



puerto deportivo benalmádena

impacto socioeconómico y evolución de su entorno



Excmo. Ayuntamiento
de Benalmádena

BEN
627
BAL
pue

puerto deportivo de benalmádena
costa del sol - españa

puerto deportivo benalmádena



impacto socioeconómico
y evolución de su entorno

Presentación

Puerto Deportivo de Benalmádena

Impacto socioeconómico y evolución de su entorno



R. 20904

Puerto Deportivo de Benalmádena

Impacto socioeconómico y evolución de su entorno



1908

Presentación

Como alcalde de Benalmádena, me complace enormemente poder presentar este libro, editado con motivo del XX aniversario de la inauguración de nuestro Puerto Deportivo. La razón de esa satisfacción tiene una doble vertiente. En primer lugar por la importancia y positiva incidencia que a lo largo de todos estos años ha tenido en el entorno de la Costa del Sol y muy específicamente en el municipio de Benalmádena. En segundo lugar me enorgullece haber sido, como alcalde, en la segunda mitad de la década de los 60, el impulsor de su creación.

Porque no cabe ninguna duda de la importancia socio-económica que ha tenido el Puerto Deportivo para un municipio que como Benalmádena no tenía entonces una identidad propia, existía escondida entre Torremolinos y Fuengirola y su desarrollo turístico, se encontraba en total dependencia del de estos dos municipios colindantes.

Nadie duda ya hoy en día que el gran desarrollo que ha experimentado Benalmádena en los últimos años haya tenido mucho que ver con la existencia del Puerto Deportivo al que sin ninguna exageración se le puede denominar como "la joya de la corona" de nuestro municipio. Es nuestra joya particular y como tal, desde el Ayuntamiento, como alcalde, he manifestado y demostrado el máximo interés en cuidarlo y dotarlo de la manera más amplia y completa posible.

En estos momentos y coincidiendo con ese XX aniversario de su inauguración, estamos a punto de poder iniciar su ampliación, una ampliación imprescindible, dada su actual saturación, lógica después de 20 años de intensa y creciente actividad.

En este libro que ahora se edita queda bien patente todo lo dicho y en sus páginas queda constancia fehaciente de ello, además de constituir una referencia ineludible a la hora de escribir la historia de Benalmádena de los últimos 35 años.

Enrique Bolín Pérez –Argemí
Alcalde de Benalmádena



Presentación



Como alcalde de San Salvador, me complace profundamente poder presentar este libro, editado con motivo del XX aniversario de la inauguración de nuestro Puerto Deportivo. La razón de esta celebración tiene una doble vertiente. En primer lugar por la importancia y notable incidencia que a lo largo de todos estos años ha tenido en el desarrollo de la Costa del Sol y muy especialmente en el municipio de San Salvador. En segundo lugar, me emociona poder presentar este libro, en la segunda mitad de la década de los 80, el momento de su creación.

Porque no cabe ninguna duda de la importancia socio-económica que ha tenido el Puerto Deportivo para un municipio que como San Salvador no tenía entonces una identidad propia, existe estrecha entre San Salvador y San Salvador y su desarrollo turístico, se encuentran en total dependencia del desarrollo municipal.

Desde esta ya hoy en día que el gran desarrollo que ha experimentado ha coincidido en los últimos años para ser mucho que ver con la existencia del Puerto Deportivo es que sin ninguna excepción se le puede denominar como "la joya de la corona" de nuestro municipio. Es nuestra joya particular y como tal, desde el Ayuntamiento, como alcalde, he manifestado y demostrado el mismo interés en cuidar y dotarlo de la mejor infraestructura y servicios posibles.

En estos momentos y coincidiendo con el XX aniversario de su inauguración, estamos a punto de poder iniciar su ampliación. Una ampliación imprescindible, desde su actual extensión, ligada después de 20 años de su funcionamiento y creación actual.

En este libro que ahora se edita queda bien patente todo lo dicho y en su página queda constancia fehaciente de ello, además de constatar que la inversión realizada a lo largo de estos 20 años de funcionamiento de los últimos 20 años.

Enrique Bolaños -Alcalde
Alcalde de San Salvador

Prólogo

A comienzos de 1993, por avatares del destino y por decisión de mi mujer, como suele ocurrir siempre, recalé en el municipio de Benalmádena. Por entonces había una crisis económica, paro y, en definitiva, una situación de clara recesión, lo cual no fue óbice para el alcalde recién elegido en 1995, y que hoy continúa al frente del Consistorio, alumbrase una especie de utopía a la que llamó "Proyecto Olimpo".

Se trataba de una serie de deseos como aquellos que toda persona tiene alguna vez en su vida y que casi nunca pasan de ahí, de ser deseos. Sin embargo, con el paso de los años se transformaron en necesidades y este trascendental cambio semántico es la base de una serie de iniciativas a todos los niveles que han impulsado a Benalmadena desde una situación de municipio consorte en el seno de la Costa del Sol a tener un protagonismo claro como destino cultural, de ocio y de recreo. Los deseos que aquel alcalde plasmó en el Proyecto Olimpo se han ido traduciendo en una serie de realidades tales como la Telecabina, nuevo Auditorio, Centro de Exposiciones, parque de ocio Selwo Marina, Centro Náutico, nueva Biblioteca Internacional, una moderna sede para la Policía Local, etc. A todo esto hay que añadir las inminentes realizaciones como son el Hospital de Alta Resolución, el Monorraíl, la Estación Intermodal de Transportes, el Palacio de las Bellas Artes y lo que quizás es lo más importante: la ampliación del Puerto Deportivo.

Me he permitido empezar con estas referencias para que el lector disponga de una clara referencia y, sobre todo, un marco global en el que entender el contenido de este libro que supone el relato de una transformación social y económica en torno a la construcción de un puerto deportivo, el de Benalmádena.

No siempre valoramos las obras en su justa medida ya que nos ceñimos a verlas desde perspectivas muy concretas y perdemos de vista que influyen en muchos y diversos planos. En el caso que nos ocupa, la creación de un puerto deportivo no hay que valorarla tan sólo en función del entorno portuario y de las actividades que genera sino que es necesario entender y dimensionar el conjunto de las actividades económicas ligadas al mismo directa e indirectamente así como la forma en que condiciona la vida sociocultural del municipio que, a partir de ese momento, incrementa su cosmopolitismo y, con él, las influencias foráneas en la población.

Con estas premisas es fácil entender porqué mis colaboradores y yo mismo hemos dedicado muchos meses de trabajo en poner a disposición de todo el mundo un documento de trabajo que permita analizar, estudiar y valorar el pasado, el presente y el futuro de Benalmádena.

Por supuesto, nada se podría haber hecho sin contar con el concurso del Ayuntamiento de Benalmádena y de algunas de sus Sociedades Municipales, cuya participación en este proyecto ha sido intensa y valiosa.

Gracias, por tanto al alcalde D. Enrique Bolín y a sus colaboradores a todos los niveles, cuya confianza, respeto y ayuda han hecho posible que este trabajo sea una realidad llevada a cabo con profesionalidad, independencia y con algún porcentaje de subjetividad, perfectamente explicable después de pasar casi diez años viviendo y disfrutando de este pueblo, ejemplar en tantas facetas.

Mi agradecimiento a los autores de la bibliografía utilizada, a las personas e instituciones que han cedido parte de sus hemerotecas y, muy especialmente, a mis colaboradores directos Pilar Pineda y Pedro Luis Garrido que, como periodista la primera e informático el segundo, me han servido de inestimable ayuda.

Para terminar, mi gratitud a todos los habitantes del pueblo de Benalmádena.

Jesús Balaguer

Sumario



1	FINALIDAD DEL DOCUMENTO	1
2	ETAPAS BÁSICAS OBJETO DE ESTUDIO	3
2.1	BENALMÁDENA ANTES DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DEPORTIVO	4
2.2	BENALMÁDENA DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO DEPORTIVO	10
2.3	BENALMÁDENA CON EL PUERTO DEPORTIVO	22
2.4	BENALMÁDENA DESPUÉS DE LA AMPLIACIÓN PROYECTADA DEL PUERTO	29
3	EL PUERTO DE BENALMÁDENA Y SUS CARACTERÍSTICAS OLÍMPICAS	37
3.1	COMPARACIÓN CON OTROS PUERTOS OLÍMPICOS PASADOS Y FUTUROS	37
3.2	PUERTO MARINA COMO POSIBLE PUERTO OLÍMPICO	38
3.2.1	Puerto Olímpico de Barcelona	39
3.2.2	Puerto Olímpico de Sydney	41
3.2.3	Puerto Olímpico de Grecia	42
3.2.4	Savannah's Olympic Legacy: Lost down the river	43
4	INFRAESTRUCTURAS Y ACTIVIDADES DEL DEPORTE NAÚTICO EN BENALMÁDENA	51
4.1	INFRAESTRUCTURA DEL PUERTO DEPORTIVO DE BENALMÁDENA	51
4.2	NIVEL DEL OLEAJE FRENTE A BENALMÁDENA	54
4.2.1	Tabla de Período (Tp) - Altura (Hs) en %	54
4.2.2	Tabla de Altura (Hs) - Dirección en %	56
4.2.3	Gráficas Altura-Mes	58
4.2.4	Gráficas Frecuencia-Altura	59
4.2.5	Gráficas Altura-Dirección	60
4.3	MEDIDA DE LOS VIENTOS EN LA COSTA	61
4.4	RELACIÓN CON OTROS PUERTOS	65
4.5	EVOLUCIÓN DE LAS LICENCIAS FEDERATIVAS DEPORTIVAS	68
5	LA NÁUTICA DEPORTIVA Y DE RECREO EN ESPAÑA, EUROPA Y RESTO DEL MUNDO (2001)	71
5.1	PRINCIPALES CIFRAS DE LA NÁUTICA DEPORTIVA Y DE RECREO EN ESPAÑA.2001.	71
5.2	INTRODUCCIÓN AL INFORME	72



5.3	LA NÁUTICA DEPORTIVA Y DE RECREO EN ESPAÑA. PRINCIPALES VARIABLES.....	73
5.4	MATRICULACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO.....	79
5.5	MERCADO ESPAÑOL DE MOTOS ACUÁTICAS.....	82
5.6	LOS PUERTOS DEPORTIVOS EN ESPAÑA.....	84
5.7	LA PRÁCTICA DE LOS DEPORTES NÁUTICOS. LICENCIAS CONCEDIDAS EN DEPORTES NÁUTICOS Y NÚMERO DE CLUBES.....	90
5.8	TÍTULOS PARA EL GOBIERNO DE EMBARCACIONES DE RECREO.....	97
5.9	LA NÁUTICA DEPORTIVA EN LOS PRINCIPALES PAÍSES DE LA U.E. (FRANCIA, ALEMANIA, ITALIA).....	99
5.10	FISCALIDAD DE LA NÁUTICA DEPORTIVA.....	100
5.11	TITULACIÓN PARA LA NAVEGACIÓN DE RECREO.....	104
5.12	MATRICULACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO.....	106
6	LA NÁUTICA DEPORTIVA Y DE RECREO EN ESPAÑA, EUROPA Y RESTO DEL MUNDO (1998)	107
6.1	CARACTERÍSTICAS DEL LITORAL ESPAÑOL.....	108
6.2	PRÁCTICA DE LA NÁUTICA DEPORTIVA Y DE RECREO EN ESPAÑA.....	108
6.3	PRODUCCIÓN ESPAÑOLA DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS.....	108
6.4	PRINCIPALES VARIABLES.....	109
6.5	MATRICULACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO.....	112
6.6	LOS PUERTOS DEPORTIVOS EN ESPAÑA.....	115
6.7	LICENCIAS CONCEDIDAS EN DEPORTES NÁUTICOS Y NÚMERO DE CLUBES.....	119
6.8	LA NÁUTICA DEPORTIVA EN LOS PRINCIPALES PAÍSES DE LA U.E. (FRANCIA, ALEMANIA, ITALIA).....	122
6.8.1	Francia.....	122
6.8.2	Alemania.....	125
6.8.3	Italia.....	126
6.9	FISCALIDAD DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ESPAÑA Y EUROPA.....	127
6.9.1	Francia.....	127



6.9.2	Portugal	128
6.9.3	Italia	129
6.9.4	España	130
6.10	CONCLUSIONES	130
6.11	TITULACIÓN PARA LA NAVEGACIÓN DE RECREO	131
7	LA NÁUTICA DEPORTIVA Y DE RECREO EN ESPAÑA, EUROPA Y EL RESTO DEL MUNDO (1996) ..	137
7.1	PRINCIPALES CIFRAS DE LA NÁUTICA DEPORTIVA Y DE RECREO ESPAÑOLA	138
7.2	EL SECTOR NÁUTICO DEPORTIVO Y DE RECREO	139
7.2.1	Introducción. El entorno del mercado	139
7.2.2	Fiscalidad del sector: el entorno legal	140
7.3	LA NÁUTICA DEPORTIVA EN ESPAÑA. PRINCIPALES VARIABLES	141
7.4	EMBARCACIONES DE RECREO MATRICULADAS EN ESPAÑA	144
7.5	LA FLOTA ESPAÑOLA DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS	144
7.5.1	Distribución geográfica de la flota española	144
7.5.2	Distribución geográfica de la flota de recreo	145
7.5.3	Distribución de la flota de embarcaciones de recreo por esloras	145
7.6	LA INCIDENCIA DE LA NÁUTICA DEPORTIVA EN DISTINTOS PAÍSES	146
7.6.1	Relación Habitantes / Embarcación	146
7.7	LA PRÁCTICA DE LOS DEPORTES NÁUTICOS	147
7.7.1	Licencias concedidas en deportes náuticos y número de clubs	147
7.7.2	Títulos expedidos	149
8	EVOLUCIÓN DEL TURISMO EN ESPAÑA Y ANDALUCÍA (1996 – 2002)	151
8.1	GRADO OCUPACIÓN POR ZONAS TURÍSTICAS Y PERÍODO	151
8.2	PERNOCTACIONES EN ESTABLECIMIENTOS HOTELEROS POR ZONAS TURÍSTICAS	156
8.3	ESTADO DEL TURISMO EN ANDALUCÍA	166
8.3.1	Primer trimestre 1999	168
8.3.2	Segundo trimestre 1999	174



8.3.3	Tercer trimestre 1999.....	180
8.3.4	Cuarto trimestre 1999.....	186
8.3.5	Primer trimestre 2000.....	192
8.3.6	Segundo trimestre 2000.....	198
8.3.7	Tercer trimestre 2000.....	204
8.3.8	Cuarto trimestre 2000.....	210
8.3.9	Primer trimestre 2001.....	216
8.3.10	Segundo trimestre 2001.....	222
8.3.11	Tercer trimestre 2001.....	228
8.3.12	Cuarto trimestre 2001.....	234
8.3.13	Primer trimestre 2002.....	240
8.3.14	Comparativa por provincias 1999-2002.....	246
9	INFORMES CUYOS CONTENIDOS HAN PRESIDIDO TODOS NUESTROS PROYECTOS	249
9.1	CIEDES Y LA CARTA VERDE.....	250
9.2	DEFINICIÓN DE SOSTENIBILIDAD	251
9.3	TÍTULOS DE LAS CARTAS, DECLARACIONES, PROGRAMAS Y PLANES INSPIRADORES DE LA CARTA VERDE QUE SON CUMPLIDOS POR EL PROYECTO OLIMPO.....	252
9.4	ESTUDIO SOBRE EL LITORAL ANDALUZ POR PARTE DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA.....	260
10	BENALMÁDENA EN LA HISTORIA (PALEOLÍTICO - SIGLO XIX)	275
10.1	EL PALEOLÍTICO.....	275
10.2	DEL NEOLÍTICO A LA EDAD DEL BRONCE	276
10.3	COLONIAL FENICIA AL DOMINIO DE ROMA	277
10.4	BENALMÁDENA ROMANA	279
10.5	BENALMÁDENA MUSULMANA	281
10.6	BENALMÁDENA CRISTIANA	283
10.7	SIGLOS XVII – PRINCIPIOS XIX.....	285



11	BENALMÁDENA HOY	289
11.1	GEOGRAFÍA Y PAISAJE	289
11.2	CLIMATOLOGÍA.....	290
11.3	COMUNICACIONES	293
11.4	INFRAESTRUCTURAS DEPORTIVAS.....	294
11.5	INFRAESTRUCTURAS DE OCIO Y RECREO	298
11.6	BENALMÁDENA CON LA CULTURA	304
11.7	BENALMÁDENA CON LA NATURALEZA.....	307
11.8	BENALMÁDENA, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS.....	310
11.9	BENALMÁDENA CON LAS TRADICIONES	311
12	EVOLUCIÓN DE BENALMÁDENA EN CIFRAS (1988 - 2001)	313
12.1	POBLACIÓN	314
12.2	I.B.I. FINCAS RÚSTICAS Y URBANAS	321
12.3	ESTABLECIMIENTOS, VIVIENDAS Y LOCALES	327
12.4	ACTIVIDADES EMPRESARIALES.....	334
12.5	ACTIVIDADES PROFESIONALES	336
12.6	INVERSIONES EN INDUSTRIAS	338
12.7	POBLACIÓN ACTIVA Y DESOCUPADA	340
12.8	CONSUMO ENERGÍA ELÉCTRICA POR SECTOR	347
XIII	ANEXOS	349
XIII.I	INCONSTITUCIONALIDAD DE DETERMINADOS ARTÍCULOS DE LA LEY DE PUERTOS DEPORTIVOS DE ANDALUCIA.	351
XIII.II	INFORME ESPECIAL N° 3/96 RELATIVO A LA POLÍTICA DEL TURISMO Y SU PROMOCIÓN ACOMPAÑADO DE LAS RESPUESTAS DE LA COMISIÓN.	363
XIII.III	NOTICIAS PERIODÍSTICAS	393
	BIBLIOGRAFÍA.....	396
	RESEÑA DEL AUTOR	399



1 Finalidad del documento



El Puerto Deportivo como "motor" y "eje" de la transformación de Benalmádena

A lo largo de 1998, responsables del Proyecto Olimpo, proyecto, en el que como veremos a lo largo de este trabajo, se incluyen todas las realizaciones que pueden hacer de Benalmádena una auténtica ciudad del siglo XXI, decidieron iniciar los contactos necesarios y estudios preliminares para hacer viable una ampliación de su Puerto Deportivo. Este puerto, al que consideramos como verdadero "motor" del cambio socio-económico que se produjo en el pasado de Benalmádena y más concretamente citamos como fechas clave el año 1972, fecha de inauguración de las obras del mismo, y 1982, cuando realmente se concluyeron las obras que permitían ponerlo en servicio.

Si ya en los años setenta, y tras numerosas vicisitudes, que dieron como consecuencia altibajos en la gestión, tanto de las obras de ejecución de dicho puerto, como de la explotación del mismo en sus inicios, fue definitiva la decisión de afrontar aquel proyecto; en la actualidad, la perspectiva de una ampliación del mismo, que prácticamente supondrá no solamente duplicar la capacidad en calidad y cantidad de los puntos de amarre sino, lo que es más importante, consolidar las ventajas y beneficios que se han derivado del actual puerto en los últimos veinte años y hacerlas factibles para el siglo XXI. De esta manera, lo que solamente fue "motor" de cambios en el desarrollo turístico y socio-económico de Benalmádena, se transformará en realidades compatibles con el resto de infraestructuras de todo tipo de servicios que se están llevando a cabo en los últimos años y cuya proyección futura va unida de forma imposible de separar, a la consolidación del Puerto Deportivo de Benalmádena, que sólo con la nueva dimensión prevista será el "eje" de la real transformación de nuestra ciudad.



Incidencia socio-económica del Puerto Deportivo

La incidencia socio-económica del actual puerto en los últimos veinte años de vida de este municipio es uno de los objetivos que perseguimos con este trabajo y así analizaremos los movimientos que se han producido en los diversos sectores que conforman la vida económica de Benalmádena. Como consecuencia de ese análisis, nos daremos cuenta de que el Puerto Deportivo en lugar de provocar un logro de estructuras propias del siglo XXI, de no alcanzar su dimensión "óptima" – que es la que se prevé en el proyecto de ampliación del Puerto Deportivo al que igualmente haremos referencia -, sería por el contrario una especie de "corsé", que impediría el crecimiento armónico de todas las infraestructuras que el Proyecto Olimpo contempla de cara al nuevo siglo.

Por tanto, si en 1982 fue "motor" del cambio de los últimos veinte años, una vez terminado el proyecto, será la culminación de la Benalmádena del nuevo milenio. Es decir, haciendo un símil que nos permita entender la misión del puerto antes y después, podríamos decir que en su día significó "los cimientos de la nueva Benalmádena y después de la ampliación podría considerarse como el tejado que cierra el nuevo edificio".

Entrando más concretamente en el por qué de este trabajo, hay que decir que si bien con un mero análisis del presente de nuestra ciudad, encontraríamos suficientes razones para avalar con racionalidad el proyecto de ampliación del puerto, hemos querido realizar este trabajo para que después de su lectura y discusión, la realización del proyecto de ampliación del Puerto Deportivo constituya, no sólo una parte importante del Proyecto Olimpo, no sólo un logro más de un determinado ayuntamiento, no sólo una meta de un sector político determinado sino, por el contrario, sea un objetivo de todos y cada uno de los ciudadanos de Benalmádena, sea una necesidad para la ciudad entera y su consecución se transforme en una realidad incontestable para todos los que desean el progreso y desarrollo de esta ciudad.

De ahí que el documento de trabajo que vamos a glosar seguidamente, tenga necesariamente que manejar cifras, estadísticas, gráficos, legislaciones comparadas, estudios del sector a nivel europeo y mundial, los logros turísticos derivados del mismo en nuestro municipio y su comparación con otros municipios y países, e incluso pasar de una forma somera, pero real y documentada, por la historia marítima de Benalmádena.

De esta manera, y para dejar concretada la finalidad del trabajo que estamos presentado, el análisis que se lleva a cabo en los capítulos que componen este documento servirá sin duda alguna para que los que tengan que tomar la decisión de hacer factible la ampliación del Puerto Deportivo de Benalmádena, tengan razones suficientes y hechos objetivos en los que puedan basar su actuación.

2 Etapas básicas objeto de estudio



Introducción

Aunque ya hemos hecho referencia en el apartado anterior al pasado, presente y futuro del Puerto Deportivo, en este segundo capítulo vamos a ilustrar con más detalle esas etapas e incluso aportar apoyos fotográficos y documentos oficiales que, en todo caso, avalen la bondad de las decisiones tomadas y pendientes de tomar. Lo que queremos decir con esto, es que en todo momento se han tenido en cuenta las orientaciones que a nivel mundial, europeo, nacional y autonómico se han hecho públicas en diferentes momentos históricos y a las que haremos referencia en el capítulo décimo de este trabajo.

En definitiva, se ha respetado absolutamente el medio ambiente, jamás se ha hecho ninguna actuación que haya podido afectar negativamente a las costas, ni tampoco se ha olvidado el respeto a los recursos naturales que podían explotarse con carácter alternativo. Por todo ello podríamos afirmar que en todas las actuaciones realizadas en Benalmádena, en relación con el Puerto Deportivo, se han seguido todas las directrices marcadas en los documentos que contiene el capítulo décimo de este trabajo. Por tanto, el Proyecto Olimpo en sí mismo y su desarrollo, ha tenido siempre como principio permanente que ha guiado su actuación, la definición de "SOSTENIBILIDAD", concepto que hace posible un desarrollo armónico y no ser un mero crecimiento cuantitativo.



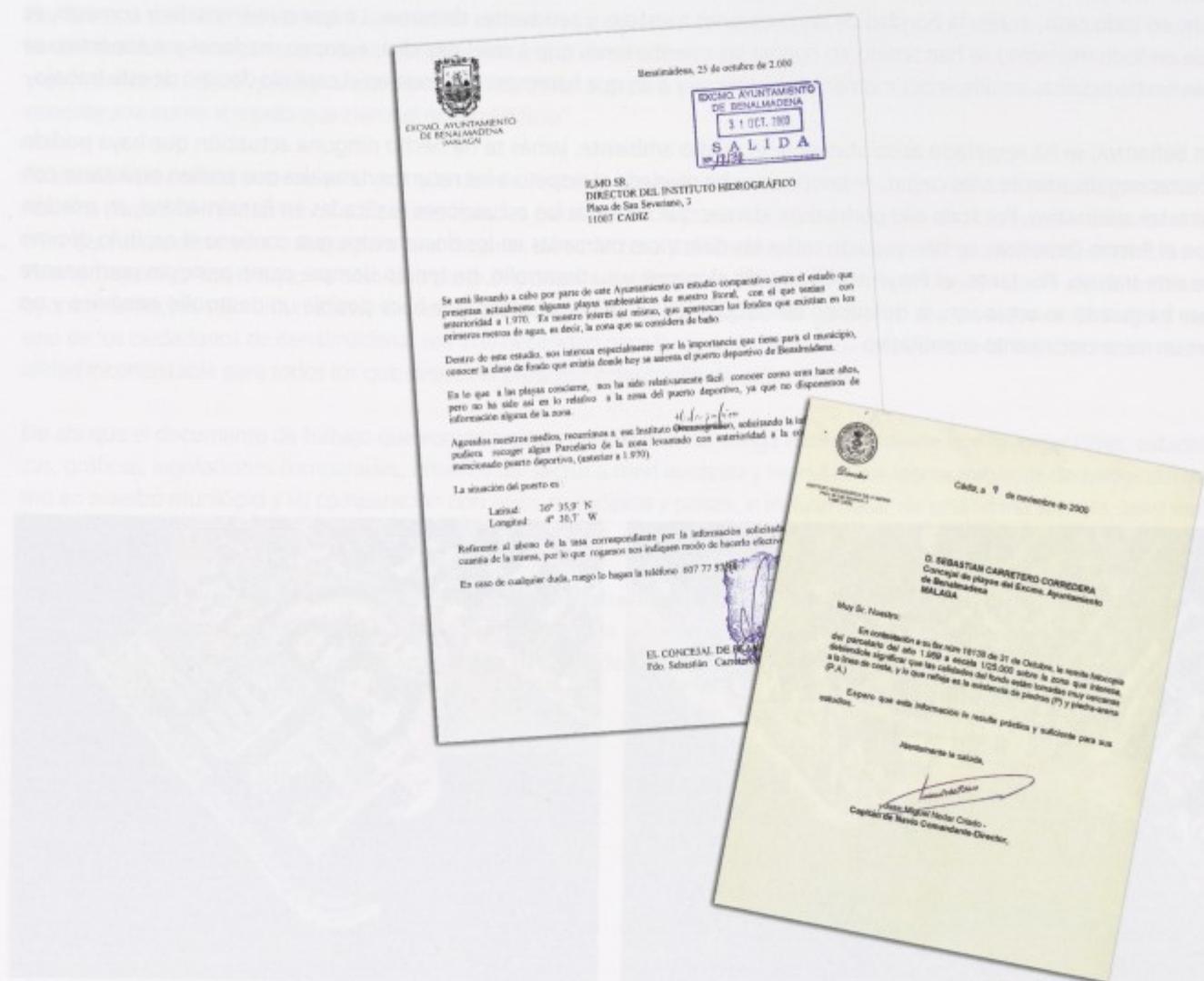
El espectacular cambio que la construcción del Puerto ha producido sobre la línea de costa de Benalmádena se observa claramente en estas dos imágenes aéreas. A la izquierda, una fotografía tomada en 1965. A la derecha, el litoral en 2002



2.1 ◆ Benalmádena antes de la construcción del Puerto Deportivo

En este apartado vamos a incluir algunos párrafos que iremos leyendo en paralelo a la visión que nos dan las fotografías que ilustran, con las fechas que van desde 18-06-1963 hasta 28-01-1974 los aspectos geográficos y situación costera en los años mencionados.

Resulta curioso que del estudio de dichas fotografías se puede deducir con claridad que en aquellos tiempos no existían, re-



Carta del concejal de playas de Benalmádena, solicitando información del estado del litoral antes de la construcción del Puerto Deportivo y respuesta del Instituto Hidrográfico de la Marina

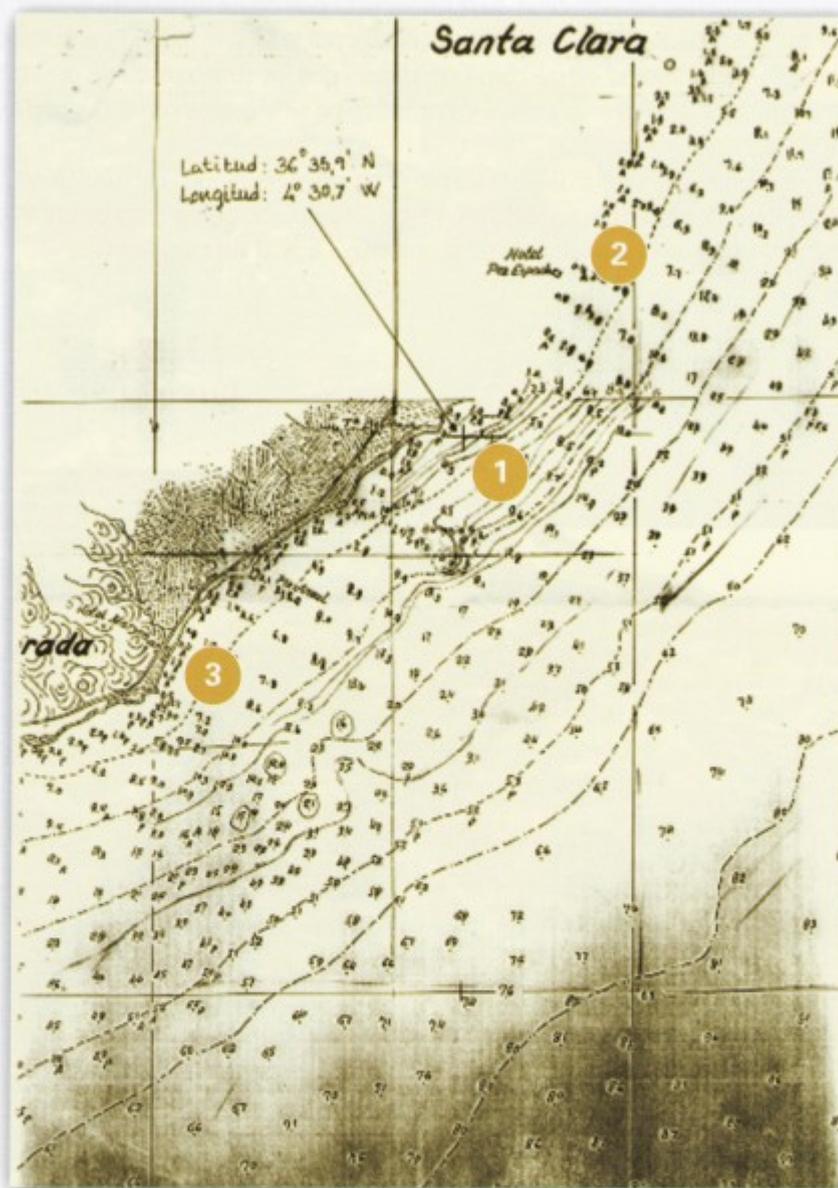


Parcelario del año 1959
a escala 1/25.000

1. Localización del Puerto

2. Hotel Pez Espada

3. Hotel Marymar



almente, playas consolidadas ni en la zona, entonces de Málaga y hoy conocida por Torremolinos, ni tampoco en el término de Benalmádena, con entidad propia desde antes de las fechas a las que nos estamos refiriendo.

Estos detalles históricos, nos aportan luz suficiente como para que las críticas a la existencia de un Puerto Deportivo como el que nos ocupa, basadas en el daño a las playas existentes, se caigan por sí solas. Pero además, hemos citado en la introducción de este apartado que también se había estudiado el posible perjuicio que podría producirse a los recursos del litoral o, mejor dicho, del mar, en el ámbito costero que se vio afectado por la existencia del Puerto Deportivo.

Pues bien, de acuerdo con el documento que igualmente se adjunta en este apartado, y que hemos conseguido del organis-

mo de máxima autoridad en la materia, se puede colegir que no existía actividad apreciable de pesca en los tramos oriental y occidental de costa que pudieran haber sido afectados por la existencia del Puerto Deportivo, tramos que se observan en las fotos ya citadas. Asimismo, se extrae como conclusión que los fondos marinos del litoral que se observa en las fotos no albergaban ninguna riqueza de vida animal y, por tanto, no se afectaba con el Puerto Deportivo al ejercicio de ninguna actividad económica.

A modo de conclusión del análisis de esta etapa, se puede afirmar que la actuación que se realizó con la ejecución del Puerto Deportivo de Benalmádena, fue en todo momento respetuosa con las características del litoral existente y con el pasado y futuro de la evolución de la zona costera en la que iban a ubicar sus instalaciones.

