca de Cap Bon (respetando la fauna y flora, haciendo uso de las energías renovables...).

El deseo de los inversores es el de desarrollar la industria náutica y para ello cuentan con implantar en esa línea un puerto deportivo cerca del puerto pesquero. El proyecto inmobiliario ha recibido por segunda vez en el Salon Monte Carlo Travel Market el galardón al "The five green star diamond award" en 2010, reconociéndolo como una de las mejores iniciativas ecoturísticas del año. Abarca 52 hectáreas, con un importe total de inversión de 210 millones de dinares (más de 110 millones de euros) y se crearían unos 1.800 empleos directos y 4.500 indirectos.

IV. Turismo y actividades náuticas en el Mediterráneo

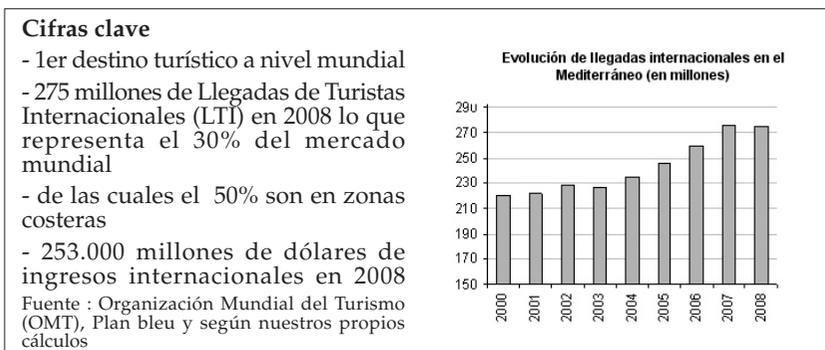
El Mediterráneo posee numerosos atractivos turísticos: paisajes magníficos, un clima que favorece el turismo de balnearios, un legado cultural particularmente rico en vestigios de antiguas civilizaciones. No está de más pensar en basar el desarrollo turístico tanto en un modelo de “sol y playa” como en desarrollar un turismo cultural o urbano.

Sin duda los países costeros obtendrían un mayor beneficio ya que al crear afluencia de divisas atraería así un desarrollo económico de estos países.

Pero el modelo de “sol y playa” comienza a estancarse, ante la aparición de nuevos competidores y el deseo emergente de vivir las vacaciones de forma más individualizada y enriquecedora.

El desarrollo de las actividades náuticas y, en especial, las de recreo forma parte de las alternativas de desarrollo que presenta la oferta turística en el Mediterráneo.

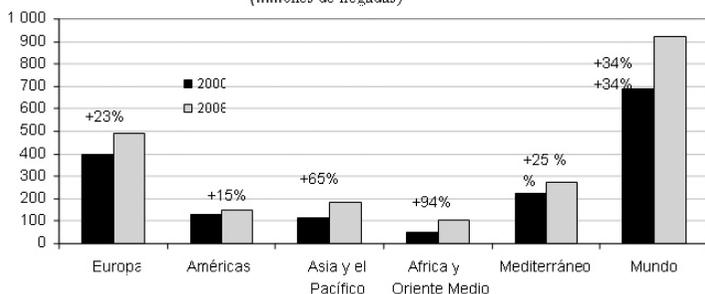
1. El turismo, motor económico del Mediterráneo



Entre 2000 y 2008 el crecimiento del número de Llegadas de Turistas Internacionales (LTI) fue del 25% en el Mediterráneo frente al 34% a nivel mundial. El Mediterráneo como destino turístico se encuentra por tanto en crecimiento.

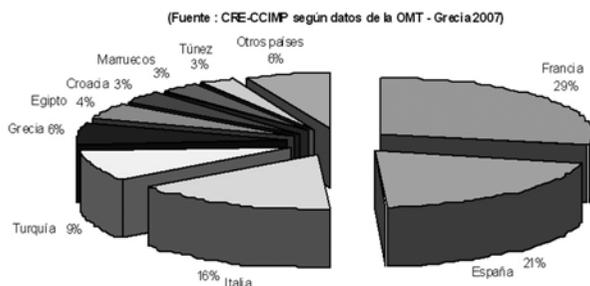
Según las previsiones establecidas por el Plan Bleu, esta tendencia debería mantenerse hasta alcanzar los 400 millones de llegadas de turistas en 2025.

Evolución de llegadas internacionales de turista por zona geográfica
(millones de llegadas)



Fuente: CRE-CCIMP (Comisión de Regularización de la Energía – Cámara de Comercio e Industria de Marsella Provence) según datos del Insee Francés, la Organización Mundial del Turismo (OMT), el plan bleu y nuestros propios cálculos sobre el Mediterráneo. Nota: El Mediterráneo se compone de zonas de Europa, de África y de Oriente Medio

El desarrollo turístico y los beneficios que produzcan no se reparten del mismo modo entre los distintos países costeros, al representar entre Francia, España e Italia el 65% de las llegadas internacionales.



Fuente: CRE-CCIMP (Comisión de Regularización de la Energía – Cámara de Comercio e Industria de Marsella Provence) según datos del Insee Francés, la Organización Mundial del Turismo (OMT), el plan bleu y sus propios cálculos sobre el Mediterráneo.

Sin embargo las fronteras siguen moviéndose incluso en el mismo seno del Mediterráneo. Los tres países más importantes ya no son los motores de desarrollo turístico en el Mediterráneo.

Observamos de este modo que entre 2000 y 2008:

- Al este del Mediterráneo, se produce un importante crecimiento de Turquía (+ 161% del número de LTI, de Egipto (+140%) y de Croacia (+62%).
- Al oeste del Mediterráneo, Túnez y Marruecos conocen igualmente un desarrollo progresivo, alcanzando respectivamente el +39% y el +84% de las LTI.

En el Mediterráneo, en los cuatro países del estudio, existen claras diferencias entre los mercados “maduros” de Francia y España y los mercados en pleno desarrollo de Túnez y Marruecos.



Fuente: CRE-CCIMP (Comisión de Regularización de la Energía – Cámara de Comercio e Industria de Marsella Provence) según datos del Insee Francés, la Organización Mundial del Turismo (OMT), el plan bleu y sus propios cálculos sobre el Mediterráneo.

Cada país posee por tanto dinámicas y estrategias diferenciadas según sus objetivos propios y las metas que desean alcanzar: patrimonio, cultura, deporte, sol y playa,...

1.1 El turismo en Francia

Cifras clave

- 1er puesto a nivel mundial.
- 79,3 millones de Llegadas de Turistas Internacionales (LTI) en 2008
- de las cuales 20% son a zonas costeras.
- 55.600 millones de dólares de ingresos internacionales en el transcurso del año 2008 (3º puesto mundial)

Fuente: la Organización Mundial del Turismo (OMT), plan bleu y cálculos propios



El atractivo turístico de Francia se debe en parte a una gran variedad de recursos: paisajes, riqueza patrimonial, clima templado, infraestructuras turísticas y logísticas importantes.

De este modo, Francia se convierte en el primer destino turístico del mundo desde el punto de vista del número de turistas internacionales, con 79,3 millones de llegadas en 2008. Sin embargo sólo ostenta un tercer puesto en cuanto a las repercusiones económicas de las llegadas debido al gran número de estancias de paso (al pernoctar una sola noche).

A nivel nacional, el objetivo principal es aumentar las llegadas de turistas internacionales y los ingresos. Con este propósito hay tres grandes vertientes por mejorar:

- La atención al turista durante toda su estancia.
- La calidad de la oferta, con la reforma hotelera (reestructuración de las categorías hoteleras, creación quinta estrella)
- La promoción turística con la creación de Atout France como marca única.

Según lo proyectado por la Organización Mundial del Turismo, las llegadas de turistas internacionales deberían aumentar en un 1.9% anual entre 1995 y 2020 para sobrepasar los 100 millones de llegadas internacionales en 2020.

La primera zona turística es la región parisina, con 17 millones de turistas extranjeros (y 10 millones de turistas franceses) cada año. Se trata de un turismo de carácter urbano, cultural, de negocios, patrimonial...

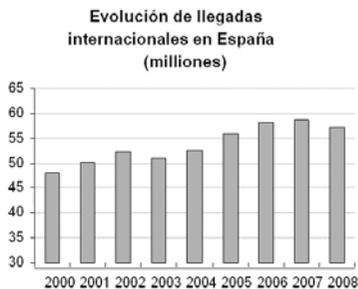
El litoral mediterráneo es el segundo espacio turístico francés, con alrededor de 13 millones de estancias de turistas extranjeros cada año. Las actividades relacionadas con el mar, y en particular los deportes náuticos se encuentran aquí ampliamente representados debido al gran número de puertos deportivos (244 puertos para 94.500 amarres en las regiones de Provenza- Alpes- Costa Azul, de Languedoc-Rosellón y de Córcega).

1.2 El turismo en España

Cifras clave

- Tercer puesto mundial.
- 57,3 millones de Llegadas de Turistas Internacionales (LTI) en 2008.
- de las cuales el 70% son a zonas costeras.
- 61.600 millones de dólares en ingresos internacionales en 2008 (segundo puesto mundial)

Fuente: Organización Mundial del Turismo, plan bleu y nuestros propios cálculos.



España posee numerosos atractivos turísticos con una rica historia y un patrimonio cultural importante, que nos traslada de la cultura árabe a la arquitectura de Gaudí y a 41 lugares clasificados como Patrimonio de la Humanidad.

Pero se viene a España sobretudo en busca de sol y de playa que constituyen el principal producto de reclamo con un modelo turístico basado en cuatro atractivos: clima, playas, precio y proximidad. Objetivo: garantizar la estabilidad del sector con el turismo masivo de sol y playa.

Este modelo ha experimentado un notable éxito, con importantes entradas de

divisas, hasta tal punto que ha estructurado la oferta turística de manera a situar el 82% de la oferta hotelera en el litoral, en concreto, concentrada en los archipiélagos de Baleares y Canarias, así como en la costa Mediterránea.

España se convierte en 2008 en el tercer destino para los turistas internacionales, con 57.3 millones de llegadas. Los turistas vienen principalmente del Reino Unido, de Alemania, de Francia y de los países nórdicos.

En términos de repercusiones económicas, España ocupa el segundo puesto a nivel mundial, disponiendo de un mercado que se articula en torno a estancias largas, desde este punto de vista, disfruta de una posición aventajada con respecto a la de Francia.

Pero el modelo de “sol y playa” se está estancando debido a:

- Una saturación geográfica que concentra el turismo en el litoral mediterráneo y en los archipiélagos
- Una baja utilización de las infraestructuras y de la capacidad de alojamientos turísticos como consecuencia de la estacionalidad.
- Un importante impacto sobre el medioambiente.
- La competencia de otros países mediterráneos que también aspiran al mismo mercado: Túnez, Marruecos, así como países del este como Egipto, Croacia, Bulgaria, Grecia y sobre todo Turquía.

El gobierno español y las autoridades turísticas locales, siendo conscientes de la situación, han puesto en marcha distintos planes a lo largo de estas últimas décadas (Futuros, Futuros II, PICTE, Estrategia española de Turismo Sostenible, Plan turístico 2020...).

Los objetivos de estos distintos planes coinciden e intentan conseguir los siguientes objetivos:

- Desarrollar una oferta diferenciada frente a la competencia, adaptar el producto a cada tipo de clientela y con su propia personalidad.
- Mejorar la calidad del producto.
- Ampliar el impacto del turismo en extensión geográfica y estacional y desarrollar el turismo rural, urbano, cultural y de negocios, ...
- Poner en marcha un modelo de desarrollo sostenible.

Según las predicciones de la Organización Mundial del Turismo, las llegadas de turistas internacionales deberían aumentar en un 1.8% por año entre 1995 y 2020 para superar los 73 millones de llegadas internacionales en 2020.

En este modelo turístico basado fundamentalmente en la proximidad del Mediterráneo, las actividades náuticas ostentan un lugar importante. Esto se traduce en la existencia de numerosas infraestructuras ligadas a las actividades relacionadas con la navegación deportiva (215 puertos en el Mediterráneo, constituyendo 95 800 amarres).

El turismo náutico también se contempla en el Plan turístico español 2020 que señala: “la mejora del marco jurídico y administrativo, el aumento de la calidad en el ámbito de la relación con el cliente y la combinación del turismo náutico con otras actividades”.

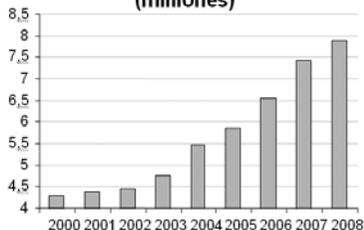
1.3 El turismo en Marruecos

Cifras clave

- Puesto número 30 a nivel mundial
- con 7.9 millones de Llegadas de Turistas Internacionales (LTI) en 2008
- de las cuales el 15% son a zonas costeras.
- 7.100 millones de dólares de ingresos internacionales en 2008 (puesto 37 a nivel mundial)

Fuente: Organización Mundial del Turismo, plan bleu y nuestros propios cálculos.

Evolución de llegadas internacionales en Marruecos (millones)



Un amplio litoral de gran calidad, especialmente en su vertiente mediterránea, una cultura rica y diversificada, al mismo tiempo urbana y rural, heredada a través de los siglos, con enclaves naturales de una gran diversidad son los preciados recursos de los que se beneficia Marruecos en el mercado turístico mundial.

Cronológicamente son los centros de interés natural y cultural los que han atraído a los primeros visitantes extranjeros a Marruecos en los años 60. El crecimiento ha sido relativamente rápido, pasando de 150.000 turistas en 1961 a 1,2 millones en 1973.

A continuación disfrutó de un turismo de masas proveniente de Europa, especialmente en las costas mediterráneas, impulsado por el heliotropismo. Esta nueva oleada demandaba un producto estereotipado, basado en las estancias en balnearios con “todo incluido” dominado por los tour operadores.

La llegada del turismo de balneario permitió a Marruecos continuar con su crecimiento, hasta superar los cuatro millones de turistas a principios de los años 90.

Sin embargo su actividad turística sufrió una caída importante (2.6 millones de turistas en 1995) por múltiples razones: la madurez del producto con un único balneario de aguas termales (Agadir), un componente cultural saturado del producto de las “Ciudades imperiales”, una política agresiva de promoción de Túnez, de Egipto y de Turquía, el atentado de Marrakech de 1994, ...

Para reactivar la actividad turística a finales de los años 90, Marruecos definió una estrategia de relanzamiento turístico ambiciosa conocida con el nombre de “Plan Azur”, cuyo objetivo es alcanzar los 10 millones de turistas en 2010 (véase el cuadro)

Marruecos se convierte de este modo en el trigésimo destino elegido por los turistas internacionales con 7.9 millones de llegadas. Las primeras cifras obtenidas en 2009 son alentadoras, a pesar de la crisis, obteniendo 8.3 millones de llegadas anunciadas⁴ provenientes en su mayoría de Francia (37%) y de España (22%)

El plan AZUR: el reencuentro de una ambición marroquí

A través del “Plan Azur” se ha puesto claramente en marcha una campaña muy agresiva de posicionamiento de balnearios. Este ambicioso programa ha movilizado 5.000 millones de euros de inversiones. Preveía la construcción de seis balnearios y establecía un objetivo de diez millones de turistas para 2010.