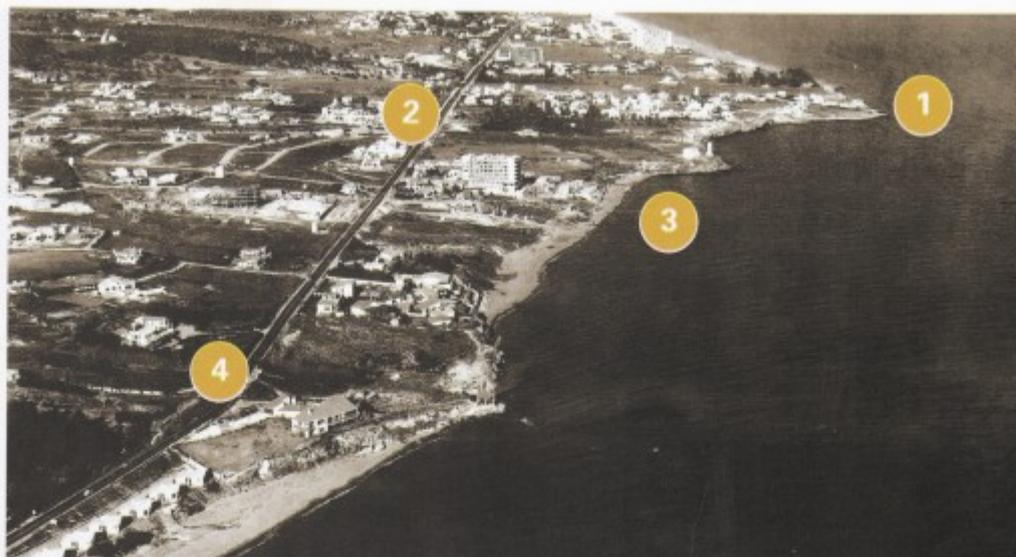


Junio de 1963

1. Playa de Malapesquera 2. Hotel Riviera (En construcción) 3. 2ª Fase del Hotel Tritón (En construcción)

1962-1963

1. Fuente de la Salud
2. Plaza de Solymar y antiguo Hotel Costa del Sol
3. Playas de Malapesquera y Torrebermeja
4. Antigua Carretera Nacional 340, actual Avenida Antonio Machado



Junio de 1963

1. Hotel Tritón (1ª Fase)
2. Playa Torrebermeja
3. Edificio Torreमार (cimentación)



Enero de 1964

1. Hotel Pez Espada
2. La Carihuela
3. Calle Goya
4. Límite de Benalmádena con Torremolinos (Arroyo del Saltillo)
5. Urbanización Fuente de la Salud
6. Edificio Windsor (en construcción)
7. Playa Fuente de la Salud



Junio de 1964

1. Castillete de Manferga
2. Hotel Riviera
3. Carretera Nacional 340
- 4 y 5. Playa de Malapesquera



Junio de 1970

1. Parroquia Nuestra Señora del Carmen
2. Plaza de Solymar y Discoteca "El Madrigal"
3. Carretera Nacional 340
4. Playa de Malapesquera

5. Playa de Torrebermeja
6. Guardia Civil y Torreón
7. Hotel Alay
8. Urbanización Fuente de la Salud





Junio de 1970

1. Hotel Riviera
2. Antigua Cuartel de la Guardia Civil y Torreón
3. Hotel Alay
4. Playa de Malapesquera
5. Playa Torrebermeja
6. Playa Fuente de la Salud

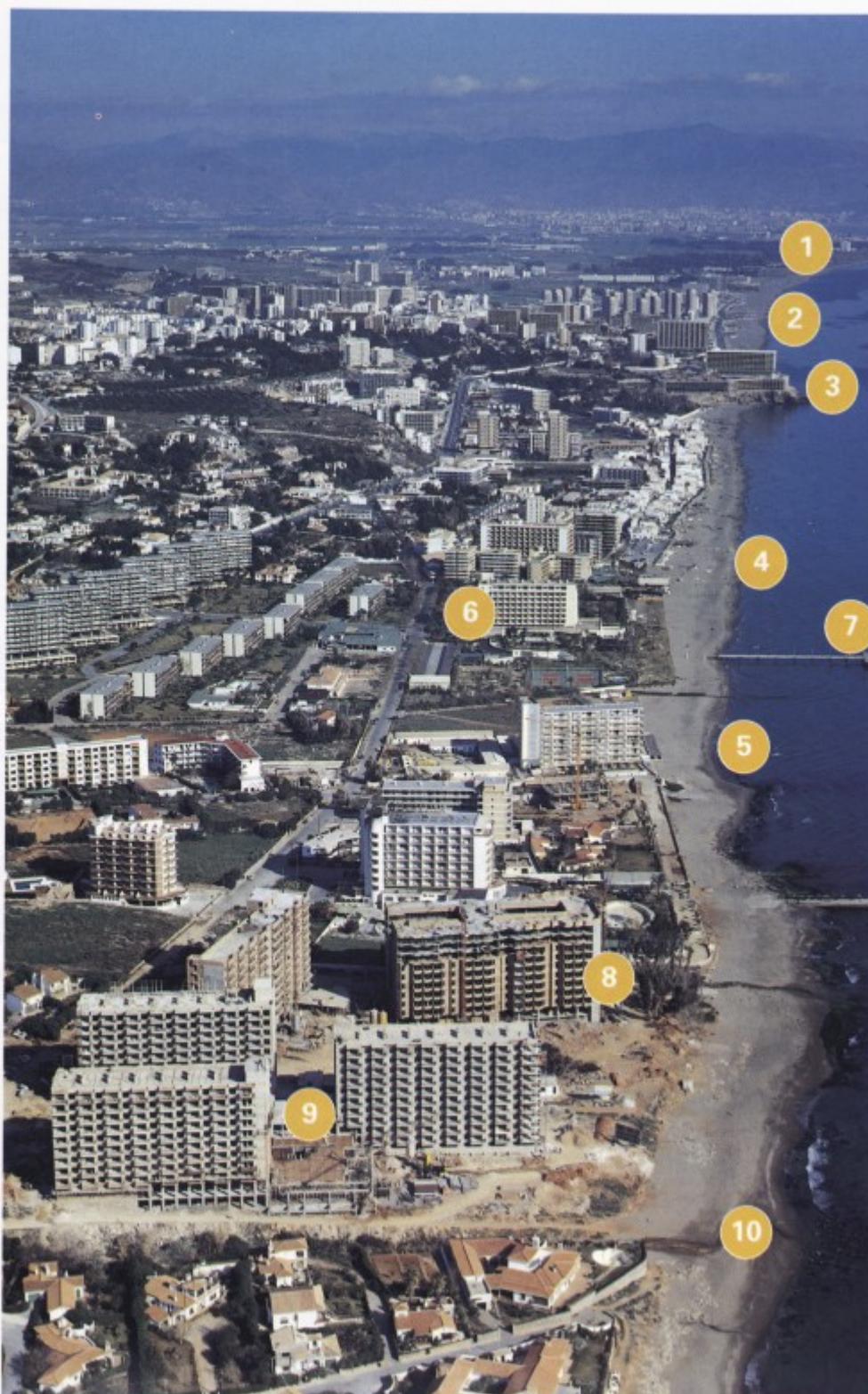


Julio de 1971

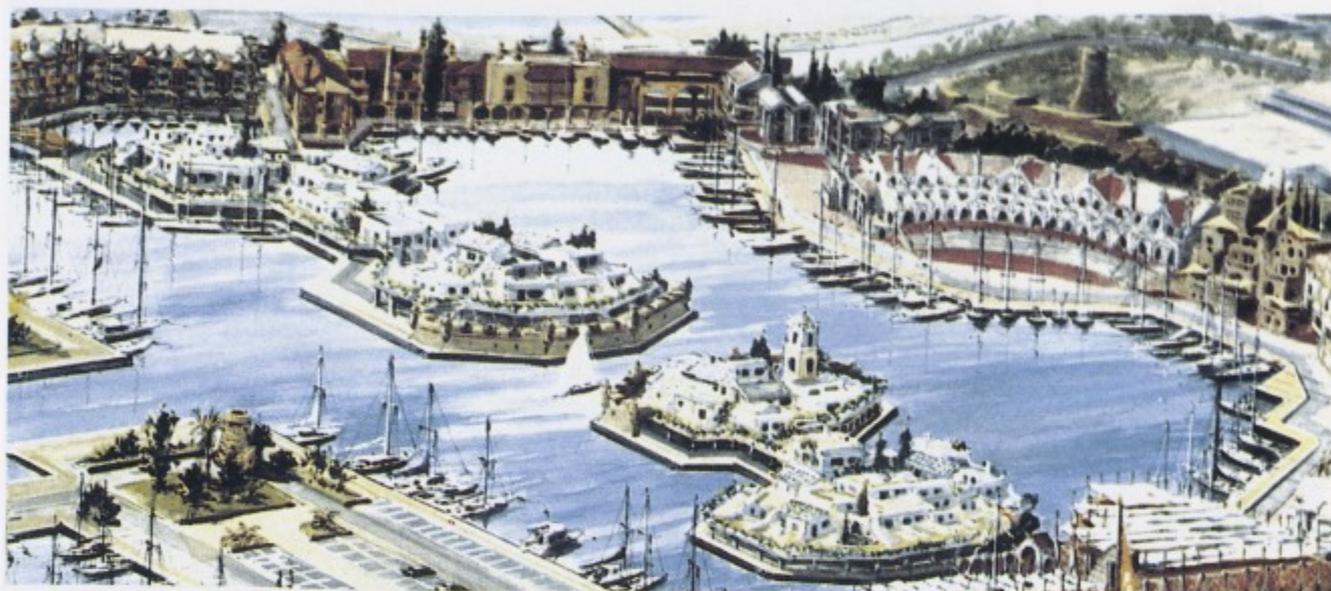
1. Edificio Diana
2. Hotel Alay
3. Hotel Palmasol
4. Playa de Torrebermeja
5. Guardia Civil
6. Torre Vigia

Enero de 1974

1. Antiguo Holliday Inn
(Hoy, Hotel
Tryp Guadalmar)
2. Playamar, Bajondillo
Las Cañas
3. Castillo de Santa Clara
(antiguo Hotel
La Roca)
- 4 y 5. La Carihuela
6. Hotel Pez Espada
7. Pantalan Hotel
Pez Espada
8. Hotel Barracuda
9. Hotel Aloha I,
Aloha II y Aloha III
(en construcción)
10. Arroyo del Saltillo
(Límite de
Benalmádena y
Torremolinos)



2.2 ◆ Benalmádena durante la construcción del Puerto Deportivo



Estética y funcionalidad

Primeros diseños conceptuales para la arquitectura del Puerto Deportivo

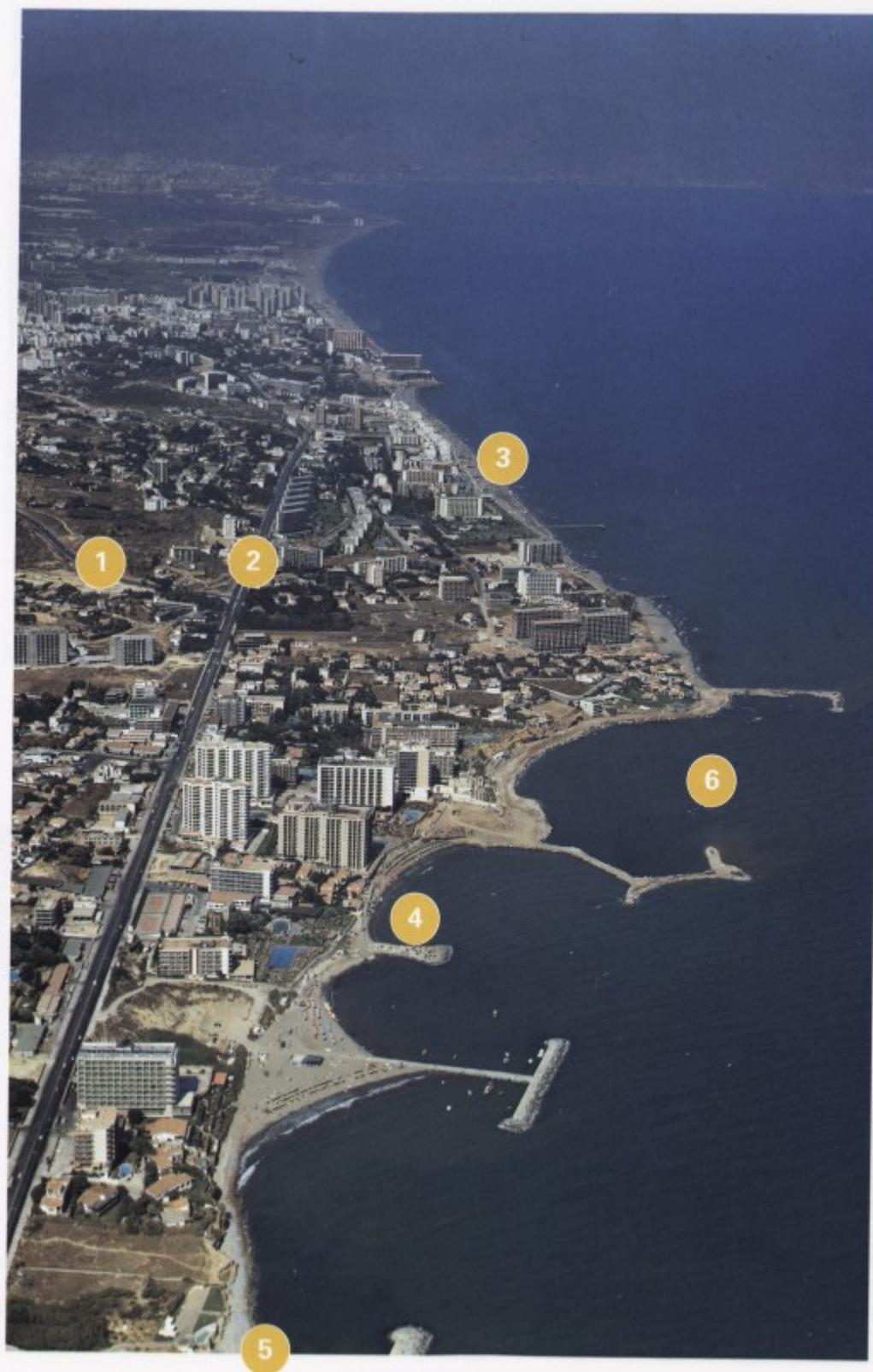




Arquitectura mediterránea

La influencia de la arquitectura árabe en Benalmádena se dejó sentir desde los primeros bocetos del Puerto, que nunca abandonó la idea de pueblo blanco andaluz, conjugado con la moderna estructura de una marina de vanguardia.





1973

Se inicia la construcción del puerto deportivo. Obsérvese la configuración de las playas de Torremolinos y Benalmádena en aquel momento

1. Circunvalación de Torremolinos
2. Carretera Nacional 340
3. Playas de La Carihuela
4. Playas de Malapesquera y Torrebermeja
5. Playa de Santa Ana
6. Inicio de las obras del puerto



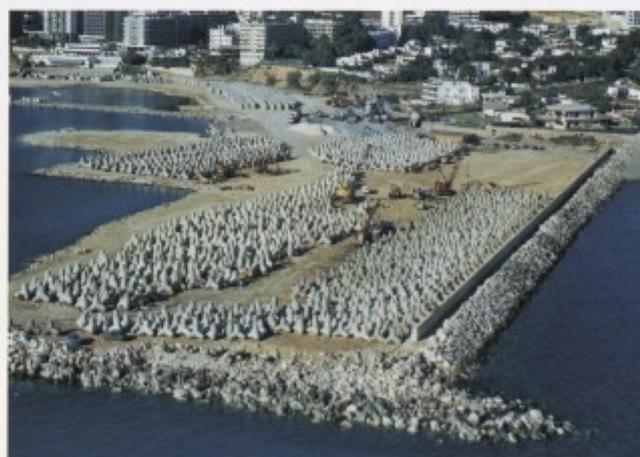
1978

Situación en la que estuvo el puerto entre 1974 y abril de 1979, fecha en la que se reanudaron las obras tras un sinfín de problemas que parecían condenar el futuro de la obra. En este periodo el proyecto se denominó sucesivamente Puerto Príncipe, Benalmarina y Puerto Marina



1979

Se reanudan con intensidad las obras del puerto deportivo. Los primeros trabajos consisten en la consolidación de los diques de protección



1979

Almacenamiento de tetrápodos para la construcción de los diques de protección



1980

Detalle del trabajo de colocación de tetrápodos en el dique principal



1980

Ya se puede observar la configuración del futuro puerto deportivo



1981

En este año se termina la consolidación y construcción de los diques y se ultima la estructura interior del puerto



1982

Se ultiman los trabajos de construcción del área portuaria



1982

Ese verano ya se ocupan muchos atraques, y poco después comenzará la construcción de la zona residencial. En la fotografía, las obras del 'Pueblo Marino'



Un puerto activo

Desde su inauguración, el puerto deportivo de Benalmádena ha sido sede de acontecimientos náuticos. En la imagen, la regata de la 'Vuelta al Mundo' en catamarán

9 de octubre de 1982

Acto de inauguración del Puerto Deportivo, con la presencia del presidente de la Junta de Andalucía y el alcalde de Benalmádena.



1991

Tres vistas aéreas del
Puerto Deportivo





1996

El puerto deportivo
durante la construcción
de las Islas 3 y 4



1998

Vista del edificio de
Capitania



2.3 ◆ Benalmádena con el Puerto Deportivo

En este apartado, cuya ilustración gráfica se recoge en las fotografías a partir del año 1997, podemos obtener, en principio, una primera conclusión: "qué diferencia de aspecto tiene el litoral antes y después de la construcción del Puerto Deportivo". La anterior afirmación es como una exclamación espontánea inevitablemente fácil de realizar, pero, que sin duda, vamos a apoyarla con razones y datos que van objetivar las consecuencias de esta obra, sin duda alguna "histórica" para la vida del municipio de Benalmádena.

Es difícil pensar que alguien pudiera sospechar, a principios de los años setenta, las repercusiones que la construcción del Puerto Deportivo de Benalmádena iba a tener tanto para el municipio en sí mismo, como para la gran zona de influencia a la que nos vamos a referir seguidamente, basándonos en la documentación periodística existente de esa época, que se incluye como anexo en este trabajo:

- El diario SUR en 1972, afirmaba que su construcción afectaría "beneficiosamente -no cabe duda- no sólo a la zona para la que está proyectada sino a toda la que discurre desde Fuengirola a Málaga.
- Otra información de la época citaba cómo el promotor de la idea, al alcalde independiente de Benalmádena, Enrique Bolín, que lo definía como "un complemento a Puerto Banús destinado a contribuir seriamente a resolver las necesidades de quienes desean visitar la Costa del Sol a bordo de su propio yate".
- Desde 1972, la prensa realiza un exhaustivo seguimiento de la marcha del proyecto, y así cita textualmente el rotativo diario SUR que "el puerto podría convertirse en uno de los más importantes de España y contribuirá en gran medida al desarrollo de la zona".

No queremos insistir de manera excesiva en las referencias de prensa, pero todas ellas pueden estudiarse en el anexo número XIII.III que ya antes hemos citado.

El 14 de noviembre de 1972, cuatro años después de que Enrique Bolín, hiciera pública la intención del ayuntamiento de construir un puerto deportivo tiene lugar la inauguración oficial de las obras. En dicho acto, se escucharon frases como la de que era "un momento memorable" para la historia de Benalmádena, que se convertiría en "un complejo magnífico" para la zona e igualmente que se daba "un paso más en la línea ascendente del municipio".

1 ..."se presentaron tres, de las que se rechazó una por venir incompleta".

2 ..."vendrá a cubrir un hueco considerable en esta parte de nuestra Costa del Sol, y contribuirá en gran medida al mayor desarrollo de la misma. Con la realización de este proyecto, nuestra Costa contará ya con dos grandes puertos deportivos. El primero, como se sabe, es el de José Banús, en Nueva Andalucía que tanto está contribuyendo al engrandecimiento y a la fama de nuestra zona".

3 ..."En resumen, se tratará de uno de los más importantes puertos deportivos de España, de gran capacidad y concebido para una zona turística como en la que irá emplazado que, como se sabe, es poseedor del mayor complejo hotelero de Europa".

AQUÍ, LA COSTA DEL SOL

REPRESENTARA A ESPAÑA EN MUNICH

El puerto deportivo de Benalmádena, una pronta realidad
* Constará de 1000 puntos de atraque

CONCURSO DE COCTELERIA

FIESTA EN LA TERRAZA DEL POZO

LOS «CHARLOTS» VISITARON EL MUSEO DE MIJA

El puerto deportivo de Benalmádena se presentará en gran medida al mayor desarrollo de la misma. Con la realización de este proyecto, nuestra Costa contará ya con dos grandes puertos deportivos. El primero, como se sabe, es el de José Banús, en Nueva Andalucía que tanto está contribuyendo al engrandecimiento y a la fama de nuestra zona".

CONCURSO DE COCTELERIA
Se celebró el concurso de coctelería en el Hotel Marbella. En él participaron tres equipos de la zona, de los que se rechazó uno por venir incompleto. El ganador fue el equipo de la zona de Nueva Andalucía.

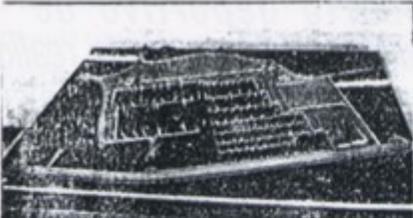
FIESTA EN LA TERRAZA DEL POZO
Se celebró una fiesta en la terraza del pozo de San Jorge. En ella participaron los miembros del equipo de la zona de Nueva Andalucía.

LOS «CHARLOTS» VISITARON EL MUSEO DE MIJA
Un grupo de «Charlots» visitó el museo de Mija. El grupo estuvo acompañado por los miembros del equipo de la zona de Nueva Andalucía.



AQUI, LA COSTA DEL SOL

LOS INFORMES PARA LA CONCESION DEL PUERTO DEPORTIVO DE BENALMADENA-COSTA, EMITIDOS FAVORABLEMENTE



En la zona de Benalmádena-Costa, en la zona de playa denominada Los Castaños, como se ha anunciado, se ha iniciado el estudio de factibilidad y el estudio de ingeniería preliminar para la construcción del puerto deportivo. Este estudio preliminar, que tiene un coste de 1.500 millones de pesetas, ha sido elaborado por el arquitecto de obras de Benalmádena-Costa, don Carlos Sánchez, y el ingeniero de obras de Benalmádena-Costa, don Carlos Sánchez. El estudio preliminar ha sido elaborado por el arquitecto de obras de Benalmádena-Costa, don Carlos Sánchez, y el ingeniero de obras de Benalmádena-Costa, don Carlos Sánchez. El estudio preliminar ha sido elaborado por el arquitecto de obras de Benalmádena-Costa, don Carlos Sánchez, y el ingeniero de obras de Benalmádena-Costa, don Carlos Sánchez.

<SU ULTIMA CARRERA>, COCTEL

En su última carrera, como apodado que él es, el actor de Benalmádena-Costa, don Carlos Sánchez, se ha retirado de la vida pública para dedicarse a su profesión de arquitecto. Este actor, que ha sido uno de los más destacados de la vida cultural de Benalmádena-Costa, se ha retirado de la vida pública para dedicarse a su profesión de arquitecto. Este actor, que ha sido uno de los más destacados de la vida cultural de Benalmádena-Costa, se ha retirado de la vida pública para dedicarse a su profesión de arquitecto.



JEFE DE PRENSA Y RELACIONES PUBLICAS DE SOAC

Ha sido nombrado jefe de Prensa y Relaciones Públicas de SOAC, para España, el responsable de asuntos de prensa y relaciones con la prensa de SOAC, don Carlos Sánchez. Este nombramiento ha sido anunciado por el director de SOAC, don Carlos Sánchez. Este nombramiento ha sido anunciado por el director de SOAC, don Carlos Sánchez.

Memoria del Ministerio de Información y Turismo 1968-69

El Ministerio de Información y Turismo ha publicado su memoria correspondiente al ejercicio 1968-69. Esta memoria recoge los datos de la actividad desarrollada por el Ministerio durante este período. El Ministerio de Información y Turismo ha publicado su memoria correspondiente al ejercicio 1968-69. Esta memoria recoge los datos de la actividad desarrollada por el Ministerio durante este período.

UN MERCADO HOMENAJE EN MARBELLA

En el marco de las actividades conmemorativas del centenario de la independencia de España, se ha organizado en Marbella un mercado homenaje a los héroes de la independencia. Este mercado, que se celebrará el próximo día 15 de mayo, tendrá como objetivo recaudar fondos para la construcción del puerto deportivo de Benalmádena-Costa. Este mercado, que se celebrará el próximo día 15 de mayo, tendrá como objetivo recaudar fondos para la construcción del puerto deportivo de Benalmádena-Costa.

El mercado homenaje a los héroes de la independencia se celebrará el próximo día 15 de mayo en Marbella. Este mercado, que se celebrará el próximo día 15 de mayo, tendrá como objetivo recaudar fondos para la construcción del puerto deportivo de Benalmádena-Costa. Este mercado, que se celebrará el próximo día 15 de mayo, tendrá como objetivo recaudar fondos para la construcción del puerto deportivo de Benalmádena-Costa.



...que desde la promulgación de la nueva ley de puertos, hace dos años, no se ha otorgado aún ninguna concesión para los deportivos. El proceso administrativo es complejo y como no hay ningún antecedente, se quiere que los puertos deportivos que se vayan a hacer reúnan las condiciones máximas de perfección y de ese modo sirvan de modelo para otros.

1 ..."cementerio internacional, puerto deportivo, Festivales de España, satorium de Benalmádena-Costa, Festival de Cine de Autor y retorno al patrimonio municipal de 14 hectáreas de terrenos del Castillejo"

2 ..."señor Dionis Hernández, autor del proyecto del citado puerto deportivo de Benalmádena-Costa, explicó cómo surgían en las áreas turísticas del sur de Europa la necesidad de fomentar los puertos deportivos como complemento a las instalaciones existentes".
 ..."había visitado numerosos puertos de la Costa Azul por ser los que disponían de instalaciones y soluciones más acordes con las necesidades que el puerto de Benalmádena deseaba cubrir".

... "contribuir muy seriamente a resolver problemas a quienes desean visitar la zona a bordo de sus propias embarcaciones"...

3 ..."puerto deportivo de Banús, recientemente inaugurado, no establecería competencia; sino que, efectivamente, vendría a arropar a éste de Benalmádena, constituyendo los dos, en cualquier caso, una gran ventaja para los visitantes con embarcaciones propias.

... "105.000 mts [...] con capacidad para 1.000 vehículos [...] costo total será de 260 millones de pesetas [...] capacidad de 1.100 embarcaciones"...

4 ..."tenía grandes esperanzas en el puerto deportivo de Benalmádena-Costa; que estimaba que era una necesidad imperiosa que había que acometer y que el tiempo daría la razón a quienes, desde el primer momento, imaginaron que una instalación de este tipo vendría a resolver los problemas a los turistas de todas las latitudes que prefieren, como medio de transporte, su propio yate".

AQUÍ, LA COSTA DEL SOL

PROYECTOS INMEDIATOS DE BENALMADENA, PUEBLO Y COSTA

Fueron ayer presentados a los medios informativos malagueños.

TORNO DE 1 EN ALOH

En los días de una gran fiesta malagueña, en Benalmádena, se celebró el primer torneo de fútbol en Aloh, organizado por el Ayuntamiento de Benalmádena. El torneo se celebró en el campo de fútbol de Aloh, a las 10 de la mañana. En él participaron los equipos de fútbol de Aloh, Benalmádena y San Pedro. El partido terminó con el triunfo de Aloh por 2 a 0.

CLASU

En los días de una gran fiesta malagueña, en Benalmádena, se celebró el primer torneo de fútbol en Aloh, organizado por el Ayuntamiento de Benalmádena. El torneo se celebró en el campo de fútbol de Aloh, a las 10 de la mañana. En él participaron los equipos de fútbol de Aloh, Benalmádena y San Pedro. El partido terminó con el triunfo de Aloh por 2 a 0.

PROYECTOS INMEDIATOS DE BENALMADENA, PUEBLO Y COSTA

Fueron ayer presentados a los medios informativos malagueños. El proyecto, que tiene un coste de 260 millones de pesetas, incluye un puerto deportivo con capacidad para 1.000 vehículos y 1.100 embarcaciones, un cementerio internacional, un satorium, un festival de cine de autor y el retorno al patrimonio municipal de 14 hectáreas de terrenos del Castillejo.

El proyecto, que tiene un coste de 260 millones de pesetas, incluye un puerto deportivo con capacidad para 1.000 vehículos y 1.100 embarcaciones, un cementerio internacional, un satorium, un festival de cine de autor y el retorno al patrimonio municipal de 14 hectáreas de terrenos del Castillejo.

Mapa del puerto deportivo de Benalmádena-Costa. Se muestra la zona del puerto, el cementerio internacional, el satorium y el festival de cine de autor. El mapa indica la ubicación de los terrenos del Castillejo y el puerto deportivo.



Se trabaja sin interrupción en las obras



Preparación del redondeo actual de Puerto Príncipe. En primer plano, el espacio de maniobra que se está preparando en las obras para configurar los diques. A la izquierda, un edificio de viviendas. En un segundo plano, el mar y edificios en primer término. Al fondo, el mar. El puerto ya tiene su naturaleza prácticamente definitiva. Puede apreciarse el espacio de la que deberá de pasar por Puerto Príncipe.

Un equipo de gran tamaño descarga las toneladas de piedras que sirven para reforzar los diques.



Desde un extremo del dique principal, se puede contemplar la zona de construcción de Benalmádena-Costa.



Fabricando los bloques en el mismo puerto. Se trabaja porque el día que se pone en marcha el puerto, los bloques se emplearán para proteger los diques de las corrientes del mar.



Puerto Príncipe: A toda máquina

A pesar de que las obras de Benalmádena están en marcha, el día de hoy las obras de Puerto Príncipe no han parado el freno. Siguen a toda máquina el ritmo impuesto por la construcción. Camiones, grúas, dragas, orugas, se movilizan. Todo con el fin de hacer, como se dice, a buen puerto.

Las obras se encuentran en avanzado estado. El dique de Levante ya está prácticamente concluido. El dique principal y el contradique se encuentran a punto de finalizar las obras, estando ya construido un 90 por 100.

La empalmadura interior del puerto se halla en la avanzada, habiéndose colocado aproximadamente un millón de toneladas de materiales de canchales.

La protección exterior del dique principal se realiza mediante banquetes de 10 y 15 toneladas, en los que se ha utilizado ya 27.000 metros cúbicos de hormigón.

Se han construido la práctica totalidad de los bloques de muelle, con un consumo de 12.500 metros cúbicos de hormigón, y se ha realizado la tercera parte de la coronación de los muelles, habiéndose empujado más de 1.000 metros cúbicos de hormigón.

Para dar idea del ritmo de las obras, diremos que se está construyendo a un ritmo medio de 400.000 pesetas por hora.

Todas estas obras, que pueden resultar imponentes para los expertos, quizá a algunos le parezcan fáciles. Para eso están los ingenieros que, en este caso, saben mucho más que mil palabras. En Puerto Príncipe se trabaja sin descanso. Haciendo las obras, se encuentra el visitante con elementos que sirven la zona de trabajo, con grúas que desahogan sobre las aguas su carga, con hombres - tanta que resulta imposible - que trabajan en el agua, a toda máquina.

Para dar una idea de la importancia que en esta obra tiene la maquinaria empleada, podemos decir que el parque de máquinas que se emplea en el mismo tiene un valor de 600 millones de pesetas.



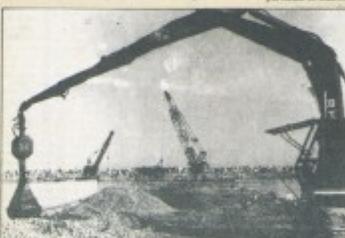
Un buque varado en la bahía, en un momento de la obra. Se dedica a proporcionar el fondo del puerto y a servir de sea de protección. Se realiza su refuerzo en el momento de la obra.



Una grúa descarga grutas en el lugar que el hombre vive en la bahía. Se realiza su refuerzo, por medio del sistema de protección, para servir al fondo.



Una grúa descarga una enorme gruta sobre el dique principal, por lo tanto una muestra que los bloques.



Una perspectiva de los trabajos en uno de los lados del puerto. Una grúa eleva la gruta en primer plano. Al fondo, el dique principal.



Un aspecto de los trabajos que se realizan en el dique principal. Obras avanzadas, según se observa.

El proyecto del puerto, visto por la prensa

Páginas centrales del monográfico que el desaparecido rotativo SOL de España dedicó en abril de 1980 a la construcción del Puerto Deportivo de Benalmádena, entonces aún bajo la denominación de Puerto Príncipe

Recordado este momento, nos tenemos que referir a las repercusiones positivas de la ejecución del mencionado proyecto, que llegan a todos los ámbitos, dado que su construcción contempla la mejora de viales e infraestructura de la zona, un gran acceso al Puerto por la zona de Torre Bermeja, convertida hoy en la actual Avenida Alay, entrada principal al complejo portuario.

Analizaremos ahora el período 1972-1982, diez años esenciales para hacer realidad la construcción del Puerto Deportivo. Fueron básicos, a pesar de que también hubo aspectos negativos, siendo el más importante "los diez años que tuvieron que transcurrir para concluir las obras necesarias del complejo portuario, que hacían posible su puesta en servicio". No obstante, los diversos problemas que hubo en su ejecución, el Gobierno del Estado que había dado el visto bueno al proyecto del puerto aplicándole la nueva Ley de Puertos –siendo el primero aprobado en España con dicha ley –, exigió que fuera un proyecto "modélico" y que recogiera todos los requisitos que se exigían en la nueva normativa; esto sea dicho a favor o, a modo de justificación, de la tardanza en la ejecución del proyecto.

Pero no todo fueron efectos negativos, dado que las diversas coyunturas que retrasaron su ejecución, permitieron que el Puerto Deportivo tuviera una particularidad casi única, como fue la inclusión en su planeamiento urbanístico de una zona residencial llamada "Puerto Marina", (haciendo un salto en el tiempo, diremos que en 1995 y 1997 fue declarada la "mejor marina del mundo" por una de las publicaciones especializadas y de amplia repercusión en el sector).

En definitiva, la promoción de este complejo portuario, ayudó a llevar el nombre de Benalmádena y a su "puerto" a círculos financieros e inmobiliarios europeos, lo cual se consiguió mediante actos de presentación en diversas ciudades europeas y dentro del marco de algunos Salones Internacionales, (como ejemplo, se cita el acto de presentación del mencionado complejo portuario que se llevó a cabo en marzo de 1980, en Bruselas). Como conclusión, empresarios de Francia, Irlanda, Dinamarca y Holanda, entre otros países europeos, se mostraron interesados por la idea y este interés se basaba principalmente en el original planteamiento de Puerto Marina, que conjugaba la idea del proyecto portuario con la construcción de 450 viviendas de lujo, todas mediante inmuebles construidos en islas artificiales, rodeadas de pantanales para embarcaciones de recreo.

Siguiendo con los efectos positivos, debemos decir que tras algunas contingencias de ambos signos en la gestión del complejo portuario-deportivo, finalmente fue responsable de la misma el propio ayuntamiento, que no tuvo ningún reparo en tomar esa responsabilidad, ya que desde un primer momento el Puerto Deportivo resultó un proyecto más que rentable y satisfactorio para la política y economía local. Si bien fue rentable desde su inicio, el despegue fundamental de sus rendimientos se afianzó en 1992, a los diez años de su apertura. En ese año, los beneficios aumentaron en cincuenta millones de pesetas respecto del año 1991, superando en 81 millones las previsiones realizadas en el año anterior. En dicho año de 1992, el complejo portuario produjo unos ingresos al ayuntamiento de 225.000.000 de pesetas, con un incremento anual de más del veinticinco por ciento.

Así las cosas, y dado que la crisis económica a principios de los años 90 había afectado levemente a la actualización y mantenimiento de las infraestructuras del complejo portuario, es por lo que empieza a pensarse dentro del municipio en deslindar la gestión del Puerto Deportivo de Benalmádena del ayuntamiento, proyectándose la creación de una sociedad municipal que tuviera la infraestructura necesaria como para explotar debidamente la totalidad del complejo. Al cabo de varios años, nació la empresa Puerto Deportivo de Benalmádena S.A. que continúa en nuestros días.

Como consecuencia de este cambio de hecho y de derecho, en la gestión del puerto, se asentó la proyección de futuro del complejo y se abordaron varias reformas para convertirlo en un puerto de primera categoría. Se trataba de implicar a todos



los sectores y por ello, en 1993 los comerciantes organizan una fiesta de cuatro días, antes de que comenzara la temporada turística a la que acudieron unas diez mil personas, y que perseguía dar a conocer el Puerto Deportivo como un lugar ideal para disfrutar del tiempo de ocio.

La vida del complejo portuario, empezó a influir de una manera muy importante en el conocimiento de Benalmádena como punto turístico cada vez mejor cualificado ya que, a partir 1994 los novecientos atraques del puerto han estado absolutamente utilizados, siendo superior al centenar la lista de espera que ha ido incrementándose en los últimos cinco años.

Aunque, la influencia a la que nos hemos referido en el resto de municipios y concretamente de las actuaciones contempladas en el Proyecto Olimpo, van a ser objeto de análisis exhaustivo en el capítulo cuarto de este documento de trabajo, si podemos anticipándonos a las conclusiones que se podrán extraer de ese tema, que la dimensión óptima del Puerto Deportivo de Benalmádena se había quedado claramente insuficiente. Y esto no sólo por la cantidad de embarcaciones situadas en lista de espera real, sino sobre todo los que conforman la lista de espera potencial que se deducirá de la infraestructura de atraques de la que se dispondrá después de que sea una realidad el proyecto de ampliación del Puerto Deportivo. Y decimos demanda potencial, porque después de un estudio en diferentes mercados que generan turismo en Europa, y así mismo en otros países del norte y sur del continente americano se ha llegado a la conclusión del tamaño de los barcos que puede albergar el actual Puerto Deportivo ha provocado un desfase cualitativo en la demanda. Es decir, hoy en día la media de los metros de eslora que poseen yates y megayates no es posible atenderla con las instalaciones actuales del puerto.

Por lo expuesto, y sin perjuicio de que la justificación del nuevo Puerto Deportivo se basa en todos los puntos que analizamos en el resto de los capítulos que conforman este documento de trabajo, podríamos extraer desde ya, una primera conclusión que consideramos importante. Benalmádena necesita esta ampliación para que el turismo que recibimos en estos momentos y el que está previsto recibir en un próximo futuro pueda tener la "quinta estrella" que creemos necesita, ya que la envergadura de las diferentes actuaciones contempladas en el Proyecto Olimpo y que se están acometiendo en paralelo (telecabina, monorail, parque de la naturaleza, etc.) hace necesario que el Puerto Deportivo de Benalmádena, - que constituye en sí mismo la joya más preciada de la infraestructura turística del municipio -, pueda responder a la demanda potencial de las embarcaciones de recreo de los visitantes que esperamos en el nuevo milenio, para de esa manera conseguir, como ha quedado recogido en la Finalidad de este documento, que el crecimiento de las diversas actuaciones turísticas sean armónicas, única forma de conseguir un auténtico desarrollo en todos los ámbitos.

A modo de conclusión de este apartado, que quiere reflejar la situación de Benalmádena hoy, podemos resaltar que el complejo económico que se ha formado como consecuencia de la existencia del Puerto Deportivo ha dado lugar a un crecimiento inmobiliario de alta calidad tanto en el puerto como en las zonas de influencia; así como ha diversificado el comercio local y el de su área de influencia; ha elevado la calidad de los servicios de hostelería en todos sus ámbitos; ha obligado a mejorar todas las infraestructuras que rodean el complejo y por último ha hecho posible que la ciudad de Benalmádena se haya preparado para prestar unos servicios turísticos de primera calidad.

Por último, estamos seguros de que podemos afirmar que el Puerto Deportivo de Benalmádena y su Marina, con todo lo que conlleva, no sólo ha influido en el desarrollo del municipio de Benalmádena -al que nos ceñiremos estrictamente en los próximos apartados- sino que con absoluta sinceridad creemos que igualmente ha influido en el desarrollo de la Costa del Sol en general y en particular de la zona comprendida entre Málaga y Marbella, objetivo que se perseguía en la iniciativa de este proyecto con una gran visión de futuro.



1997

Dos perspectivas aéreas del Puerto Deportivo. Se puede observar el 'Pueblo Marino' finalizado, al igual que las islas 1 y 2, y la construcción de las islas 3 y 4



2.4 ◆ Benalmádena después de la ampliación proyectada del Puerto Deportivo

En este apartado, contemplaremos en primer lugar la fotografía del Puerto actual y su comparación con la maqueta del Puerto futuro, en las que se observa con gran calidad el nuevo Puerto Deportivo de Benalmádena después de que se haya realizado la ampliación proyectada.

Por lo que respecta a la posibilidad definitiva de acometer el mismo, podemos decir que su aprobación por parte de las instituciones autonómicas y del gobierno central, se encuentran en fase de estudio sobre algunos aspectos más bien de detalle, que se espera estén ultimados a los largo de 2002. Citamos las dos Administraciones, central y autonómica, no porque sean pasos sucesivos, sino que su actuación sobre el expediente de ampliación del puerto se hace de una manera paralela ya que las competencias de ambas administraciones son distintas y complementarias, en cuanto a las zonas de ampliación del puerto. Es importante hacer hincapié en este punto y por ello incluimos en el capítulo XII.I algunos temas legales relativos a la Ley de Puertos Deportivos de Andalucía y la inconstitucionalidad de determinados artículos de la misma.

Esta dualidad de competencias, que no discutimos, está incidiendo, sin duda alguna, en el inicio de cualquier proyecto de realización de un Puerto Deportivo o de la ampliación de los ya existentes, y esperamos que las posibles contingencias que puedan surgir se resuelvan positivamente, lo que significaría no entrar en retrasos que puedan hacer peligrar el "tempo" ideal para acometer el proyecto que nos ocupa, (es imposible no recordar los diez años que costó la realización de las obras necesarias para contar con el Puerto Deportivo actual). Es necesario que aprendamos de los errores cometidos y por ello, uno de los objetivos de este estudio es ayudarnos a tener una visión global de la experiencia, vivida por Benalmádena en este tema, para que, teniéndola presente, nos ayude y nos obligue a no recorrer los mismos caminos y si a buscar un futuro en el que el trabajo tenga un fruto mucho más coherente, más rápido y eficaz.

Volviendo al núcleo del presente apartado, tenemos que insistir en que Benalmádena con el nuevo Puerto Deportivo, habrá cambiado el "corsé" al que hicimos referencia anteriormente, que supone la actual dimensión del puerto, por una nueva dimensión óptima del citado puerto que hará posible que éste se convierta en el eje y motor de todos los proyectos acometidos y por acometer que son objeto del Proyecto Olimpo. La armonía de los distintos proyectos tantas veces citados que está abordando el Proyecto Olimpo, con la nueva dimensión del Puerto Deportivo será la clave para que el desarrollo turístico de Benalmádena y su incidencia en el desarrollo socio-económico global de nuestra ciudad sea el apropiado para afrontar el nuevo milenio que deseamos.

En relación con el proyecto de ampliación del Puerto Deportivo de Benalmádena, se han suscitado diversas críticas al mismo y también se han sugerido realizaciones alternativas.

La primera crítica, referida a la totalidad del proyecto, se basaba en que la ampliación proyectada iba a deteriorar el mantenimiento de la playa de La Carihuela -Torremolinos-.

La segunda crítica, hacía referencia a que la ejecución de las obras necesarias para la citada ampliación, iba a erosionar fuertemente las actuales infraestructuras de acceso y de salida del Puerto Deportivo, con el agravante de las molestias por ruidos, etc, de movimientos de cientos de camiones durante el tiempo de realización de las obras.

Del contenido del anterior documento se puede extraer la confirmación por parte de la Administración, de que la ampliación del Puerto Deportivo de Benalmádena, es una necesidad, como hemos defendido en los capítulos anteriores, tanto para el municipio de Benalmádena, como para los municipios colindantes. Esta afirmación, descarta toda posible oposición racional y justificada al proyecto de ampliación, base de todo este estudio. En respuesta a la segunda crítica apuntada, se puede observar que no va a producirse daño alguno a las infraestructuras (carreteras), ni al medioambiente, ya que parte del material necesario se transportará siempre por barco e igualmente se realizará la construcción "in situ" de diques, etc, utilizando siempre transporte marítimo y barcos con capacidad para ejecutar la citada construcción.

En relación con la alternativa de ubicación de nuevas instalaciones portuarias que habíamos glosado como tercera crítica, es fácil desmontar en dicha postura, si tenemos en cuenta que la unidad de gestión es un objetivo fundamental para la viabilidad de las instalaciones portuarias. Por tanto, la distinta ubicación de un nuevo puerto haría inviable económicamente, la administración y gestión de una instalación portuaria con duplicidad de equipos, servicios, mantenimiento, etc. En conclusión, es necesario mantener el criterio de un único Puerto Deportivo, como única posibilidad, tanto desde el punto de vista económico, como de conseguir una racionalidad mínima en la gestión.

Pero, por si no fuera suficiente, las contracríticas que los autores de este trabajo hemos pretendido objetivar, añadimos a continuación un informe externo (Servicios Inmobiliarios de Arthur Andersen, Antonio Solera) que denota de forma irrefutable la bondad de la ampliación del Puerto Deportivo de Benalmádena, y su ya citada influencia, en el desarrollo socio-económico de la zona:

"Las excelentes temporadas de turismo que ha vivido nuestro país en los últimos años, junto con un crecimiento económico sostenido, han motivado el aumento de las expectativas en el número de embarcaciones deportivas que llegarán a nuestras costas durante la época estival. El buen momento del turismo náutico y las condiciones favorables que para este deporte ofrece nuestro país han provocado la situación de lleno total en la mayoría de las comunidades autónomas durante los últimos años.

España cuenta con 82.500 puntos de atraque, de los cuales más del 80 % por ciento se encuentran en el Mediterráneo, sobre todo en Cataluña, las Islas Baleares y la Comunidad Valenciana.

Los puertos deportivos constituyen un motor de riqueza muy importante para las ciudades que los albergan. Se trata de una industria que genera unos recursos económicos elevados, y se estima que el volumen total de negocio que generan las instalaciones náuticas a nivel nacional supera los 1.200 millones de euros (200.000 millones de pesetas).

Además, hay que añadir que los terrenos cercanos a los desarrollos náuticos se revalorizan de una forma automática. Complejos inmobiliarios, hoteles, comercios, restaurantes y servicios náuticos completan habitualmente la oferta en los puertos deportivos, que, sin duda, generan ingresos muy superiores a los propios ingresos directos por la venta o alquiler de los puntos de atraque.

Un puerto tipo de nuestro litoral cuenta con 800 puestos de atraque preparados para diferentes esloras desde los 6 hasta los 40 metros. Este tipo de instalación náutica puede estar generando unos ingresos anuales de, aproximadamente, 1,20 millones de euros manteniendo una ocupación anual media del 75 %. Los costes de construcción de un puerto tipo, como el mencionado, suponen una inversión de entre 21.000 y 24.000 euros por puesto de atraque, con lo que pueden alcanzar un presupuesto de casi 20 millones de euros.

La ley de costas (1988), supuso una disminución importante en el desarrollo de puertos deportivos. Si la legislación anterior permitía otorgar en propiedad el terreno, ganado al mar, la nueva normativa prohíbe el aprovechamiento residencial en dominio público, además de controlar que las concesiones no sean superiores a los 30 años. La prohibición de explotación residencial es la norma que más ha paralizado las nuevas explotaciones portuarias al ser difícil el rentabilizar las inversiones antes comentadas sin un desarrollo inmobiliario que lo soporte. La ley de costas obliga también a cumplir una serie de requisitos muy estrictos en la defensa del medio ambiente, asegurando que la construcción no interrumpa la corriente litoral de arena ni dañe la flora y fauna marinas.

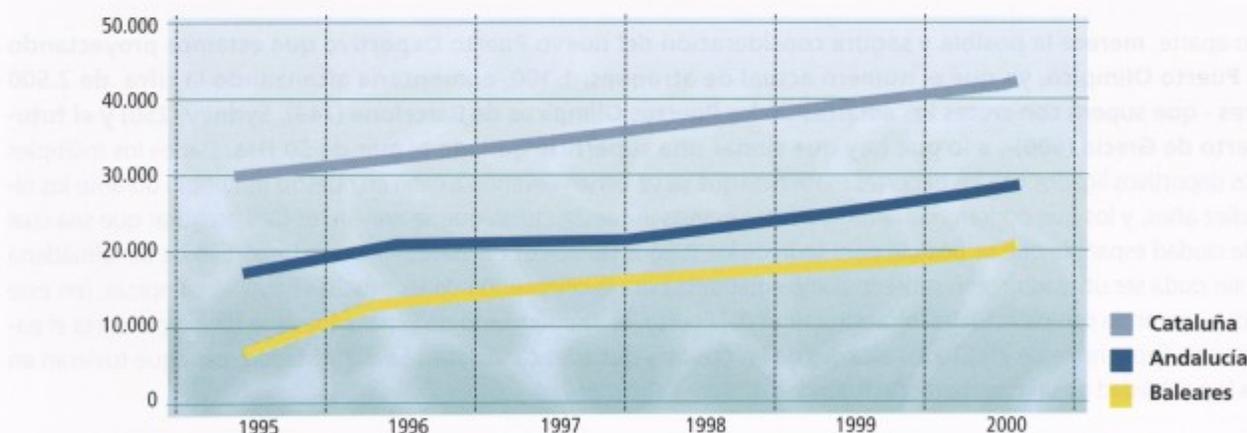
La afición española por los deportes náuticos ha crecido rápidamente durante la segunda mitad de la década, coincidiendo con los años de bonanza económica. Como se puede observar en la siguiente tabla, la evolución de matriculaciones de embarcaciones de la séptima categoría, en la que se encuentran los barcos de recreo, ha sido continua.

INCREMENTO DE MATRICULACIÓN DE EMBARCACIONES DE 7ª CATEGORÍA

	1995	1996	1997	1998	1999	2000
EMBARCACIONES	109.720	126.980	134.787	142.889	154.461	165.853
CRECIMIENTO		16%	6%	6%	8%	8%

Cataluña, Andalucía y las Islas Baleares son las comunidades autónomas en las que el deporte náutico tiene mayor protagonismo. Como demuestra el gráfico, su evolución durante los últimos años ha sido constante:

EVOLUCIÓN DE MATRICULACIÓN DE EMBARCACIONES



Fuente: Ministerio de Fomento, Registro General de Buques



Uno de los grandes motores del desarrollo turístico en los últimos 40 años en España han sido los puertos deportivos. Gracias a las privilegiadas condiciones marítimas con que contamos la mayor parte del año, nuestro país se ha convertido en uno de los mayores centros de turismo náutico en Europa. El éxito económico y turístico se debe a que se trata de un turismo que genera una rentabilidad elevada, ya que suele tener un nivel adquisitivo superior a la media.

El negocio real de estas instalaciones deportivas está en el gasto que hacen los dueños de las embarcaciones, con alto poder adquisitivo, cuando llegan a las instalaciones de los puertos deportivos. Al alquiler de los puntos de atraque hay que añadir la actividad económica paralela que rodea la náutica y que incluye las reparaciones de embarcaciones, el consumo de combustible y los eventos organizados por los puertos, como regatas o concursos de pesca. Se estima que el gasto medio del turista náutico está en torno a los 110 euros por persona/día, cifra muy superior al gasto medio de un turista cuya motivación sea el sol y la playa.

Cabe destacar, dentro del panorama nacional, la evolución del turismo náutico en las Baleares, donde el desarrollo de puertos deportivos en los últimos años ha supuesto un crecimiento constante en la demanda, que ha llegado a soportar un tráfico de 30.000 embarcaciones durante los meses de verano. Hoy en día, Baleares se encuentra entre una de las mejores zonas náuticas del Mediterráneo, comparable en categoría y prestigio con la Costa Azul francesa y la Riviera italiana.

En sus 1.300 kilómetros de litoral, cuenta en estos momentos con algo más de 17.500 amarres en 60 puertos deportivos (cuarenta en Mallorca, nueve en Menorca, ocho en Ibiza, dos en Formentera y uno en Cabrera, según los datos facilitados por la Conselleria de Ordenación del Territorio). Sin duda, es la comunidad autónoma que mejor ha interpretado la evolución de este deporte y ha sabido aprovecharlo para captar a la mayoría del turismo náutico de élite en nuestro país.

Sobre esta cuestión, algunos estudios apuntan a que alrededor de un 5 % de los ingresos que Baleares recibe del turismo proceden de los visitantes que llegan a las islas a través de este tipo de instalaciones, por lo que podemos suponer la importancia de seguir este ejemplo en el resto del país."

Párrafo aparte, merece la posible y segura consideración del nuevo Puerto Deportivo que estamos proyectando como Puerto Olímpico, ya que el número actual de atraques, 1.100, aumentaría alcanzando la cifra de 2.500 amarres - que supera con creces los amarres de los Puertos Olímpicos de Barcelona (743), Sydney (250) y el futuro puerto de Grecia (600)-, a lo que hay que sumar una superficie ganada al mar de 50 Has. Dados los múltiples eventos deportivos ligados con los deportes marítimos que ya se vienen llevando a cabo en nuestro municipio durante los últimos diez años, y los que podrán acometerse con las nuevas infraestructuras que se prevén, es fácil asegurar que sea cual fuere la ciudad española que se postule para sede de los Juegos Olímpicos de 2012, el Puerto Deportivo de Benalmádena podrá sin duda ser utilizado como subsele complementaria para la celebración de las pruebas náuticas olímpicas, (en este sentido, y contando con las actuales infraestructuras del Puerto, el ayuntamiento de Benalmádena se dirigió por carta el pasado mes de Septiembre de 2000 a los alcaldes de las posibles ciudades candidatas, Sevilla y Madrid, para que tuvieran en cuenta la posibilidad de una colaboración futura).

A modo de conclusión de todo el capítulo II que hemos desarrollado, podemos decir que el objetivo era, solamente, tener una idea clara y concisa sobre la filosofía de vida que ha impregnado o puede impregnar cada una de las tres etapas consideradas como básicas para la realización de este estudio. De ahí que no hayamos querido extendernos en datos concretos, que sí van a ser tratados de manera exhaustiva en los capítulos siguientes y cuyo análisis final nos dará la necesaria luz para entender, tanto la finalidad del documento como el capítulo que hemos terminado.

Este análisis en el tiempo nos obliga a presentar una justificación sobre los capítulos que siguen y que en definitiva se pueden dividir en tres grupos:

- El primero de ellos lo formarían los capítulos del 3 al 7, a través de los cuales se exponen las características olímpicas del Puerto Deportivo de Benalmádena, el seguimiento de los deportes náuticos en el municipio y datos sobre la náutica deportiva y de recreo en Europa y el resto del mundo (1996, 1998).
- El segundo estaría conformado por el capítulo 8 y 9, Evolución del turismo en España y Andalucía (1996-2000) e Informes autonómicos, nacionales e internacionales cuyos contenidos han presidido todas las actuaciones del Proyecto Olimpo.
- El tercer grupo de capítulos, corresponde al 10 y siguientes en los que analizaremos Benalmádena en la Historia, que abarca las épocas comprendidas entre el Paleolítico y principios del siglo XIX, así como la evolución de Benalmádena en cifras que hacen referencia a los últimos veinticinco años. Asimismo se incluirán referencias a la situación del deporte náutico en España y su análisis comparativo con otros países en sus más diversos ámbitos. Igualmente, en capítulo aparte se incluyen anexos de tipo jurídico, periodístico, bibliografía, etc.



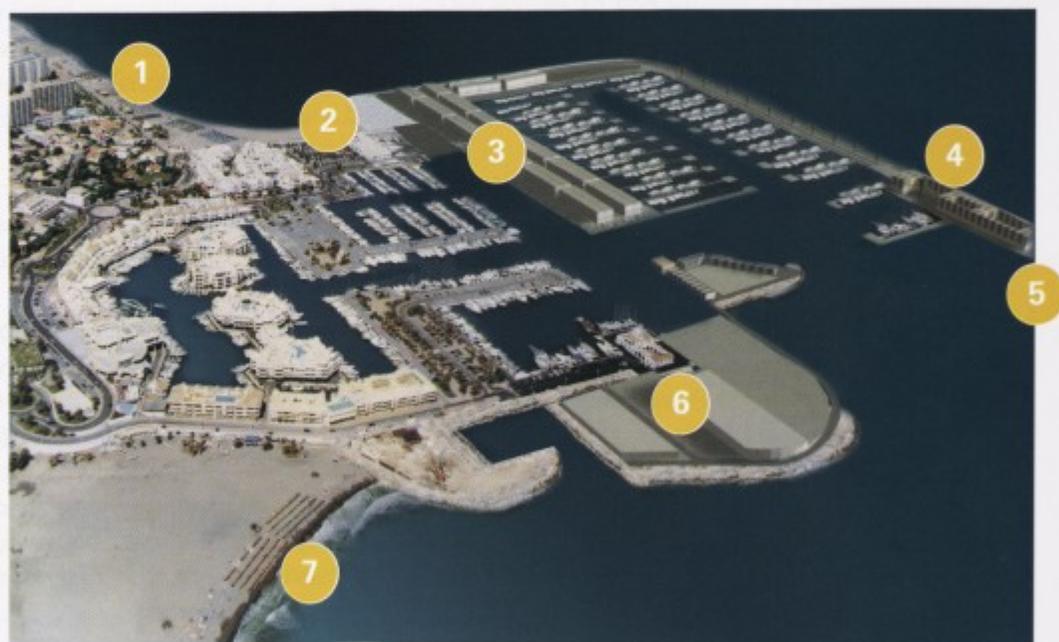


Puerto Deportivo
antes de la ampliación

1. Islas 3 y 4 terminadas
2. Edificio de Capitanía
3. Inicio construcción del Centro Náutico

Proyecto de ampliación

1. Playas consolidadas
2. Futuros accesos al nuevo Puerto
3. Nueva Zona Comercial ganada al mar
4. Pantanales de megayates e instalaciones auxiliares
5. Península base del Yacht Club Resort
6. Futura sede del Palacio de la Ópera y la Música
7. Playas a consolidar



3 El Puerto de Benalmádena y sus características olímpicas



En el siguiente capítulo se presentan los proyectos y características de cuatro puertos olímpicos: el puerto olímpico de Barcelona, el puerto olímpico de Sidney, el puerto de Savannah, en Atlanta, y el futuro puerto de Grecia. De todos ellos, destacamos las características positivas y aquellas de las que tendremos que tomar ejemplo para ejecutar la ampliación del Puerto de Benalmádena para llevarlo con éxito y con proyección de futuro. Al mismo tiempo, destacamos el puerto de Savannah como ejemplo de lo que no se debe hacer, ya que después de los Juegos Olímpicos ha quedado abandonado.

Tras analizar las características de los puertos olímpicos actuales y el proyecto de ampliación del Puerto Deportivo local, también podemos concluir que el complejo portuario de Benalmádena tiene posibilidades y condiciones de convertirse en el futuro Puerto Olímpico de celebrarse en alguna de las dos capitales españolas, Madrid y Sevilla, que van a presentar su candidatura para el año 2012.

3.1 ◆ Comparación con otros puertos olímpicos pasados y futuros

En la actualidad, el Puerto Deportivo de Benalmádena cuenta con 1100 atraques, los cuales aumentarían hasta 2.500 cuando el proyecto de ampliación sea una realidad. Tan sólo con la capacidad actual de amarres, el puerto local se configura muy superior a los ya olímpicos de Barcelona, con 743 atraques y el de Sydney, con 250; a los que hay que sumar el futuro puerto olímpico de Grecia con capacidad post-olímpica para 600 embarcaciones.

Por otra parte, el proyecto de ampliación contempla un aumento de extensión de unas 50 Has. De esta superficie, cerca de 60.000 metros cuadrados estarán destinados a zonas comerciales. Caso muy similar al del Puerto Olímpico de Barcelona, que si bien no ha incluido el área comercial expresamente en la marina, si ha levantado las dos torres más altas de la ciudad, en la que se han instalado numerosas oficinas, despachos y locales comerciales, así como un hotel emblemático.

Las prestaciones que ofrece el actual puerto son muy similares a las que encontramos en Barcelona, Sydney y Grecia: seguridad en el complejo portuario, rampas, servicio sanitario, aeropuerto cercano, y estación de trenes, entre otros. Si a eso le sumamos las novedades del proyecto de ampliación como el hotel Resort de cinco estrellas con helipuerto en la terraza, el Parque del Mar, un conjunto de instalaciones subacuáticas abiertas al público, la estación del Monorrail y futuro Palacio de la Ópera y la Música todo ello lo convierten en uno de los puertos mejor equipados del panorama nacional e internacional.

Pero en este capítulo nos gustaría dejar claro que la información de los puertos olímpicos de Barcelona, Sydney, Grecia y Savannah (Atlanta) también nos sirve de referencia y modelo a la hora de actuar. Cabe señalar que en el caso de Savannah, las instalaciones olímpicas han sido abandonadas desde que terminara el evento deportivo del 96. La premura de su ejecución no permitió un buen planteamiento desde el principio que definiera el futuro del puerto más allá de las olimpiadas. Por ello, ahora está convertido en un conjunto de diques flotantes oxidados y a merced de los ríos y de los vientos.



Hay que tener en cuenta que el proyecto de ampliación del Puerto Deportivo surgió antes de septiembre de 2000, fecha en la que se hizo pública la intención de Sevilla y Madrid de presentarse como candidatas a los Juegos Olímpicos de 2012. El ofrecimiento de Benalmádena a ser subsele olímpica, demuestra la seguridad que las instituciones implicadas tienen en la calidad y profesionalidad del proyecto que puede convertir a Benalmádena en una de las ciudades del litoral nacional más completas y atractivas.

Ambas ciudades carecen de infraestructura portuaria necesaria para los eventos náuticos: el proyecto de ampliación del Puerto Deportivo de Benalmádena está diseñado para ser un puerto de primera magnitud, y preparado para la organización y celebración de cualquier tipo de eventos deportivos, profesionales o de aficionados. Tras la experiencia de Barcelona, cuya ejecución se detalla en los siguientes epígrafes, Benalmádena tiene material suficiente para preparar la infraestructura necesaria para ser subsele de estos Juegos Olímpicos. Hay que añadir, que aunque las instalaciones deportivas de ambas ciudades han sido calificadas como óptimas y de calidad, ninguna de las dos reúne las infraestructuras necesarias para el desarrollo de las pruebas de vela y catamarán.

3.2 ◆ Puerto Marina como posible puerto olímpico

FACILIDADES

- Grúa
- Agua
- Electricidad
- Inst. Sanitarias
- Centro comercial
- Seguridad
- Club de Megayates
- Helipuertos (2)
- Hotel Resort cinco estrellas
- Casino de Torrequebrada
- Turístico y nocturno
- Playas a poniente y levante
- Aeropuerto a 11 km.
- Club de Golf Torrequebrada
- Estación Monorrail
- Estación Renfe a 2 km.
- Parque del Mar
- Sala de Exposiciones
- Castillo del Bil Bil
- Telecabina
- Parque Submarino Sea Life
- Parque de atracciones Tívoli



Puerto Deportivo de Benalmádena después de la ampliación

3.2.2 AMARRES

- Total amarres: 2500 (1.100 para pequeños y medianos barcos con eslora de 6 a 40 metros).
1.400 para grandes barcos, incluidos megayates.
- Calado: 5-12 mts., en dársenas.
- Hectáreas ganadas al mar, respecto al actual: 50 Has, (21 de arena y 29 de agua).
- Resto de características relativas a bocana y datos sobre entrada y salida del puerto, así como balizamiento, dique de abrigo, recalada, etc, pendientes del estudio de detalle que conlleva la aprobación definitiva de la ampliación del puerto.

3.2.1 Puerto Olímpico de Barcelona

FACILIDADES

Grúa, 6 Tm
Travelift
Agua
Electricidad
Inst. Sanitarias
Centro comercial
Amplia gama de servicios
Casino de Barcelona
Ambiente Turístico y nocturno

AMARRES

Total amarres: 743
Uso Público: 25
Eslora Max.: 40 m

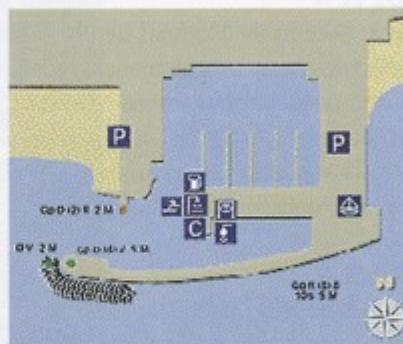
CALADOS

Bocana 8 a 5 m.
Dársena 7 a 3 m.

BALIZAMIENTO

DIQUE DE ABRIGO 4 Destellos cada 8 seg.
Elevación 9 m.
Alcance 2 Millas.
Altura 2 m.

CONTRADIQUE 4 Destellos cada 8 seg.
Elevación 3 m.
Alcance 2 Millas.



RECALADA

Los vientos dominantes son los del primero y segundo cuadrante. Posee un muro exterior alto que lo protege del oleaje, del viento y del mar. La entrada ofrece cierto riesgo con mar fuerte del E y SE. En el interior se produce resaca con facilidad cuando fuera el mar está movido. El puerto está dispuesto en un perfecto cuadrado protegido por la escollera de Poblenu y está formado por el muelle de la Marina, el de Mestral, el de Gregal, y el de Xaloc. En dos de ellos se encuentran restaurantes de todas clases que proporcionan al puerto una inusitada concurrencia. En verano el puerto tiene una intensa vida nocturna.

RECONOCIMIENTO

Son visibles desde lejos las 2 Torres más altas de la ciudad, detrás mismo del puerto. Los extremos del Dique y Contradique se encuentran balizados por sendas luces, de los cuatro diques de contención sumergidos, los extremos de poniente, el primero y cuarto se encuentran balizados por sendas luces.

APROXIMACIÓN DESDE EL N

Desde El Masnou y pasado el cerro de Montgat de unos 60m de elevación y pasadas las playas de la ciudad de Badalona, destacan las centrales eléctricas con tres chimeneas que forman una estampa característica, la desembocadura del río Besos, y sigue después una playa larga y amplia que abre las playas de Barcelona. Al navegar por las proximidades del puerto de Barcelona, no hay que perder de vista el movimiento de los buques mercantes. Las 2 torres más altas de la ciudad, enmarcan la entrada al puerto Olímpico, frente a la torre de la izquierda del puerto, un gran pez de metal pone el adecuado contrapunto a las instalaciones portuarias.

APROXIMACIÓN DESDE EL S

Todo buque que provenga barajando las costas de Garraf, así que esté a unas 2 millas al S de la Punta de la Ferrosa (la más saliente de esta costa) par ir zafo de la punta meridional de la boca del río Llobregat, será necesario que arrumbe abriendo el faro unos 10° ó 15° por babor, hasta rebasar el N-S del faro de Montjuich, momento en que estará franco del bajo y se podrá arrumbar al puerto; o bien esperar a que el faro del Llobregat le demore al 325° y descubrir la torre de la Iglesia del Pino (en Barcelona) por la caída hacia la mar del cerro de Montjuich.

AVISO

Conviene advertir, sobre todo a los Yates a vela, que como la boya luminosa del Llobregat puede desaparecer a consecuencia de un temporal, debe navegarse con cautela al pasar de noche y con terrales por enfrente del Llobregat, pues muchos veleros, viniendo del W a son de playa con dichos vientos, en demanda del puerto de Barcelona, deseando aprovecharlos para cogerlo de la vuelta, han varado en la punta del río, para evitar lo cual debe dársele buen resguardo, sobre todo con velero grande, aún cuando sea preciso dar una o más bordas antes de cogerlo.

Asimismo conviene advertir que la punta del Llobregat no es menos temible con vientos del segundo cuadrante para los que salen de Barcelona con destino al W así como para los que tienen que abandonar la rada del puerto de Barcelona, pues la mar y las corrientes los arrojan sobre las rompientes, que avanzan mucho en dirección al 135°.

3.2.2 Puerto Olímpico de Sidney

Capacidad: Ilimitada

Situación: Rushcutters Bay, Sydney

Distancia desde Sydney: 3 kms.