Sin embargo se acumularon los problemas (retrasos en las construcciones, desaparición de los inversores, crisis económica.) y actualmente el Plan Azur se conserva como una ambición nacional, mientras que las autoridades públicas han aplazado su fecha de finalización hasta el año 2016 y han revisado sus aspiraciones a la baja:

De los seis balnearios programados, únicamente se abrirán cuatro de aquí a dos años, dos se han suspendido (Taghazout y Playa Blanca) y la capacidad hotelera ha pasado de 85.000 plazas iniciales a 35.000.

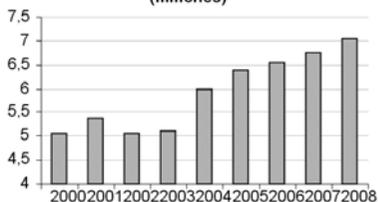
1.4 El turismo en Túnez

Cifras clave

- 34^a puesto a nivel mundial.
- 7 millones de Llegadas de Turistas Internacionales (LTI) en 2008
- de las cuales el 95% son a zonas costeras.
- 2.200 millones de ingresos internacionales en 2008¹³ (más allá del 50e puesto a nivel mundial)

Fuente: Organización Mundial del Turismo, plan bleu y nuestros propios cálculos.

Evolución de llegadas internacionales en Túnez (millones)



Túnez es un gran país turístico que posee muchísimos atractivos naturales y culturales: grandes playas (575 km de arena en los 1300 km de costa), yacimientos arqueológicos (Cartago, etc), medina, oasis,...

Situado cerca de Europa (a dos o tres horas de avión), este destino se ha visto favorecido por el transporte aéreo y por la saturación de los destinos turísticos del sur de Europa.

Túnez ha conocido en principio un periodo de crecimiento anárquico en los años 60, pasando de disponer de 4.000 plazas a 46.300 entre los años 1962 y 1972. Más adelante, los poderes públicos pusieron en marcha una estrategia turística destinada a regular el crecimiento del turismo sin entorpecer su desarrollo.

A partir de los años 90, Túnez abordó una nueva estrategia caracterizada por tener más en cuenta el desarrollo sostenible con la creación de una agencia de protección y de acondicionamiento del litoral en 1995. No obstante la oferta turística ha seguido en su ascenso, alcanzando las 230.000 plazas hoteleras, situadas la mayoría en la costa.

La oferta turística que ofrece Túnez es básicamente de balnearios (92% de las pernoctaciones de 2006). Se caracteriza por un producto con tarifa forfait provisto por los tour operadores (85 a 90% de los turistas, según recoge un estudio del Plan Bleu).

El principal desafío del turismo tunecino consiste en la diversificación y la desestacionalización de la actividad turística.

Su estrategia se basa en un desarrollo del turismo subsahariano, apoyado por leyes que favorezcan las inversiones y el desarrollo de actividades que permitan paliar los efectos de la estacionalidad: golf, spa, turismo cultural, cruceros.

Es necesario mencionar también la aparición de un importante turismo médico, proveniente en su mayoría de los países cercanos.

Túnez se convierte así en 2008 en el 34^a destino para los turistas internacionales, recibiendo siete millones de llegadas. Si el turista europeo se convierte en el mercado mayoritario con 4 millones de turistas, no nos podemos olvidar Libia y Argelia que representan una parte nada desdeñable de turistas (2.7 millones)

Según las previsiones de la Organización Mundial del Turismo, las llegadas de turistas internacionales deberían aumentar un 3.1% anualmente entre 1995 y 2020 hasta alcanzar los 10 millones de llegadas internacionales en 2020.

A pesar de disponer de un turismo esencialmente basado en los balnearios, la navegación deportiva está poco representada en la oferta tunecina. Una costa rectilínea y arenosa poco propicia para la implantación del mismo y un contexto económico y reglamentario poco favorable hacen que Túnez suponga menos del 1% de la capacidad global de los puertos del Mediterráneo (2.700 puntos de amarre repartidos en 8 puertos deportivos).

2. La náutica de recreo: un atractivo en el desarrollo turístico

El desarrollo de la navegación deportiva, y más generalmente de las actividades náuticas, raras veces forman parte de las estrategias turísticas de los países del Oeste del Mediterráneo. En la mayoría de los casos se considera el sector como un nicho de mercado de la actividad turística más tradicional, de masas, basada en el sol y playa o en la cultura.

Pero la tendencia es ir en busca de una diferenciación de los productos. Los deportes náuticos podrían constituir un atractivo para el desarrollo turístico, no únicamente para los productos turísticos asociados a los mismos, sino también por su capacidad de estructurar la oferta turística global.

2.1 La importancia de la aportación de valor turístico

La aportación de valor turístico de un puerto deportivo es muy variada, pudiendo destacar sin querer ser exhaustivos:

- Un foco de atracción turística: lugar de paseos, de consumo (hoteles, restaurantes), eventos, de animación, y todo esto tanto para los turistas como para los locales.
- Una vía de entrada para los turistas: con amarres de paso y servicios relacionados (reparación, limpieza...)
- Una plataforma para los profesionales del turismo y el ocio: alquiler de veleros, submarinismo, esquí náutico, visitas en barco...
- Una herramienta urbanizadora y paisajística dado su impacto en la vida de una ciudad y de su paisaje.

Por consiguiente, los objetivos que se persiguen también son varios:

- El turismo marítimo: es decir, los deportistas náuticos de tránsito que pasarán una o varias noches en el puerto
- El turista terrestre: que disfrutará de las atracciones y productos turísticos que le ofrece el puerto.
- Los locales: que ya podrán utilizar las infraestructuras para navegación deportiva o disfrutar de las atracciones de recreo relacionadas.

Por tanto es notoria la aportación de valor turístico, ya sea directamente por la entrada de turistas a las instalaciones o indirectamente con las actividades turísticas relacionadas o inducidas por sus instalaciones.

De este modo, la creación de un puerto deportivo puede constituir un atractivo para el desarrollo turístico de un territorio. Sin embargo el proyecto debe plantearse en un marco global, en términos de cifras a alcanzar y del modelo económico a seguir. Podrá de este modo convertirse en una herramienta para estructurar el desarrollo de la oferta turística.

ODYSSEA : Una sinergia turística / actividades náuticas innovadoras

Programa europeo creado por iniciativa de la Federación Francesa de puertos deportivos, cuyo objetivo es la organización para los deportistas náuticos de distintos tipos de escala en cada puerto que les permitan descubrir las riquezas tanto culturales como naturales y gastronómicas de los pueblos rurales cercanos a los puertos

Este programa, en el que se han federado 10 regiones pertenecientes a los Estados miembros de la Unión Europea, pretende así estimular un turismo de calidad en las zonas de interior, para así atraer a los deportistas náuticos a estos lugares. La región piloto es Córcega, con 18 puertos a los que hay que añadir los 4 puertos de Languedoc-Roussillon, sin embargo el concepto comienza a extenderse más allá de las fronteras de Europa, habiendo el proyecto recibido una acogida muy favorable ante 43 países con ocasión de la cumbre de la Unión por el Mediterráneo que tuvo lugar en mayo de 2010 en Barcelona. Ya se han puesto en marcha acciones concretas en Baleares, Cataluña, Cerdeña, Liguria. Más de 1350 marinas situadas en el Mediterráneo podrían potencialmente verse afectadas por este proyecto innovador.

2.2 Modelos de desarrollo turístico muy diferenciados entre el Norte y el Sur

El desarrollo de los puertos deportivos se basa en modelos económicos diferentes en función de los países, de las zonas geográficas, el peso de los puertos, la normativa vigente...

Se confirma sin duda así la existencia de estrategias de desarrollo turístico asociadas a los puertos deportivos muy distintas en sendas orillas del Mediterráneo:

- La consolidación del mercado (integración de sostenibilidad de la actividad, de la calidad...) para aquellos destinos maduros del norte.
- El desarrollo bajo presiones del legislador de los mercados emergentes del sur.

En la costa norte (Francia y España)

Una gran demanda local en lugares de amarre permite asegurar sin dificultades la venta o el alquiler de las plazas. En Francia faltarían 54.000 plazas, de las que un tercio se encuentran situadas en las regiones de Provenza, Alpes y Costa Azul, según señala un estudio realizado por la agencia de Observación Desarrollo e Ingeniería turística de Francia

Un tejido turístico importante permite aportar numerosas actividades náuticas: 7.3 millones de turistas extranjeros han practicado vela en España en 2005 y 18.1 millones actividades acuáticas varias (submarinismo, esquí náutico...) según las cifras facilitadas por el Instituto de Turismo español Turespaña.



Al existir una normativa aduanera adaptada se puede permitir recibir a los deportistas náuticos transeúntes. Así, las Baleares han recibido la visita de más de 294.000 turistas náuticos en 2007 y las costas mediterráneas francesas cuentan con 11.400 amarres de tránsito, es decir, un 12% de los puestos disponibles.

Por tanto, estos dos países pueden desarrollar proyectos de puertos deportivos basados tanto en el desarrollo que se puede asociar a un complejo inmobiliario de tipo marina como en el desarrollo de un mercado nacional o que integre productos turísticos. Desgraciadamente la densidad de puertos es de tal

magnitud que resulta complicado poner en marcha nuevos proyectos (en España o Francia existe una media de un puerto cada 15 km.)

En la costa sur (Marruecos y Túnez):

La creación de un puerto se asocia en la mayoría de los casos al desarrollo inmobiliario, hotelero o turístico, debido a:

Un mercado interno inexistente: 0.25 barcos/1000 habitantes en Túnez frente a los 5 y 8/1000 en Francia y España.

Entradas turísticas de deportistas náuticos limitadas por las restricciones aduaneras muy estrictas (2 500 llegadas al año en Túnez)

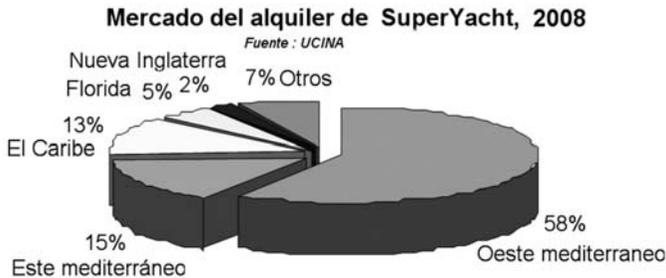
La financiación de los puertos deportivos dedicados únicamente al alquiler o venta de puntos de amarre es complicada sin el apoyo financiero ligado a actividades análogas.

A parte del gran cambio en las condiciones económicas, culturales y legislativas, el proyecto debe maximizar los impactos turísticos derivados de las actividades vinculadas a la náutica de recreo.

El Chartering de Súper Yates: Un mercado de futuro para las actividades náuticas en el Mediterráneo.

La actividad de Chartering o Alquiler de Súper Yates consiste en el alquiler de embarcaciones de recreo de grandes dimensiones (>24 m de eslora) durante un periodo más o menos largo. Se calcula que en el 2008 se alquilaron unas mil unidades a nivel mundial.

El Mediterráneo occidental constituye el 58% del mercado mundial en 2008, con un 3% más que en el año anterior. Se trata por tanto de un sector dinámico, con un gran potencial de crecimiento para los países que integran esta zona.



La flota se compone principalmente por unidades de 30 a 50 metros de eslora (57%) funcionando en más del 80% de los casos con motor.

El impacto económico de esta actividad es importante desde varias vertientes: El coste semanal del alquiler de un Súper Yate oscila entre los 63 000\$ (24-30m de eslora) y los 431 000\$ (>50 m de eslora) con un precio medio de unos 152 000\$ a la semana.

El gasto en escalas: Un estudio elaborado en Córcega indica un gasto medio por pernoctación de 1.750€ para las embarcaciones de más de 24 m de eslora (estando la mitad de los barcos alquilados).

Por tanto es posible maximizar el impacto económico a dos niveles: Proporcionando puestos de amarre para embarcaciones de 24 m o mayores y asociándoles servicios de alto nivel.

Desarrollando una red profesional de negocios derivados del alquiler del yate: construcción, reparación, empresas de alquiler,...: el alquiler del yate de modo profesional supone un tercio de los empleos del subsector náutico en las regiones de Provenza, Alpes, Costa Azul y Córcega.

No hay que olvidar anotar que el alquiler de barcos sólo alcanza este segmento de Súper Yates.

España cuenta con 10.000 embarcaciones dedicadas al alquiler turístico (el 90% de las mismas son a motor) y una encuesta realizada a deportistas náuticos en la región de Provenza, Alpes, Costa Azul y Córcega señala que se alquila el 16% de los barcos con dimensiones inferiores a los 24 m de eslora que realizan escalas.

V. Náutica de recreo y desarrollo sostenible

Los puertos deportivos están instalados, por definición, en entornos frágiles. La calidad medioambiental representa, como es natural, un tema de gran preocupación a la hora de implantar una infraestructura de estas características. La misma práctica de la actividad náutica conlleva numerosos impactos.

No obstante todo debe relativizarse, pues los practicantes de la navegación deportiva están lejos, muy lejos de constituir las principales fuentes de contaminación existentes en el Mediterráneo.

Además, la creación de un puerto deportivo puede contribuir significativamente a la economía de un territorio. Aparte de la creación de empleos, se pueden observar un efecto de arrastre del turismo a la industria allá por donde pase.

1. Impacto medioambiental de la náutica de recreo

Como cualquier otra actividad humana, la navegación deportiva ejerce presión sobre el medioambiente. Esta presión se presenta bajo diversas formas, desde la creación de un puerto hasta la navegación propiamente dicha, pasando por la construcción de embarcaciones de recreo.

1.1 Impacto de la construcción de un puerto deportivo

A pesar de que a veces las infraestructuras portuarias como los diques, las escolleras, etc. pueden suponer un impacto positivo en el medioambiente aportando un nuevo hábitat a las especies marinas con la creación de arrecifes artificiales, la construcción de un puerto entraña casi siempre un empobrecimiento del medio debido a la destrucción de hábitats, cenagales, arrecifes y humedales artificiales.

Las obras de construcción, debido al uso de maquinarias pesadas y explosivos, constituye el impacto más visible de la construcción de un puerto.

Conlleva no sólo una destrucción física de los fondos marinos, sino que trae consigo al mismo tiempo consecuencias muy dañinas para la fauna y flora acuáticas (ej.: dispersión de cieno contaminado que podría contaminar la cadena alimenticia,...).

La modificación del trazado de la costa por diques y espigones puede también desviar las corrientes locales y generar trastornos importantes (acumulación de arena, cambios en la formación de playas, bloqueo de las rutas migratorias,...).

Debido a todo lo anterior, la creación de un puerto requiere que se realice un estudio del impacto. Este estudio, que constituye al mismo tiempo un documento

científico y un procedimiento jurídico, contempla las leyes específicas o no del litoral (ej.: en Túnez el decreto relativo a los estudios de impacto sobre el medioambiente, en Francia el Código de ordenación, ley del litoral y ley relativa a la protección del medioambiente).

Su objetivo es definir las mejores soluciones para limitar el impacto medioambiental y socioeconómico sobre el territorio.

Esta limitación también podrá suponer soluciones alternativas a la construcción como las que se mencionan a continuación (además de las soluciones innovadoras citadas con anterioridad):

- La creación de un aparcamiento para barcos o dique seco
- La reclasificación de puertos comerciales o de pesca existentes: Vieux Port de Marsella, las Dársenas de Valencia (en particular en el ámbito de la copa de América) o el proyecto de la Ciudad de Tánger en Marruecos (destinado a los cruceros y las actividades deportivas)...

1.2 Impacto medioambiental del funcionamiento de un puerto deportivo

Los impactos medioambientales no acaban al finalizar las obras del puerto. Su funcionamiento conlleva también múltiples incidencias en el medio:

- debido al dragado del puerto, que podría soltar en el medio agentes contaminantes que hubieran quedado retenidos en los sedimentos, como metales pesados, hidrocarburos, biocidas.
- por los materiales dragados que también podrían matar los organismos del fondo por enterramiento.
- > como consecuencia de fugas o vertidos voluntarios de hidrocarburos que provocaran la formación de una película tornasolada en la superficie que disminuyera la penetración de oxígeno y de luz. Este impacto tiene especial importancia ya que requiere el cierre del puerto y que se limite la circulación del agua.
- por una contaminación de tipo urbano proveniente de la vida a bordo: tirar detergente, productos de aseo, basuras, ...
- por una contaminación industrial proveniente de la renovación o del mantenimiento de los barcos. Pintura, decapado, soldadura, pegamento, abastecimiento.
- debido al ruido (barcos a motor), los efectos de las olas (erosión), la emisión de gases de efecto invernadero,...
- como consecuencia de la atracción del puerto como lugar de residencia: transporte en ruta, aparcamientos, turistas, comercios.

La mayoría de los impactos pueden paliarse con los medios técnicos o una organización apropiada, como:

- enterrar los residuos del dragado en una zona acondicionada para ello.

- muelles que permitan una buena circulación del agua que facilite la dispersión de agentes contaminantes y la oxigenación del agua.
- instalación de un sistema de recuperación de aguas domésticas y residuales cerca de los deportistas náuticos, presencia de sanitarios (limpios y funcionales) en el puerto, recuperación de basuras (a ser posible reciclados).
- sistema de recuperación de las aguas domésticas (decapado) y de residuos industriales

Y de un modo más global, poner información al alcance del público y del personal con el fin de sensibilizarlos a las buenas prácticas y al respeto del medioambiente.

Para medir los esfuerzos realizados en la protección del medioambiente existen a nivel internacional distintas etiquetas que se conceden a los puertos deportivos.

A nivel internacional se pueden citar dos certificaciones de referencia:

- **La etiqueta económica « Bandera Azul »:** ha sido concedido a 633 puertos deportivos en el mundo, un tercio de los mismos estando situados en el Mediterráneo. Principalmente se encuentran en España (68), Italia (60) y Francia (39). El sur del Mediterráneo se encuentra débilmente representado gracias al puerto deportivo de Hammamet, situado en Túnez.

Los criterios principales para la obtención de una bandera azul en un puerto deportivo son los siguientes:

- Información al público y al personal. Información sobre las zonas naturales sensibles, código de conducta, sensibilización medioambiental (organización de actividades educativas),...
- puesta en marcha de una política medioambiental: gestión de residuos, reciclaje, bombeo de aguas de sentina y de los servicios, gestión de las aguas de limpieza
- seguridad tanto para las personas (incendios, primeros auxilios) como para el medioambiente (vertido accidental) con la puesta en marcha de planes de urgencia y de señalización apropiada
- fácil acceso para las personas con discapacidad
- disponibilidad de agua y de electricidad en los puestos del muelle de servicio.
- mantenimiento de la calidad del agua: el agua debe mantenerse visualmente limpia (sin residuos de hidrocarburos, desechos,...)

Además de esta iniciativa, a nivel internacional, existen otros procedimientos para la obtención de etiquetas o certificaciones a nivel local, nacional o internacional, de las que mencionamos por ejemplo:

- **La Certificación ISO 14001:** es una de las normas medioambientales más conocidas a nivel internacional. Puesta en marcha por la Organización Internacional de Normalización (ISO) se basa en el principio de mejora continua de los resultados medioambientales mediante el control de los impactos derivados de la actividad empresarial.

Son muchos los puertos deportivos que ya poseen este certificado, citemos por

poner un ejemplo la marina de Saïda en Marruecos, el Port Camargue en Francia y el Puerto Deportivo de Gijón.

A nivel nacional podemos citar como ejemplo el caso de Francia y España:

- Zoom: « Operación « Puerto limpio » en Francia:

En el caso de los puertos deportivos se compone de cuatro etapas: diagnóstico medioambiental, puesta en marcha de un plan de respuesta a la contaminación tanto funcional como accidental, formación del personal portuario e información a los deportistas náuticos y a los demás usuarios.

Esta operación se aplica en un centenar de puertos deportivos en la costa mediterránea francesa. En 2008, la iniciativa Puertos limpios pasó de ser una etiqueta a convertirse en un certificado gracias a la creación por parte de la Asociación Francesa de Normalización (AFNOR) de la “Certificación de gestión medioambiental portuaria”.

- Zoom: « Q » - calidad turística en España:

Se trata de una norma de calidad puesta en marcha por iniciativa del Instituto para la Calidad Turística española. Los clubes náuticos y las marinas pueden acceder a esta certificación desde diciembre de 2009 en calidad de “servicios turísticos en instalaciones náutico-deportivas”.

Se trata de una norma de calidad global que integra numerosos aspectos: organización, seguridad, información, limpieza, servicios, recogida selectiva de deshechos así como otros aspectos ligados al medioambiente.

Por supuesto todo no está regulado únicamente por la certificación, las leyes también estipulan los niveles de vertidos. En Francia por ejemplo, la ley del agua se aplica a los vertidos, y en especial, en el caso de los puertos. Cada vez son más los puertos deportivos que se equipan para el tratamiento de sus aguas tanto domésticas como residuales, así como para la recuperación y, en ocasiones, reciclaje de basuras.

1.3 Impacto de la práctica de la navegación deportiva en el mar

A título particular, una embarcación de recreo contamina relativamente poco. Un estudio realizado por la Confederación Europea de Industrias Náuticas afirma que como mucho el 1% de la contaminación marina podría ser atribuida a la navegación deportiva. Por supuesto, los desechos terrestres que provienen de las ciudades y de las industrias (44% de la contaminación marina por vertidos); el transporte, las mareas negras son con diferencia las principales fuentes de contaminación marina.

De todos modos, existen zonas sensibles (“Natura 2000 en mar” por ejemplo señala a nivel europeo los lugares marinos que se deben preservar), en las que se concentran un gran número de deportistas náuticos (destinos con gran

atractivo como Porquerolles, las Baleares,...), y con una circulación de agua que podría estar limitada (caletas).

Estas zonas pueden sufrir un gran impacto debido:

- Al vertido de aguas domésticas (resultantes del lavado de vajilla, de duchas, de la limpieza del barco) y residuales (de los aseos)
- La emisión de macro-desechos: botellas de plástico, mondas, colillas,...
- Fugas de hidrocarburos, las aguas de sentina,...
- Daños físicos en el medioambiente: desplazamiento de anclas, generación de olas,...
- Emanaciones de productos químicos: pintura anti-algas, metales pesados,...
- El ruido de las emisiones de gas que resultan del funcionamiento de los motores
- La introducción de especies no autóctonas en el transcurso de viajes largos

La mayor parte de esta variedad de impactos puede reducirse con eficacia gracias a la aplicación de medidas técnicas o reglamentarias:

- En Europa, la directiva comunitaria define el concepto de “navegación deportiva” y establece las normas que deben respetar los barcos deportivos de menos de 24 m de eslora. Exige la presencia de un depósito en el que se coloquen las aguas negras, por tanto es necesario que los puertos estén equipados para su desagüe.
- En Francia la ley es aún más restrictiva y exige que todas las embarcaciones deportivas equipadas con aseos y que hayan sido construidas a partir de 2008 estén equipadas con un depósito de retención de aguas residuales o de un sistema de tratamiento a bordo para tener acceso a los puertos de recreo o a otras zonas de fondeo.

La existencia en el puerto de servicios que permitan la evacuación de aguas residuales, que bombeen las aguas de sentina y que permitan el uso de detergentes rápidamente biodegradable permite limitar el impacto de las aguas domésticas y residuales.

La colocación de boyas flotantes permanentes en las zonas más a la vista reduce el impacto de las anclas en el fondo marino.

Se está llevando a cabo una sensibilización de los deportistas náuticos con respecto a la gestión de residuos y el mantenimiento de motores, el respeto a las zonas protegidas, etc. Estos deportistas son especialmente receptivos a la problemática medioambiental ya que la práctica de su pasión depende en gran medida de la calidad de su entorno: su comportamiento debe ser irreprochable para servir de ejemplo a otros sectores económicos.

2. Impacto socioeconómico de un puerto deportivo

2.1 Impactos directos

Están ligados a la construcción, el mantenimiento y la explotación de los puertos deportivos.

Tal y como se ha mencionado anteriormente en el apartado medioambiental, un puerto de recreo supone una importante infraestructura. Su construcción conlleva una gran actividad que genera un flujo financiero y de empleo. .

En términos financieros:

La creación de un puerto depende de numerosos parámetros, calcular el impacto medio es por tanto irreal. De este modo, según un estudio realizado por la agencia de Observación Desarrollo e Ingeniería turística en Francia (posteriormente denominada Atout France) sobre los costes de la construcción de un puerto deportivo, para un punto de amarre estándar de 8 m de eslora es necesario disponer de:

- Al menos entre 6.000 y 8.000 euros IVA no incluido por cada punto para recalificar como “deportivo” una dársena o fondeadero ya protegido
- Aunque lo más habitual es que el coste sea de 20.000 a 50.000 euros, IVA no incluido, dependiendo de si hay o no necesidad de afrontar numerosas obras de protección.

La necesidad de construir infraestructuras de protección, de realizar una descontaminación con antelación, de crear carriles o redes de servicios puede suponer importantes aumentos en el coste medio del amarre

De siete proyectos franceses recientes, cuatro poseen un coste de unos 30.000€ sin IVA por punto de amarre. Se trata de un caso particular del último gran proyecto de la costa Mediterránea francesa en Seyne-sur-Mer, cuyo coste medio es de 33.000€ sin IVA por punto (sin contar con las inversiones adicionales del proyecto en lo relacionado con el aspecto comercial y turístico).

En Marruecos y Túnez resulta mucho más complicado deducir el coste de la construcción de un puerto deportivo, pues la inversión se globaliza a nivel del proyecto que integra su vertiente turística, inmobiliaria y náutica.



La mayor parte del gasto de la construcción se destina en la mayoría de los casos a la realización de obras de protección y dragado que pueden suponer más del 50% de lo invertido.

Una vez terminada su construcción, es necesario realizar un mantenimiento del puerto: efectuando labores de dragado, sustituyendo pontones, etc.

En Francia, según el mismo estudio de la agencia de Observación Desarrollo e Ingeniería Turística, los gastos de explotación suponen a menudo entorno a los 1.100€/punto (8 m), con un coste fijo derivado de la necesidad de dragado que puede consistir en 10 a 500€ por punto y año.

En términos de empleos directos:

El impacto de un puerto en términos de empleos directos es relativamente escaso en comparación con la inversión que requiere.

Durante la fase de construcción existe poca información sobre el impacto en el empleo que genera el proyecto, puesto que cada caso es único.

Para tener una idea de la magnitud, según una simulación realizada partiendo como base de un coste de 30.000€ por punto de amarre y sobre el ratio volumen de negocio/empleo medio, se obtienen 25 empleos anuales por cada 100 puntos de amarre construidos. Recordemos de nuevo que las desviaciones pueden ser muy importantes dependiendo de los trabajos que se efectúen.

Más adelante, la gestión portuaria conllevaría la creación de uno a tres empleos permanentes por cada 100 puntos de amarre, dependiendo del tamaño del puerto (mientras más grande sea el puerto, menor será la importancia del número de puestos por plaza) y los servicios propuestos.

Estos ratios se contemplan en varios estudios* que incluyen a Francia y España, así como en la investigación realizada para este documento

- 0.8 empleos/100 puestos en Port Camargue (Francia -5000 puestos)
- 1.7 empleos/100 puestos en Saïdia (Marruecos – 804 puestos)
- 2.1 empleos/100 puestos en Puerto Deportivo Tomás Maestre (España – 1520 puestos)

El número de empleos directos en la fase de funcionamiento es relativamente escaso en comparación con las inversiones requeridas para la creación de un puerto deportivo**, sin embargo, este fenómeno puede ser compensado de un modo muy importante por los efectos indirectos e inducidos

* Varios estudios: *Odyssey* (3 empleos directos por cada 100 puntos, FPPP (de 1 a 2 empleos por cada 100 puntos Cámara Regional de Comercio e Industria de las Regiones de Provenza, Alpes, Costa Azul en Francia: 1.64 empleos directos por cada 100 puntos en Regiones de Provenza, Alpes, Costa Azul en Francia y Córcega, Cataluña: 3.3 empleos directos cada 100 puntos).

** Una misma inversión en un hotel de lujo podría conllevar la creación de hasta 10 puestos de trabajo.

2.2 Impactos indirectos e inducidos: el efecto económico en síntesis

Son impactos ligados a:

- la práctica de actividades náuticas en el puerto, en especial las actividades relacionadas con la navegación deportiva como todo tipo de prestación de servicios a los deportistas náuticos, las instalaciones técnicas, la construcción y reparación de embarcaciones,...
- los efectos de la existencia del puerto y de las actividades asociadas al mismo que hacen referencia al atractivo turístico de la ciudad o de las instalaciones, a la animación y la economía urbana, al valor del terreno e inmobiliario.

Estos efectos dependen, en síntesis, del carácter turístico del destino, de los servicios ofrecidos y de la presencia o no de empresas dependientes del sector náutico.

Impactos económicos turísticos

Como ya venimos mencionando con anterioridad, el puerto deportivo asume multitud de funciones turísticas: puerta de entrada, apoyo a productos, zona turística.

Impacto en las escalas: un coste medio de 175 a 218€ por noche de amarre y por embarcaciones con segmentos que pueden resultar más lucrativos como los Super Yates (1.750€/noche/barco) (Fuente: Euromarina, CRCI de Paca).

La federación de industrias náuticas en Francia considera que “los gastos realizados durante las escalas de los deportistas náuticos franceses a nivel nacional constituyen una inyección total de 200 millones de euros en la economía local. Los gastos de los deportistas náuticos extranjeros se han estimado en 60 millones de euros”.

Impacto en productos turísticos

Son muchos los productos turísticos relacionados con un puerto deportivo: alquiler de barcos, submarinismo, windsurf, excursiones, pesca, ... así como las nuevas actividades que se van ofreciendo a los turistas o a la población local.