El puerto de Sidney es un imponente y bello lugar para la disputa de deportes acuáticos. Los aficionados a la vela podrán observar toda la acción de este deporte desde la playa o desde un barco fletado para la ocasión.



En la bahía de Rushcutters se encuentra el Club Náutico de Cruceros de Australia, que anualmente organiza la famosa regata de yates de larga distancia Sidney-Hobart. Pero en el año 2000, esta bahía será el cuartel general del torneo olímpico de vela y acomodará a un gran número de deportistas con sus embarcaciones.

Esta pintoresca bahía se encuentra situada a tan solo unos minutos del centro de la ciudad hacia el sur del puerto de Sidney.

El recinto olímpico de vela es actualmente un club marítimo que puede llegar a acomodar hasta 250 barcos, y cuenta con cuatro pantanales para el amarre de lanchas y botes. El público no tendrá acceso a este muelle durante los Juegos Olímpicos.

On the dock, Olympians made their mark.

On the dock, the world's finest sailors launched their boats four years ago in search of Olympic glory.

On the dock, some of those men and women returned to dry land as Olympic medal winners.



3.2.3 Puerto Olímpico de Grecia

The Olympic Yachting Centre

The Olympic Yachting Centre provides unique opportunities for commercial, residential and leisure use, restoring the relationship between the existing aquatic environment and the surrounding residential area.

The site

The Olympic Yachting Centre will be constructed in the coastal sports and recreation park of Aghios Kosmas, at a distance of 20 minutes from the city centre and 30 minutes from the new Athens International Airport. The Olympic courses will be laid out in the Saronic Gulf, where yachting conditions are ideal, with excellent wind conditions and no currents.

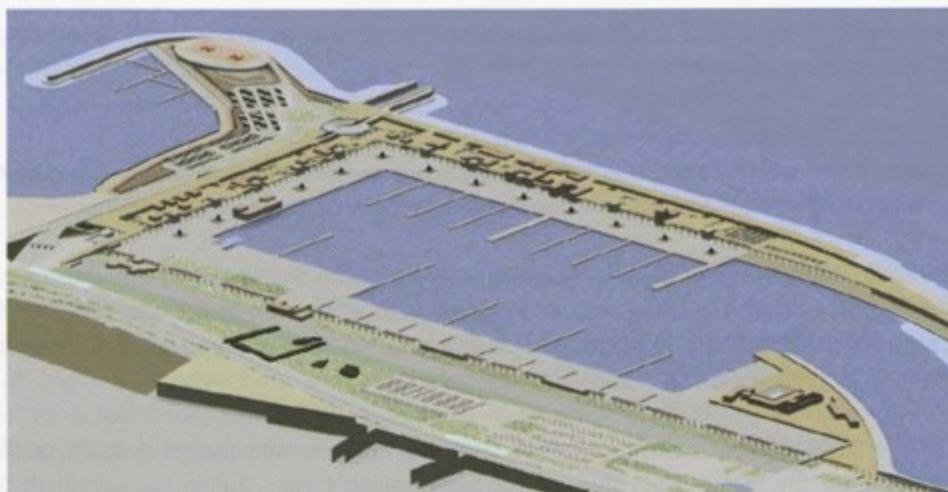
The marina

The Marina will provide all the coastal installations required for the athletes, officials, media, technical staff, VIPs, guests and spectators, in accordance with the requirements and specifications of the ISAF.



Post-olympic use

The Marina could be maintained after the Olympic Games for yachting, with the potential to develop additional sports, recreational, tourist, residential and commercial activities and related facilities directly on the waterfront. It is estimated that the Marina will have a capacity for 600 boats in the post-Olympic period.



Budget

The preliminary Olympic construction budget of the project is estimated at 300 million EURO (50.000 millones de pesetas), including construction of an artificial islet, recreational areas and Olympic facilities, such as buildings and other sheltered areas.

3.2.4 Savannah's Olympic Legacy: Lost down the river

Hampered from the start, Savannah's Olympic yachting legacy is fading fast
 Web posted Thursday, September 14, 2000

By Adam Van Brimmer
Savannah Morning News

Extending from the northwestern tip of Wilmington Island, a dock sits abandoned. The planks of its unstained decks are bowing, rippled like the river below. Its pilings, red with oxidation, lean toward the ocean. A few feet away, a broken dinghy ramp dangles like a child's feet into the water.

To those who do not know its history, the dock is just another battered structure on the Wilmington River. There are many along the tidal waterway, stretching from Thunderbolt on Savannah's eastern edge to the Atlantic Ocean.

The river batters them, rising and falling as much as seven feet twice each day. Strong currents and the occasional storm can turn the Wilmington into a narrow tempest, complete with swirling currents and high chop more common to open water. The dock that frames the former Sheraton Savannah Resort differs from the others, however.

On this dock, Olympians once stood.

On this dock, the world's finest sailors launched their boats four years ago in search of Olympic glory.

On this dock, some of those men and women returned to dry land as Olympic medal winners.

No ordinary compilation of steel and wood, this dock is a testament to a shattered dream. A broken token of expectations that exceeded any promises.

An Olympic legacy that is not only literally all wet, but rotting as well.

A Promising Beginning Savannah was chosen as the yachting venue by Atlanta's Olympic bid committee on May 9, 1989, more than 16 months before Atlanta was awarded the Centennial Olympic Games.

Buoyed by an attractive, state-owned proposed venue site at Priest's Landing, Savannah was chosen over Brunswick and Hilton Head Island, S.C. The Priest's Landing pier on Skidaway Island was built in the late 1960s and is owned by The University Board of Regents. The Atlanta committee negotiated with the Regents and decided the pier could be converted to an Olympic marina with the addition of a series of floating docks.

In the tradition of the 1976 Olympic Sailing Center in Kingston, Ontario, and the 1936 facility in Kiel, Germany, the marina would remain after the Games as a legacy community sailing center. But in the Savannah tradition, the local Olympic sailing legacy would not meet those storied standards.

Local Olympic activist Bobby Groves may have best summed up the tumultuous years between the awarding of the Games and the Olympics itself. "The whole city seems to be snake bit when it comes to these things," he said. But the original vision wasn't just snake bit. It was jinxed geographically and doomed politically from the start.

Keeping the Dream Alive

"It's a shame ACOG wasn't more concerned about a legacy," says John McIntosh Jr. "Sailing really didn't fit Atlanta's image."

McIntosh stands on the bank of Lake Mayer shaking his head. Behind him, youth sailors in small boats plow the waters of the lake. They could swim the lake as easily as sail it.

McIntosh has watched many youngsters come through the sailing program founded by his father, John Sr., and other sailing activists as one of the missions of the Savannah Sailing Center.

The sailing program was a secondary mission for the SSC, however. The first was to train the on-the-water volunteers for the Games, the thousands who made the Olympic Regatta a success.

The sailing program came later. It is a living Olympic legacy.

The facility which houses it is not.

Lake Mayer doesn't fit John Jr.'s image of Savannah's Olympic legacy. Its southside location makes it easily accessible to all Chatham County residents -- whereas a home based at a salt-water venue out on one of the barrier islands might not -- but it is a far from the permanent Olympic marina most Savannahians envisioned in the early 1990s. Expectation were then high.

Savannah was supposed to become the East Coast capital of sailing. The planned Olympic marina at Priest's Landing would host annual Olympic classes regattas and weeklong sailing festivals. Chatham County Commissioner Joe Mahany even spoke of hosting an America's Cup.

Olympic classes regattas did come to Savannah in the years prior to the Olympics, but each one was staged out of a temporary facility. And in July 1996, the Olympic Regatta was held at another makeshift marina -- a marina which was nothing more than \$6 million worth of floating barges lashed together for two weeks.

Savannah's Olympic sailing center was unlike those in Canada or Germany. It wasn't even close to the one Rich Jeffries coordinated for the 1984 Los Angeles Olympics. Now, that was a world-class facility and the Olympic sailors were its first tenants.

Dubbed the Olympic Day Marina, Savannah's contraption was moored near the race courses off Williamson Island, a non-descript parcel of sand in Wassaw Sound where the Wilmington River meets the ocean. The solution was practical, in geographic terms, an engineering marvel that accommodated more than 700 sailors and their boats. Practical as it was, the Day Marina was also a last resort, says Jeffries, who came to Savannah in 1994 as ACOG's yachting venue director. And that made a lasting yachting legacy in Savannah impractical.

All thanks to a controversy over a few woodstorks at Priest's Landing. The marshland directly adjacent to the Priest's Landing pier is a nesting area for the woodstork, an endangered bird. In 1993, shortly after the U.S. Army Corps of Engineers approved Priest's Landing as the site of Savannah's Olympic Marina and permits for its construction were obtained, the Coastal Georgia chapter of the Sierra Club threatened a lawsuit, claiming the marina would disturb the woodstork habitat.

The University Board of Regents -- the owners of the property and the pier -- don't like controversy. The Sierra Club's threat was the epitome of a controversy. In early-1994, the Regents told ACOG to find another site.

"I still think they were totally wrong," says Archie Davis, the head of the Savannah Olympic Support Council, formed in 1991 at ACOG's request to coordinate the local Olympic effort. "If the Regents had let us take them to court, we would have by God done it."

Suddenly, with just over two years before the Olympics were to begin, there were no plans for a sailing venue. But the marina wasn't the only problem.

An Ocean of Problems

A mile or so up and across the river at the Sheraton, plans for an Olympic Village had been in limbo since June of 1993. Taiyo Corp., the Japan-based owners of the hotel, had agreed to complete a \$6.5 million renovation and expansion of the Sheraton for use as an Olympic village. An agreement was reached with ACOG that stipulated construction would begin immediately to be completed by 1995.

Just days after the proposed expansion was approved with ACOG, however, Taiyo filed for bankruptcy, setting off an ownership debacle over the property that would last five years and eventually cost the Savannah Sailing Center its access to the dock. "It was a real mess, plain and simple," Davis says.

ACOG, which spent \$600 million on constructing or modifying 41 venues for 26 competitions in areas around the state, was left with few options. The date for the opening ceremonies was two years away and Savannah's venue troubles had intensified, setting off harsh criticism from the International Yacht Racing Union.



Meanwhile, Jeffries was feeling constant pressure from A.D. Frazier, ACOG's chief financial officer, about the struggles and rising costs of the project -- \$12 million all told.

"You have to step back and think about the problems with the location, the problems with the international racing union -- there really wasn't much we could do," says Jeffries, who met the woman who would become his wife in Savannah during the Olympic campaign and now works for the Chatham County Recreation Authority.

"The officials at ACOG just wanted to get things done," Jeffries says. "It wasn't so much what Savannah was doing or not doing -- it was the internal politics. They didn't focus on a legacy after Priest Landing fell through. They just wanted to get it done."

On June 26, 1994, ITT/Sheraton closed the hotel. A month later, the Radisson, now the Marriott Riverfront downtown, was named the Olympic Village.

By the end of the year, Jeffries and ACOG had worked out an agreement with the Sheraton to build the dock/boat launching facility at the former village site.

The venue plans were done, and the SSC was talking to ACOG about salvaging some form of a legacy out of the launch facility. Like everything else about the Olympics in Savannah, it would not come easily.

Too Much Pier Pressure

By all accounts, the Olympic yachting events were a rousing success. Despite the threat of Hurricane Bertha a week prior to the start of the Games, the sailing conditions were superb and the local volunteers performed wonderfully.

But the days following the closing ceremonies saw a number of problems.

First, Jeffries' group disassembled the day marina before turning its attention to the Sheraton docks.

The launch facility was constructed on a temporary Coast Guard permit by The Industrial Co. (TIC), a local firm. The pilings for the docks were actually beams recycled from an old bridge. Jeffries says the bridge builders simply drove the steel pilings into the muddy bottom of the Wilmington River and built the facility from there.

ACOG's permit did not provide for a permanent facility -- one in which the steel pilings are encased in concrete. It was, in other words, a temporary facility with a short shelf life.

The docks were included in the post-Games salvage contract, and because they were a makeshift structure anyway, Jeffries and his crews began haphazardly ripping them apart.

Suddenly Savannah was in danger of losing its physical Olympic legacy just days after the Games ended.

Miscommunication between ACOG's venue development arm and the SSC was at fault. Jeffries' understanding was that the SSC had a deadline to work out an agreement with ITT/Sheraton regarding the continued presence of the facility. When disassembly of the day marina and the docks began, Jeffries had not been informed by General Mike Spigelmire -- ACOG's director of venue development -- that the docks were to remain.

"There was some confusion about it," SSC's McIntosh Sr. says. "All along, the people in the sports area had more or less committed the facility to the sailing center. The negotiations were going on with the sports department when the people moved in and started pulling the decks up. They didn't do anything much. We caught it right away." Financially, the mistake was caught too late.

In ripping up the decking, irreparable damage was done to the bolts and pins that held the planks in place. That damage was so severe the pins had to be reforged at a mill before the facility could be reconstructed. ACOG paid that \$250,000 bill.

That price tag and the failure to make the facility permanent -- a \$30,000 project the SSC was unwilling to undertake because of the uncertainty over the property's future -- is extremely painful to Jeffries, particularly in light of its current fate.

William Foster, the current owner of the Sheraton property, terminated a use agreement with the SSC earlier this year and began dismantling the dock in July. He plans to remove the dock completely, making way for condominiums near the river's edge.

"I was disappointed that it was not maintained the way we hoped it would be," Jeffries said. "Other than the sailing center, it was the only tangible legacy we have left."

A Human Legacy

There is little evidence of a yachting legacy in Savannah today.

There is no marina.

The salt-water launching facility is defunct.

There has not been an Olympic classes regatta or anything remotely similar since the Olympics.

A decade's worth of obstacles -- from geography to woodstorks and from bankruptcy court to a developer's wrecking ball -- were too much to overcome.

But there is still hope for a physical legacy. Dick Long, owner of Sail Harbor Marina, located on the property adjacent to the Sheraton, has provided the SSC with space for a salt-water launch. The equipment at the Sheraton docks was to be relocated to Sail Harbor, but Foster has destroyed much of it.

McIntosh Sr. has pledged to solve the SSC's salt-water outlet situation. Legal action against Foster to recoup the cost of the damaged equipment is one option. Another is the utilization of the approximately \$31,000 SOSCO's Davis put in a trust for the SSC -- money reimbursed to SOSCO by the University Board of Regents after the Priest's Landing site fell through.

Whatever the resolution, the Olympic spirit lives on. One of the Olympics' unheralded legacies is an increased awareness of sailing locally, advocates say.

Another is the youth programs at the Savannah Sailing Center, programs McIntosh Sr. says will one day produce a handful of Olympic legacies. "Someday, some of these kids will sail in the Olympics," McIntosh says. "I'm not kidding. They are that good."

Those now young Savannahians will ensure that legacy -- unlike the dock -- never gets lost in the river.



What's Happened, What's Next at Olympic Dock

When a construction crew employed by the owner of the Sheraton Savannah Resort began haphazardly tearing equipment off of the Olympic Boat Launching Facility in July, Savannah's most tangible physical sailing legacy was suddenly endangered. The harsh destruction of the facility, used to launch the boats during the 1996 Olympic yachting events, was the culmination of a seven-month dispute.

Macon real estate developer John Foster bought the Sheraton Savannah Resort in May of 1998 and for almost two years honored an agreement between ITT/Sheraton and the Savannah Sailing Center regarding access to the Olympic Boat Launching Facility, which is attached to Sheraton property. The agreement stipulated that the property owner could terminate the sailing center's use of the dock, which is the community organization's only salt-water access, at any time. Foster has plans to develop the riverfront property near the dock and notified the SSC in January of his intent to terminate the agreement.

While disappointed, officials at the Savannah Sailing Center began looking for an alternative site to relocate the equipment, which included boat hoists, aluminum gangways and a series of floating docks. Dick Long, owner of Sail Harbor Marina, which neighbors the Sheraton property, offered waterfront space to the SSC. The sailing center quickly acquired materials to build a dock at Sail Harbor and notified Foster of its intention to remove the equipment from the boat launching facility. Foster balked, troubled by the prospect of having to clean up the degenerating eyesore that is the Olympic dock. He demanded that the SSC take all of their equipment, in effect asking them to dismantle and remove the dock themselves. The SSC maintained that the agreement stipulated they could remove "any or all" of their equipment. Foster disagreed and blocked the SSC's attempt to remove the equipment in May. The SSC notified Foster again in July of their intention to remove the equipment, and Foster responded by ripping everything off the dock, setting off a still-unresolved controversy.

Today, the dock remains intact, but it is unclear for how long. SSC officials have been considering legal action to recoup the cost of the equipment, but have yet to file suit. Foster, meanwhile, is still working to acquire the proper permits to develop the riverfront property.

Alphabet Soup

ACOG: The Atlanta Committee for the Olympic Games organized and raised the funding for the 1996 Centennial Olympiad.

SOSCO: The Savannah Olympic Support Council assisted ACOG in coordinating the 1996 Olympic yachting events. Composed of Savannah area residents, SOSCO also organized Arts Ashore, Savannah's cultural Olympic festival, and staged the local opening, medal and closing ceremonies.

SSC: The Savannah Sailing Center trained the on-the-water volunteers for the 1996 yachting events. The non-profit organization is still active today, teaching Chatham County youths to sail at its facility at Lake Mayer on Savannah's southside.

Who's who: The Key Players

John McIntosh Sr.

A lifelong Savannah sailing activist and one of the original founders of the Savannah Sailing Center, McIntosh spearheaded the training of the on-the-water volunteers for the 1996 Olympic yachting events. McIntosh currently coaches the sailing center's race team.

Archie Davis

The president of The Savannah Bank, Davis was chosen by the Atlanta Committee for the Olympic Games to chair the Savannah Olympic Support Council, a group of local residents that helped coordinate the Olympics in Savannah.

A.D. Frazier Jr.

A former banker, Frazier was the chief operating officer for the Atlanta Committee for the Olympic Games, charged with managing the group's finances. He is president and chief executive officer of Invesco.

Rich Jeffries

A Southern California native and the yachting venue manager for the 1984 Los Angeles Olympics, Jeffries managed the Savannah venues for the Atlanta Committee for the Olympic Games. Jeffries, who met his wife while in Savannah for the Olympics, now works for the Chatham County Recreation Authority.

John McIntosh Jr.

The son of John McIntosh Sr. and a world-class sailor in his youth, McIntosh was the Atlanta Committee for the Olympic Games' competition manager, coordinating the racing during the 1996 yachting events.

The Sheraton's Suitors

More than a dozen companies and individuals explored the idea of purchasing the Savannah Sheraton Resort property after it was put on the market in October 1993. Starting with the Taiyo Corp., the Japanese conglomerate and owners of the hotel when Savannah was named the Olympic yachting venues, a number of suitors proposed converting the hotel into an Olympic Village and/or Olympic Marina.

June, 1993: Taiyo Corp. proposes \$6.5 million renovation for an Olympic Village. Days after reaching an agreement, Taiyo files for bankruptcy.

October, 1993: ITT/Sheraton, Taiyo's biggest creditor, asks for a liquidation of the property and assumes control of the resort.

October, 1993: Signet Hotels an IBEX Development Co. of Dallas signs contract to buy hotel. ITT/Sheraton balks because of company's credit history.

November, 1993: Regents Partners of Germany shows interest and proposes an Olympic Village and 85-slip marina. Financing problems and local opposition to the marina stalls the sale for six months, and Regents pulls out in June, 1994, prompting ACOG to name the Radisson, now the Marriott Riverfront, as the Olympic Village and ITT/Sheraton to close the resort.



June, 1995: Hospitality Associates shows interest but pulls out less than a month later.

July, 1995: Hilton Head Island's Jerry Whitlow looks into the property but pulls out because of financing concerns.

October, 1995: Former Savannahian Leo McCluskey proposes buying the hotel and building an Olympic Village. With only nine months left before the Games, however, McCluskey backs off before the end of the month.

May, 1996: Whitlow and his Hospitality Associates temporarily interested again.

July/August, 1996: Olympic Yachting Events.

May, 1997: TV evangelist Jim Bakker surveys the property before pulling out.

May, 1998: Bill Foster of Macon buys the property.



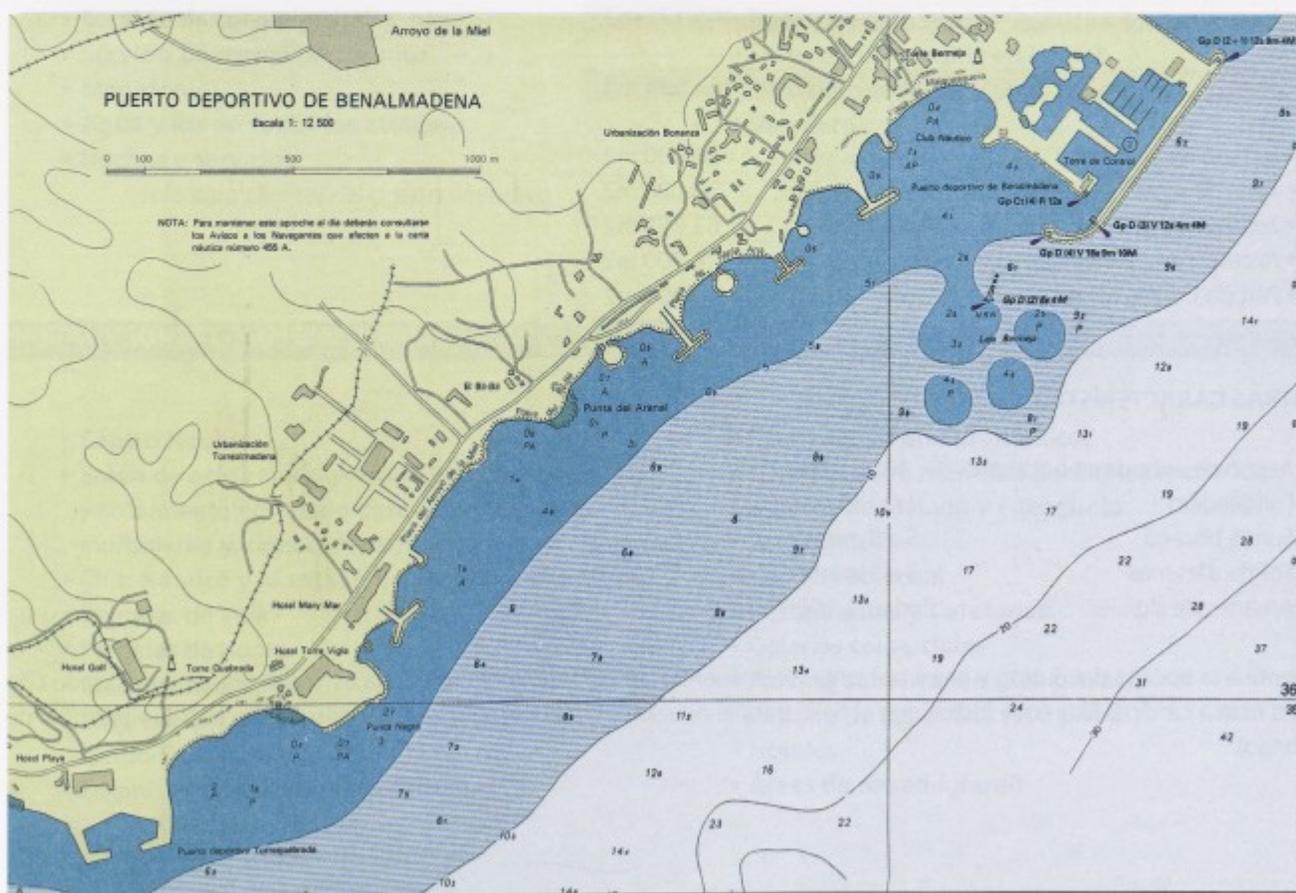
La singular arquitectura del puerto ha sido reconocida internacionalmente con diversos premios

4 Infraestructuras y actividades del deporte náutico en Benalmádena



4.1 ♦ Infraestructura del Puerto Deportivo de Benalmádena

Este puerto fue diseñado con las miradas puestas en que constituyese un punto de referencia en el seno de las actividades náuticas no solo de la Costa del Sol sino del Mediterráneo español. Este objetivo ha sido cumplido gracias a unas instalaciones modernas y al más alto nivel que vamos a detallar a continuación y que son soporte de una gran número de actividades deportivas, sociales, culturales, de ocio y recreo.



Carta Náutica del Puerto de Benalmádena.



ATRAQUES

TAMAÑO (Metros)	Atraques
35 X 6,5	38
18 X 4,8	70
15 x 4,5	55
12 x 3,8	202
10 x 3,5	105
8 x 3,0	271
6 x 2,5	111
6 x 2,15	78
6 x 2,0	120
Motos acuáticas	50
TOTAL	1.100

SUPERFICIE DE AGUA PROTEGIDA Total: 106.175 m2

SUPERFICIE DE TIERRA Total: 163.686 m2

- Terreno en propiedad 40.000 m2
- Zona de servicio: Escolleras 28.088 m2
- Zona de servicio: Muelles y pantalanes 63.758 m2
- Accesos, aparcamientos y jardines 28.200 m2
- Parcela Centro Náutico 4.000 m2

OTRAS CARACTERÍSTICAS:

- Ancho de entrada en bocana 100 metros
- Fondeadero Arena
- Sonda bocana 5 a 6 metros
- Sonda dársenas 2 a 5 metros
- Amarres de alquiler Todos (1.100)

Frente a la bocana del puerto y hacia poniente, se encuentra un bajo denominado "Laja Bermeja", que está balizado con una marca cardinal Este (que indica que el paso para el acceso al Puerto se debe realizar entre ella y el dique principal de abrigo).

SERVICIOS

Los servicios que tiene a su disposición en el Puerto Deportivo de Benalmádena son los siguientes:

- **Capitanía**
 - Información
 - Dirección
 - Oficinas
 - Marinería
 - Control de seguridad
- **Muelle de espera**
- **Radio**
 - VHF Canales 9 y 16
 - **Información meteorológica diaria**
- **Teléfono y fax**
- **Internet por red inalámbrica a todas las embarcaciones (11 Mbps)**
- **Servicio de correo postal**
- **Servicio de correo electrónico**
- **Megafonía**
- **Agua y luz en todos los atraques**
- **Duchas y servicios**
 - Solo para clientes del puerto deportivo
- **Suministro de combustible**
 - Gasolina, Gasoil, aceite, etc.
- **Hielo y avituallamiento diario**
- **Servicio de seguridad**
 - Coordinado con la Policía Local y Guardia Civil
 - Vigilantes 24 horas
 - Circuito cerrado de televisión
 - Puertas de seguridad en los pantalanes
- **Policía Nacional**
- **Servicio Marítimo Guardia Civil**
- **Servicio permanente de marinería**
- **Servicio de buzo**
- **Servicio de remolque**
- **Recogida de basuras**
- **Lavandería recogida en barcos**
- **Servicio contra incendios**
- **Varadero**
 - Travel Lift de 50 Tm
 - Grúa de 1,5 Tm

INSTALACIONES COMPLEMENTARIAS

- **Centro Náutico**
- **Salón de actos con capacidad para 200 personas y totalmente equipado para presentaciones multimedia y videoconferencia**
- **Club Náutico y Marítimo de Benalmádena**
- **Escuelas de vela**
- **Escuelas de buceo**
- **Escuelas de jet ski**
- **Empresas de alquiler de embarcaciones de recreo (con y sin patrón)**
- **Empresas de excursiones marítimas**
- **Empresas de efectos náuticos**
- **Comunicación marítima permanente con los puertos de Málaga y Fuengirola**
- **Aquarium**
- **Centro comercial**
- **Restaurantes y Cafeterías**
- **Galerías comerciales**
- **Parking subterráneo (300 plazas)**
- **Parking de superficie (800 plazas)**
- **Hoteles**
- **Áreas de recreo infantil**



4.2 ◆ Nivel del oleaje frente a Benalmádena

Antes de comenzar la posible relación con distintos puertos debemos establecer unos mínimos con los que realizar la comparación. Tal vez los puntos esenciales que mejor sintetiza las características de nuestro puerto sean el Mar y su localización.

El Puerto Deportivo está cerca del Estrecho de Gibraltar, paso angosto que conecta el mar Mediterráneo al este y el océano Atlántico al oeste. Separa el norte de África del Peñón de Gibraltar, en el extremo meridional de la península Ibérica. El estrecho tiene unos 65 km. de largo y su ancho varía entre unos 14 y 39 km. Un canal de 8 km. de ancho, atraviesa el centro del estrecho, con una profundidad de 300 m. Desde el Atlántico penetra una corriente continua, y hay corrientes de marea que corren a lo largo de las costas europea y africana. Una corriente submarina que fluye hacia el oeste arrastra el exceso de agua salada del Mediterráneo.

El extremo oriental del estrecho de Gibraltar está flanqueado por las Columnas de Hércules. Ha sido considerado durante mucho tiempo de una importancia política y económica crucial, desde los cartagineses que lo bloquearon en el siglo IV a.C. para controlar el comercio exterior del Mediterráneo, hasta las tropas españolas y moras que lucharon por su control en los siglos VIII al XV, y los británicos que usaron su base de Gibraltar para fortalecer su posición naval en varias guerras desde principios del siglo XVIII.