Las Baleares constituyen el ejemplo típico del impacto que provoca el turismo náutico. El archipiélago ha acogido a más de 294.000 turistas náuticos que han generado más de 4.4 millones de estancias turísticas durante el año 2007 y un volumen de negocios de más de 540 millones de euros (fuente: www.empresabaleaer.com)

Posiblemente, el sector del alquiler de embarcaciones es uno de los más dinámicos. En España está experimentando un gran auge (554 empresas en 2008 frente a las 182 existentes en 2003 –fuente: Acces Turismo). En la región de Provenza, Alpes, Costa Azul y Córcega, las empresas de venta, de alquiler

y de chárter conforman el primero grupo de empresas de profesionales (26% de las empresas del sector náutico) (Fuente: Estudio de la Cámara Regional de Comercio e Industria de las regiones de Provenza, Alpes, Costa Azul y Córcega)

El submarinismo también es un producto mayor de la oferta turística. La Organización Mundial del Turismo cree que es posible que este sector experimente un gran crecimiento y que el mercado de los deportes subacuáticos podrían alcanzar las cotas del mercado del esquí.

El puerto deportivo es también un lugar de vida turística, sin embargo calcular su impacto, que está muy lejos de ser mínimo, se plantea como algo complicado.

Impacto económico del subsector náutico

La creación de una red de puertos deportivos puede conllevar la creación de un importante subsector náutico. El impacto económico de las actividades relacionadas con la construcción, reparación, mantenimiento o venta de embarcaciones deportivas puede convertirse también en una importante fuente de actividad.

La construcción de embarcaciones (de recreo) es por ende un sector mayor del subsector náutica. En el Mediterráneo dos son los países que representan la mayor parte de la producción de embarcaciones deportivas: con Francia que, con 40.300 unidades producidas en 2008, ocupa el primer lugar a nivel mundial en exportaciones de embarcaciones neumáticas (grupo Zodiac) y de vela (grupo Bénéteau).

Y con Italia, con 25.700 unidades producidas en 2008, especializada en barcos a motor (primer exportador mundial) con una importante presencia en el nicho de mercado de la construcción de yates de lujo.

España también se muestra activa en la construcción de barcos, con 13.100 unidades producidas (últimas cifras conocidas del año 2005) (Fuente: UCINA (Unione Nazionale dei Cantieri e delle Industrie Nautiche e Affini) – ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations), Servicio de estadística Industrial, Ministerio de Finanzas e Industria francés, Fira de Barcelona).

Impacto en empleos de los efectos directos e indirectos

El impacto producido por un puerto de recreo dependerá de numerosos factores, en especial del atractivo turístico del territorio y/o de la presencia de un subsector náutico estructurado.

La dificultad de definir el sector náutico y de evaluar con exactitud sus impactos directos e indirectos puede generar divergencias en las estimaciones.

En España, un estudio realizado en 2005 por Turespaña estimó en 40.600 el número de empleos generados por el turismo náutico:

- 3.800 empleos directos y 25.000 indirectos en los puertos deportivos
- 9.100 empleos en las empresas relacionadas con las actividades náuticas

- 2.800 empleos en actividades de alquiler náutico.

Otro estudio llevado a cabo por la asociación de empresas náuticas españolas (ANEN) cifra los empleos generados por el sector de las actividades náuticas recreativas (incluyendo los efectos turísticos) en 15.000 empleos directos y 114.000 indirectos e inducidos.

En Francia una encuesta de la Federación de Industrias Náuticas calcula en 44.000 el número de empleos del subsector náutico, sin tener en cuenta los efectos turísticos.

Un estudio realizado en 2008 en la región de Provenza, Alpes, Costa Azul y Córcega estima el impacto de la industria filial náutica en 1000 empleos directos en los puertos y en 9.600 indirectos en las actividades relacionadas. A estas cifras hay que añadirle de 2.400 a 2.900 puestos en la región de Languedoc Roussillon para obtener el impacto en las regiones del litoral mediterráneo francés (Fuente: Cámara Regional de Comercio e Industria de las Regiones de Provenza, Alpes, Costa Azul en Francia, Invest LR y cálculos propios).

Estas cifras muestran que el impacto que genera un puerto deportivo en términos de empleo puede ser muy importante, sin embargo dependerá en gran medida de la capacidad que tenga el territorio de generar efectos indirectos e inducidos a través de la creación de un subsector náutico y/o de la explotación turística del puerto deportivo.

VI. Conclusiones y horizonte

La zona del Mediterráneo constituye el primer espacio turístico mundial, el atractivo que representa este mar medio cerrado, cuna de civilizaciones antiguas y de los primeros flujos marítimos significativos es su principal punto de interés.

A pesar de que la navegación deportiva que se desarrolla en la actualidad ha adquirido una gran importancia, encuentra numerosas trabas para las inversiones y muestra una situación muy diferente entre las costas norte y sur, presentando los países estudiados, unas preocupaciones y perspectivas muy diferentes.

1. La Costa Norte, un mercado saturado que busca soluciones

La navegación deportiva en los países que han sido estudiados se caracteriza por una demanda interior importante. El ocio y las actividades náuticas están arraigadas en la cultura de las poblaciones locales, sin embargo constituyen también una fuente de atracción turística nada despreciable.

Al mismo tiempo, uno de los mayores desafíos del sector en la actualidad es continuar su desarrollo a pesar de las dificultades que presentan la saturación de los puertos, la falta de suelos urbanizables y una reglamentación del litoral a menudo pesada para la creación de los nuevos proyectos.

Se han puesto en marcha soluciones innovadoras, respetuosas del medioambiente y se han creado normativas para tratar de responder a la creciente demanda de espacio.

Principalmente se tratará soluciones de tipo:

- material: diques secos, pontones automáticos, transformaciones de puertos,...
- organizativo: gestión dinámica de puertos, barcos compartidos...

2. La Costa Sur, un mercado emergente que busca un modelo empresarial

Los puertos deportivos o marinas no son muy numerosos en los países de la costa sur que hemos estudiado.

El mercado interior de la navegación de recreo es escaso en estos lugares, por no decir inexistente.

La navegación deportiva es un complemento para un producto turístico que está destinado a una clientela extranjera.

Además, los principales puntos náuticos se han implantado en zonas turísticas siguiendo el modelo de las marinas, y forman parte de programas turístico/inmobiliarios de gran envergadura.

A pesar de los numerosos atractivos de los que dispone la costa sur, las principales trabas para su desarrollo son una reglamentación de acceso exigente para el deportista náutico y la dificultad para definir un modelo empresarial que se adapte a sus características.

Sin embargo, en alguno de los países que han sido estudiados se observa en los últimos años una voluntad política fija e iniciativas privadas que ofrecen nuevas perspectivas de desarrollo.

En este contexto, uno de los desafíos a corto plazo del sector consiste en captar la demanda insatisfecha de la costa norte del Mediterráneo, ofreciendo a los deportistas náuticos servicios turísticos y deportivos con una relación calidad/precio atractiva.

Por ejemplo, la puesta en marcha de paquetes turísticos que incluyan la plaza en el puerto, el mantenimiento del barco y los billetes de avión.

A medio plazo se perseguiría:

- Ampliar el proceso de integración de actividades náuticas y en especial las de navegación deportiva a la cultura y el ocio de la población local
- Desarrollar animaciones náuticas, multiplicar los eventos y las competiciones que pondrán de relieve la navegación deportiva a nivel local y favorecerá el despegue de un mercado interno.

VII. Anexos: fichas de los puertos

Puerto 1 - Marina Empuriabrava	54
Puerto 2 - Puerto Deportivo Tomás Maestre	56
Puerto 3 - Port Mataró	58
Puerto 4 - Real Club Náutico de Valencia	60
Puerto 5 - Puerto Deportivo de Benalmádena	62
Puerto 6 - Puerto Deportivo Almería	64
Puerto 7 - Santa Eulàlia	66
Puerto 8 - Port America's Cup Marina	68
Puerto 9 - Vieux-Port	70
Puerto 10 - Cap d'Agde	72
Puerto 11 - Port Camargue	74
Puerto 12 - Cannes-Marina	76
Puerto 13 - Port Vauban	78
Puerto 14 - Port de Saint-Cyprien	80
Puerto 15 - Port Santa-Lucia	82
Puerto 16 - Charles Ornano	84
Puerto 17 - Marina Saïdia	86
Puerto 18 - Marina Smir	88
Puerto 19 - Agadir	90
Puerto 20 - Kabila Marina	92
Puerto 21 - Marina Bouregreg	94
Puerto 22 - M'diq	96
Puerto 23 - Yasmine Hammamet	98
Puerto 24 - Marina Cap Monastir	100
Puerto 25 - Sidi Bou Said	102
Puerto 26 - Port El Kantaoui	104
Puerto 27 - Bizerte	106
Puerto 28 - Montazah Tabarka	108



País	España
Comunidad	Cataluña
Puerto	Marina Empuriabrava La mayor marina residencial de Europa
Municipio	Castello d'Empuries
Tipo de puerto	Puerto Público
Dirigido por	Port d'Empuriabrava SA
Email	info@empuriaport.com
Página web	www.empuriaport.com



DATOS CLAVE:

Núm. Amarres 5.000

LAS ESCALAS:

Parte del puesto de escala 14%
Reserva de puestos de muelle En la Capitanía, el mismo día del amarre,
por correo, fax, teléfono + email

ACCESIBILIDAD:

Aeródromo de Empuriabrava; Aeropuerto de Barcelona (160km); Aeropuerto de Perpignan (85Km); Carretera; Autovía

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, 6 hoteles, 50 restaurantes, 35 bares y pubs, alquiler de barcos, alquiler de equipos para la práctica de deportes náuticos (windsurf, motos de agua, piragüismo,...), alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Parque natural de Cap Creus, Villes de Cadaques y Rosas, museo Dalí en Figueras... Otros lugares de interés: 3 campos de golf, 1 casino

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES:

Basuras Recogida de aguas domésticas, Recogida de aguas residuales,
Selección de desechos

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

NC

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

Instalaciones Estación depuradora ecológica de aguas residuales y domésticas de embarcaciones; En la zona de muelles Moll N, antena satélite ; Varadero ; Travelift 50 Tn ; Pequeño embarcadero (Slip) para barcos con menos de 5 m. de eslora; Grúas 7/10 Tn ; Custodia a flote o a cubierta; Recuperación de basuras; Combustible disponible en la marina (SP, gasoil) (en temporada 8h-20h, fuera de temporada 9h-13h, 15h-19h, cerrado domingo por la mañana); Rampa de botadura;

Servicios Agua potable; Electricidad (220-380 V /16-32-63 A); 10 Aseos, 12 duchas; Tel. público en el puerto; Limpieza de viales; 15 empresas dedicadas a la navegación (shipchangers...); Acceso a medios de transporte

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Española y europea.

OBSERVACIONES:

Acondicionada hace ya 30 años en los 23 km de canales y sobre una superficie de 503 hectáreas la Marina está enclavada en una bahía ideal para la práctica de deportes de vela. Además es un importante centro de pesca en alta mar y está situado en una de las zonas de pesca del atún gigante más codiciadas.



País	España
Comunidad	Murcia
Puerto	Puerto Deportivo Tomás Maestre - Un puerto sobre la laguna
Municipio	Cartagena
Tipo de puerto	Concesión administrativa
Dirigido por	Puerto Menor SA - M.Luis Manzano Diaz
Email	puertomaestre@puertomaestre.com
Página web	www.puertomaestre.com

DATOS CLAVE:

Núm. Amarras 1.520 y 75 peticiones en lista de espera



LAS ESCALAS:

Parte del puesto de escala 3%
Periodo máximo de estancia autorizada 7 días
Reserva de puestos de muelle En la Capitanía

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto (35 Km) ; Carreteras

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, numerosos hoteles, apartahoteles, restaurantes, numerosos bares y discotecas, alquiler de barcos, alquiler de equipos para la práctica de deportes náuticos, windsurf, submarinismo, sociedades de charters de barcos, alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: "Costa Calida", Cartagena (Ruinas romanes, Parque Torres, Iglesia Santa maria, museo de arqueología submarina...). Otros lugares de interés: 3 golfs (18 hoyos), rutas en bici, hípica, tenis, spa...

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

Empleos 32

Residuos Recogida de aguas domésticas, Recogida de aguas residuales,

Selección de desechos Certificación Iso 14001- "Q" de calidad turística en trámite

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

Proyectos 3 años Sanitarios, Modernización de canalizaciones, Instalación de equipos de seguridad

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

Instalaciones Rampa, zona de carenado, izado con grúa, shipchandler, astillero, mecánico, Zona de almacenamiento de barcos (en seco), Muelle o pantalán complementario

Servicios Agua potable; Electricidad (220-380 V); Seguridad incendios; Aseos, duchas; Lavandería; Slipway; Recuperación de basuras; Repuestos; Servicio de combustible; Parking para vehículos; Acceso a medios de transporte

REPARTO DE AMARRES POR TAMAÑO DE ESLORA:

Menos de 10 m	De 10 a 24 m	De 24,1 a 50 m	Más 50 m
10	10	480	30

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Local	Nacional	Extranjero
20	50	30

OBSERVACIONES:

El puerto Tomas Maestre pone a disposición a los deportistas náuticos instalaciones y servicios en gran número y variedad. Dispone de 2 zonas comerciales que ofrecen una gama de restaurantes, comercios y actividades de diversa índole.



País	España
Comunidad	Cataluña
Puerto	Port Mataró - Un puerto orientado al turismo de balneario
Municipio	Mataró
Tipo de puerto	Puerto Público Regional
Dirigido por	Consorci Port de Mataró (colaboran comunidades y ayuntamientos)
Email	info@portmataro.com
Página web	http://www.portmataro.com

DATOS CLAVE:

Núm. Amarres 1 086



LAS ESCALAS:

Reserva de puestos de muelle Correo, fax, teléfono + internet

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto de Barcelona (30Km); Estación de tren; Carreteras; Autovía

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Numerosos hoteles de todas las categorías, restaurantes, bares, alquiler de barcos, alquiler de equipos para la práctica de deportes náuticos, charters de barcos, escuela náutica, club de submarinismo, alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Conjunto arqueológico de Torre Lauder, Basílica Santa Maria, cercano a Barcelone y a lugares de interés de Cataluña

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

Certificación Certificación EMas - Bandera Azul

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

NC

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	Travelift 120 Tn ; Grúa 12 Tn ; Combustible autoservicio 24h/24 (SP, gasoil) ; Rampa de botadura
<i>Servicios</i>	Agua potable; Electricidad (220-380 V); 10 duchas; Lavandería; Astillero; 7000m2 de zonas comerciales; Acceso a medios de transporte

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Española y Europea

OBSERVACIONES:

El principal lugar de interés especialmente mimado por Mataró son sus playas. El puerto de Mataró ha sido concebido pensando en el medioambiente. Obedece a normas de seguridad y ofrece facilidades de accesos para las personas con movilidad reducida. Dispone de 7.000 m2 de superficies comerciales.



País	España
Comunidad	Comunidad Valenciana
Puerto	Real Club Náutico de Valencia Un puerto deportivo integrado en el Puerto Comercial
Municipio	Valencia
Página web	http://www.rcnauticovalencia.com

DATOS CLAVE:

Núm. Amarras 1 211

LAS ESCALAS:

Parte del puesto de escala 21%
Reserva de puestos de muelle En la Capitanía



ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto de Valencia (20Km); Carreteras; Autovía; Helipuerto

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, numerosos hoteles de todas las categorías, apartahoteles, restaurantes, bares y discotecas, alquiler de barcos, alquiler de equipos para la práctica de deportes náuticos, escuela náutica, parque para niños, piscina olímpica, pabellón deportivo, alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Ciudad de las Artes y las Ciencias, Parque natural de la Albufera, la fiesta de las "Fallas", la Paella, Corridas de toros...

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES:

NC

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

NC

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	Travelifts 50 y 150 Tn; Grúas 2, 5 y 10 Tn; Combustible: al extremo del muelle al final del puerto
<i>Servicios</i>	Agua potable; Electricidad (220-380 V); 30 duchas; Lavandería; Astillero; Invernaje náutico; Shiphandler; Todos los servicios de mantenimiento; Acceso a medios de transporte

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Española y Europea

OBSERVACIONES:

Este club centenario tiene una de las instalaciones náuticas más modernas y completas de la Comunidad Valenciana. La calidad ofrecida, su amplio abanico de servicios y su espíritu de navegación bien anclado fueron argumentos de peso a la hora de decantarse por Valencia como sede de la 32ava America's Cup en 2007.



País	España
Comunidad	Andalucía
Puerto	Puerto Deportivo de Benalmádena Una Marina abierta a actividades náuticas de ocio
Municipio	Benalmádena
Tipo de puerto	Puerto regional
Dirigido por	Puerto deportivo de Benalmadena SAM - Antonio M Rando
Email	info@puertobenalmadena.org
Página web	www.benalmadena.es/puertodeportivo



DATOS CLAVE:

<i>Núm. Amarres</i>	1.016 y 261 peticiones en lista de espera
<i>Superficie aguas portuarias (ha)</i>	13,4
<i>Superficie zona de carenado (ha)</i>	0,8
<i>Longitud de muelle</i>	2 400 m

LAS ESCALAS:

Parte del puesto de escala 2% que representa 4.120 noches pernотadas/año
Reserva de puestos de muelle Correo, fax, teléfono + internet. Servicios escalas
Manual de bienvenida - Asistencia en el amarre o atraque – Mayor sencillez
en trámites administrativos (extranjeros)

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto de Málaga (10 Km) ; Carreteras

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, numerosos hoteles de todas las categorías, restaurantes, bares y discotecas, alquiler de barcos, charters de barcos, alquiler de equipos para la práctica de deportes náuticos, escuela de submarinismo profesional, club de submarinismo asociativo, escuela de vela, club náutico, alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Museos, templos y monumentos que recuerdan la historia de la ciudad (Castillo de Bil bil, Castillo de Colomares, Centro de exposiciones), Benalmadena Pueblo. Otros lugares de interés: Golf, rutas ecuestres, en bici o senderismo, tenis

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

Empleos 34,2

Impacto Náuticos: 60 directos + 12 indirectos Ocio: 290 directos (indirectos cifra desconocida)

Residuos Selección de desechos

Certificación Bandera Azul

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

Proyectos 3 años Reparación de infraestructuras (diques, muelles, pantalanés); Drenaje; Reparación de las redes de abastecimiento de agua; Reparación de la red eléctrica; Modernización de la red de abastecimiento de agua; Modernización de la red eléctrica; Equipamiento de elevación; Adquisición de material de manutención; Instalación de equipos de seguridad

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

Instalaciones Muelle o pantalan suplementario; Rampa de botadura

Servicios Agua potable; Electricidad (220-380 V); Duchas; Shipchandler; Servicios de mantenimiento; Aparcamientos para vehículos; Acceso a medios de transporte

REPARTO DE AMARRES POR TAMAÑO DE ESLORA:

Menos de 10 m	De 10 a 24 m	De 24,1 a 50 m	Más 50 m.
577	409	29	1

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Local	Nacional	Extranjero
6	68	26

OBSERVACIONES:

El puerto tiene una gran extensión, siendo uno con más renombre de la costa andaluza. Ha obtenido en dos ocasiones el título de la “más bella marina del mundo”.



País España
Comunidad Andalucía
Puerto Puerto Deportivo Almería
Un oasis para navegantes
Municipio Almería
Tipo de puerto Puerto Privado
Dirigido por AR Group
Email infomarina@almerimarpuerto.com
Página web <http://www.almerimarpuerto.com/>



DATOS CLAVE:

Núm. Amarras 1.100

LAS ESCALAS:

Reservas de puestos en muelle En la Capitanía

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto de Almería cerca; Carreteras ; Autovía

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Varios hoteles (4 y 5 estrellas), apartamentos, restaurantes, supermercados, bares y discotecas, alquiler de barcos, alquiler de equipos para la práctica de deportes náuticos, club de submarinismo, escuela de vela, centro náutico, windsurf

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico- cultural, litoral y paisajes naturales espectaculares

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES:

NC

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

NC

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

Instalaciones 2 travelifts de 60 y 100 Tn; Grúa fija de 5 Tn; Rampa de botadura

Servicios Agua potable; Electricidad (220/380 V); Duchas

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Española y europea

OBSERVACIONES:

Situada en una zona desértica, Almerima es un auténtico oasis para los turistas y navegantes. Ofrece actividades deportivas y de ocio de calidad y fondean embarcaciones con eslora de hasta 60 m.



País	España
Comunidad	Baleares
Puerto	Santa Eulàlia
	Un puerto insular abierto a las escalas
Municipio	Baleares
Tipo de puerto	Puerto regional
Dirigido por	MERLIN SA
Email	info@puertodeportivosantaeulalia.com

DATOS CLAVE:

<i>Núm. Amarres</i>	755
<i>Superficie aguas portuarias (ha)</i>	13
<i>Superficie Zona de carenado (ha)</i>	1,3
<i>Longitud muelles</i>	2.695 m

LAS ESCALAS:

<i>Parte del puesto de escala</i>	50%
<i>Reserva de puestos de muelle</i>	Posibilidad de reservar a través de internet
<i>Servicios escalas</i>	Asistencia en el amarre o atraque – Mayor sencillez en trámites administrativos (extranjeros)

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto; Carreteras

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, numerosos hoteles, restaurantes, bares y discotecas, alquiler de barcos, alquiler de equipos para la práctica de deportes náuticos, escuela de vela, submarinismo, piragüismo y otros deportes náuticos, alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural; Otros lugares de interés: 2 campos de golf, rutas en bici

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES:

<i>Empleos</i>	21
<i>Residuos</i>	Recogida de aguas domésticas, Recogida de aguas residuales, Selección de desechos
<i>Certificación</i>	sgma iso 14001/emas - en curso de tramitación

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

<i>Proyectos 3 años</i>	Reparación de la red de abastecimiento de agua; Reparación de la red eléctrica; Modernización de la red de abastecimiento de agua; Modernización de la red eléctrica; Adquisición de material de manutención; Instalación de equipos de seguridad
-------------------------	---

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	Travelift 60 Tn; Grúa 10 Tn; Combustible (SP 95, gasoil); Zona de almacenamiento de barcos (en seco), Muelle o pantalán suplementario; Rampa de botadura
<i>Servicios</i>	Agua; Electricidad (220-380 V); Aseos; 14 duchas; Taller de reparación de velas; Shipchandler; Aparcamientos para vehículos; Acceso a medios de transporte

REPARTO DE AMARRES POR TAMAÑO DE ESLORA:

Menos de 10 m	De 10 a 24 m	De 24,1 a 50 m	Más 50 m
352	403	0	0

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Española y europea

OBSERVACIONES:

Es el puerto más importante de Ibiza. Está situado en la tercera ciudad de la isla, muy célebre por su turismo festivo.



País	España
Comunidad	Comunidad Valenciana
Puerto	Port America's Cup Marina - El puerto de la Copa America
Municipio	Valencia
Email	marina@americascup.com

DATOS CLAVE:

Núm. Amarres 700

LAS ESCALAS:

Parte del puesto de escala 10%
Reserva de puestos de muelle En la Capitanía



ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto de Valencia (20Km); Carreteras; Autovía

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, numerosos hoteles de todas las categorías, apartahoteles, restaurantes, bares y discotecas, alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Ciudad de las Artes y las Ciencias, Oceanographic, Parque natural de la Albufera, la fiesta de las "Fallas", la Paella, Corridas de toros...

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

Residuos Recogida de aguas domésticas, Recogida de aguas residuales, Selección de desechos

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

NC

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	Recuperación de basuras; Contenedor de aceites usados; Combustible (gasoil, SP); Retirada de aguas domesticas y residuales
<i>Servicios</i>	Agua potable; Electricidad (220-380 V/16-32-63-125 A); Aseos; Duchas; Internet; Hielo; Vigilancia electrónica

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Española y europea

OBSERVACIONES:

El puerto de la America's Cup está implantado cerca de la playa de la Malvarrosa, uno de los enclaves los más de moda de la Costa Azahar, con sus restaurantes, sus bares y sus clubs nocturnos. Como un verdadero estadio náutico, el puerto está idílicamente situado en el corazón de de las competiciones, a sólo unos minutos de las zonas de regatas



País	Francia
Comunidad	Provenza-Alpes-Costa Azul
Puerto	Vieux-Port Un puerto en el corazón de una metrópolis mediterránea
Municipio	Marsella
Tipo de puerto	Port de Communauté Urbaine
Dirigido por	Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole D. Etienne Caputo
Email	capitainerie_vieuxport@yahoo.fr
Página web	www.marseille-provence.com

DATOS CLAVE:

<i>Núm. Amarres</i>	3.200
<i>Superficie aguas portuarias (ha)</i>	24
<i>Superficie Zona de carenado (ha)</i>	0,15
<i>Longitud muelles</i>	lineal muelle: 3.130 m - lineal averías: 5.105 m

LAS ESCALAS:

<i>Parte del puesto de escala</i>	3% que representa 800 noches pernoctadas/año
<i>Periodo máx. de estancia autorizada</i>	180 días
<i>Reserva de puestos de muelle</i>	En la Capitanía, el mismo día del amarre, por correo, fax, teléfono + email
<i>Servicios escalas</i>	Asistencia en el amarre o atraque

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto de Marsella-Provenza (30Km); Carreteras; Autovías

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, numerosos hoteles de todas las categorías, restaurantes, bares y discotecas, alquiler de barcos, alquiler de equipos para la práctica de deportes náuticos, alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: museos, Basílica Notre Dame de la Garde, Casco antiguo de Marsella... Otros lugares de interés: Pequeñas calas naturales, campo de golf, senderismo...

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

Empleos 9
Residuos Recogida de aguas residuales

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

Proyectos 3 años Sanitarios, Reparación de infraestructuras (diques, muelles, pantalanes); Renovación de infraestructuras (diques, muelles, pantalanes); Reparación de las redes eléctricas; Modernización de la red de abastecimiento de agua; Instalación de equipos de seguridad

Inversiones 2010/2020 886.006 euros (de 2010 a 2012)

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

Instalaciones Grúa 6 Tn; Maquinaria de elevación 20 Tn (sociedad privada); Embarcadero Slip para pequeñas embarcaciones; Astilleros navales; Shipchandlers; Combustible, muelle del puerto (temporada verano 7h-18h, domingo 9h-17h, fuera de temporada 7h-13h); Rampa de botadura

Servicios Agua potable; Electricidad (220 V) en muelle de servicio; Tel.; Lavanderías; Hielo, muelle de Rive-Neuve; Limpieza de viales; Acceso a medios de transporte

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Local	Nacional	Extranjero
70	29	1

OBSERVACIONES:

El puerto está situado en pleno corazón de la ciudad lo que facilita un acceso fácil con todas las comodidades. Además presenta la particularidad de tener repartida la gestión de sus 3.200 atraques entre más de una docena de clubs náuticos.



País	Francia
Comunidad	Languedoc-Roussillon
Puerto	Cap d'Agde - 2º puerto deportivo del Mediterráneo
Municipio	Cap d'Agde
Tipo de puerto	Puerto municipal
Dirigido por	SODEAL - D.Sébastien Frey
Email	contact@sodeal.fr
Página web	www.port-capdagde.com

DATOS CLAVE:

<i>Núm. Amarres</i>	800 peticiones en lista de espera
<i>Superficie aguas portuarias (ha)</i>	35



LAS ESCALAS:

<i>Parte del puerto de escala</i>	7% que representa 7.598 noches pernотadas/año
<i>Periodo máx. de estancia autorizada</i>	7 días
<i>Reserva de puestos de muelle</i>	En la Capitanía, el mismo día del amarre, por correo, fax, teléfono, internet
<i>Servicios escalas</i>	Manual de bienvenida; Asistencia en el amarre o atraque; Azafatos y azafatas de atención al cliente; Mayor sencillez en trámites administrativos (extranjeros)

ACCESIBILIDAD:

Aeropuertos de Montpellier (73Km) y de Perpignan-Rivesaltes (110Km); Carreteras; Autovía

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, numerosos hoteles, ciudad de vacaciones y todo tipo de alojamientos, restaurantes, bares y discotecas, alquiler de barcos, alquiler de equipos para la práctica de deportes náuticos, alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Museo de arqueología submarina, museo de Adge. Otros lugares de interés: Parques de ocio, acuarios, numerosas rutas de senderismo, a caballo, en bici...

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

<i>Empleos</i>	49
<i>Residuos</i>	Recogida de aguas domésticas, Recogida de aguas residuales, Selección de desechos
<i>Certificación</i>	Bandera Azul

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

<i>Proyectos 3 años</i>	Reparación de infraestructuras (diques, muelles, pantalanes); Renovación de infraestructuras (diques, muelles, pantalanes); Reparación de la red de abastecimiento de agua; Reparación de las redes eléctricas; Modernización de la red de abastecimiento de agua; Modernización de las redes eléctricas; Ampliación a flote
-------------------------	--

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	2 travelifts 13, 45 y 50 Tn; Grúa 1 Tn; 3 varaderos; 12 shiphandlers (zona tecnica); Custodia a flote o a cubierto (pequeñas unidades) o en explanada; Contenedor de aceites usados; Combustible: Bocana 1 entrada de puerto; Zona de almacenamiento de barcos (en seco); Muelle o pantalán adicional; Rampa de botadura
<i>Servicios</i>	Agua potable; Electricidad en muelle de servicio (220V/10-32A); 6 sanitarios (Aseos, duchas, lavabos); Teléfono; Aparcamientos para vehículos; Acceso a medios de transporte

REPARTO DE AMARRES POR TAMAÑO DE ESLORA:

Menos de 10 m	De 10 a 24 m	De 24,1 a 50 m	Más 50 m
1835	961	9	0

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

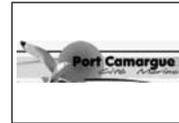
Local	Nacional	Extranjero
47	50	3

OBSERVACIONES:

El puerto con sus 3.000 atraques está perfectamente integrado en la estación turística conocida como la "Más dinámica del Mar mediterráneo". Ofrece a los deportistas náuticos una acogida basada en la calidad, el respeto al medio ambiente. Con la reciente colocación de pantalanes flotantes móviles, también se posiciona desde entonces como uno de los puertos más innovadores del Mediterráneo y organiza en 2010 la 11ª edición de su salón náutico.