4.2.1 Tablas de Periodo (Tp) - Altura (Hs) en porcentaje

AÑO 1999 · Lugar: Punto WANA 2012012 · Eficacia: 99,658

	Tp (s)	<=1.0	2.0	3.0	4.0	5.0	6.0	7.0	8.0	9.0	10.0	>10.0	TOTAL
Hs (m)	<=0.5	---	0.862	10.900	21.766	7.416	2.622	1.932	0.379	0.379	0.034	---	46.292
	1.0	---	---	0.724	12.798	12.315	6.347	1.587	0.310	0.276	0.103	0.103	34.564
	1.5	---	---	---	0.517	3.587	5.726	2.173	0.138	0.069	0.103	0.034	12.349
	2.0	---	---	---	---	0.379	1.207	2.691	0.138	---	0.034	---	4.450
	2.5	---	---	---	---	---	0.034	0.931	0.483	0.172	0.034	---	1.656
	3.0	---	---	---	---	---	---	0.069	0.345	---	0.034	0.034	0.483
	3.5	---	---	---	---	---	---	---	0.034	0.034	---	---	0.069
	4.0	---	---	---	---	---	---	---	---	0.034	0.069	---	0.103
	4.5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0.034	---	0.034
	5.0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0.000
	> 5.0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0.000
	Total	---	0.862	11.625	35.081	23.698	15.937	9.383	1.828	0.966	0.448	0.172	100 %

AÑO 2000 · Lugar: Punto WANA 2012012 · Eficacia: 98,531

	TP (s)	<=1.0	2.0	3.0	4.0	5.0	6.0	7.0	8.0	9.0	10.0	>10.0	TOTAL	
Hs (m)	<=0.5	---	2.140	20.519	18.450	7.226	3.788	3.122	1.122	0.491	---	0.210	57.068	
	1.0	---	---	0.561	10.628	10.979	6.910	1.894	0.070	0.070	0.210	---	31.322	
	1.5	---	---	---	0.140	1.824	4.314	1.508	0.140	0.070	0.035	0.070	8.102	
	2.0	---	---	---	---	0.070	0.631	1.403	0.210	0.035	0.140	---	2.490	
	2.5	---	---	---	---	---	---	0.140	0.140	0.070	0.035	0.070	0.456	
	3.0	---	---	---	---	---	---	0.140	0.105	0.175	0.035	---	0.456	
	3.5	---	---	---	---	---	---	---	0.035	0.070	---	---	0.105	
	4.0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0.000	
	4.5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0.000	
	5.0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0.000	
	>5.0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0.000	
	Total		---	2.140	21.080	29.218	20.098	15.644	8.208	1.824	0.982	0.456	0.351	100%

AÑO 2001 · Lugar: Punto WANA 2012012 · Eficacia: 40,719

	TP (s)	<=1.0	2.0	3.0	4.0	5.0	6.0	7.0	8.0	9.0	10.0	>10.0	TOTAL	
Hs (m)	<=0.5	---	1.196	18.062	17.384	7.895	5.901	3.429	0.598	0.478	---	0.159	55.104	
	1.0	---	---	0.478	9.729	8.692	7.018	3.589	1.037	0.399	0.040	0.319	31.300	
	1.5	---	---	---	0.120	1.116	3.190	1.914	0.239	0.199	0.040	0.159	6.978	
	2.0	---	---	---	---	0.080	0.518	1.356	0.359	0.120	0.120	0.040	2.592	
	2.5	---	---	---	---	---	0.040	0.399	0.319	0.159	0.080	---	0.997	
	3.0	---	---	---	---	---	---	0.159	0.319	0.359	0.159	0.040	1.037	
	3.5	---	---	---	---	---	---	---	0.199	0.319	0.239	0.080	0.837	
	4.0	---	---	---	---	---	---	---	0.040	0.199	0.399	---	0.638	
	4.5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0.080	0.120	0.199	
	5.0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0.199	0.199	
	>5.0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0.040	0.080	0.120	
	Total		---	1.196	18.541	27.233	17.783	16.667	10.845	3.110	2.233	1.196	1.196	100%

AÑO 2002 · Lugar: Punto WANA 2012012 · Eficacia: 40,719

	TP (s)	<=1.0	2.0	3.0	4.0	5.0	6.0	7.0	8.0	9.0	10.0	>10.0	TOTAL	
Hs (m)	<=0.5	---	1.362	18.468	18.383	9.447	1.957	1.021	0.936	0.085	0.170	---	51.830	
	1.0	---	---	0.511	5.872	9.106	9.957	2.128	0.426	0.255	0.255	0.426	28.936	
	1.5	---	---	---	---	0.596	4.426	3.149	1.106	0.426	0.681	0.511	10.894	
	2.0	---	---	---	---	---	0.340	2.894	0.681	0.170	0.170	0.085	4.340	
	2.5	---	---	---	---	---	---	0.766	0.511	0.085	---	0.170	1.532	
	3.0	---	---	---	---	---	---	0.170	0.085	---	0.085	0.085	0.426	
	3.5	---	---	---	---	---	---	---	0.170	0.255	---	0.085	0.511	
	4.0	---	---	---	---	---	---	---	---	0.085	0.255	---	0.340	
	4.5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0.426	0.255	0.681	
	5.0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0.170	0.340	0.511	
	>5.0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	0.000	
	Total		---	1.362	18.979	24.255	19.149	16.681	10.128	3.915	1.362	2.213	1.957	100%



4.2.2 Tablas de Altura (Hs) - Dirección en porcentaje

AÑO 1999 · Lugar: Punto WANA 2012012 · Eficacia: 99,658

Tp (s)	<= 0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5	5.0	> 5.0	TOTAL
CALMAS	11.271											11.271
N 0.0	790	275	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1.065
NE 45.0	1.546	1.168	---	---	---	---	---	---	---	---	---	2.715
E 90.0	12.955	13.986	5.808	2.852	1.375	481	069	103	34	---	---	37.663
SE 135.0	1.375	481	34	034	---	---	---	---	---	---	---	1.924
S 180.0	928	687	---	034	34	---	---	---	---	---	---	1.684
SW 225.0	7.938	6.357	1.890	584	172	---	---	---	---	---	---	16.942
W 270.0	8.179	9.553	4.296	859	69	---	---	---	---	---	---	22.955
NW 315.0	1.512	1.924	.275	69	---	---	---	---	---	---	---	3.780
Total	11.271	34.433	12.302	4.433	1.649	481	69	103	34	---	---	100%

AÑO 2000 · Lugar: Punto WANA 2012012 · Eficacia: 98,531

Tp (s)	<= 0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5	5.0	> 5.0	TOTAL
CALMAS	21.976											21.976
N 0.0	451	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	451
NE 45.0	451	35	---	---	---	---	---	---	---	---	---	485
E 90.0	14.385	16.534	4.055	1.664	347	381	104	---	---	---	---	37.470
SE 135.0	1.906	971	208	104	---	---	---	---	---	---	---	3.189
S 180.0	867	173	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1.040
SW 225.0	3.813	3.951	1.941	312	104	69	---	---	---	---	---	10.191
W 270.0	10.745	8.527	1.802	381	---	---	---	---	---	---	---	21.456
NW 315.0	2.981	763	---	---	---	---	---	---	---	---	---	3.744
Total	21.976	30.953	8.007	2.461	451	451	104	---	---	---	---	100%

4.2.4 Gráficas Frecuencia - Altura

Año - Lugar de Muestreo

AÑO 2001 · Lugar: Punto WANA 2012012 · Eficacia: 86,712

Dir	Dir (°)	TP (s) <= 0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5	5.0	> 5.0	TOTAL
CALMAS		18.404											18.404
N	0.0	948	355	118	---	---	---	---	---	---	---	---	1.422
NE	45.0	671	039	039	039	---	---	---	---	---	---	---	790
E	90.0	15.363	12.243	3.476	1.619	908	1.027	829	632	197	197	118	36.611
SE	135.0	1.698	829	79	---	---	---	---	---	---	---	---	2.607
S	180.0	1.659	276	39	---	---	---	---	---	---	---	---	1.975
SW	225.0	6.635	6.872	1.975	513	---	---	---	---	---	---	---	15.995
W	270.0	6.359	8.175	1.066	395	79	---	---	---	---	---	---	16.074
NW	315.0	3.791	2.212	118	---	---	---	---	---	---	---	---	6.122
Total		18.404	31.003	6.912	2.567	987	1.027	829	632	197	197	118	100%

AÑO 2002 · Lugar: Punto WANA 2012012 · Eficacia: 40,716

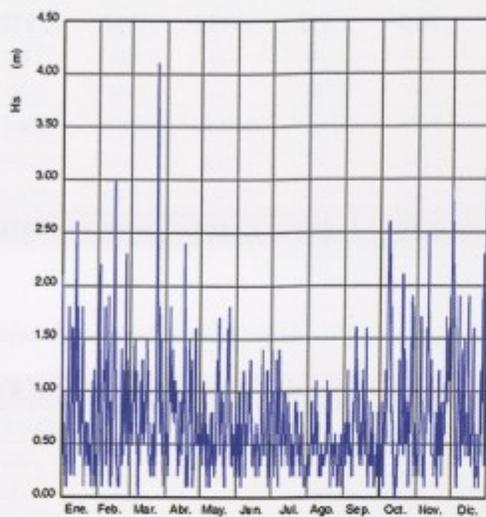
Dir	Dir (°)	TP (s) <= 0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5	5.0	> 5.0	TOTAL
CALMAS		15.643											15.643
N	0.0	1.514	336	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1.850
NE	45.0	1.262	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	1.262
E	90.0	14.550	10.765	7.149	3.869	1.430	336	505	336	673	505	---	40.118
SE	135.0	2.355	1.598	589	---	---	---	---	---	---	---	---	4.542
S	180.0	2.271	757	589	168	---	---	---	---	---	---	---	3.785
SW	225.0	6.897	9.588	1.682	252	84	84	---	---	---	---	---	18.587
W	270.0	5.214	4.373	757	---	---	---	---	---	---	---	---	10.345
NW	315.0	2.691	1.177	---	---	---	---	---	---	---	---	---	3.869
Total		15.643	28.595	10.765	4.289	1.514	421	505	336	673	505	---	100%



4.2.3 Gráficas Altura - Mes

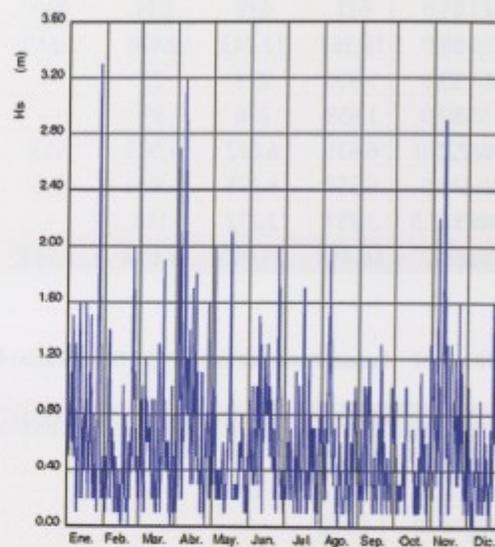
AÑO 1999

Lugar: Punto WANA 2012012
T. Muestreo: 3 Hor.
Eficacia: 99,56%



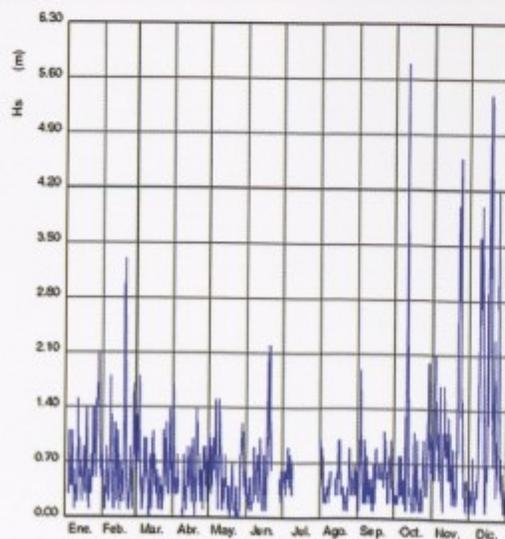
AÑO 2000

Lugar: Punto WANA 2012012
T. Muestreo: 3 Hor.
Eficacia: 98,53%



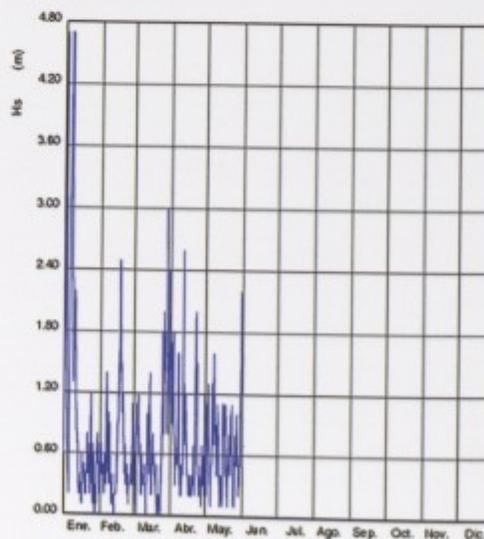
AÑO 2001

Lugar: Punto WANA 2012012
T. Muestreo: 3 Hor.
Eficacia: 86,71%



AÑO 2002

Lugar: Punto WANA 2012012
T. Muestreo: 3 Hor.
Eficacia: 40,72%



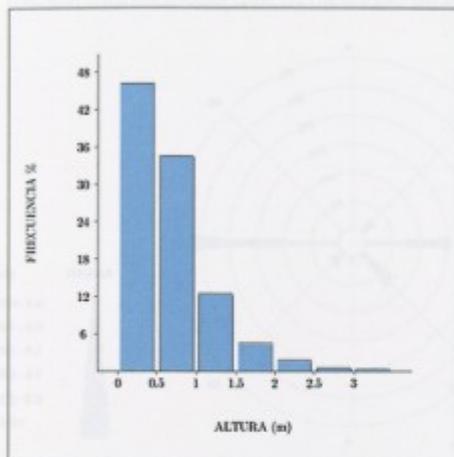
4.2.4 Gráficas Frecuencia - Altura

AÑO 1999

Lugar: Punto WANA 2012012

T. Muestreo: 3 Hor.

Eficacia: 99,56%

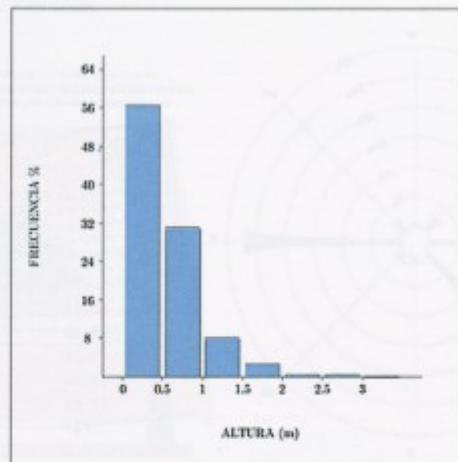


AÑO 2000

Lugar: Punto WANA 2012012

T. Muestreo: 3 Hor.

Eficacia: 98,53%

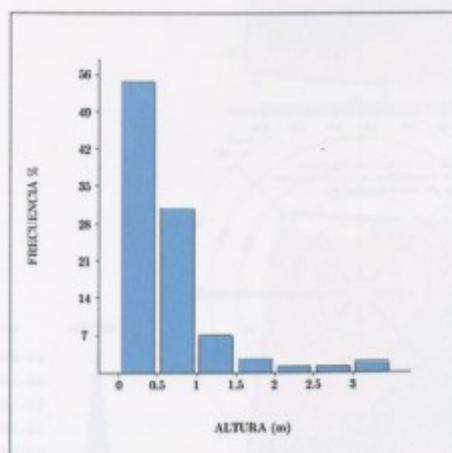


AÑO 2001

Lugar: Punto WANA 2012012

T. Muestreo: 3 Hor.

Eficacia: 86,71%

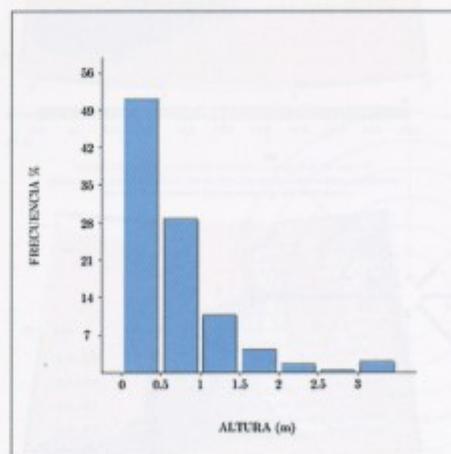


AÑO 2002

Lugar: Punto WANA 2012012

T. Muestreo: 3 Hor.

Eficacia: 40,72%



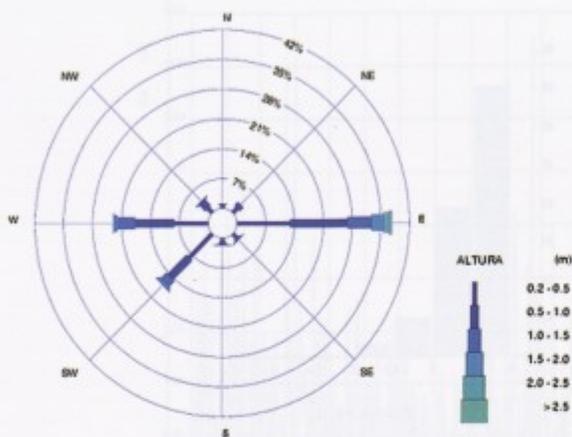
4.2.5 Gráficas Altura - Mes

AÑO 1999

Lugar: Punto WANA 2012012

T. Muestreo: 3 Hor.

Eficacia: 99,56%

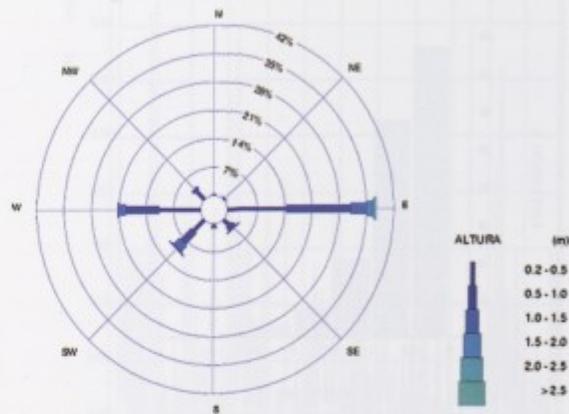


AÑO 2000

Lugar: Punto WANA 2012012

T. Muestreo: 3 Hor.

Eficacia: 98,53%

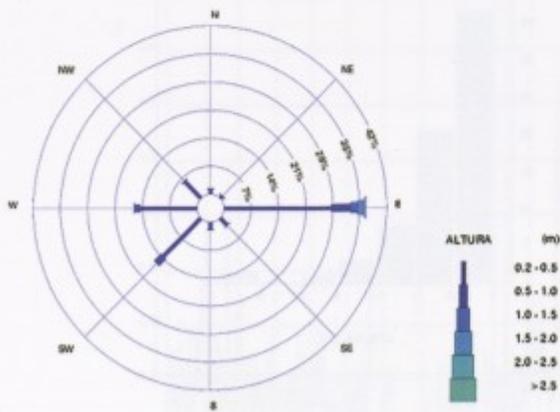


AÑO 2001

Lugar: Punto WANA 2012012

T. Muestreo: 3 Hor.

Eficacia: 86,71%

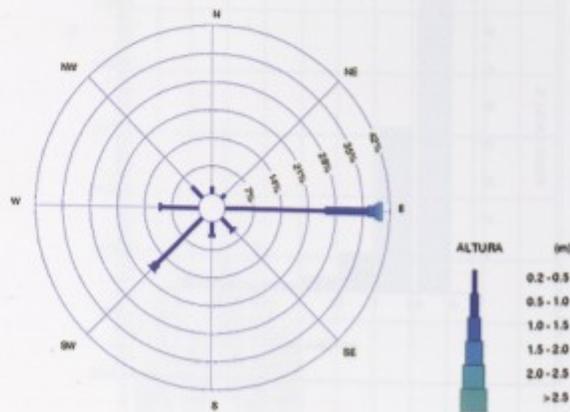


AÑO 2002

Lugar: Punto WANA 2012012

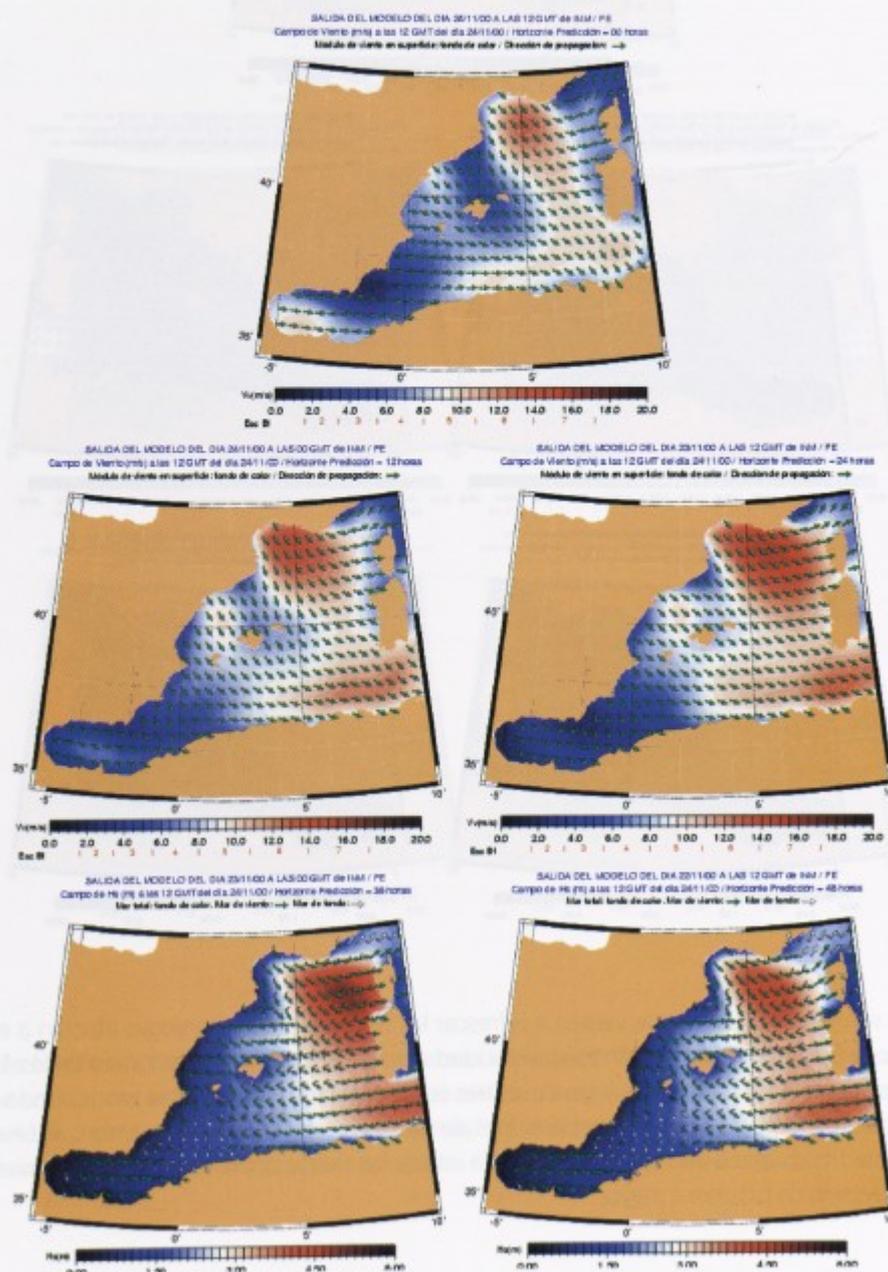
T. Muestreo: 3 Hor.

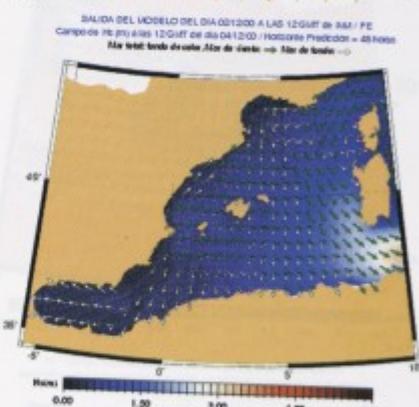
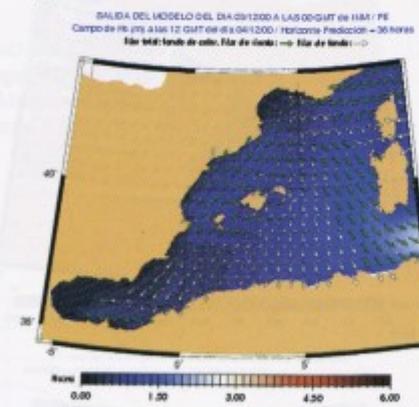
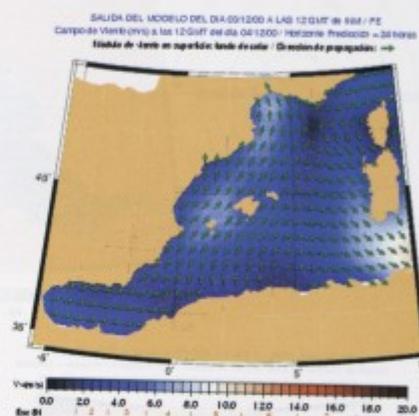
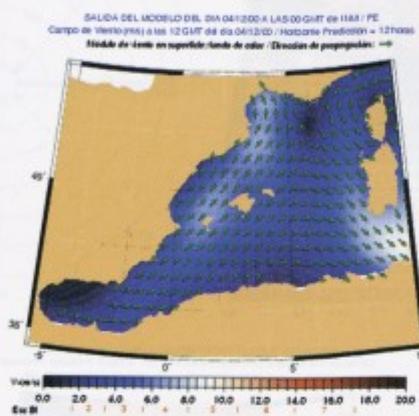
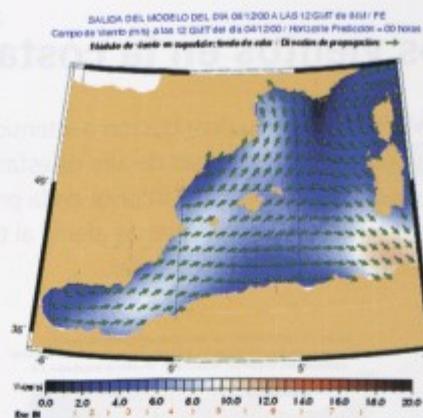
Eficacia: 40,72%



4.3 ♦ Medida de los vientos en la costa

El relieve se muestra como el principal condicionante de su distribución e intensidad. El viento frío que en invierno afecta al municipio de procedencia norte, se debe al movimiento de masas de aire de estas características que desciende por las laderas hasta alcanzar la costa. El viento seco de dirección norte, del interior de la provincia, tanto de invierno como de verano con temperaturas extremas, conocido como terral en Málaga, apenas afecta al término por la protección que ofrece la sierra, del mismo modo que frena las perturbaciones procedentes del mar.





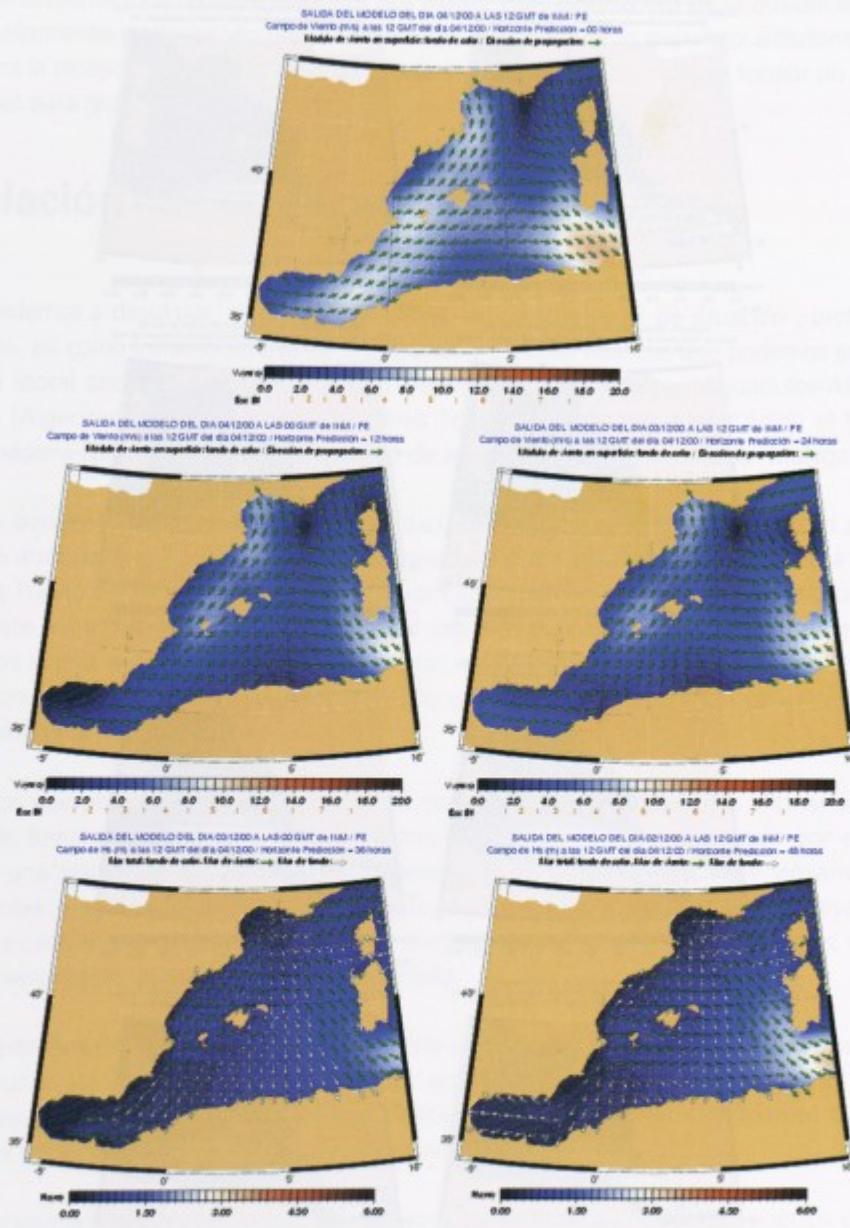
Las brisas de la costa son vientos suaves que vienen a refrescar las temperaturas veraniegas afectan a escasa extensión en tierra, y aunque de poca fuerza va incrementando su velocidad con el calor del día, alcanzando de los 12 a los 20 Km/h. El Poniente, viento templado de origen atlántico llega a nuestras costas cargado de humedad produciendo abundante nubosidad en invierno, aunque presenta sus máximos hacia el mes de mayo y sus mínimos en diciembre. El Levante aporta un aire húmedo y relativamente fresco que a primeras horas del día invade las tierras próximas de brumas y nieblas. Son abundantes en verano, disminuyendo de octubre a mayo.

4.4 Relación

El viento predominante que se genera en el puerto de Benalmádena es el viento de levante.

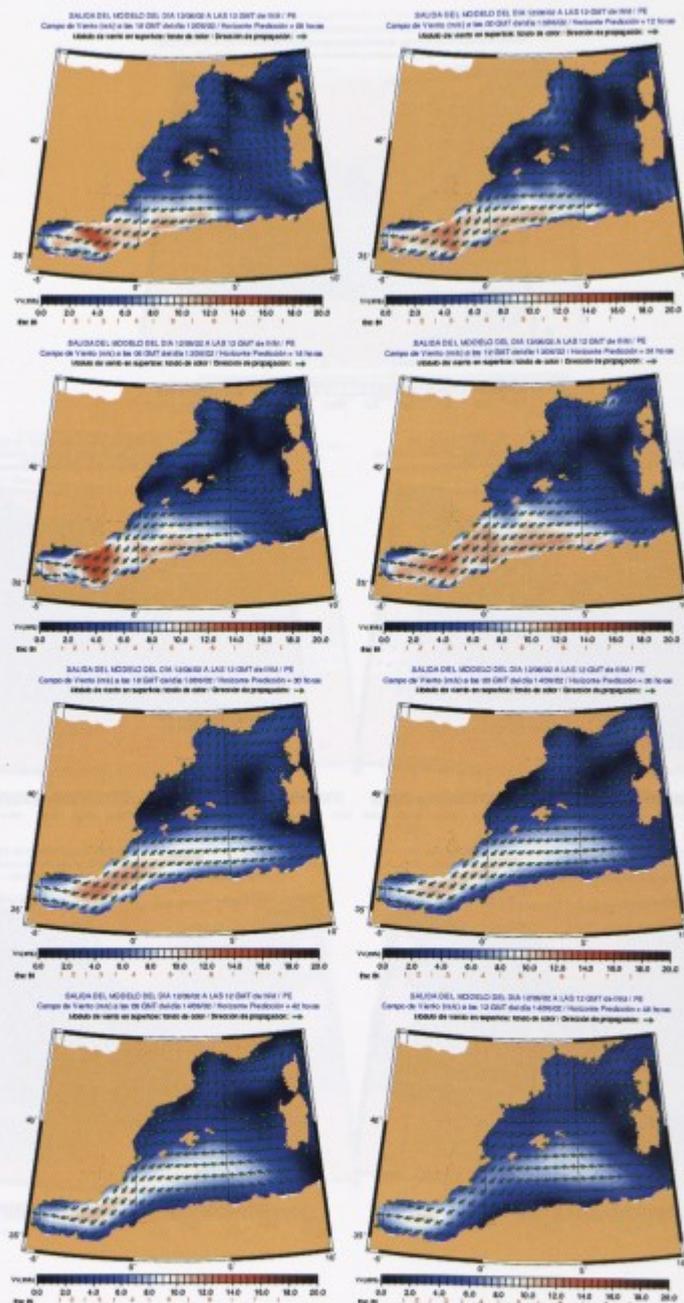
4.4 Relación

El viento predominante que se genera en el puerto de Benalmádena es el viento de levante.



Este Mar (mezcla de Mediterráneo y Atlántico) tiene un comportamiento "bravo" e inesperado lo cual influye en el tipo de barco que debe usarse, no se debe caer en el error de utilizar barcos de tipo "fluvial" (aunque se les disponga de potentes motorizaciones) ya que no son barcos "marineros". Ejemplos de barcos fluviales se dan sobre todo en los EE.UU., donde se suelen usar como vehículos de transporte hacia el trabajo y donde muchas casas tiene embarcaderos particulares.





Por todo ello, habría que destacar dos aspectos importantes. Por un parte, la "bravura" de este mar es excelente para las regatas. La organización de estas competiciones, a las que acuden profesionales de la náutica de todo el mundo, siempre están acompañadas por condiciones meteorológicas favorables. Hay que señalar, que en la mayoría, existen siempre rutas alternativas a poniente o levante que garantizan el éxito de la prueba. Son escasas las ocasiones en las que se han tenido que anular alguna competición por falta de viento o por condiciones meteorológicas adversas.

Y un segundo punto interesante es la localización entre dos mares. Este aspecto nos da la posibilidad de ser un lugar de abrigo, reposo y avituallamiento posterior y/o previo al paso del estrecho. Por lo expuesto anteriormente el puerto debe de estar preparado para la recepción de barcos de gran calado ("Megayates", etc.) y para formar un posible "circuito" de puertos con otros países para grandes travesías.

4.4 ◆ Relación con otros puertos andaluces

En este capítulo, procedemos a desglosar, mediante tres tablas, las características de situación, profundidad de bocana, prestaciones y servicios, así como infraestructuras de transportes y escuelas náuticas que podemos encontrar en los cinco puertos deportivos del litoral andaluz, que son el Puerto Deportivo de Aguadulce, (Aguadulce-Almería), el Real Club Náutico de Algeciras, (Algeciras-cádiz), el Puerto Deportivo Sotogrande, (Sotogrande-Cádiz), el Puerto Deportivo de Benalmádena, (Benalmádena-Málaga) y el Puerto Deportivo de José Banús (Nueva Andalucía- Málaga).

El Puerto Deportivo de Benalmádena es el de mayor capacidad, con 1.100 atraques, todos ellos en alquiler, seguido por Puerto Banús, con 915 atraques y el Puerto Deportivo de Aguadulce, con 764 amarres. En cuanto a las longitudes de los amarres, Sotogrande, y Puerto Banús son los que tienen mayor capacidad con ocho metros mínimo de longitud de amarre y 50 de máximo, en este punto, Benalmádena se sitúa en el segundo puerto de Andalucía con una longitud mínima de amarre de seis metros y una máxima de 30. Cabe señalar, que el ancho de la bocana del Puerto Deportivo de Benalmádena dobla, con 160 metros, a las siguientes en la lista que son las de Sotogrande y Puerto Banús, con 80 metros de ancho de bocana cada uno.

En cuanto a los servicios que podemos encontrar dentro del complejo portuario, podemos afirmar sin equivocarnos, que el Puerto Deportivo de Benalmádena es uno de los mejores equipados, tan sólo superado por el de Aguadulce, en Almería, que alberga una piscina en su interior. Por lo demás, el de Benalmádena tiene vigilancia y supermercado, servicios de los que carece el Real Club Náutico de Algeciras en Cádiz; , aparcamiento, playa, zona comercial y restaurantes, de los que carecen en Algeciras y Sotogrande, duchas y aseos, supermercado y hoteles, que no encontramos en los anteriormente mencionados ni en Puerto Banús, Marbella.

Dado que al realizar este estudio hemos tenido que observar con detalle iniciativas de otras zonas, que pudieran ser aprovechables para aunar esfuerzos en pro de conseguir actividades conjuntas de los puertos deportivos de una determinada zona y por qué no del resto de la oferta turística con ellas relacionada, estimamos oportuno aportar una sugerencia de futuro ya ensayada con éxito en el litoral Catalán-Levantino.

En síntesis la idea se plasmaría en la conjunción de esfuerzos entre cadenas hoteleras, puertos deportivos, deportes náuticos, campos de golf, edificios de exposiciones, auditorios de música, parques de la naturaleza, telecabinas, monorrailes y otras actividades de ocio compatibles con las anteriores, consiguiendo paquetes turísticos conjuntos -atraques, golf, vela, pesca, submarinismo, visitas- por lo cual la propia entidad que en su día gestione la explotación del puerto deportivo debería crear la empresa paralela que llevaría a cabo los objetivos apuntados.

De esta manera damos un paso importante en cambiar la eterna posición de competencia por el fruto colectivo de la cooperación entre todas las zonas de la Costa del Sol, dando lugar a proyectos conjuntos que sin duda beneficiarán a medio y largo plazo a todos los que secunden esta iniciativa.