País Francia
Comunidad Languedoc-Roussillon
Puerto Port Camargue
 Una marina de referencia en navegación deportiva y recreativa
Municipio Port Camargue
Tipo de puerto Puerto municipal
Dirigido por Régie autonome du Port de Plaisance - D. Michel Cavailles
Email capitainerie@portcamargue.com
Página web www.portcamargue.com



DATOS CLAVE:

Núm. Amarres 5.000 et 582 demandes en liste d'attente
Superficie aguas portuarias (ha) 60
Superficie Zona de carenado (ha) 4,5

LAS ESCALAS:

Parte del puesto de escala 11% que representa 3.076 noches pernотadas/año
Periodo máx. de estancia autorizada 180 días
Reserva de puestos de muelle En la Capitanía, el mismo día del amarre, por correo, fax, teléfono,
 Servicios escalas Manual de bienvenida; Asistencia en el amarre o atraque; Azafatos y azafatas de atención al cliente; Mayor sencillez en trámites administrativos (extranjeros)

ACCESIBILIDAD:

Aeropuertos de Montpellier (15 Km) y de Nimes (40 Km); Carreteras; Helipuerto

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, hoteles, restaurantes, bares y discotecas, 3 centros comerciales, alquiler de barcos, alquiler de equipos para la práctica de deportes náuticos, vela, windsurf, kitesurf, , motos de agua, piragüismos,...), pesca de piezas de gran calibre, submarinismo, alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Museo del mar, Seaquarium y no muy lejos

Aigues-Mortes, Montpellier, Nîmes la Romana, Le Grau du Roi, Parque natural de Camargue...

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

Empleos 40
Impacto 83 empresa trabajan en la náutica: CA actividades náuticas: 33M euros / empleos: 300 / repercusiones fiscales para las entidades locales >2,5M euros
Residuos Recogida de aguas domésticas, Recogida de aguas residuales, Selección de desechos
Certificación Bandera Azul- ISO14001

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

Proyectos 3 años Sanitarios; Reparación de infraestructuras (diques, muelles, pantalanes); Renovación de infraestructuras (diques, muelles, pantalanes); Drenaje; Modernización de la red de abastecimiento de agua; Modernización de las redes eléctricas; Recalificación (aparcamientos, zonas verdes, mobiliario urbano); Ampliación en tierra
Inversiones 2010/2020 10M euros + 15M euros (proyecto en colaboración público/privado)

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

Instalaciones 3 travelifts hasta 80 Tn; 3 dársenas de 6,1 m de manga, Shipchangers; Custodia a flote o a cubierto; Recogida de residuos; Bombeo de evacuación para aguas contaminadas de fondo de dique; Evacuación motores; Recuperación fusibles caducados y aceites usados; Vaciado Váter químico; Puntos limpios; Cajones de recompresión al CHU Montpellier; Combustible ; muelle Bonne Espérance; Minibus eléctrico portuario; Zona de almacenamiento de barcos (en seco); Muelle o pantalán suplementario; Rampa de botadura; Puesta a disposición gratuita de bicicletas para barcos en escala
Servicios Agua potable; Electricidad (220V/10A) (20-32A o 380 V dispo en varios puestos, a petición expresa); 38 Aseos, 21 duchas; Palancana para lava; Wi-fi en el puerto; Teléfono público en los muelles; Lavanderías automáticas Muelle Quai d'honneur; Limpieza de viales; Hielo (distribuidores en la gasolinera); Aparcamientos para vehículos; Accès à des moyens de transport

REPARTO DE AMARRES POR TAMAÑO DE ESLORA:

Menos de 10 m	De 10 a 24 m	De 24,1 a 50 m	Más 50 m
2865	2066	68	1

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Local	Nacional	Extranjero
40	40	20

OBSERVACIONES:

El Puerto de Camargue es un referente en los deportes náuticos, por la calidad de su recinto, la seguridad de sus barcos pero también por la calidad de los servicios y por proteger del medio ambiente al tener la posibilidad de disponer gratuitamente de bicicletas en escala, al dar consejos para los empresarios para cumplir con la normativa medioambiental...) Propone un precio especial "Camargue": atraque + elevación y tarjeta de fidelización de 10 noches.



País	Francia
Comunidad	Provenza-Alpes-Costa Azul
Puerto	Cannes-Marina Un puerto privado gestionado en copropiedad
Municipio	Cannes
Tipo de puerto	Privado
Dirigido por	Urbania AIC (Comunidad de propietarios) Comandante del puerto: D.Christian Bulinski
Email	marina.capitainerie@free.fr

DATOS CLAVE:

<i>Núm. Amarres</i>	1 769
<i>Superficie aguas portuarias (ha)</i>	10,8



LAS ESCALAS:

<i>Parte del puerto de escala</i>	0%
<i>Periodo máx. de estancia autorizada</i>	3 días
<i>Reserva de puestos de muelle</i>	No admite reservas.

ACCESIBILIDAD:

Aeropuertos Cannes Mandelieu (1Km), Nice (30Km); Carreteras; Autovía

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, hoteles, apartahoteles, ciudad de vacaciones, restaurantes, bares y discotecas, alquiler de equipos para la práctica de deportes náuticos, vela, windsurf, kitesurf, submarinismo, esquí acuático en Mandelieu; alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: La Napoule y los pueblos del interior. Otros lugares de interés: 2 recorridos de golf, senderismo y excursiones en el Esterel

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

<i>Empleos</i>	4
----------------	---

Residuos Recogida de aguas domésticas, Recogida de aguas residuales, Selección de desechos

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

Proyectos 3 años Renovación de infraestructuras (diques, muelles, pantalanés); Drenaje

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

Instalaciones Zona de almacenamiento de barcos (en seco); Rampa de botadura

Servicios Agua potable; Electricidad (220 V/16-32-63 A); Teléfono; Lavandería; 2 Aseos, 2 duchas; Embarcadero Slip; Shipchandler; Contenedores de aceites usados; Combustible en Port-la-Napoule (en temporada 8h-20h; fuera de temporada 10h-16h); Aparcamientos para vehículos; Acceso a medios de transporte

REPARTO DE AMARRES POR TAMAÑO DE ESLORA:

Menos de 10 m	De 10 a 24 m	De 24,1 a 50 m	Más 50 m
1589	180	0	0

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Local	Nacional	Extranjero
70	10	20

OBSERVACIONES:

Una Marina muy privada situada en la desembocadura del río Siagne, caracterizada por ser gestionada por una comunidad de propietarios de más de 1000 socios.



País	Francia
Comunidad	Provenza-Alpes-Costa Azul
Puerto	Port Vauban - Un recinto portuario histórico
Municipio	Antibes
Tipo de puerto	Puerto municipal
Dirigido por	SAEM de Gestion du Port Vauban Directeur de port : M. Pascal Paoli
Email	port@portvauban.net / pascal.paoli@portvauban.net

DATOS CLAVE:

<i>Núm. Amarres</i>	1.642
<i>Superficie aguas portuarias (ha)</i>	90
<i>Superficie Zona de carenado (ha)</i>	20



LAS ESCALAS:

Reserva de puestos en muelle En la Capitanía, el mismo día del amarre, por correo, fax, teléfono, internet

Servicios escalas Manual de bienvenida; Asistencia en el amarre o atraque; Azafatos y azafatas de atención al cliente; Mayor sencillez en trámites administrativos (extranjeros)

ACCESIBILIDAD:

Aeropuertos Nice (15Km), Cannes Mandelieu (18Km); Carreteras; Autovía

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, hoteles, residencias, restaurantes, bares y discotecas, alquiler de barcos. En sus alrededores, alquiler de equipo para deportes náuticos, submarinismo, windsurf, esquí acuático, alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Museos (Picasso), Fort Carré, Vieil Antibes, pueblos del interior, Juan les Pins, Biot. Otros lugares de interés: Festival de Jazz, campo de golf, Marineland...

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

<i>Empleos</i>	40
<i>Residuos</i>	Recogida de aguas domésticas, Recogida de aguas residuales, Selección de desechos
<i>Certificación</i>	Bandera Azul, operación puerto limpio - en curso de tramitación

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

<i>Proyectos 3 años</i>	Sanitarios; Reparación de infraestructuras (diques, muelles, pantalanes); Reparación de red abastecimiento de agua; Reparación de redes eléctricas; Recalificación (aparcamientos, zonas verdes, mobiliario urbano)
-------------------------	---

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	1 travelift 150 Tn; 5 shipchandlers; 5 conductores de grúas; 2 embarcaderos slips; Elevadores 30 Tn.; Combustible : Gasolinera BP, muelle capitania (en temporada 8h-20h, fuera de temporada 9h-12h, 14h-17h); Rampa de botadura;
<i>Servicios</i>	Agua potable; Electricidad en pantalanes (220 V32-45A), muelles (220-380V /32-45 A); 12 Aseos, 12 duchas; Teléfonos públicos; Limpieza de viales; Hielo (gasolinera BP), muelle capitania; Lavanderia calle Thuret (a 100 m de la capitania); Aparcamientos pour véhicules; Acces a medios de transporte

REPARTO DE AMARRES POR TAMAÑO DE ESLORA:

Menos de 10 m	De 10 a 24 m	De 24,1 a 50 m	Más 50 m
1031	530	62	19

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Francesa e internacional

OBSERVACIONES:

Segunda ciudad de su Comunidad, Antibes disfruta todo el año de una vida cultural y turística intensa, muy reconocida, entre otras cosas, por su festival de Jazz. Su puerto, uno de los más importantes de Europa, está enclavado en un marco histórico incomparable



País	Francia
Comunidad	Languedoc-Roussillon
Puerto	Port de Saint-Cyprien El 3er puerto deportivo y de recreo europeo
Municipio	Saint-Cyprien
Tipo de puerto	Puerto Público
Dirigido por	Régie du Port - Directeur du Port :Serge Pallares
Email	contact@port-st-cyprien.com
Página web	http://www.port-st-cyprien.com



DATOS CLAVE:

<i>Núm. Amarres</i>	2.200
<i>Superficie aguas portuarias (ha)</i>	15

LAS ESCALAS:

<i>Parte del puesto de escala</i>	20%
<i>Periodo máx. de estancia autorizada</i>	NC
<i>Reserva de puestos de muelle</i>	En la Capitanía

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto Perpignan-Rivesaltes (25Km); Carreteras; Autovía

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, numerosos hoteles, residencias, un centro de vacaciones, restaurantes, bares y discotecas, alquiler de barcos, alquiler de equipos para la práctica de deportes náuticos, alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Museo, talleres y galerías de arte, turismo de interior, Festival "Les Cypriales", sabores y tradiciones de la región. Otros lugares de interés: Golf, tenis, vecino de España

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

<i>Residuos</i>	Recogida de aguas domésticas, Recogida de aguas residuales, Selección de desechos
<i>Certificación</i>	Bandera Azul

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

NC

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	Astillero; Manutención; 2 travelifts 27 y 50 Tn.; Grúa eléctrica; 2 slipways de 100 y 150 Tn; Custodia a flote; 7 shiphandlers; 2 varaderos; Combustible en la capitanía (temporada 7h-20h, fuera de temporada 8h-12h y 14h-17h); Zona de almacenamiento de barcos (en seco), Rampa de botadura
<i>Servicios</i>	Agua potable; Electricidad (22010 V/16-32-63 A); 10 Aseos, 12 duchas; Teléfono; Wi-Fi; Limpieza de viales; Lavandería (privada en el puerto); Hielo en la Capitanía; Aparcamientos para vehículos; Acceso a medios de transporte

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Francesa e internacional

OBSERVACIONES:

El puerto de Saint-Cyprien es una Escala del programa europeo “Odyssea” que se apoya en la función histórica del puerto para relacionar el mar, la ciudad y el interior y sus tradiciones de la tierra.



País	Francia
Comunidad	Provenza-Alpes-Costa Azul
Puerto	Port Santa-Lucia - El tercer puerto de la Costa Azul
Municipio	Saint-Raphaël
Tipo de puerto	Puerto municipal
Dirigido por	Administración del Puerto Director del Puerto: D. Bernard Rivory
Email	port-santa-lucia@orange.fr
Página web	http://www.port-santa-lucia.com



DATOS CLAVE:

<i>Núm. Amarres</i>	1.572 y 220 peticiones en
<i>Superficie aguas portuarias (ha)</i>	12,4
<i>Superficie Zona de carenado (ha)</i>	0,4
<i>Longitud muelles</i>	5.250 m

LAS ESCALAS:

<i>Parte del puesto de escala</i>	4% que representa 3.000 noches pernoctadas/año
<i>Periodo máx. de estancia autorizada</i>	4 días
<i>Reserva de puestos de muelle</i>	Exclusivamente en la Capitanía el mismo día del amarre
<i>Servicios escalas</i>	Manual de bienvenida; Asistencia en el amarre o atraque; Azafatos y azafatas de atención al cliente; Mayor sencillez en trámites administrativos (extranjeros)

ACCESIBILIDAD:

Aeropuertos Nice (60Km), Toulon (100Km); Carreteras; Autovía

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, numerosos hoteles, residencias, restaurantes, numerosos bares, discotecas, alquiler de barcos. En sus proximidades, alquiler de equipo

para deportes náuticos, submarinismo, windsurf, esquí acuático, alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Numerosas excursiones en los pueblos del interior, Esterel, pueblos tradicionales, ciudad romana de Freius, museo arqueológico submarino, galerías de arte... Otros lugares de interés: 3 campos golfs de los cuales 2 de "18 hoyos", 17 centros fitness, tenis...

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

<i>Empleos</i>	23
<i>Impacto</i>	150 empleos inducidos
<i>Residuos</i>	Recogida de aguas domésticas, Recogida de aguas residuales, Selección de desechos
<i>Certificación</i>	Bandera Azul, Puerto Propio no certificado GEP AFNOR

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

<i>Proyectos 3 años</i>	Sanitarios; Renovación de infraestructuras (diques, muelles, pantalanes); Ampliación a flote
<i>Inversiones 2010/2020</i>	6,5M euros

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

Instalaciones Travelift 50 Tn.; Grúas 2 y 15 Tn.; Pórtico elevador 10 Tn. y grúa 15 T en dársena Norte; Varadero; Custodia a flote o a cubierto; Bombeo de aguas domésticas y residuales (muelle N); Combustible a la entrada del espigón de la dársena N (verano 8h-13, 15h-20), TE 2 m cerca de las bombas de drenaje; Rampa de botadura

Servicios Agua potable; Electricidad (220V/16-32 A); Aseos, duchas; Limpieza de viales; Tel. público; Wi-Fi; Videovigilancia; Hielo en el puerto; Lavandería auto (muelle le Prieur); Autoservicio alimentación en el puerto; Aparcamientos para vehículos; Acceso a medios de transporte

REPARTO DE AMARRES POR TAMAÑO DE ESLORA:

Menos de 10 m	De 10 a 24 m	De 24,1 a 50 m	Más 50 m
990	581	1	0

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Local	Nacional	Extranjero
40	48	12

OBSERVACIONES:

Saint Raphaël está situado en el corazón de la Provenza y de la Costa Azul. En la frontera del Var junto a los Alpes-Marítimos sabe favorecer a la vez un turismo de lujo y un turismo con encanto y tradición.