Como segunda sugerencia en la misma línea de colaboración conjunta, desbordando la rigidez de las competencias, se ha estudiado la posibilidad, muy factible en nuestra área, dado el creciente número de usuarios de barcos y atraques, de elaborar un manual en diversos idiomas, que igualmente correría a cargo de la empresa gestionaora del puerto, en el cual se le informaría al nuevo usuario de los temas importantes, fundamentalmente de cara a la protección medio ambiental, que debe conocer para poder gozar con la máxima plenitud de sus momentos de ocio.

Con esto se evitarían los problemas que se derivan de la falta de conocimientos, que acaban provocando múltiples accidentes, que ocupan un exceso de tiempo en el personal gestor del puerto y el riesgo de la pérdida de usuarios que en ocasiones se encuentran desatendidos (por las diferencias de cultura, idioma y origen) Precisamente son estos clientes descontentos los que, a veces, generan un mercado de segunda mano improvisado que altera los objetivos de producción de las empresas, con una oferta de precios no racionales en comparación con el sector profesional.

PUERTO	LATITUD	LONGITUD	ANCHURA DE ENTRADA	PROFUNDIDAD DE BOCANA	PROFUNDIDAD DE DÁRSENA (MÍNIMA)	PROFUNDIDAD DE DÁRSENA (MÁXIMA)	NUMERO DE AMARRES	AMARRES DE ALQUILER	LONGITUD MÍNIMA DEL AMARRE	LONGITUD MÁXIMA DEL AMARRE
AGUADULCE	36°49'06"N	02°33'10"W	60	6,5	2	7	764	191	5	25
ALGECIRAS	36°08'00"N	05°26'00"W	40	10	6	8	79	0	4	12
SOTOGRADE	36°17'24"N	05°16'10"W	80	4,5	3	5	548	137	8	50
BENALMÁDENA	36°36'00"N	04°31'00"W	180	5	2	5	1002	1002	6	30
BANÚS	36°29'01"N	04°57'02"W	80	7,5	3	6	915	411	8	50

PUERTO	RADIO	FRECUENCIA	VIGILANCIA	PARKING	PLAYA	DUCHAS/ ASEOS	PISCINA	SUPER-MERCADO	ZONA COMERCIAL	HOTELES	RESTAURANTES
AGUADULCE	VHF	CH-9 CH-16	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
ALGECIRAS	VHF	CH-9 y CH-16	No	Sí	No	Sí	No	No	No	No	No
SOTOGRADE	VHF	CH-9	Sí	Sí	No	Sí	No	Sí	No	No	No
BENALMÁDENA	VHF	CH-9	Sí	Sí	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí
BANÚS	VHF	CH-9	Sí	Sí	Sí	Sí	No	Sí	Sí	No	Sí

PUERTO	SALVAMENTO	RAMPA	GRÚA	TALLER	AEROPUERTO	GASOLINA	GASOLEO	BANDERA AZUL	ESCUELA DE VELA	ESCUELA DE BUCEO	ALQUILER EMBARC.	OTRAS ESCUELAS
AGUADULCE	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No
ALGECIRAS	Sí	Sí	No	Sí	No	Sí	Sí	Sí	No	No	No	No
SOTOGRADE	Sí	Sí	Sí	Sí	No	Sí	Sí	No	No	No	No	No
BENALMÁDENA	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	*
BANÚS	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	No	No	No	No

* Titulaciones Náuticas y Deportivas

Por todo lo expuesto, podemos decir que el Puerto Deportivo de Benalmádena es uno de los más completos y equipados del litoral andaluz. Todo ello, es debido al esfuerzo realizado a lo largo de los últimos 25 años, es decir, desde que tan sólo era un proyecto en papel hasta nuestros días. Se puede decir, que ya ha completado su ciclo de desarrollo tal y como está concebido en la actualidad. El siguiente paso de la ampliación del complejo portuario permitiría mejorar en calidad estos servicios, doblar el número de amarres convirtiéndose de esta manera en el primero de Andalucía, con bastante diferencia respecto al resto de puertos deportivos de la comunidad.

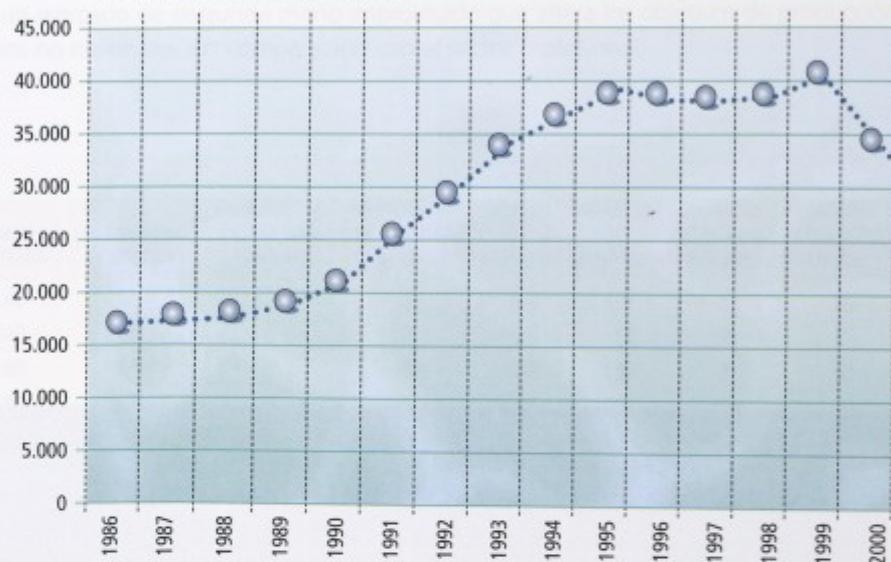


Zona comercial y de ocio

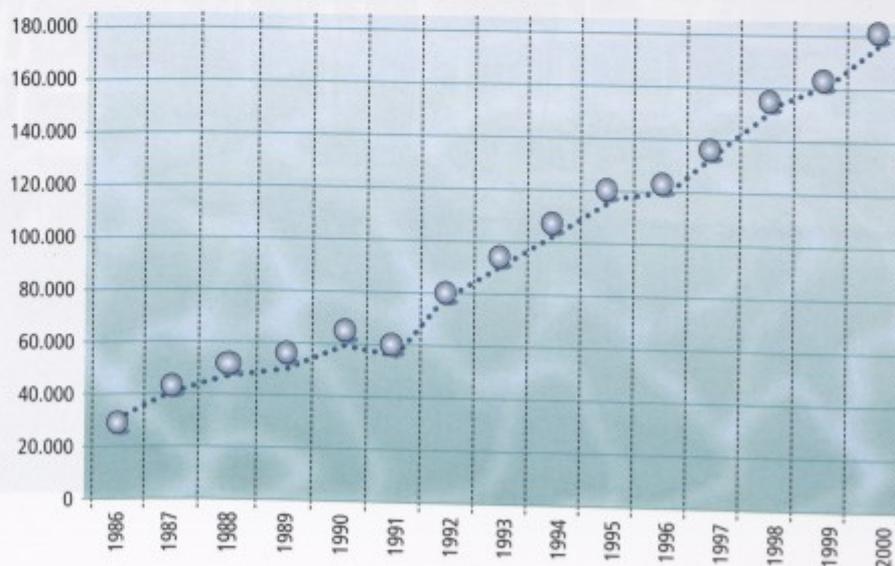
4.5 ◆ Evolución de las licencias federativas deportivas

Las principales infraestructuras y actividades del deporte náutico en Benalmádena están relacionadas con las actividades subacuáticas, el esquí náutico, el golf, la motonáutica y la vela. En este capítulo se puede observar la evolución del número de licencias federativas expedidas entre los años 1986 y 2000 en las disciplinas antes mencionadas.

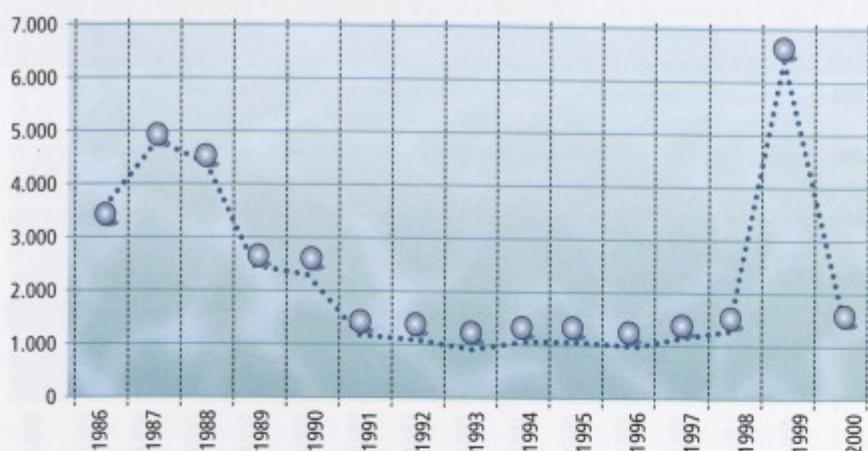
ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS



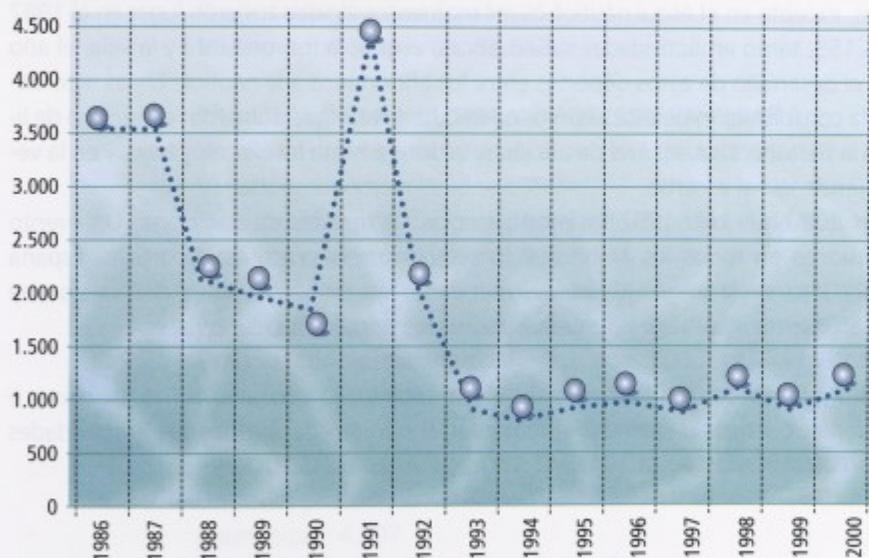
GOLF



ESQUÍ NÁUTICO

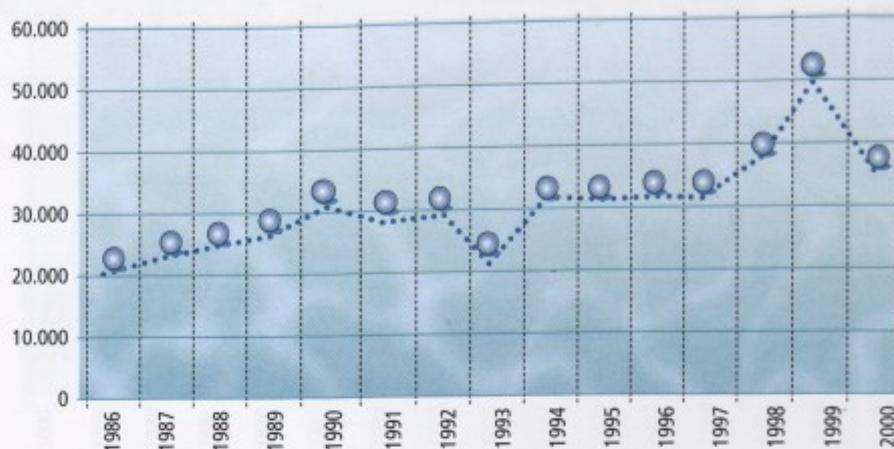


MOTONÁUTICA



El golf es el deporte rey de la Costa del Sol, concretamente en Benalmádena, en el año 1998 había registradas 140.000 licencias federativas, habiendo pasado en el 2000 a 174.908, lo que sitúa en el primer lugar de la tabla de las actividades que nos ocupan en este capítulo, seguido de la vela y de las actividades subacuáticas, con 40.000 licencias en el 98, 48.134 en el 1999 y con claro signo ascendente. Muy por debajo quedan el esquí náutico y la motonáutica con algo más de mil licencias en el mismo año.

VELA



Cabe destacar que en todas estas disciplinas, excepto en el esquí náutico cuyos momentos álgidos tuvieron lugar en el 1987 con casi 5.000 licencias y en el 1999 con 6.155, tanto en actividades subacuáticas, el golf, la motonáutica y la vela, el año 1992 supuso un punto de inflexión para el desarrollo de estos deportes entre los aficionados a la náutica. En las actividades subacuáticas y en golf, el 1992 supuso la consolidación de este deporte que no haría más que aumentar el número de licencias hasta la fecha. En otros casos como la motonáutica, el nivel de afición se reduciría hasta niveles muy bajos, y en la vela se mantienen el número de licencias con tendencia al ascenso.

Haciendo un poco de historia, recordamos que en el año 1992 tuvieron lugar las Olimpiadas de Barcelona. Un evento deportivo de esta magnitud tiene repercusiones en todos los ámbitos y sobre todo en la prácticas deportivas. España impulsó mucho el deporte para mantener alto el parangón durante los Juegos, sin embargo, años después se ha producido una época de relación colectiva en cuanto a la mejora de infraestructuras y apoyo a los deportistas.

La ampliación del puerto permitiría impulsar el deporte náutico en todo el litoral andaluz con unas infraestructuras e instalaciones como se merecen los profesionales. Además, permitiría aumentar el número de aficionados a actividades náuticas y subacuáticas que hasta el momento está "atascado".

5 La náutica deportiva y de recreo en España, Europa y resto del mundo



Este informe ha sido elaborado por el Departamento de Estudios con motivo del Salón Náutico Internacional, organizado por Fira de Barcelona 2002.

5.1 ◆ Principales cifras de la náutica deportiva y de recreo en España, 2001

CARACTERÍSTICAS DEL LITORAL ESPAÑOL

Longitud del litoral español –km de costa–: 7.880 km.

Puertos deportivos en España: 254

Número total de amarres: 83.853

PRÁCTICA DE LA NÁUTICA Y DE RECREO EN ESPAÑA

Flota total de embarcaciones de recreo en España. 1999: 182.321

Variación respecto a 1998: +7,39%

Flota total de embarcaciones de recreo en España (31/12/00): 194.953

Variación respecto a 1999: +6,93

Embarcaciones de recreo matriculadas en España durante 1999: 12.547

Embarcaciones de recreo matriculadas en España durante 2000: 12.632

Licencias concedidas en deportes náuticos. 2000 (incluida pesca): 193.446

Número de Clubes de los deportes náuticos. 2000 (incluidos los de pesca): 3.655

PRODUCCIÓN ESPAÑOLA DE EMBARCACIONES DEPORTIVAS, 2000

Unidades producidas

Neumáticas : 4.207

Vela o motor (incluido vela ligera): 2.907

Total: 7.114

Valor aproximado de la producción (millones de pesetas): 18.786



5.2 ◆ Introducción al informe

Las condiciones naturales de España son inmejorables para la práctica de deportes náuticos, tanto por el extenso litoral español como por las benignas condiciones climáticas de las que se disfruta durante la mayor parte del año.

Aún así, el desarrollo de la náutica deportiva en España dista todavía de la situación de este sector en los principales países del entorno, tanto por las instalaciones como el número de practicantes. La falta de amarres es el principal problema para el desarrollo de la náutica deportiva en nuestro país. Es por ello que están en proyecto y en construcción algunos puertos con lo que aumentará el número de amarres.

Sin embargo, la práctica de deportes náuticos es cada vez más popular, y actualmente acceden a él sectores más amplios de la población, pero quedan todavía muchas acciones oportunas y necesarias para realizar por parte de la Administración y grupos interesados para garantizar la práctica a estos nuevos usuarios, con el objetivo de consolidar una oferta en infraestructuras que compagine cantidad y calidad.

El sector de la náutica deportiva y de recreo está compuesto por un amplio conjunto de actividades relacionadas con la práctica de la navegación. Comprende un entramado de distintos subsectores como son la fabricación y la compra-venta de embarcaciones, los puertos deportivos, el alquiler de barcos, el mantenimiento de las embarcaciones, la comercialización de multitud de accesorios necesarios para la práctica de deportes náuticos, etc., los cuales son muchas veces el motor económico de algunas zonas del país.

Las cada vez más positivas cifras del turismo español y el gran potencial de crecimiento en nuestro país, otorgan al sector unas expectativas muy favorables para el presente y para el futuro.

5.3 ◆ La náutica deportiva y de recreo en España. Principales variables

Las principales variables del sector tuvieron durante el año 2000 un comportamiento positivo, al igual que en años anteriores.

VALOR DE LA PRODUCCIÓN DEL SECTOR, 1998-2000. MILLONES DE PTAS. (EXCEPTO NEUMÁTICAS)

	1998	1999	2000	% Var. 00/99
Valor aproximado de la producción (embarcaciones a vela y a motor, excepto neumáticas)	13.100	15.900	18.786	+18,15%
Valor aproximado de las exportaciones	2.150	2.300	2.547	+10,74%
Empresas productoras	141	149	152	+2,01%
Nº empresas productoras de embarcaciones	28	36	32	-11,11%
Nº empresas productoras de accesorios	113	113	120	+6,19%

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

En el año 2000 la producción de embarcaciones alcanzó un valor aproximado de 18.786 millones de pesetas (112,91 millones de euros), representando un aumento del 18,15% respecto al año anterior. En 1999 se produjo también un aumento respecto al año anterior bastante considerable.

En cuanto al valor de las exportaciones (excluyendo los datos para las neumáticas), se observa que éstas han aumentado también, pasando de 2.300 millones de pesetas (13,82 millones de euros) en 1999 a 2.547 millones de pesetas (15,31 millones de euros) en el año 2000, la variación es pues de un 10,7% respecto al año anterior.

Por otro lado, el número de empresas productoras también ha aumentado en comparación al año 1999, concretamente, en un 2% y alcanzando un total de 152 empresas. Éstas se dividen en las empresas productoras de embarcaciones (32), que han reducido su número en un 11,1%, y las empresas productoras de accesorios (120) con un aumento del 6,2%.

Para el presente año no se dispone de estimaciones parciales de las cifras del sector.

En cuanto a las embarcaciones neumáticas o semirígidas, la producción en valor asciende a 4.976 millones de pesetas (29,91 millones de euros).

Se han presentado los datos referentes al volumen de producción en valor, pero también hay que tener en cuenta cuál ha sido la producción en unidades.

Los datos disponibles para el año 2000 son presentados de distinta manera a años anteriores, incluyendo los valores para la producción de Vela Ligera en la cifra de Total Vela o Motor. Además, el desglose por intervalos de eslora de las embarcaciones de vela o motor varía, por lo que no se puede realizar una comparación detallada. Por lo tanto, las comparaciones con años anteriores serán a nivel de cifras globales.



Producción española de embarcaciones. Cifras globales en unidades. 1998-2000

Embarcaciones	1998	1999	2000	% s/ 2000	% var. 00/99
Neumáticas	2.540	2.780	4.207	59,14	+51,33
Vela o motor	3.537	3.758	2.907	40,86	-22,65
TOTAL PRODUCCIÓN	6.077	6.538	7.114	100,0	+8,81

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

La producción total de embarcaciones en unidades para el año 2000 ha sido de 7.114, constatando el buen ritmo que llevaba desde hace unos años. El aumento es concretamente de un 8,81% respecto al año anterior.

De esta cifra, el 59,14% pertenece a la producción de embarcaciones neumáticas. El restante 40,86% corresponde a embarcaciones a vela o a motor (incluyendo vela ligera).

El comportamiento de ambos grupos ha sido diferente. En primer lugar, las embarcaciones neumáticas han aumentado en un 51,33% su cifra de producción en unidades, mientras que la producción de embarcaciones a vela o a motor ha disminuido en este año en un 22,65% respecto a 1999.

En el siguiente cuadro se muestran los valores de la producción a vela o a motor en intervalos, según los metros de eslora:

Producción embarcaciones a vela o a motor. Año 2000.

Esloras (mtr.)	A motor (unid.)	% s/motor	A vela (unid.)	% s/vela
Hasta 5	563	22,97	350	76,75
Más de 5 hasta 7,5	1.236	50,43	65	14,25
Más de 7,5 hasta 12	570	23,26	28	6,14
Más de 12 hasta 15	54	2,20	6	1,32
Más de 15 hasta 18	6	0,24	2	0,44
Más de 18 hasta 22	7	0,29	2	0,44
Más de 22	15	0,61	3	0,66
TOTAL	2.451	100,0	456	100,0

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

De las 2.907 unidades de embarcaciones a vela o motor producidas en el año 2000, el 84,3% corresponde a embarcaciones a motor. La cifra es de 2.451 unidades y las 456 restantes son embarcaciones a vela.

De las embarcaciones a motor predominan las de una eslora de más de 5 metros y menos de 7,5 metros, con una representación del 50,4%. Otras dos modalidades que predominan, en una magnitud similar, son las de una eslora de más de 7,5 metros y menos de 12 (23,3%) y de hasta 5 metros (23%). El 96,7% de las embarcaciones a motor son de una eslora de hasta 12 metros como máximo.

El número de embarcaciones a vela asciende en el año 2000 a 456 unidades. En este caso, la concentración es aún mayor, ya que el 76,8% comparte la característica de una eslora de hasta 5 metros. Por otro lado, un 14,3% tiene una eslora de más de 5 metros y hasta 7,5 metros, seguido por el grupo de embarcaciones con una eslora de 7,5 metros hasta 12 como máximo, concretamente, un 6,1% del total. En este caso, el 97,1% de las embarcaciones a vela producidas en el año 2000 tenía una eslora de máximo 12 metros.

A continuación se analizan los datos respecto a las exportaciones y las importaciones de las diferentes clases de embarcaciones, teniendo en cuenta las características antes mencionadas para su comparación.

Evolución de las exportaciones y envíos. Unidades. 1998-2000.

Embarcaciones	1998	1999	2000	% s/ 2000	% var. 00/99
Embarcaciones de vela o motor	1.842	2.030	672	18,92	-66,90
Embarcaciones neumáticas	3.080	3.106	2.879	81,08	-7,31
Total unidades	4.922	5.136	3.551	100,0	-30,86

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

En el año 2000 las unidades totales exportadas (incluyendo las neumáticas) bajó de forma significativa.

El número total de embarcaciones exportadas ascendió a 3.551, de éstas, el 81,1% correspondía a embarcaciones neumáticas; el 18,9% restante fue de embarcaciones a vela o a motor. Las primeras disminuyeron en un 7,3% frente al 66,9% de descenso protagonizado por las segundas.

El valor aproximado de las exportaciones (incluyendo las neumáticas) fue de 6.623 millones de pesetas (39,81 millones de euros), siendo 4.076 millones de pesetas (24,50 millones de euros) los correspondientes a la exportación de las embarcaciones neumáticas, y el resto de 2.547 millones de pesetas (15,31 millones de euros) fueron ingresados por las ventas al exterior de las embarcaciones de vela o motor.

En el siguiente cuadro se diferencia las unidades exportadas de las embarcaciones a vela o motor (672 unidades en total) por dimensión de su eslora.

Unidades exportadas de embarcaciones a vela y a motor. Año 2000.

Esloras (mtr.)	A motor (unid.)	% s/motor	A vela (unid.)	% s/vela
Hasta 5	89	15,21	70	80,46
Más de 5 hasta 7,5	316	54,02	7	8,05
Más de 7,5 hasta 12	145	24,79	3	3,45
Más de 12 hasta 15	21	3,59	3	3,45
Más de 15 hasta 18	1	0,17	2	2,30
Más de 18 hasta 22	4	0,68	1	1,15
Más de 22	9	1,54	1	1,15
TOTAL	585	100,0	87	100,0

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).



El total de unidades de embarcaciones a motor exportadas ascendió en el año 2000 a 585 (87,1% de las 672 unidades). De éstas, prácticamente la mitad (54%) se caracterizaba por tener una eslora de más de 5 metros y hasta 7,5 metros de máximo. Le sigue, con un 24,8%, las embarcaciones de más de 7,5 y hasta 12 metros, así como las embarcaciones de hasta 5 metros, con un porcentaje del 15,2%. En resumen, el 94% de las embarcaciones a motor exportadas tenía una eslora de máximo 12 metros.

Por otro lado, las embarcaciones de vela exportadas ascendieron a una cifra de 87 (12,9% sobre el total de 672). La mayoría son de una eslora pequeña, ya que el 80,5% tenía como máximo 5 metros. Con un 8,1% se sitúa en segundo lugar el grupo de embarcaciones a vela con una eslora de más de 5 y de hasta 7,5 metros. Los dos siguientes grupos obtienen un porcentaje igual de 3,5%. Así pues, el 92% de las embarcaciones exportadas en esta categoría tenían una eslora de máximo 12 metros.

En cuanto a las importaciones, las cifras se presentan en el siguiente cuadro:

Evolución de las importaciones e introducciones. 1998-2000.

Embarcaciones	1998	1999	2000	% s/ 2000	% var. 00/99
Embarcaciones de vela o motor	1.842	2.030	3.430	49,16	+68,97
Embarcaciones neumáticas	3.080	3.106	3.547	50,84	+14,20
Total unidades	4.922	5.136	6.977	100,0	+35,85
Valor aproximado (millones ptas.)	16.800	18.900	33.135		+75,32

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

El valor de las importaciones en el sector han alcanzado los 33.135 millones de pesetas (199,15 millones de euros); de éstos, 28.500 millones de pesetas (171,29 millones de euros) corresponden a las embarcaciones a vela o a motor, mientras que los 4.635 millones de pesetas (27,86 millones de euros) restantes corresponden a las importaciones de embarcaciones neumáticas (no se incluye el valor del motor en lo que afecta a las embarcaciones menores, ya que suelen comprarse en forma independiente).

Esta cifra ha aumentado en un 75,32% en comparación al año anterior.

En cuanto a las unidades de importación, el total asciende a 6.977. El 50,8% corresponde a embarcaciones neumáticas (con un aumento del 14,2% en cuanto a 1999) y el resto corresponde a las embarcaciones a vela o a motor, con un aumento del 69% en comparación al año anterior.

En el siguiente cuadro se ofrecen los datos de la importación de embarcaciones a vela o a motor teniendo en cuenta las unidades importadas y su clasificación según la eslora

Unidades importadas de embarcaciones a vela y a motor. Año 2000.

Esloras (mtr.)	A motor (unid.)	% s/motor	A vela (unid.)	% s/vela
Hasta 5	1306	45,28	149	27,29
Más de 5 hasta 7,5	1149	39,84	85	15,57
Más de 7,5 hasta 12	256	8,88	143	26,19
Más de 12 hasta 15	108	3,74	147	26,92
Más de 15 hasta 18	38	1,32	17	3,11
Más de 18 hasta 22	21	0,73	3	0,55
Más de 22	6	0,21	2	0,37
TOTAL		100,0		100,0

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

De la cifra total de importación de embarcación a vela o a motor, la principal modalidad corresponde a embarcaciones a motor, con el 84,1% de las unidades importadas (concretamente, 2.884 unidades). Las embarcaciones a motor que se han importado son, en su mayoría, de pequeña eslora, concretamente, el 45,3% tiene una eslora de 5 metros de máximo, así como el 39,8% con una eslora de más de 5 y de hasta 7,5 metros de eslora.

Por otro lado, las embarcaciones a vela que han sido importadas destacan por una mayor diversidad en cuanto a su medida de eslora. El total de embarcaciones a vela importadas asciende a 546 unidades, de éstas, el 27,3% tiene una eslora de 5 metros de máximo.

Con porcentajes similares se sitúan los grupos con una eslora de 12 a 15 metros (26,9%) y de 7,5 a 12 metros (26,2%).

Por otro lado, la importación de motores supone una parte importante de las importaciones totales del sector.

Evolución en el número de motores importados. Valores en unidades. 1998-2000.

Motores	1998	1999	2000	% s/ 2000	% var. 00/99
Motores fueraborda	12.500	14.550	13.736	94,67	-5,59
Motores internos	728	797	774	5,33	-2,89
Hasta 10 KW	425	431	456	3,14	+5,80
Más de 10 a 25 KW	134	139	134	0,92	-3,60
Más de 25 a 50 KW	74	88	81	0,56	-7,95
Más de 50 a 75 KW	39	65	42	0,29	-35,38
Más de 75 KW	56	74	61	0,42	-17,57
TOTAL UNIDADES	13.228	15.347	14.510	100,0	-5,45

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).



En el año 2000 el número de motores importados ascendía a 14.510 unidades, registrando un descenso del 5,5% respecto al año anterior (en 1999 se obtuvo un aumento del 16%). El 94,7% de éstas importaciones fue de motores fueraborda, con 13.736 unidades y una disminución del 5,6% respecto al año anterior. El 5,3% restante corresponde a motores internos, que han registrado un descenso del 2,9%.

En los motores internos se puede ver la importancia de cada tipo por potencia del motor y realizar, a su vez, una comparativa para el periodo 1998-2000 con los datos del cuadro anterior. Así, se observa que los más importantes son los de una potencia de hasta 10 KW, ya que representan un 3,1% del total de motores importados y un 59% del total de motores internos importados. Todos han seguido una evolución negativa, destacando los de más de 50 a 75 KW (-35,4%), a excepción de los motores internos menos potentes, de hasta 10 KW, que han aumentado sus importaciones en un 5,8% respecto al año anterior.

Por otro lado, en el siguiente cuadro se presenta la distribución de los motores fueraborda importados para el año 2000, según su potencia. No se dispone de datos comparativos para años anteriores.

Número de motores fueraborda importados por potencia. Año 2000.

Potencia	Unidades 2000	% s/ total
De hasta 10 KW	3.076	22,39
Más de 10 hasta 25 KW	4.440	32,32
Más de 25 hasta 50 KW	2.711	19,74
Más de 50 hasta 75 KW	1.339	9,75
Más de 75 hasta 100 KW	1.125	8,19
Más de 100 KW	1.045	7,61
TOTAL UNIDADES	13.736	100,0

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

La mayoría de los motores fueraborda importados en el año 2000 fueron de baja potencia, destacando, en primer lugar, el grupo de motores con una potencia de más de 10 hasta 25 KW, con el 32,3% del total motores fueraborda importados.

Le siguen, los motores de 10 KW como máximo, con el 22,4%, y los motores de una potencia superior a los 25 KW e inferior a los 50 KW, con el 19,7%.

El valor aproximado de estos motores importados es de 10.800 millones de pesetas (64,91 millones de euros); de éstos, el 79,6% corresponde a la importación de los motores fueraborda, mientras que el resto, unos 2.200 millones de pesetas (13,22 millones de euros), corresponde a la importación de motores internos.

5.4 ♦ Matriculación de embarcaciones de recreo

Las nuevas matriculaciones en el año 2000 ascienden a 12.632 embarcaciones, un 0,68% más que el año anterior (12.547 embarcaciones). De éstas, el 92,1% pertenece a la Lista 7ª (embarcaciones de recreo), el resto son charters.

Evolución de la flota de embarcaciones recreativas por provincias marítimas. 1999-2000.

Provincia Marítima	Altas '99			Altas '00		
	Lista 6ª	Lista 7ª	Total	Lista 6ª	Lista 7ª	Total
San Sebastián	0	214	214	0	221	221
Bilbao	7	407	414	9	324	333
Santander	13	270	283	7	260	267
Gijón	8	106	114	3	123	126
Avilés	4	39	43	0	27	27
Burela	0	44	44	0	47	47
El Ferrol	2	115	117	0	95	95
A Coruña	6	332	338	9	359	368
Vilagarcía	2	188	190	4	259	263
Vigo	23	621	644	20	558	578
Huelva	2	208	210	7	197	204
Sevilla	5	326	331	7	335	342
Cádiz	17	303	320	26	442	468
Algeciras	2	248	250	8	255	263
Málaga	30	675	705	50	644	694
Motril	2	92	94	2	124	126
Almería	10	872	882	21	357	378
Cartagena	6	144	150	34	553	587
Alicante	72	760	832	79	734	813
Valencia	18	485	503	25	462	487
Castellón	8	159	167	9	143	152
Tarragona	51	355	406	88	401	489
Barcelona	75	973	1.048	121	1.017	1.138
Palamós	88	1.283	1.371	118	1.052	1.170
Baleares	229	1.564	1.793	294	1.417	1.711
Tenerife	34	380	414	23	446	469
Las Palmas	39	508	547	35	552	587
Ceuta	0	63	63	1	165	166
Melilla	0	60	60	1	62	63
TOTAL	753	11.794	12.547	1.001	11.631	12.632

La lista 6ª corresponde a Charters

La lista 7ª corresponde a embarcaciones de recreo

Fuente: ADIN con datos del Registro Marítimo Central de Buques

La evolución de los dos tipos de embarcaciones (charters y de recreo) ha sido diferente. Los charters han aumentado un 32,9% el número de nuevas embarcaciones matriculadas, mientras que las embarcaciones de recreo han descendido en un 1,4%.

La provincia marítima con el mayor número de matriculaciones fue, un año más, Baleares, con 1.711 embarcaciones. Le siguen Palamós (1.138 embarcaciones), Barcelona (1.138 embarcaciones) y Alicante (813 embarcaciones). Destaca el descenso de Almería que desaparece de las primeras posiciones (882 embarcaciones en 1999) con un total de 378 matriculaciones en el año 2000.

El total de matriculaciones de 1999 ascendió a 12.547 embarcaciones, lo que completaba la flota de embarcaciones existente hasta la cifra de 182.321 embarcaciones. Con las nuevas matriculaciones del año 2000, en total 12.632, se obtiene una flota de 194.953 embarcaciones.

Cabe mencionar que el valor que aquí se indica difiere del oficial por una sencilla razón: se considera que existen bajas en las embarcaciones año tras año, por lo que una cifra más real es la que tiene en cuenta un descenso del 25% aproximadamente. La oficial, pues, será una cifra mayor a la aportada en este informe.

Dividiendo la flota de embarcaciones de un país por la población de éste, se puede calcular un ratio de enorme interés: el número de personas por cada embarcación.

Para España este dato es muy significativo, ya que a través de él se puede comprobar que aún estamos muy lejos de países de nuestro entorno y que, por lo tanto, el mercado español tiene un alto potencial de crecimiento.

En España esta proporción es de una embarcación por cada 308 habitantes. En el año anterior este ratio fue de 302. Mientras que para países de nuestro entorno más próximo, como Francia o Italia, este ratio es de 48 y 72 personas por embarcación, respectivamente.

Las cifras se mantienen prácticamente igual respecto al año 1999, excepto algunas variaciones pequeñas en países como Japón o Grecia, aumentando 8 y 7 puntos, respectivamente, en el ratio obtenido en el año 1999, entre otras variaciones. Las personas por embarcación como media de los países europeos náuticos significativos (Unión Europea + Noruega + Suiza) es de 43 personas. Noruega, Finlandia y Suecia son los países con un menor número de personas por embarcación, 6 el primero y 7 los dos restantes. Los países, de los incluidos en la media anterior, con un mayor número de personas por embarcación son Bélgica, Portugal y España, con 687, 398 y 308, respectivamente.

La media de estos países anteriores, más otros náuticamente significativos, es de 31 personas por embarcación.

Éstas y otras cifras se observan en el siguiente cuadro:

Número de personas por embarcación para diversos países. 2000.

PAÍS	PERSONAS POR EMBARCACIÓN
UNIÓN EUROPEA (a)	
Finlandia	7
Suecia	7
Holanda	10
Dinamarca	14
Reino Unido	39
Francia	48
Italia	72
Grecia	107
Irlanda	171
Alemania	202
Austria	200
España	308
Portugal	398
Bélgica	687
Total U.E.	46
OTROS PAÍSES EUROPEOS (b)	
Noruega	6
Suiza	67
Países europeos náuticamente significativos	
Total (a+b)	43
OTROS PAÍSES NÁUTICAMENTE SIGNIFICATIVOS (c)	
Nueva Zelanda	6
Canadá	15
U.S.A.	17
Australia	182
Argentina	352
Japón	346
Países náuticamente significativos	
Total (a+b+c)	31

Fuente: ADIN con datos de ICOMA.



5.5 ◆ Mercado español de motos acuáticas

Las motos acuáticas se han convertido en una característica más del paisaje de nuestras playas. Esta modalidad de deporte cada vez gana más adeptos, ya sea porque se disponga de una moto propia o porque se alquile en las propias playas. Cabe recordar que en este caso pasa lo mismo que en las embarcaciones donde se exigen unos requisitos mínimos para su manejo. Actualmente, se está estudiando la posibilidad de exigir el título de navegación básica como requerimiento para el manejo de estas embarcaciones, debido, principalmente, a los últimos acontecimientos sucedidos y que han llevado a este debate.

En el siguiente cuadro se muestra la flota de motos acuáticas en España, con valores de años anteriores. Cabe señalar un dato muy importante, en España toda la flota de embarcaciones de este tipo es importada.

Flota motos acuáticas en España. Unidades. 1994-2000.

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	%s/total 2000
Jet	208	108	109	103	78	92	78	2,8
% var. Interanual	---	-48,1	+0,9	-5,5	-24,3	+17,9	-15,2	
Biplaza	502	540	719	786	894	1.079	1.036	37,1
% var. Interanual	---	+7,6	+33,1	+9,3	+13,7	+20,7	-4,0	
Triplaza	116	282	373	664	1.052	1.193	1.455	52,1
% var. Interanual	---	+143,1	+32,3	+78,0	+58,4	+13,4	+22,0	
Cuatriplaza	0	0	0	0	0	58	222	8,0
% var. Interanual	---	---	---	---	---	---	+282,8	
TOTAL	826	930	1.201	1.553	2.024	2.422	2.791	100,0
% var. interanual	---	+12,6	+29,1	+29,3	+30,3	+19,7	+15,2	

Fuente: ADIN (Asociación de Industrias Náuticas)

El valor aproximado para la flota existente en el año 2000 es de unos 3.500 millones de pesetas (21,04 millones de euros), como ya se ha mencionado, todo importado. Así, el número total de motos acuáticas en el año 2000 ha sido de 2.791 unidades, lo que significa un valor aproximado unitario de 1.254.030 pesetas (7.536,87 euros).

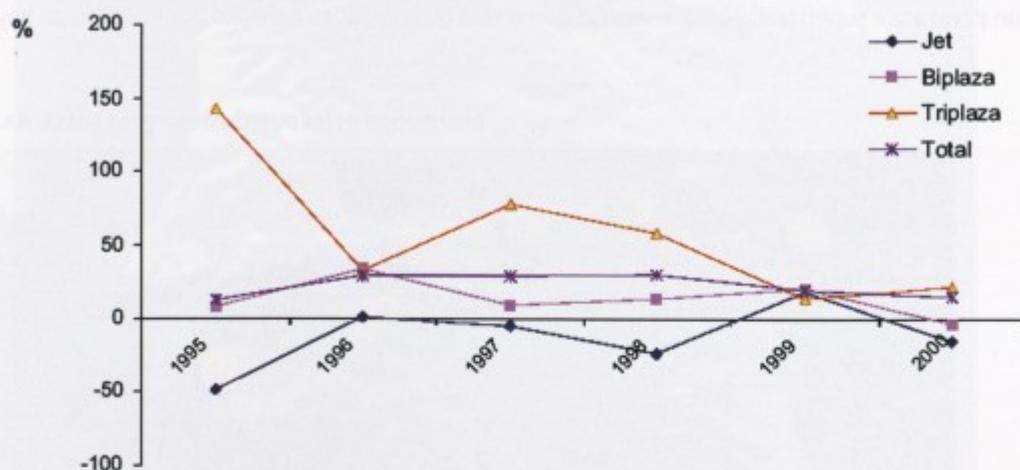
La mitad de la flota está formada por motos triplaza, concretamente, representa el 52,1% del total para el año 2000. Muy de cerca se sitúa la moto biplaza, que representa el 37,1%. Menos populares resultan las motos acuáticas tipo jet y las cuatriplaza, con el 2,8% y el 8,0% del total de unidades para el año 2000.

En cuanto al número total de motos para cada año, se observa que la evolución ha sido muy positiva, ya que cada año ha aumentado. En el año 2000 aumentó en un 15,2% respecto a 1999, pasando de 2.422 unidades a 2.791. Cabe mencionar, sin embargo, que el aumento de los dos últimos años ha sido de menor intensidad comparado con la evolución de los años 1996 a 1998 (año donde la evolución fue el doble del año 2000).

A nivel más general, el crecimiento en comparación al año 1994 ha sido de un 237,9%.

Por otro lado, la evolución de los componentes de esta cifra, a lo largo del mismo periodo, ha sido diferente para cada uno de ellos.

Variación interanual para las motos acuáticas (%). 1995-2000.



Fuente: ADIN (Asociación de Industrias Náuticas)

Cabe mencionar que los datos para las motos cuatriplaza no se muestran en el anterior gráfico, ya que éstas aparecieron en el mercado en el año 1999, con un total de 58 unidades y una excelente evolución, consiguiendo en el año 2000 una cifra de 222 motos, lo que significa un aumento del 282,8% respecto a 1999.

Destaca la evolución de las motos triplaza desde 1994 hasta la actualidad, consiguiendo desbancar a la biplaza, que en 1994 representaba el 60,8% del mercado, siendo cada vez más popular. El aumento más significativo fue en 1995, con un 143,1%.

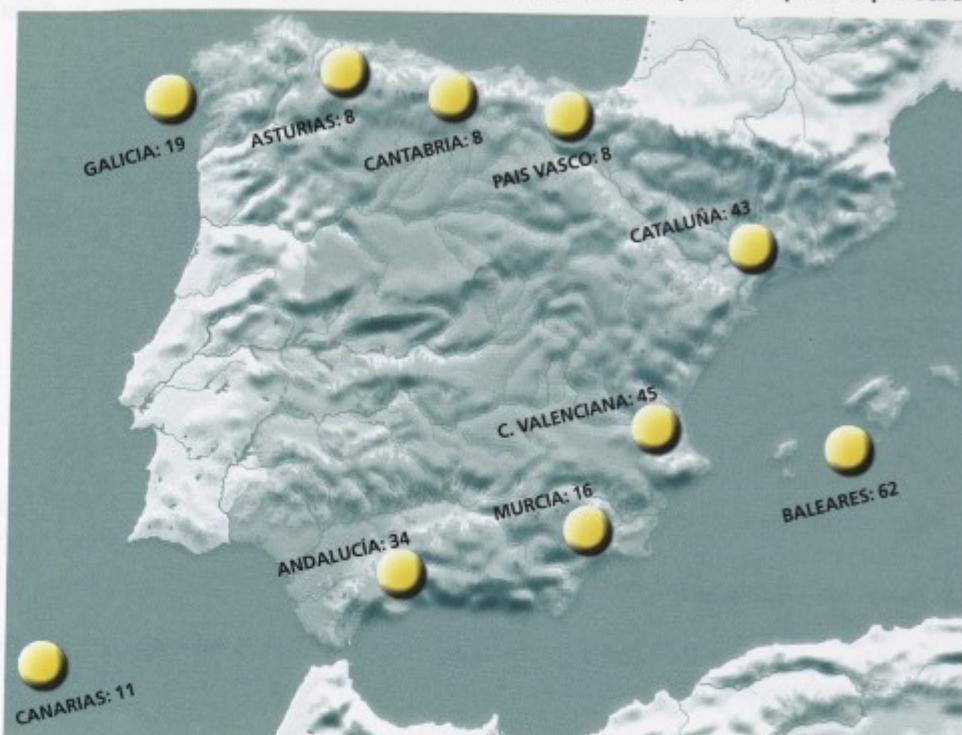
Por otro lado, las motos biplaza también han mostrado una evolución favorable, aumentando cada año menos el último, en el que su cifra ha descendido en un 4%.

Por último, las motos jet, que son las de menor relevancia en el mercado, han seguido una evolución dispar: tan solo han aumentado en los años 1996 y 1999, en un 0,9% y un 17,9%, respectivamente.

5.6 ◆ Los puertos deportivos en España

El número total de puertos deportivos existente en España es de 254. Se sitúan en un alto porcentaje en el arco mediterráneo (aproximadamente en un porcentaje superior al 70%), mientras que en las comunidades bañadas por el Atlántico hay un menor número de ellos.

Distribución de los puertos deportivos por CC.AA.

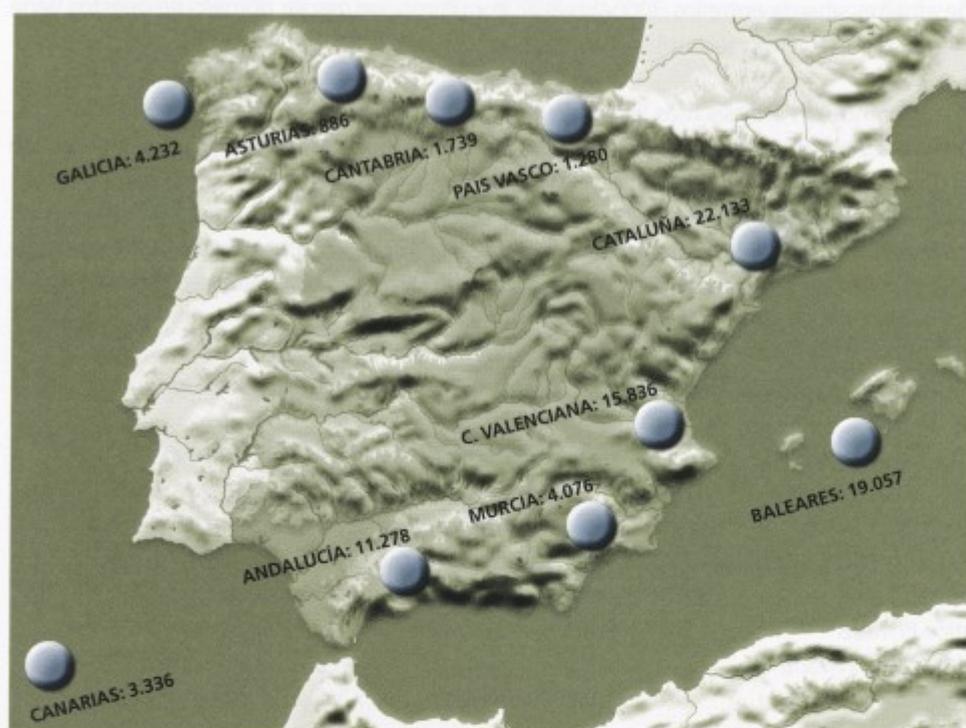


Fuente: ADIN con datos de la Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics.

Baleares es la Comunidad Autónoma con un mayor número de puertos deportivos, concretamente 62, representando el 24,4% del total. El segundo y tercer lugar lo ocupan, respectivamente, la Comunidad Valenciana (45 puertos, 17,7% del total) y Cataluña, (43 puertos, 16,9% del total). En la cuarta posición se sitúa Andalucía, con 34 puertos deportivos y representando el 13,4% del total.

Por otro lado, en quinto lugar se sitúa la primera Comunidad bañada por el Atlántico, Galicia, con 19 puertos y un 7,5% sobre el total. En cuanto al número de amarres por CC.AA., se observa que Cataluña ostenta el primer lugar, con 22.133 amarres, un 26,4% sobre el total. En segundo lugar, se sitúa Baleares, con 19.057 amarres (22,7%). Seguidamente se sitúan la Comunidad Valenciana y Andalucía, con 15.836 y 11.278 amarres, respectivamente. El quinto puesto está ocupado por Galicia, con 4.232 amarres, lo que representa un 5% sobre el total.

Distribución de amarres por CC.AA.



Fuente: ADIN con datos de la Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics.

Respecto a las dimensiones de los puertos deportivos en España, la mayoría son pequeños. Si se observa la relación entre total de amarres y puertos por Comunidad, se puede obtener un dato orientativo, esto es, número medio de amarres por puerto, tal y como se muestra a continuación:

Puertos, amarres, número medio amarres por puerto, según CC.AA.

CC.AA.	Puertos	Amarres	Amarres/ Puerto
Cataluña	43	22.133	515
Valencia	45	15.836	352
Murcia	16	4.076	255
Andalucía	34	11.278	332
Galicia	19	4.232	223
Asturias	8	886	111
Cantabria	8	1.739	217
País Vasco	8	1.280	160
Baleares	62	19.057	307
Canarias	11	3.336	303
Total	254	83.853	330

Fuente: ADIN con datos de la Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics.

De forma más específica, la mayor parte de los puertos tiene un número total de amarres inferior a 300. Un número algo menor de puertos tiene una cifra de amarres situada entre los 300 y los 800. Por último, un menor número de puertos tiene más de 800 amarres.

Por lo tanto, del cuadro anterior se desprende un análisis más limitado ya que las cifras no dejan de ser términos medios. Aun así, cabe destacar que Cataluña es la Comunidad con una mayor densidad de amarres por puerto, con una media de 515 amarres/ puerto.

Le sigue la Comunidad Valenciana, Andalucía y Baleares, con una densidad de 352, 332 y 307 amarres/ puerto, respectivamente. Estas Comunidades coinciden con las que un mayor número de puertos y amarres tienen, aunque en distinto orden de importancia.

A continuación se muestra la clasificación de los puertos deportivos en España, según su forma de explotación.

Las formas de explotación son las siguientes:

- A: Directo por la Entidad Portuaria Estatal
- B: Directo por la CC.AA. o Consorcio Público
- C: Directo por Ayuntamiento
- D: Concesión a Club Náutico Privado
- E: Concesión a Sociedad Mercantil Privada

Puertos deportivos en España por CC.AA., según forma de explotación.

CC. AA.	A	B	C	D	E
Cataluña	0	2	1	25	15
Valencia	0	8	0	19	18
Murcia	1	3	0	11	1
Andalucía	0	10	0	9	15
Galicia	1	0	1	13	4
Asturias	1	7	0	0	0
Cantabria	0	0	0	4	4
País Vasco	0	4	0	0	2
Baleares	8	13	0	30	13
Canarias	1	0	0	0	8
TOTAL	12	47	2	111	80
% s/ total	4,7	18,5	0,8	43,7	31,5

Fuente: ADIN con datos de la Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics.

Un total de 191 puertos deportivos son gestionados por entidades privadas, representando un 75,2% del total. De forma más concreta, el 43,7% de los puertos deportivos españoles son concesiones a Clubes Náuticos Privados y un 31,5% son concesiones a Sociedades Mercantiles privadas; el resto de instalaciones náuticas deportivas son gestionadas por organismos públicos.

Entre los públicos, la forma de explotación más común es directamente por la CC.AA. o Consorcio Público, con un 18,5% sobre el total. Un 4,7% está gestionado de forma directa por la Entidad Portuaria Estatal y, tan solo un 0,8% se gestiona de forma directa por el Ayuntamiento de la población a la que pertenezca el puerto deportivo.

A continuación se muestra la clasificación de los puertos deportivos en España por CC.AA., según el tipo de puerto – instalación náutica.

La tipología es la siguiente:

- 1: Dársena Deportiva en Puerto o zona Estatal
- 2: Dársena Deportiva en Puerto de la CC.AA.
- 3: Fondeadero y Pantalanes de verano
- 4: Puertos Deportivos de promoción privada en la CC.AA.
- 5: Puertos Deportivos en construcción
- 6: Puertos autorizados pendientes inicio de obra
- 7: Puertos o Dársenas en tramitación
- 8: Promoción pública CC.AA. o Ayuntamiento

Puertos deportivos en España por CC.AA., según tipo de puerto.

CC. AA.	1	2	3	4	5	6	7	8
Cataluña	4	16	0	20	1	1	5	1
Valencia	7	20	0	15	3	0	0	0
Murcia	1	4	1	9	0	1	4	0
Andalucía	7	11	0	13	0	0	0	3
Galicia	4	8	0	0	4	3	0	0
Asturias	1	5	1	0	0	1	0	0
Cantabria	4	1	1	2	0	0	0	0
País Vasco	1	5	0	0	1	1	0	0
Baleares	22	15	0	24	1	0	4	0
Canarias	2	0	0	7	0	0	0	0
TOTAL	53	85	3	90	10	6	13	4
% s/ total	20,1	32,2	1,1	34,1	3,8	2,3	4,9	1,5

Fuente: ADIN con datos de la Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics.

Nota: En esta clasificación se incluyen fondeaderos, puertos deportivos en construcción y pendientes de inicio de obras que no son considerados propiamente puertos deportivos en otras clasificaciones.

Entre las instalaciones náuticas españolas, las más abundantes son los Puertos Deportivos de Promoción Privada y las Dársenas Deportivas en Puertos de la Comunidad Autónoma. Ambos tipos de puertos representan más de dos terceras partes de las instalaciones náuticas deportivas.

Por otro lado, también es importante la presencia de Dársenas Deportivas en Puertos o Zonas Estatales, concretamente con un 20,1% del total de instalaciones deportivas. No existen datos precisos sobre el número de fondeaderos y pantalanes de verano, ya que este tipo de instalaciones tiene un marcado carácter estacional y su número varía cada año en función del grado de ocupación de los puertos deportivos.

Baleares es la CC.AA. que destaca en las clasificaciones de puertos deportivos de promoción privada en la CC.AA. y en dársenas deportivas en puerto o zona estatal, con 24 y 22 puertos deportivos, respectivamente. La Comunidad Valenciana tiene 20 dársenas deportivas en puerto de la CC.AA.

Por otro lado, Cataluña destaca en puertos deportivos de promoción privada en la CC.AA. y en dársenas deportivas en puerto de la CC.AA., con 20 y 16 puertos, respectivamente.

Centrando el estudio en los amarres, a fecha de noviembre del año 2000 el número total de amarres asciende a 83.853.

Número de amarres en los puertos deportivos de España por CC.AA., según forma de explotación del puerto.

CC. AA.	TOTAL AMARRES	% S/TOTAL	A	B	C	D	E
Cataluña	22.133	26,4	0	1.441	222	9.463	11.007
% s/ total CC.AA			0,0	6,5	1,0	42,8	49,7
Valencia	15.836	18,9	0	2.318	0	6.725	6.793
% s/ total CC.AA			0,0	14,6	0,0	42,5	42,9
Murcia	4.076	4,9	590	315	0	2.821	350
% s/ total CC.AA			14,5	7,7	0,0	69,2	8,6
Andalucía	11.278	13,4	0	2.274	0	1.537	7.467
% s/ total CC.AA			0,0	20,2	0,0	13,6	66,2
Galicia	4.232	5,0	463	0	226	2.052	1.491
% s/ total CC.AA			10,9	0,0	5,3	48,5	35,2
Asturias	886	1,1	657	229	0	0	0
% s/ total CC.AA			74,2	25,8	0,0	0,0	0,0
Cantabria	1.739	2,1	0	0	0	629	1.110
% s/ total CC.AA			0,0	0,0	0,0	36,2	63,8
País Vasco	1.280	1,5	0	670	0	0	610
% s/ total CC.AA			0,0	52,3	0,0	0,0	47,7
Baleares	19.057	22,7	2.315	2.727	0	9.235	4.780
% s/ total CC.AA			12,1	14,3	0,0	48,5	25,1
Canarias	3.336	4,0	550	0	0	0	2.786
% s/ total CC.AA			16,5	0,0	0,0	0,0	83,5
TOTAL	83.853	100,0	4.575	9.974	448	32.462	36.394
% s/ total		100,0	5,5	11,9	0,5	38,7	43,4

Fuente: ADIN con datos de la Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics.

En el cuadro anterior se observa la clasificación de amarres en función de la forma de explotación del puerto. Destacan los puertos que son gestionados por entidades privadas, es decir, los que son concesión a Sociedad Mercantil Privada y los de concesión a Club Náutico Privado, con 36.394 y 32.462 amarres, respectivamente, lo que representa, en global, un 82,1% del total.

De las entidades públicas, destacan los puertos que son gestionados de forma directa por la CC.AA. o Consorcio Público, con 9.974 amarres (un 11,9% sobre el total); le siguen los puertos gestionados directamente por la Entidad Portuaria Estatal, con 4.575 amarres, y, en último lugar, con una mínima representación, los puertos gestionados directamente por el Ayuntamiento.

Por Comunidades Autónomas, destacan Asturias y Cantabria como Comunidades con formas de explotación más pública que privada. En el cuadro anterior se observa también la proporción de amarres, según forma de explotación sobre el total de cada Comunidad.

Un dato también interesante que muestra la situación del sector para un país en cuanto a instalaciones o infraestructura es la proporción entre habitantes de un país y los amarres existentes, obteniendo habitantes por amarre. Estos datos se muestran en el siguiente cuadro:

Proporción de habitantes por amarre

PAÍS	HABITANTES / AMARRE
ESPAÑA	
Cataluña	269
C. Valenciana	43
Murcia	276
Andalucía	157
Galicia	609
Canarias	833
Cantabria	450
País Vasco	316
Asturias	1.648
Otras	1.242
TOTAL	455
EUROPA	
Holanda	70
Dinamarca	58
U.K.	293
Francia	387
Italia	955
Grecia	1.387
Portugal	2.106
Bélgica	2.575

Fuente: ADIN con datos de la Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics.



Cabe mencionar que para Europa se dispone de pocos datos y que, para todos, siempre es sobre un cálculo de población estimada. Por lo tanto, son datos aproximados a la realidad, aunque significativos para poder realizar un análisis comparativo.

Para cada 455 habitantes de España existe un amarre. Esta cifra dista de algunas europeas, como la de Holanda (70) o Dinamarca (58), países mucho más equipados. En cambio, otros países como Bélgica o Portugal, disponen de menos amarres en comparación a su población, ya que, respectivamente, la proporción es de 2.575 y 2.106 habitantes por amarre.

Dentro de España, destacan Baleares, Murcia y Cataluña, con unas cifras de 43, 157 y 269 habitantes por amarre, respectivamente. En el extremo opuesto se sitúan el País Vasco y Asturias, con 1.648 y 1.242 habitantes por amarre, respectivamente.

5.7 ◆ La práctica del deporte náutico. Licencias concedidas en deportes náuticos y número de clubes

En el año 2000 se alcanzó la cifra de 193.446 federados para la práctica de deportes náuticos. El número de licencias concedidas ha experimentado un aumento respecto a 1999, concretamente, en un 37,4% (en 1999 se alcanzaron los 140.754 federados). En cambio, en 1999 esta cifra disminuyó respecto a 1998 (187.517 federados) en un 24,9%, por lo tanto, ha habido una recuperación y se ha superado el nivel conseguido en 1998.

En el siguiente cuadro se puede observar la evolución, en estos dos años, de las licencias concedidas en los diferentes deportes náuticos.

Evolución de las licencias concedidas en cada una de las federaciones. 1999-2000.

FEDERACIÓN	NÚMERO DE LICENCIAS		% S/ TOTAL	VARIACIÓN
	1999	2000	1999	00/99
AC. SUBACUÁTICAS	39.160	32.183	16,64	-17,82
ESQUÍ NÁUTICO	6.155	1.649	0,85	-73,21
MOTONÁUTICA	889	1.014	0,52	+14,06
PESCA	29.834	106.569	55,09	+257,21
PIRAGÜISMO	10.479	9.947	5,14	-5,08
REMO	6.103	6.092	3,15	-0,18
VELA	48.134	35.992	18,61	-25,23
TOTAL	140.754	193.446	100,0	+37,44

Fuente: Consejo Superior de Deportes.

El deporte con un mayor número de licencias es la pesca, que en el año 2000 alcanzó la cifra de 106.569 federados, protagonizando un importante aumento respecto al año anterior, concretamente en un 257,2%.

El aumento global de las licencias en los deportes náuticos se ha producido gracias al aumento de la pesca y de la motonáutica (14,1%), aunque en mayor medida de la primera, ya que las licencias en motonáutica representan un escaso 0,52% del total en el año 2000.

El resto de deportes han disminuido su número de licencias. Destaca el caso del esquí náutico que ha disminuido en un 73,2% hasta situarse en una cifra similar a la obtenida en 1998 (1.195 licencias).

Los deportes náuticos que tienen una mayor importancia sobre el total de licencias concedidas en el año 2000 son:

- Pesca: 55,1%
- Vela: 18,6%
- Actividades Subacuáticas: 16,6%

Destaca pues, con diferencia, la práctica de la pesca a lo largo del año 2000, ya que el número de federados es más de la mitad del total en los deportes náuticos.

En cambio, en 1999 el orden por importancia de licencias fue diferente, aunque las modalidades coincidían:

- Vela: 34,2%
- Actividades Subacuáticas: 27,8%
- Pesca: 21,2%

La vela, que fue el principal deporte el año anterior, ha pasado a un segundo puesto con una reducción en el número de licencias en un 25,2% (de 48.134 a 35.992 licencias en 2000).

En cuanto a la evolución en las licencias concedidas para el resto de deportes estudiados, se observa que todos han disminuido su número de licencias. Las actividades subacuáticas obtuvieron un total de licencias en el año 2000 igual a 32.183, lo que representa una disminución del 17,8% respecto al año anterior. Por su parte, el piragüismo descendió en un 5,1% (9.947 licencias en 2000) y el remo en un 0,2%, obteniendo una cifra prácticamente igual a la del año anterior, concretamente de 6.092 licencias.



Desde otro punto de vista se obtiene el número total de licencias según sean masculinas o femeninas.

Licencias federadas año 2000, masculinas y femeninas

FEDERACIÓN	Nº LICENCIAS			% S/ TOTAL		
	Masculinas	Femeninas	S.D.	TOTAL	Masculinas	Femeninas
AC. SUBACUÁTICAS	s.d.	s.d.	32.183	32.183	s.d.	s.d.
ESQUÍ NÁUTICO	849	800		1.649	51,49	48,51
MOTONÁUTICA	928	86		1.014	91,52	8,48
PESCA	98.769	7.800		106.569	92,68	7,32
PIRAGÜISMO	6.137	1.614	2.196	9.947	61,70	16,23
REMO	4.995	1.097		6.092	81,99	18,01
VELA	24.996	10.996		35.992	69,45	30,55
TOTAL	136.674	22.393	34.379	193.446	70,65	11,58

Nota: Sin Desglosar (s.d.)
Fuente: Consejo Superior de Deportes

Del total de licencias concedidas en el año 2000 (193.446) existe un porcentaje que no se ha podido desglosar en función de si eran licencias masculinas o femeninas, concretamente, el 17,8% (34.379 licencias). Por otro lado, diferenciando por federaciones, se observa que para las actividades subacuáticas no se dispone de los datos desglosados en su totalidad. El otro caso es el de piragüismo donde se observa que un porcentaje de las licencias tampoco está clasificado (22,1% sobre 9.947 licencias).

Teniendo en cuenta estas consideraciones, se puede realizar un análisis de la práctica de los deportes náuticos según el sexo del federado. En global, los deportes náuticos son practicados en su mayoría por el sexo masculino. Del total de federados se puede diferenciar un 70,7% que es masculino y un 11,6% que es femenino. Dentro de esta cifra global existen modalidades de deportes en los que la diferencia entre uno y otro grupo se hace más pequeña, a destacar, el esquí náutico y la vela, con un porcentaje de federación femenina igual al 48,5% y al 30,6%, respectivamente.

Antes de pasar a analizar las licencias por federaciones y por territorios, se mostrarán los datos referentes a los clubes existentes en el territorio español.

Evolución de los clubes para cada una de las federaciones. 1999-2000.

FEDERACIÓN	NÚMERO DE CLUBES		% S/ TOTAL	VARIACIÓN
	1999	2000		
AC. SUBACUÁTICAS	1.045	1.133	31,00	+8,42
ESQUÍ NÁUTICO	58	62	1,70	+6,90
MOTONÁUTICA	202	192	5,25	-4,95
PESCA	535	1.344	36,77	+151,21
PIRAGÜISMO	261	277	7,58	+6,13
REMO	223	223	6,10	0,0
VELA	173	424	11,60	+145,09
TOTAL	2.497	3.655	100,0	+46,38

Fuente: Consejo Superior de Deportes.

En el año 2000 el número de clubes de deportes náuticos en España fue de 3.655, lo que significa un importante incremento del 46,4% respecto al año anterior (2.497 clubes); sin embargo, en el año 1999 los clubes protagonizaron una disminución del 18,5%.

Este resultado ha sido gracias a la evolución favorable de la mayoría de las federaciones, a excepción de los clubes de motonáutica, ya que su número se ha reducido en un 5%, y de los clubes de remo, los cuales se han mantenido igual.

La pesca y la vela son los dos deportes náuticos que han protagonizado un importante aumento respecto al año anterior en cuanto a su número de clubes.

Concretamente tuvieron unos aumentos del 151,2% y del 145,1%, respectivamente, en comparación a 1999.

Los deportes náuticos más populares, considerando el número de clubes, en el año 2000 han sido la pesca y las actividades subacuáticas, ya que cuentan con el 36,8% y el 31% del total de clubes en el territorio español, respectivamente.