País	Francia
Comunidad	Córsega
Puerto	Charles Ornano Un puerto deportivo mayor de la Isla de Belleza
Municipio	Ajaccio
Tipo de puerto	Puerto municipal
Dirigido por	Administración (Régie) - D. Charles Cervetti
Email	port.charlesornano@ajaccio.fr

DATOS CLAVE:

<i>Núm. Amarres</i>	810 y 612 peticiones en lista de espera
<i>Superficie aguas portuarias (ha)</i>	8
<i>Superficie Zona de carenado (ha)</i>	0,5
<i>Longitud muelles</i>	750 m

LAS ESCALAS:

<i>Parte del puesto de escala</i>	12% que representa 8.900 noches pernoctadas/año
<i>Periodo máx. de estancia autorizada</i>	30 días
<i>Reserva de puestos de muelle</i>	Exclusivamente en la Capitanía el mismo día del amarre
<i>Servicios escalas</i>	Asistencia en el amarre o atraque; Azafatos y azafatas de atención al cliente

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto de Ajaccio (6 Km), Carreteras

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, hoteles de todas las categorías, restaurantes, numerosos bares, discotecas, alquiler de barcos. En sus proximidades, alquiler de equipo para deportes náuticos, submarinismo, windsurf, esquí acuático, alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:
 Patrimonio artístico-cultural: Museos, Casa de Bonaparte, Capilla Imperial, las Islas Sanguinarias, cantos, cultura y gastronomía córsega, recinto prehistórico de Filitosa... Otros lugares de interés: golf, senderismo (GR20),...

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

Empleos 17
Residuos Selección de desechos

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

Proyectos 3 años Sanitarios; Reparación de infraestructuras (diques, muelles, pantalanos); Reparación de redes abastecimiento de agua; Reparación de redes eléctricas; Recalificación (aparcamientos, zonas verdes, mobiliario urbano)

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

Instalaciones 7 shiphandlers; slips; 1 elevador Roulev 50 Tn.; Grúa 20 Tn.; Custodia en seco; CREPS náutico situado cerca de la zona de carenado; Combustible en el puerto (temporada 7h-12, fuera de temporada 8h30-12h y 14h-18h); Muelle o pantalan adicional; Rampa de botadura

Servicios Agua potable; Electricidad en muelles (220 V/32 A) y en pantalanos (220 V-16-32 A); 11 Aseos, 1 para misnsválidos, 14 duchas; 6 lavaderos; Lavandería automática (20 m de la Capitanía); Hielo (surtidor Total); teléfonos públicos (cabinas con tarjetas); Aparcamientos pour véhicules; Acces a medios de transporte

REPARTO DE AMARRES POR TAMAÑO DE ESLORA:

Menos de 10 m	De 10 a 24 m	De 24,1 a 50 m	Más 50 m
608	202		

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Local	Nacional	Extranjero
80	19	1

OBSERVACIONES:

Uno de los mayores puertos de la isla junto al de Saint Florent, el 80 % de sus clientes sont navegantes locales. La gestión medioambiental es, junto a la falta de atraque, una de las mayores preocupaciones del puerto.



País	Marruecos
Puerto	Marina Saïdia - La primera marina del Plan Azul
Municipio	Saïdia
Tipo de puerto	Puerto nacional
Dirigido por	D. Bosson
Email	p.bosson@gfmmaroc.com
Página web	www.medsaïdia.com

DATOS CLAVE:

<i>Núm. Amarras</i>	804
<i>Superficie aguas portuarias (ha)</i>	15 (+10ha en 2011)
<i>Superficie Zona de carenado (ha)</i>	2
<i>Longitud muelles</i>	42.855 m2



LAS ESCALAS:

<i>Parte del puesto de escala</i>	30% que representa 285 noches pernoctadas/año
<i>Periodo máx. de estancia autorizada</i>	1 año en caso de bandera extranjera
<i>Reserva de puestos de muelle</i>	En la Capitanía, el mismo día del amarre, por correo, fax, teléfono + email

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto Oujda- Angad (50km); Aeropuerto de Nador (unos 100km); Carreteras

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Hoteles de alto standing, residencias turísticas, ciudades de vacaciones, restaurantes, bares y discotecas, alquiler de barcos y de equipos para la práctica de deportes náuticos, submarinismo, kitesurf, windsurf, pesca, esquí acuático

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Ujda, Oasis de Figuig, Berkane, Nador, música, danza y artesanía. Otros lugares de interés: 3 campos de golf

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

<i>Empleos</i>	14
<i>Impacto</i>	250 Empleos
<i>Residuos</i>	Recogida de aguas domésticas, Recogida de aguas residuales, Selección de desechos en proceso,
<i>Certificación</i>	iso14001

LOS PROYETS DE INVERSIONES:

<i>Proyectos 3 años</i>	Recalificación (aparcamientos, zonas verdes, mobiliario urbano); Ampliación a flote; Ampliación en tierra; Adquisición de material de mantenimiento; Instalacion de equipos de seguridad
<i>Inversiones 2010/2020</i>	4,2 M euros

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	Grúa 8 Tn.; Reparaciones; Bombeo de aguas residuales; Custodia a flote y en tierra; Estación de abastecimiento; Combustible (gasoil y SP 24h/24 , 7/7); Zona de almacenamiento de barcos (en seco), Rampa de botadura
<i>Servicios</i>	Agua potable; Electricidad (220V en cada pantalán); Aseos, duchas; Lavandería; Teléfono público; Hielo; Aparcamientos para vehículos; Acceso a medios de transporte

REPARTO DE AMARRES POR TAMAÑO DE ESLORA:

Menos de 10 m	De 10 a 24 m	De 24,1 a 50 m	Más 50 m
170	634		

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Local	Nacional	Extranjero
0%	0%	100% (55%GB- 25%SP-12%F)

OBSERVACIONES:

En la inauguración de esta nueva estación balnearia de lujo situada a sólo dos horas de vuelo de París que tuvo lugar en Julio de 2009, se hizo especial hincapie en el respecto al medioambiente (norma 0 plástico, construcción de baja densidad...).



País Marruecos
Puerto Marina Smir – Una Marina moderna a las puertas de Europa
Municipio Tetuán
Dirigido por Marina Marbella SA - Capitan : D. Gonzalez
Email portmarinasmir@menara.ma
Página web <http://www.portmarinasmir.com>

DATOS CLAVE:

Núm. Amarres 450

LAS ESCALAS:

Reserva de puestos de muelle En la Capitanía



ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto de Tetuán; Aeropuerto de Tánger; Carreteras

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Hoteles de alto standing, residencias turísticas, ciudades de vacaciones, restaurantes, bares y discotecas, alquiler de barcos y de equipos para la práctica de deportes náuticos, submarinismo, pesca, alquiler de vehículos, taxis

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Medina de Tetuán, Casas azules de Chauen, Tánger. Otros lugares de interés: Recorrido de golf, spa, caza, trekking, equitación

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES:

NC

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

NC

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	Travelift 150 Tn ; Invernaje en dique seco; Operaciones de carenado; Reparación; Repuestos; Vigilancia 24h/24; Combustible (gasolina y gasoil); Rampa de botadura
<i>Servicios</i>	Agua potable; Electricidad en pantalanes y muelle (220V); Aseos, duchas; Acceso a medios de transporte

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Europea en su mayoría

OBSERVACIONES:

Creado en 1992, este puerto es considerado como la joya de los puertos de la orilla sur. Comprende todas las instalaciones y equipos modernos y acoge a un barco con eslora de hasta 60 m. Uno de sus mayores atractivos es su proximidad con Europa (Gibraltar 10 millas).



País Marruecos
Puerto Agadir - Un puerto donde se mezclan tradición y modernidad
Municipio Agadir
Dirigido por SOGEXPA - Director de puerto principal: D. Agramunt
Email sogexpa@yahoo.fr
Página web <http://www.port-marina-agadir.com>

DATOS CLAVE:

Núm. Amarres 320

LAS ESCALAS:

Reserva de puestos de muelle En la Capitanía

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto Internacional de Agadir (20 Km); Carreteras

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Hoteles, apartahoteles, apartamentos, restaurantes, bares y discotecas, alquiler de vehículos, taxis y minibus turístico

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Baile y música (Festival de músicas Amazighes).
Otros lugares de interés: golf, ir de compras

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES:

NC

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

NC

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	Slipway; Manutención; Recuperación de basuras; Grúa 3 Tn.; Elevador 60 Tn.; Custodia a flote; Shipchandler; Combustible 24h/24
<i>Servicios</i>	Agua potable; ASEOS, duchas; Hammam, Teléfono público; Hielo; Lavandería; Acceso a medios de transporte

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

NC

OBSERVACIONES:

Está previsto que cuando terminen las obras la marina incluya un restaurante Yacht club de 1.200 m², 5 piscinas, zonas ajardinadas, 300 comercios y 190 pisos y apartamentos reservados al arrendamiento para turistas.



País Marruecos
Puerto Kabila Marina
Un valor añadido para el turismo regional de balneario
Municipio Tetuán
Dirigido por Kabila Marina SA - Encargado: D. Zakaria

DATOS CLAVE:

Núm. Amarres 250
Superficie aguas portuarias (ha) 4,29
Longitud muelles 500 m

LAS ESCALAS:

Parte del puesto de escala 32%
Reserva de puestos de muelle En la Capitanía

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto de Tetuán, Aeropuerto de Tánger; Carreteras

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Hoteles, apartahoteles, club de vacaciones, pisos y apartamentos, restaurantes, bares y discotecas

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Medina de Tetuán, Casas azules de Chauen, Tánger. Otros lugares de interés: Recorrido de golf, club de tenis, polideportivo, spa

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES:

NC

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

NC

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	Reparaciones mecánicas; Manutención; Dique seco; Grúa 15 Tn; Custodia a seco; Recuperación de basuras; Combustible (SP, gasoil)
<i>Servicios</i>	Agua potable en muelle; Electricidad (220 V/16 A); Aseos, Acceso a medios de transporte

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

NC

OBSERVACIONES:

La Marina forma parte de un complejo turístico e inmobiliario. Está situada cerca de la ciudad española de Ceuta



País Marruecos
Puerto Marina Bouregreg
Una Marina enclavada en el corazón de la ciudad de Salé
Municipio Rabat
Email rherras@bouregreg.gov.ma
Página web www.bouregregmarina.com

DATOS CLAVE:

Núm. Amarras 250



LAS ESCALAS:

Reserva de puestos de muelle En la capitania, el mismo día, por correo, fax, telefono + mail

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto de Tánger (12Km); Carreteras (Bus; Autocar); Tren

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Hoteles, residencias, restaurantes, bares y discotecas, alquiler de barcos.

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Palacio real, Mausoleo Mohammed V, Torre Hassan, Kasbah de los Uyadas, Medinas de Salé y Rabat

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES:

NC

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

NC

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

Instalaciones Slipway; Custodia a flote y en tierra; Recuperación de basuras; Contenedor de aceites usados; Combustible : gasolinera en el puerto; Rampa de botadura

Servicios Agua potable y electricidad (220 V/30 A) en pantalán y en muelle en cada puesto de atraque; Parking; Acceso a medios de transporte

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

NC

OBSERVACIONES:

La Marina disfruta con las animaciones deportivas náuticas organizadas (Competición de Surf y de Bodyboard, Volley-playa...).



País	Marruecos
Puerto	M'diq - Un puerto dividido entre pezca y náutica
Municipio	Tetuán
Tipo de puerto	Público
Dirigido por	Royal Nautic Club de M'Diq - Presidente: D. El Younsi
Email	yachtingclub@menara.ma
Página web	http://www.rycmdiq.com

DATOS CLAVE:

<i>Núm. Amarres</i>	120
<i>Superficie aguas portuarias (ha)</i>	6
<i>Longitud muelles</i>	760 m



LAS ESCALAS:

<i>Parte del puesto de escala</i>	83%
<i>Reserva de puestos de muelle</i>	En la Capitanía

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto de Tetuán; Aeropuerto de Tánger; Carreteras

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Hoteles, restaurantes, bares y discotecas

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Medina de Tetuán, Casas azules de Chauen. Otros lugares de interés: Recorrido de golf

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES:

NC

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

NC

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	Manutención; Slipway; Dique seco; Grúa 3 Tn.; Elevador; Custodia a flote y en tierra; Recuperación de basuras; Contenedor de aceites usados; Rampa de botadura;
<i>Servicios</i>	Agua potable en muelle; Electricidad (220 V); Aseos, duchas; Teléfono público; Hielo; Acceso a medios de transporte

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

NC

OBSERVACIONES:

Esta estación balnearia es famosa por su bella playa de arena que atrae cada año a más de 100.000 turistas de alta gama. Su puerto se divide en 2 (el pesquero y el deportivo). Esta estación también se conoce por su Semana Náutica Internacional organizada por el Royal Yachting Club de M'Diq. Su 6ª edición, en julio de 2009, congregó a unos 60 equipajes.



País	Túnez
Puerto	Yasmine Hammamet Un concepto medioambiental innovador
Municipio	Hammamet
Tipo de puerto	Público
Dirigido por	Sté d'Etude et d'Aménagement Marina Hammamet Sud Comandante de puerto: D. Mzoughi
Email	contact@portyasmine.com.tn
Página web	http://www.portyasmine.com.tn



DATOS CLAVE:

<i>Núm. Amarres</i>	705
<i>Superficie aguas portuarias (ha)</i>	20
<i>Superficie Zona de carenado (ha)</i>	0,9

LAS ESCALAS:

<i>Parte del puesto de escala</i>	11%
<i>Reserva de puestos de muelle por correo, fax, teléfono + email</i>	En la Capitanía, el mismo día del amarre,
<i>Servicios escalas</i>	Manual de bienvenida; Asistencia en el amarre; Mayor sencillez en trámites administrativos (extranjeros)

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto Túnez-Cártago (72Km), aeropuerto de Enfidha (30km) Carreteras y autovía,

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, más de 40 hoteles de alta gama (algunos con servicios de Spa), restaurantes, bares y discotecas, alquiler de vehículos

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Medina de Hammamet, Festival internacional...
Otros lugares de interés: 2 golfs, 1 casino, galerías mercantes

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

<i>Empleos</i>	30
<i>Residuos</i>	Recogida de aguas domésticas, Recogida de aguas residuales, Selección de desechos
<i>Certificación</i>	Bandera Azul

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

Proyectos 3 años Lucha contra la contaminación; Sanitarios; Reparación de infraestructuras (diques, muelles, pantalanes); Recalificación (aparcamientos, zonas verdes, mobiliario urbano); Instalación de equipos de seguridad

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	Travelift 150 Tn.; Zona de carenado; Shipchandler; Custodia en tierra y a flote; Videovigilancia; Combustible ; Rampa de botadura
<i>Servicios</i>	Agua; Electricidad (16-600 V); Energías renovables; TV y teléfono; Wi-fi; Bloques sanitarios y duchas; Limpieza de viales, Parking; Acceso a medios de transporte

REPARTO DE AMARRES POR TAMAÑO DE ESLORA:

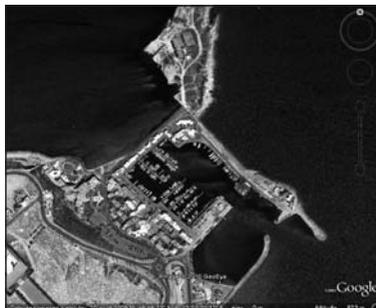
Menos de 10 m	De 10 a 24 m	De 24,1 a 50 m	Más 50 m
402	261	40	2

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Local	Nacional	Extranjero
8	26	66

OBSERVACIONES:

Amplio complejo turístico de calidad creado de nuevas en 278 ha, enfocado a las actividades de playa, golf y spa, este puerto tunecino busca alcanzar una mejora en la calidad de servicio y un crecimiento de la actividad de internaje de los megayates. Los clientes con yate representan el 40% de su volumen de negocio. Se aprovecha de un sistema de renovación de las aguas de sus dársenas que es único e innovador en lo que se refiere al medioambiente (3 días para una renovación completa). Rodríguez group (Astillero naval) está instalado en este puerto.



País	Túnez
Puerto	Marina Cap Monastir - Un destino turístico faro de Túnez
Municipio	Monastir
Tipo de puerto	Privado
Dirigido por	CTA (Compañía Turística Árabe) Capitan de puerto : D. J Ben Salem
Email	capitaineriemonastir@topnet.tn
Página web	http://www.marinamonastir.com

DATOS CLAVE:

Núm. Amarres 400



LAS ESCALAS:

Reserva de puestos de muelle
Servicios escalas

En la Capitanía
Mayor sencillez en los trámites
administrativos (extranjeros)-Documento
único

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto Habib Bourguiba (8Km); Carreteras

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, Complejo inmobiliario turístico con hoteles (de 5 estrellas, apartahoteles...), más de 250 pisos de muy alta gama, restaurantes, bares y discotecas, pequeñas travesías en mar, alquiler de equipos para la práctica de deportes náuticos, centro de submarinismo

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Excursiones, artesanía, gran mezquita, mausoleo Bouguiba. Otros lugares de interés: 2 golfs en sus proximidades (Flamingo, Palm links)

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES:
NC

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:
NC

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	Artillero de carenado y reparación de embarcaciones; Travelift 30 Tn.; Grúa 1,5 Tn.; Reparación velas en la marina; Puerto pesquero: travelift 250 Tn. y grúa 20 Tn.; Custodia a flote y en tierra; Combustible gasolina et gasoil
<i>Servicios</i>	Agua potable; Electricidad (220-380 V); 3 Aseos, 6 duchas; Local basura; Ficha teléfono y TV satélite vídeo para fondeo; Teléfono público; Hielo en el puerto pesquero; Lavandería en la marina; Bombona de gaz y de camping gaz; Acceso a medios de transporte

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:
Mayoritariamente europea.

OBSERVACIONES:

Situada de media a unas dos horas de vuelo de las capitales europeas, con más de 300 días de sol al año, el destino de Monastir ofrece una alternativa interesante al problema de saturación de puertos de la costa norte. La Marina está compuesta por un complejo hotelero residencial y ofrece todas las comodidades de una gran marina.



País	Túnez
Puerto	Sidi Bou Said Un puerto pintoresco a las puertas de la capital tunecina
Municipio	Sidi Bou Said
Tipo de puerto	Público
Dirigido por	SLT (Société de Loisirs Touristiques) Director de puerto: D. K Ghannouchi
Email	port-sbs@topnet.tn

DATOS CLAVE:

Núm. Amarres 420

LAS ESCALAS:

Parte del puesto de escala 7%
Reserva de puestos de muelle En la Capitanía, el mismo día del amarre, por correo, fax, teléfono

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto Túnez-Cártago (6Km); Tren (TGM); Carreteras

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, hostelería de lujo a pocos metros del puerto, restaurantes, bares, club náutico, escuela de vela, alquiler de vehículos (ver Capitanía)

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Pueblos moros de Sidi bou Saïd célebre por su artesanía y sus cafés, excavaciones arqueológicas (termas de Antonino, Puertos púnicos,...). Otros lugares de interés: Proximidad de la estación turística de Marsa-Gammarth

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

Residuos Selección de desechos

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

NC

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	Custodia a flote o en tierra; Shiphandler; Travelift 15 Tn.; Recuperación de basuras; Contenedor de aceites usados; Combustible (gasolina, gasoil)
<i>Servicios</i>	Agua potable en muelle; Electricidad (220-32 A); 6 Aseos, 5 duchas; Servicio de llamada de taxi en el puerto; Venta hielo con pedido; Venta de pescados en el puerto; Acceso a medios de transporte

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

NC

OBSERVACIONES:

El puerto está situado a los pies del pueblo moro Sidi bou Saïd. Este puerto viejo pesquero en el golfo de Túnez lleva viviendo desde hace unos años su promoción como Marina. Alberga las actividades de un club náutico y de un centro de vela.



País	Túnez
Puerto	Port El Kantaoui - Primer Puerto jardín del Mediterráneo
Municipio	El Kantaoui
Tipo de puerto	Público
Dirigido por	SEDS (Société d'études et de développement de Sousse) Commandant de port : M. R Hellal
Email	portelkantaoui@email.ati.tn
Página web	http://www.portelkantaoui.com.tn

DATOS CLAVE:

<i>Núm. Amarres</i>	340
<i>Superficie aguas portuarias (ha)</i>	4



LAS ESCALAS:

<i>Parte del puesto de escala</i>	97%
<i>Reserva de puestos de muelle</i>	En la Capitanía

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto Monastir (20Km); Carreteras; Tren a Sousse

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

Oficina de Turismo, numerosos hoteles de todas las categorías, apartahoteles, pisos y apartamentos, chalets, restaurantes, supermercados, bares y discotecas, alquiler de equipos para la práctica de deportes náuticos (esquí acuático, club de submarinismo, windsurf,...), travesías en mar, alquiler de vehículos, taxis

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Proximidad de recintos históricos de Monastir, Sousse, Kairouan. Otros lugares de interés: Golf 27 hoyos, polideportivos y lugares de ocio (tenis, equitación, squash...)

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES:

NC

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

NC

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	Invernaje de embarcaciones en tierra; Travelift 40 Tn.; Grúa 5 Tn.; Alquiler de barcos, charters; Combustible (temporada 8h-14h, fuera de temporada 9h-19h)
<i>Servicios</i>	Agua potable; Electricidad en muelle (220-380 V/16-32 A) en pantalán (220/10-16A); Aseos, duchas; Teléfono y televisión por satélite sobre terminales muelles; Local basura; Venta hielo; Lavandería automática; Supermercados.

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

Europea en su mayoría

OBSERVACIONES:

Port El Kantaoui es la primera marina tunecina creada según el mismo concepto que Port Grimaud en Francia. La estación turística se extiende sobre más de 300 ha y ofrece un conjunto de servicios que responden al concepto moderno de Marina. Este puerto es una de las escalas de las más abrigadas del Mediterráneo.



País	Túnez
Puerto	Bizerte - Una Marina de lujo para 2012
Municipio	Bizerte
Tipo de puerto	Público
Dirigido por	SAGPPB (Société d'Animation et de Gestion du Port de Plaisance de Bizerte)
Email	bizerte.sailing@gnet.tu

DATOS CLAVE:

Núm. Amarres 120

LAS ESCALAS:

Reserva de puestos de muelle En la Capitanía

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto de Túnez-Cártago (60Km); Autovía; Carreteras

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS

8 establecimientos turísticos (Clubes de vacaciones y hotel). En curso : Sobre 50.000 m2 y 8 niveles, una residencia de 200 pisos de muy alto standing, restaurantes, supermercado, bares y discotecas. En previsión: Alquiler de equipos para la práctica de deportes náuticos (Esquí acuático, club de sunbmarinismo, windsurf...), travesías en mar

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANIAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Medina, puerto antiguo, Fuerte de España, Lago Ichkeul (clasificado patrimonio mundial de la UNESCO)

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES:

NC

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

Inversiones 2010/2020 22MD

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

<i>Instalaciones</i>	Astillero SEMB (reparaciones embarcaciones de recreo); Travelift 100 Tn.; Combustible 2 surtidores en el puerto pesquero (gasoil)
<i>Servicios</i>	Agua (puesto fijo); Electricidad (taller); Aseos (cafeteria); Hielo; Ultramarinos; Cafeteria

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

NC

OBSERVACIONES:

El proyecto "Marina Cap 3000" de rehabilitación/ampliación del puerto deportivo en Marina de muy alto standing debería ver la luz en diciembre 2011. EL puerto de más de 900 amarres será explotado mediante concesión de 50 años. Ofrecerá servicios de alta gama para clientes de Yates y Superyates (con eslora de hasta 150 m)



País	Túnez
Puerto	Montazah Tabarka - Un puerto entre playas y calas
Municipio	Tabarka
Tipo de puerto	Público
Dirigido por	APIP
Email	contact@port-tabarka.com
Página web	http://port-tabarka.com

DATOS CLAVE:

<i>Núm. Amarres</i>	100
<i>Superficie Zona de carenado (ha)</i>	0,5



LAS ESCALAS:

<i>Parte del puesto de escala</i>	70%
<i>Reserva de puestos de muelle</i>	En la Capitanía, el mismo día del amarre, por correo, fax, teléfono + email

ACCESIBILIDAD:

Aeropuerto de Túnez-Cártago (60Km); Aeropuerto de Tabarka; Carreteras

ANIMACIÓN Y PRESTACIONES DE SERVICIOS TURÍSTICOS:

Oficina de Turismo, numerosos hoteles, restaurantes, bares y discotecas, alquiler de equipos para la práctica de la práctica de deportes náuticos (windsurf, motos de agua, piragüismo,...), centros de submarinismo, taxis

OTROS LUGARES DE INTERÉS EN LAS CERCANÍAS DEL PUERTO:

Patrimonio artístico-cultural: Douga (villa romana), recinto arqueológico de Bulla Regia, Festival Internacional Cultural... Otros lugares de interés: golf, submarinismo...

DESARROLLO SOSTENIBLE Y NORMAS MEDIOAMBIENTALES :

<i>Residuos</i>	Bombeo aguas residuales
-----------------	-------------------------

LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN:

NC

LAS INSTALACIONES TÉCNICAS Y SERVICIOS:

Instalaciones Astillero naval; Elevador 25 t ; Mecánica ; Combustible en el puerto (gasoil); Bombeo de aguas residuales

Servicios Agua; Electricidad en el muelle de servicio (220-380V-380 V/12-24 A); 6 duchas (agua caliente), 6 Aseos ; Lavanderie automática; Teléfono público en la Capitanía ; Hielo (puerto pesquero); Banco; Acceso a medios de transporte (taxi)

REPARTO DE AMARRES POR TAMAÑO DE ESLORA:

Menos de 10 m	De 10 a 24 m	De 24,1 a 50 m	Más 50 m
65	35		

PROCEDENCIA DE LOS CLIENTES DEL PUERTO:

NC

Con el desarrollo de esta nueva estación turística, Montazah Tabarka, el puerto accede al estatus de puerto deportivo y de recreo. La marina está organizada alrededor de los muelles y propone Servicios de calidad. Constituye un punto de llegada para los navegantes procedentes del norte y ofrece oportunidades excepcionales de pesca y de actividades submarinas.

VIII. Fuentes

- 1- Organización Mundial del Turismo [<http://www.unwto.org>].
- 2- Plan Bleu [<http://www.planbleu.org>] – Suivi de la stratégie méditerranéenne pour le développement durable
- 3- Bloc Marine 2010 (Méditerranée)
- 4- <http://guidemediterranee.com>
- 5- European confederation of nautical industrie - L'impact environnemental du nautisme (Junio 2009)
- 6- España – Turismo 2020 [www.turismo2020.es].
- 7- El sector Náutico en España - La Náutica Deportiva y de Recreo 2009
- 8- Recurso Humanos y necesidades de formación en el sector de la náutica de recreo y deportiva en Cataluña
- 9- CAEB: <http://www.empresabalear.com/editorial/el-sector-n-utico-recreativo-toma-aire.html>
- 10- <http://www.iet.tourspain.es>
- 11- INSEE
- 12- Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP)
- 13- Comité pour le développement des capacités d'accueil de la plaisance (CODCAP)
- 14- ODIT France: Le marché de la plaisance en France (Diciembre 2008) - Le Financement des Ports de plaisance (Diciembre 2007) – La valorisation touristique des ports de plaisance (Enero 2002)
- 15- « Filière nautique » en Septimanie
- 16- Europamel@
- 17- Le Nautisme en PACA – Corse (Informe de los grupos temáticos de los CCI Paca y Córcega)
- 18- Maroc Nautisme SARL
- 19- L'Oriental (Revista Marroquí de promoción de la región Oriental)
- 20- Estadística tunecina sobre turismo (Consejo Nacional de Estadística)

El objetivo de Invest in Med es el desarrollo sostenible de las relaciones comerciales, inversiones y socios entre las empresas de ambas orillas del Mediterráneo. Financiado al 75% por la Unión Europea durante el período 2008-2011, está encabezada por el consorcio MedAlliance que reúne a las agencias de desarrollo económico (ANIMA), (ASCAME, Eurochambres) y el CCI de las asociaciones empresariales (Businessmed). Con los miembros de estas redes y sus miembros asociados (ONUDI, la GTZ, la EPA Euromediterráneo, Banco Mundial, etc), un millar de empresas son de esta manera movilizadas a través de iniciativas piloto se centraron en el futuro las ramas del Mediterráneo. Cada año, alrededor de un centenar de proyectos de campo asociado a los 27 países de la Unión Europea y sus nueve compañeros del sur: Argelia, la Autoridad Palestina, Egipto, Israel, Jordania, Líbano, Marruecos, Siria y Túnez.

ETINET: centros náuticos en el Mediterráneo

Situado entre Europa, África y Asia, el Mediterráneo está a la derecha en el corazón de los flujos e intercambios en las poblaciones de entre todas las civilizaciones del mundo. Esta es una de las zonas más visitadas por razones comerciales, sociales y turismo.

Su superficie abarca más de 2,5 millones de kilómetros. Su costa se extiende por más de 46.000 km (el 20% del perímetro costero del mundo)

Este es un mar que es uno de los más ricos del mundo en términos de diversidad biológica en la que la renovación del agua es muy lenta. El tema ambiental es por tanto fundamental.

La población de los países mediterráneos es cerca de 450 millones de dólares, sumaron 170 millones de turistas cada año. Estrictamente residentes costeros representan alrededor de 70 millones de personas (datos del año 2000).

El objeto del proyecto ETINET es contribuir a la promoción de la inversión en turismo en los países mediterráneos, para establecer asociaciones regionales y generar transacciones comerciales de turismo náutico, examinados en este estudio, y también el turismo cultural.

El estudio «centros náuticos en el Mediterráneo» se presentó por primera vez en Meditour 2010, en septiembre de 2010 en Málaga.

El objeto es analizar los puertos deportivos de todo el Mediterráneo y más concretamente de los centros náuticos en 4 países:

- Marruecos y Túnez en la orilla Sur
- España y Francia en la costa del Norte

En consta de dos partes:

- Una sección de «estudio» que analiza cuatro aspectos de la vela en el Mediterráneo:
 - modelos de negocio y operaciones
 - beneficios al turismo
 - SD políticas
 - buenas prácticas y soluciones innovadoras

- Y en parte se basa en las hojas de información para 28 puertos deportivos en el área de estudio, información práctica de lista descriptiva de cada uno tomado de una encuesta realizada a través de cuestionarios, entrevistas, y en caso necesario, la investigación documental.