Por otro lado, si se tiene en cuenta la distribución de las licencias concedidas en España, se puede llegar a establecer un ranking de practicantes para cada uno de los deportes náuticos, según la federación territorial a la que pertenecen. Las estadísticas que se pasan a analizar están reunidas en los siguientes cuadros:

Evolución de los clubes para cada una de las federaciones. 1999-2000 (I)

Federación Territorial	A. SUBACUÁTICAS			ESQUÍ NÁUTICO			MOTONÁUTICA			PESCA		
	1999	2000	00/99	1999	2000	00/99	1999	2000	00/99	1999	2000	00/99
Andalucía	3.346	3.581	+7,0	0	0		42	92	+119,0	0	13.666	+100,0
Aragón	1.045	1.289	+23,3	45	45	0,0	31	7	-77,4	9.722	10.861	+11,7
Asturias	754	848	+12,5	0	0		10	16	+60,0	0	7.822	+100,0
Baleares	1.391	1.240	-10,9	0	0		27	36	+33,3	0	1.482	+100,0
Canarias	1.851	1.318	-28,8	56	54	-3,6	113	296	+161,9	694	1.051	+51,4
Cantabria	757	261	-65,5	0	0		0	0		1.200	1.200	0,0
C. León	369	312	-15,4	20	21	+5,0	0	0		0	3.996	+100,0
C. La Mancha	54	57	+5,6	0	0		0	0		3.969	3.569	-10,1
Cataluña	8.706	11.510	+32,2	260	265	+1,9	131	165	+26,0	0	25.746	+100,0
Extremadura	45	68	+51,1	0	0		0	1	+100,0	6.385	7.824	+22,5
Galicia	1.254	3.692	+194,4	1.068	887	-16,9	40	65	+62,5	0	3.044	+100,0
Madrid	1.426	701	-50,8	224	179	-20,1	67	72	+7,5	1.544	2.178	+41,1
Murcia	1.803	1.903	+5,5	0	0		48	59	+22,9	1.789	1.354	-24,3
Navarra	345	381	+10,4	0	0		0	0		0	1.157	+100,0
País Vasco	452	403	-10,8	97	87	-10,3	5	2	-60,0	4.531	4.895	+8,0
La Rioja	127	10	-92,1	0	0		0	0		0	1.141	+100,0
Valencia	3.967	4.293	+8,2	102	111	+8,8	194	202	+4,1	0	15.368	+100,0
Ceuta	205	216	+5,4	0	0		7	2	-71,4	0	0	
Melilla	119	100	-16,0	0	0		1	0	-100,0	0	215	+100,0
Sin Des./MDG	11.144	0	-100,0	4.283	0	-100,0	173	0	100,0	0	0	
TOTAL	39.160	32.183	-17,8	6.155	1.649	-73,2	889	1.014	+14,2	29.834	106.569	+257,2

Evolución de los clubes para cada una de las federaciones. 1999-2000 (II)

Federación Territorial	PIRAGÜISMO			REMO			VELA			TOTAL (I+II)		
	1999	2000	00/99	1999	2000	00/99	1999	2000	00/99	1999	2000	00/99
Andalucía	739	773	+4,6	603	604	+0,2	12.131	11.420	-5,9	16.861	30.136	+78,7
Aragón	84	88	+4,8	178	186	+4,5	261	0	-100,0	11.366	12.476	+9,8
Asturias	854	774	-9,4	198	227	+14,6	346	0	-100,0	2.162	9.687	+348,1
Baleares	200	275	+37,5	0	0		2.516	3.862	+53,5	4.134	6.895	+66,8
Canarias	79	56	-29,1	0	0		1.089	1.231	+13,0	3.882	4.006	+3,2
Cantabria	168	146	-13,1	575	533	-7,3	286	307	+7,3	2.986	2.447	-18,1
C. León	526	635	+20,7	0	0		322	333	+3,4	1.237	5.297	+328,2
C. La Mancha	137	153	+11,7	0	0		403	133	-67,0	4.563	3.912	-14,3
Cataluña	250	271	+8,4	735	745	+1,4	9.609	4.103	-57,3	19.691	42.805	+117,4
Extremadura	182	152	-16,5	0	0		242	297	+22,7	6.854	8.342	+21,7
Galicia	2.823	2.610	-7,5	1.275	1.247	-2,2	6.346	7.031	+10,8	12.806	18.576	+45,1
Madrid	679	719	+5,9	98	89	-9,2	564	789	+39,9	4.602	4.727	+2,7
Murcia	253	322	+27,3	92	99	+7,6	1.292	584	-54,8	5.277	4.321	-18,1
Navarra	176	149	-15,3	101	74	-26,7	97	111	+14,4	719	1.872	+160,4
País Vasco	380	319	-16,1	1.709	1.671	-2,2	601	697	+16,0	7.775	8.074	+3,8
La Rioja	75	68	-9,3	0	0		0	0		202	1.219	+503,5
Valencia	197	175	-11,2	539	617	+14,5	12.029	4.991	-58,5	17.028	25.757	+51,3
Ceuta	76	66	-13,2	0	0		0	69	+100,0	288	353	+22,6
Melilla	0	0		0	0		0	34	+100,0	120	349	+190,8
Sin Des./MDG	2.601	2.196	-15,6	0	0		0	0		18.201	2.196	87,9
TOTAL	10.479	9.947	-5,1	6.103	6.092	-0,2	48.134	35.992	-25,2	140.754	193.446	37,4

Nota: Sin Desglosar (s.d.)
Fuente: Consejo Superior de Deportes

Durante el periodo 1999-2000 el número total de licencias concedidas en los deportes náuticos aumentó en un 37,4%. Este incremento fue gracias a la favorable evolución de las licencias concedidas, sobre todo, en el deporte de la pesca, con un crecimiento del 257,2% respecto al año 1999.

Del resto de federaciones, tan solo la motonáutica aumentó, aunque en un menor grado, concretamente en un 14,2%.

En una visión global en el ámbito de las federaciones territoriales, se observa que todas han aumentado en número de licencias concedidas respecto al año 1999, a excepción de Cantabria, Castilla la Mancha y Murcia, con disminuciones del 18,1%, el 14,3% y el 18,1%, respectivamente.

Por otro lado, las federaciones territoriales con una evolución positiva más importante respecto al año anterior han sido:

- La Rioja +503,5%
- Asturias +348,1%
- Castilla León +328,2%
- Melilla +190,8%
- Navarra +160,4%
- Cataluña +117,4%

Cabe destacar, sin embargo, que la federación catalana continúa siendo la de más peso en el global de los deportes náuticos, con un total de 42.805 licencias concedidas en el año 2000, un 117,4% más que en el año anterior. Seguida por Andalucía (30.136 licencias) y Valencia (25.757 licencias).

A diferencia del año 1999, en éste no existe un número tan elevado de licencias tramitadas por la Mutualidad General Deportiva, conociéndose a qué deporte pertenecen, pero no a qué federación territorial, en comparación al año anterior. Razón que puede llegar a explicar algunas de las variaciones que se producen de un año a otro en el análisis de cada deporte náutico y sus federaciones territoriales.

A continuación, se realiza el análisis de las federaciones territoriales más importantes según la modalidad de deporte náutico.

En Actividades Subacuáticas la federación catalana continúa siendo la de mayor peso, con 11.510 licencias, lo que representa un 35,8% sobre el total de federados en este deporte, y un aumento del 32,2% respecto al año anterior. Le siguen las federaciones de Valencia, Galicia y Andalucía. El aumento más espectacular lo ha protagonizado la federación de Galicia, con un aumento del 194,4% y un total de 3.692 licencias.

Por otro lado, algunas federaciones han disminuido su número de licencias concedidas para el año 2000. Destacan La Rioja, Cantabria y Madrid, con unas disminuciones del 92,1%, el 65,5% y el 50,8%, respectivamente.

En lo que respecta al Esquí Náutico, la concentración de licencias por federaciones territoriales es elevada, ya que la principal federación, que es la de Galicia, tiene un total de 887 licencias, lo que significa el 53,8% del total de federados en esta modalidad deportiva. Aún así, esta cifra es menor a la obtenida el año anterior, concretamente en un 16,9%.

Le sigue las federaciones de Cataluña, Madrid y Valencia, con el 16,1%, el 10,9% y el 6,7% del total, respectivamente. Las cuatro primeras federaciones representan el 87,5% del total. De estas tres federaciones, tan solo Madrid ha disminuido su número de licencias concedidas para el año 2000 respecto a 1999, concretamente en un 20,1%. Valencia y Cataluña, por su parte, han aumentado en un 8,8% y un 1,9%, respectivamente.

En cuanto a la Motonáutica, se han producido cambios en el ranking por federaciones territoriales respecto al año anterior. Así si en 1999 la federación valenciana destacaba en primer lugar con 194 licencias concedidas, en el año 2000 es la federación canaria la que ocupa el primer puesto, con un total de 296 licencias concedidas, lo que significa un 29,2% del total y un aumento del 161,9% respecto al año anterior. A su vez, la federación valenciana ocupa el segundo puesto, con un aumento del 4,1% en sus licencias concedidas, alcanzando la cifra de 202, lo que representa un 19,9% sobre el total.



Les sigue Cataluña, con un aumento también en importancia, ya que con 165 licencias se sitúa en el tercer puesto con una representación del 16,3% y un aumento del 26% respecto al año anterior. También en este caso existe un considerable grado de concentración en unas cuantas federaciones del número de licencias de esta modalidad de deporte náutico, aunque menor que en el caso anterior del esquí náutico.

La Pesca es un caso especial en comparación con el año anterior, ya que en muchas federaciones se daba el caso de no disponer de datos concretos para el año 1999 y sí para el 2000, cambiando significativamente tanto el número total de licencias concedidas en este deporte como el ranking de federaciones territoriales. Cabe mencionar que estas irregularidades pueden deberse, en parte, al traspaso de competencias de Licencias a las Comunidades Autónomas, pudiendo quedar los datos de alguna Comunidad sin contabilizar en el total nacional.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, Cataluña destaca como principal federación, con 25.746 licencias, lo que significa un 24,2% sobre el total para el año 2000. Le siguen en importancia las federaciones de Valencia y Andalucía, con 15.368 y 13.666 licencias, respectivamente. Estas tres primeras federaciones no disponían de datos para 1999.

En cuarto lugar se sitúa la federación de Aragón, con 10.861 licencias y un aumento respecto al año anterior del 11,7%, cabe destacar pues, que esta federación ocupaba el primer puesto en el ranking de 1999, teniendo en cuenta que no existían datos para muchas otras federaciones.

Respecto al Piragüismo, el primer puesto sigue ocupado por la federación gallega, aunque ha disminuido en un 7,5% su número de licencias, concretamente, su cifra corresponde a 2.610, lo que representa un 26,2% sobre el total. A más distancia le sigue, Asturias, Andalucía y Madrid, con 774, 773 y 719 licencias, respectivamente, para el año 2000.

Cabe destacar además, que para el año 2000 ha disminuido considerablemente el número de licencias que podían especificarse a qué deporte náutico pertenecían, pero no a qué federación territorial, dándose el caso únicamente en la modalidad deportiva del piragüismo, con 2.196 licencias, lo que representa un 22,1% del total.

Las federaciones vascas y gallega son las de mayor importancia en la práctica del Remo, con un número de licencias para el año 2000 igual a 1.671 y 1.247, respectivamente. Ambas federaciones han disminuido su cifra en un 2,2% respecto al año anterior.

Cataluña y Valencia ocupan el tercer y cuarto puesto, con un total de licencias igual a 745 y 617, respectivamente. Ambas han seguido una evolución positiva, con aumentos del 1,4% y el 14,5%, respectivamente, en comparación al año anterior.

Por último, de forma detallada para cada modalidad de deporte náutico, en la Vela destaca la federación andaluza, con 11.420 licencias, lo que representa un 31,7% sobre el total, aunque con una disminución del 5,9% respecto al año anterior.

Le siguen en importancia, las federaciones de Galicia, Valencia, Cataluña y Baleares, con el 19,5%, el 13,9%, el 11,4% y el 10,7%, respectivamente. Cabe destacar las disminuciones de Valencia y Cataluña, en un 58,5% y un 57,3%, respectivamente, en comparación al año anterior, y los aumentos de Baleares y Galicia, en un 53,5% y un 10,8%, respectivamente.

5.8 ◆ Títulos para el gobierno de embarcaciones de recreo

Para el año 2000 se cuenta con las estadísticas en cuanto a los títulos para el gobierno de embarcaciones de recreo (anexo 2). En el siguiente cuadro se muestran los títulos de:

- Capitán de Yate,
- Patrón de Yate,
- Patrón Embarcación Recreo,
- Patrón Navegación Básica,

para cada Comunidad Autónoma del país, a excepción de los datos correspondientes a Valencia, de los cuales no se ha podido disponer a fecha de octubre del año 2001.

Títulos para el gobierno de embarcaciones de recreo emitidos en el año 2000.

TÍTULO	P.N. BÁSICA	P.E. RECREO	PAT. YATE	CAP. YATE	TOTAL
Asturias	21	147	18	2	188
% s/ total Comunidad	11,2	78,2	9,6	1,1	
Andalucía	426	1.192	89	3	1.710
% s/ total Comunidad	24,9	69,7	5,2	0,2	
Baleares	125	858	116	9	1.108
% s/ total Comunidad	11,3	77,4	10,5	0,8	
Cantabria	20	277	34	11	342
% s/ total Comunidad	5,8	81,0	9,9	3,2	
Canarias	75	905	75	26	1.081
% s/ total Comunidad	6,9	83,7	6,9	2,4	
Cataluña	929	3.478	509	128	5.044
% s/ total Comunidad	18,4	69,0	10,1	2,5	
Ceuta	16	65	---	---	81
% s/ total Comunidad	19,8	80,2	---	---	
Galicia	234	977	77	17	1.305
% s/ total Comunidad	17,9	74,9	5,9	1,3	
Melilla	9	40	3	---	52
% s/ total Comunidad	17,3	76,9	5,8	---	
Murcia	324	1.542	186	44	2.096
% s/ total Comunidad	15,5	73,6	8,9	2,1	
País Vasco	316	1.089	223	90	1.718
% s/ total Comunidad	18,4	63,4	13,0	5,2	
Valencia	---	---	---	---	---
Madrid y otras sin competencia transferida	733	2.173	518	223	3.647
% s/ total Comunidad	20,1	59,6	14,2	6,1	
TOTAL	3.228	12.743	1.848	553	18.372
% s/ TOTAL	17,6	69,4	10,1	3,0	

P.N.: PATRÓN NAVEGACIÓN; P.E.: PATRÓN EMBARCACIÓN; CAP.: CAPITÁN.
Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

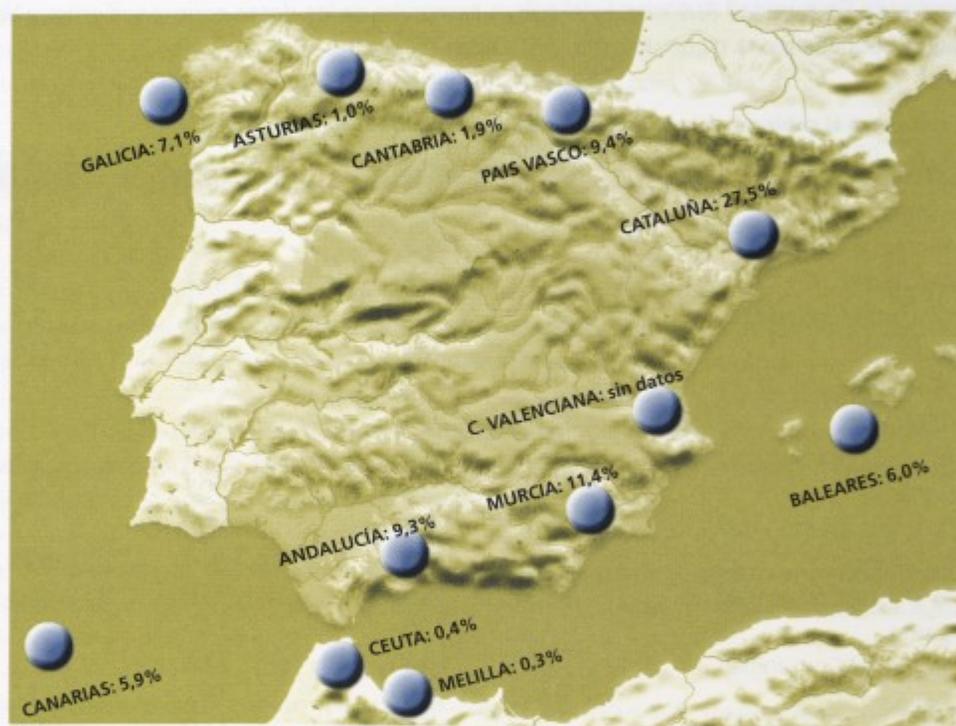


Así, en el año 2000 se emitió un total de 18.372 títulos para el gobierno de embarcaciones de recreo. Predomina el título de Patrón de Embarcaciones de Recreo que, con 12.743 títulos, representa el 69,4% del total. Le sigue el de Patrón de Navegación Básica, con el 17,6% de la cifra total de títulos. A continuación, el de Patrón de Yate, con el 10,1%; por último, el título de Capitán de Yate que representa el 3%.

Esta distribución de los títulos dentro de la cifra global es muy similar para cada una de las Comunidades en cuanto a porcentajes.

Por otro lado, para ver el peso de cada Comunidad Autónoma sobre el total se presenta el siguiente gráfico:

Títulos por Comunidades Autónomas. Año 2000.



Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

Cataluña destaca como la principal Comunidad en cuanto a número de títulos emitidos, con el 27,5% del total. Le siguen las Comunidades de Madrid y Murcia, con el 19,9% y el 11,4%. Cabe recordar que no se dispone de los datos para la Comunidad Valenciana. En caso de tenerlos, probablemente el ranking variaría, al ser Valencia una Comunidad importante en el sector de la náutica deportiva y de recreo.

5.9 ◆ La náutica deportiva en los principales países de la U.E. (Francia, Alemania, Italia)

FRANCIA

Recientemente, IBI (International Boat Industry) ha realizado un estudio sobre el mercado francés. De él se pueden extraer algunas conclusiones. Existen unos estudios similares para Alemania e Italia, de los cuales también se extraerán algunas conclusiones, perfiles de los mercados náuticos en cada uno de estos países.

Una de las primeras conclusiones que se extraen es que los consumidores del mercado francés de la náutica son mucho menos sensibles al precio, por lo que una política de reducción de precios mientras se opera a plena capacidad parece contraria e inadecuada.

La náutica de recreo es tradicionalmente un negocio cíclico. Normalmente, cuando la demanda excede a la oferta hasta el punto donde toda la capacidad está siendo usada, los constructores no bajarán precios. En consonancia con este punto, la industria del automóvil es un claro y clásico ejemplo. Los fabricantes aumentan los precios en casos de "booms", el excedente acumulado servirá para solventar próximas recesiones, cuando los precios sean reducidos radicalmente.

Mientras las nuevas adquisiciones son importantes dentro del mercado, la mayoría de los compradores de embarcaciones ya son propietarios de una (es similar al caso de los coches). Por lo tanto, la decisión de comprar es por lo general una decisión de sustitución.

Muchas compañías de la industria y FIN (Federación Francesa de la Industria Náutica) destacan el hecho de que hay un número importante de embarcaciones grandes de más de 20 años en la flota francesa. De forma anecdótica mencionar que el precio de una embarcación de segunda mano se determina por su condición y no por su edad.

Estas son algunas de las nuevas apreciaciones que se desprenden del estudio para el año 2000. Sin embargo, como comparativo entre Francia, Alemania e Italia, se muestran los datos comunes del sector.

ALEMANIA

Alemania es ciertamente un mercado rico con un gran número de consumidores capacitados para llevar a cabo grandes adquisiciones. Sin embargo, el mercado sufre de diversas debilidades estructurales, lo cual significa que el futuro no será tan positivo.

Además, el mercado está siendo sostenido por los nuevos "booms". Estos nuevos compradores, sin embargo, no son lo suficientemente numerosos para reemplazar los consumidores de "booms" anteriores, los cuales, además, tendían a la sustitución de la embarcación en menos años.

Acerca de los productores domésticos, IBI piensa que son ellos los que conseguirán que en el futuro el mercado prospere, gracias a la innovación, la calidad y el enfoque a la exportación, pudiendo dar confianza al mercado alemán. Muchos de los pequeños fabricantes esperan dejar el mercado, especialmente cuando sus fundadores se retiren.



Muchos analistas consideran que el mercado alemán ha sido interpretado y comparado por debajo de su potencial teórico. Las actuales incertidumbres económicas, junto con la continuada debilidad del euro, probablemente significarán que la industria tendrá que esperar otro año para una auténtica mejora.

ITALIA

La situación de la náutica en Italia es bastante buena, habiendo protagonizado incrementos en las ventas, tanto de embarcaciones como de accesorios, así como en magnitudes de exportación.

Esta situación se ve favorecida por importantes adquisiciones de grandes empresas y por la aprobación de una nueva regulación que beneficia las nuevas adquisiciones de embarcaciones de recreo.

En resumen, Italia tiene un gran potencial, aunque debido a las peculiaridades de su mercado (los factores sociales y económicos) este potencial tiene un periodo de transición de 15 años hasta conseguir expresar su potencial.

Aparte de las consideraciones particulares de cada país, la situación a nivel mundial también puede afectar al mercado, aunque puede alcanzar pronto un nuevo equilibrio, superando las dificultades y las incertidumbres presentes.

5.10 ♦ Fiscalidad de la náutica deportiva

Tanto en el ámbito europeo como mundial, España reúne unas condiciones naturales inmejorables para consolidarse como uno de los países más importantes en lo que a práctica de deportes náuticos se refiere. Pero no sólo se trata de condiciones geográficas o climáticas. Para que esta consolidación sea una realidad es necesario un tratamiento fiscal adecuado de las embarcaciones deportivas, tanto en su adquisición como en su mantenimiento.

Cabe destacar que, en lo referente a la carga fiscal que pueda afectar a una embarcación en un país determinado no sólo debe considerarse el tipo de IVA que tenga establecido, además de otros impuestos directos e indirectos, sino también la existencia de figuras legales contractuales que, de una u otra manera, favorezcan la adquisición de embarcaciones y, por lo tanto, se facilite el acceso a esta actividad de nuevos sectores de población.

A continuación se expone la situación fiscal que afecta a las embarcaciones deportivas en España y su comparativa con respecto a otros países del entorno.

FRANCIA

Las embarcaciones deportivas soportan una tasa fiscal correspondiente al IVA del 20,6% sobre el valor de las embarcaciones. Aparte del IVA, la adquisición no es gravada por ningún otro impuesto directo ni indirecto.

La legalización de la embarcación en alguno de los Registros Navales habilitados al efecto no conlleva ningún impuesto o tasa adicional.

La existencia en Francia de la figura contractual del "leasing" para la adquisición de embarcaciones merece un apartado de mención especial, por la importancia que tienen en el país esta modalidad de compra. A diferencia del contrato de arrendamiento, las rentas periódicas que paga el arrendatario, además de suponer un pago del derecho de disfrute, se computan también como pagos parciales de la embarcación, de una forma parecida a una compra a plazos.

Al terminar el contrato del "leasing", y cuando ya se han hecho efectivas todas las cuotas, el arrendatario tiene la opción de comprar la embarcación, computándose las rentas pagadas como parte del precio.

La ventaja del leasing sobre la compra a plazos es la libertad que deja al interesado, ya que en una compra a plazos se adquiere la embarcación desde el principio y los plazos regulares corresponden al abono de una deuda, mientras que en un contrato de leasing no existen deudas pendientes, ya que la compra definitiva de la embarcación es opcional.

Las condiciones de esta figura contractual en Francia son tan beneficiosas para el comprador de una embarcación deportiva que, prácticamente, se convierte en una forma de adquisición a plazos, pero con todas las ventajas del "leasing", con un coste de financiación prácticamente nulo.

En estas condiciones, el contrato de "leasing" representa una forma más fácil, económicamente hablando, de acceso al disfrute de una embarcación de recreo.

Otros impuestos en Francia:

a) Transmisión de propiedad:

El cambio de dominio, por venta de una embarcación deportiva, de un particular francés a otro soporta una carga fiscal correspondiente al 3% del valor declarado en el documento de compraventa.

b) Tasa de tenencia y disfrute:

Las autoridades fiscales francesas reglamentaron en su momento que las embarcaciones deportivas deben soportar un impuesto correspondiente a la tenencia y disfrute de una embarcación deportiva.

Es de carácter anual, para su cálculo se tienen en cuenta características de las embarcaciones: tonelaje bruto y potencia de los motores.

PORTUGAL

En este caso, las embarcaciones deportivas soportan una tasa fiscal correspondiente al 17% del valor de adquisición en concepto de IVA. No están gravadas con ningún otro impuesto adicional.

ITALIA

Las embarcaciones deportivas tienen, como producto de consumo, una tasa del 20% del valor de adquisición. Además del IVA, las embarcaciones de más de 24 metros de eslora soportan un impuesto especial adicional, aunque éste tiene escasa incidencia debido al reducido porcentaje que representan estas embarcaciones sobre el total de las ventas.

Las transferencias de propiedad sólo deben sujetarse a la tasa correspondiente a los gastos notariales de documento público obligatorio. No están sujetas a impuesto de tenencia y disfrute, ni impuesto de agua (El impuesto de agua grava el uso del espacio de agua correspondiente al amarre de cualquier embarcación deportiva, calculado en función de la longitud de la eslora).



ESPAÑA

En nuestro país, la adquisición, tenencia y disfrute de una embarcación deportiva está gravada por diferentes impuestos. Ello incide negativamente en el acceso a esta actividad por parte de un sector importante de nuestra sociedad que, teniendo interés y conocimientos del sector, puede quedar desanimado por el importante coste adicional que representa una embarcación deportiva.

Las embarcaciones deportivas están gravadas en nuestro país con una tasa fiscal correspondiente al IVA, del 16% del valor de la embarcación.

Además, las embarcaciones soportan un impuesto especial denominado "Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte en España", justificado porque el consumo de este tipo de bienes genera unos costes sociales, no tenidos en cuenta a la hora de fijar sus costes privados, y que deben ser sufragados por los consumidores mediante una imposición específica.

Esta última circunstancia es la que más grava fiscalmente a las embarcaciones deportivas respecto a países del entorno. Este impuesto es de aplicación en todo el territorio nacional, aunque con los ajustes necesarios para las específicas características de Ceuta, Melilla y Canarias.

El tipo aplicable es del 12% sobre el valor de la embarcación, aplicable a:

"La primera matriculación definitiva de embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos, nuevos o usados, que tengan más de siete metros y medio de eslora máxima, en el Registro de Matrícula de Buques" (art. 65.1.B) Ley 38/1992 de 28 de diciembre).

El importe especial de determinados medios de transporte no es deducible ni recuperable.

Otros impuestos en España:

a) Impuesto T-O:

Afecta a las embarcaciones con menos de 7 metros de eslora total y menos de 25 CVE de potencia instalada. Ascende a 5.800 ptas. y se revisa anualmente. Debe pagarse en el momento de la matriculación.

b) Impuesto de agua:

Grava el uso del espacio de agua correspondiente al amarre de cualquier embarcación deportiva, calculado en función de la longitud de la eslora.

Afecta a los amarres de Puertos Deportivos de propiedad pública. Es independiente de los gastos que el usuario del amarre afronte relacionados con el uso del mismo: alquiler, luz, etc...

c) Transmisiones Patrimoniales:

El cambio de dominio por venta de una embarcación está sujeto a una carga fiscal del 4% sobre el valor declarado de la compraventa.

d) Tasas del Ministerio de Fomento:

El sometimiento legal de las embarcaciones a unos reconocimientos periódicos establecidos y la emisión de los correspondientes certificados por las Capitanías Marítimas generan unas tasas que los propietarios de las embarcaciones deben liquidar para la obtención de dichas certificaciones, que deben llevarse a bordo obligatoriamente.

Estas tasas tienen una periodicidad variable, según el tipo de embarcación, su eslora y la actividad a la que se dedica.

CONCLUSIONES

Una vez detallada la situación fiscal del sector náutico en España y de los países del entorno, se llega a la conclusión de que en nuestro país la carga fiscal es muy alta.

El impuesto más gravoso en el caso español es el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, a su actual tipo del 12% sobre el valor de adquisición. Este impuesto, inexistente en otros países de nuestro entorno, puede significar un freno al crecimiento de los usuarios de la náutica deportiva.

Por último, señalar que del estudio de la fiscalidad de países del entorno se deduce que, excepto España, ninguno llega a la presión fiscal que resulta de sumar IVA + Impuesto de matriculación (16% + 12% = 28% sobre el valor de compra).

Cuadro resumen fiscalidad del sector náutico

PAÍS	IVA (%)	IMPUESTOS ADICIONALES
ALEMANIA	15	
BÉLGICA	21	
DINAMARCA	25	
ESPAÑA	16	Matriculación embarcaciones > 7,5 m. (12%)
FINLANDIA	22	
FRANCIA	20,6	
GRAN BRETAÑA	17,5	
GRECIA	18	
HOLANDA	17,5	
ITALIA	20	Matriculación embarcaciones > 24 m.
SUECIA	20	
SUIZA	6,5	
PORTUGAL	17	

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

En la actualidad, la gestión y cobro del impuesto de matriculación va a cargo de la propia Comunidad Autónoma, como es el caso también de los coches. Las embarcaciones de la Lista 6ª no pagan impuesto de matriculación, ya que se trata de un negocio, alquiler de barcos por ejemplo, similar a lo que sucede con los taxis o autocares, ya que es una herramienta de trabajo, a final de año, eso sí, deben presentarse los balances.



5.11 ♦ Titulación para la navegación de recreo

Títulos existentes para la navegación de recreo.

El objetivo de la Orden Ministerial aprobada del 3 de Julio de 1997 era simplificar el número de titulaciones existentes para la navegación de recreo. Esta Orden Ministerial reglamenta las atribuciones y requisitos necesarios para la obtención de cada uno de los títulos para navegación de recreo; éstos títulos son los vigentes en la actualidad.

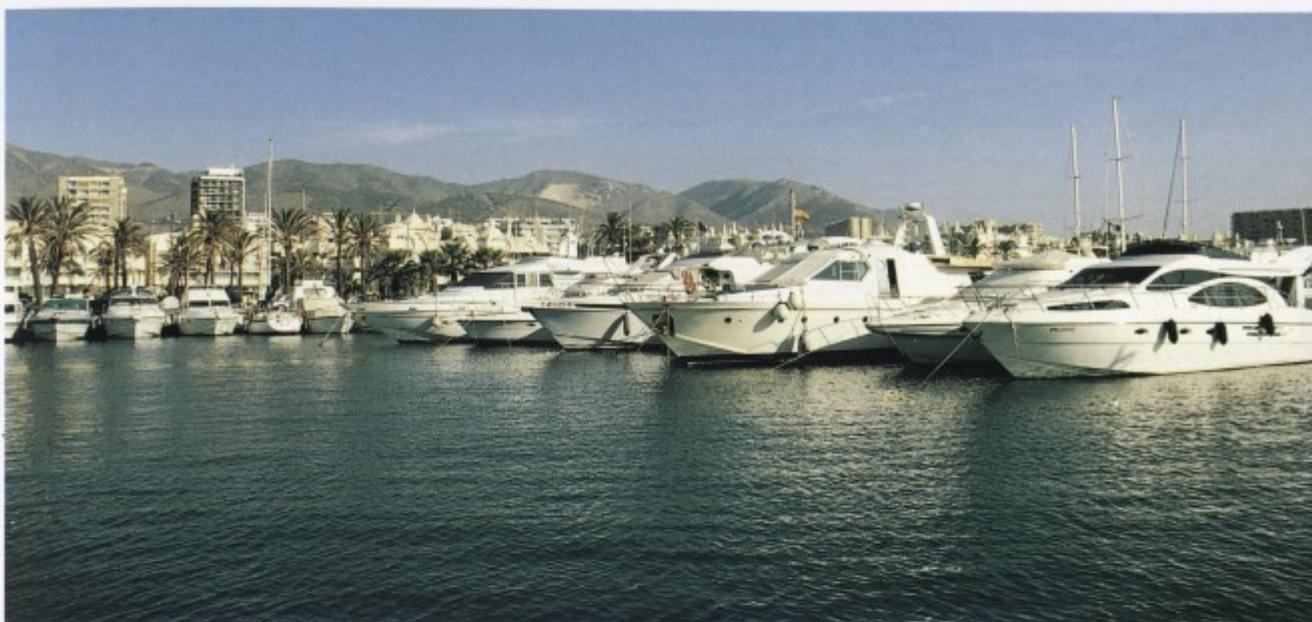
Así pues, en el ámbito legislativo, las implicaciones son:

- Orden de 17 de junio de 1997 (BOE 158), de 3 de julio, por el que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo.
- Resolución de 30 de diciembre de 1997, de la D.G.M.M., por la que se desarrolla la Orden de 7 de julio. Modificada por la Resolución de 17 de noviembre de 1998.

Atribuciones títulos de navegaciones de recreo. (Según Orden Ministerial de 3 de julio de 1997)

TÍTULO	ATRIBUCIONES	ZONA DE NAVEGACIÓN	PRUEBAS NECESARIAS	BARCO PARA PRÁCTICA	EDAD
Capitán de Yate	Embarcaciones a motor y vela de cualquier eslora y potencia (Emb. con eslora de más de 24 m. deberán seguir las normas de seguridad establecidas)	Sin límite	<ul style="list-style-type: none"> - Poseer el título de Patrón de Yate. - Superar el examen teórico - Superar el examen práctico o acreditar prácticas de al menos 5 días de 4 horas como mínimo y 1 día de navegación nocturna 	De como mínimo 12 m. de eslora	18 años
Patrón de Yate	Embarcaciones a motor y a vela de hasta 20 m. de eslora y la potencia de motor adecuada	Hasta 60 millas	<ul style="list-style-type: none"> - Poseer el título PER. - Aprobar el examen teórico. - Aprobar el examen práctico o acreditar prácticas de al menos 5 días de 4 horas mínimo y 1 día de navegación nocturna. 	De como mínimo 12 m. de eslora	18 años
Patrón de embarcación de recreo (PER)	Embarcación a motor y a vela de hasta 12 m. de eslora y la potencia de motor adecuada.	Hasta 12 millas y navegación Interinsular en Canarias y Baleares.	<ul style="list-style-type: none"> - Aprobar el examen teórico - Aprobar el examen práctico o acreditar prácticas de al menos 3 días y de 4 horas como mínimo 	De como mínimo 6 m. de eslora	18 años (16 con autorización paterna)
Patrón de navegación básica	Embarcaciones de recreo hasta 8 m. De eslora a vela y hasta 6 m. de eslora a motor, con la potencia de motor adecuada.	Hasta 4 millas en cualquier dirección desde un abrigo o playa accesible	<ul style="list-style-type: none"> - Aprobar el examen teórico. - Aprobar el exmane práctico o acreditar prácticas de al menos 4 horas 	De como mínimo 4 m. de eslora	18 años (16 con autorización paterna)
Autorización Federativa (Titulín)	Embarcaciones de recreo de hasta 6 m. de eslora y una potencia máxima de 40 kw Embarcaciones de recreo a motor hasta 4 m. de eslora y 10 kw de potencia y embarcaciones a vela de hasta 5 m. de eslora. Motos acuáticas (*).	Diurna en áreas delimitadas por Capitanía Marít. no superiores a las de Patrón de Nav. Básica			
Sin título	Artefactos flotantes o de playa.				

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).
 (*) Debido a los percances del pasado verano 2000, se está gestionando la exigencia de titulación de navegación básica como requisito para la conducción de las motos acuática



Embarcaciones amarradas en una dársena del puerto

Convalidaciones

Los títulos expedidos con anterioridad a la entrada en vigor de esta Orden de 17 de junio de 1997 se convalidarán por los regulados en la misma, con arreglo a las equivalencias mostradas en la siguiente tabla.

Tabla de convalidaciones de los títulos de navegación de recreo. (Según Orden Ministerial de 3 de julio de 1997)

TÍTULO A EXTINGUIR	AÑOS EMB.	DIAS MAR	DIAS ACAD.	PRÁCTICAS ALTERN.	TITULACIÓN NUEVA
Capitán de Yate				Directo	Capitán de Yate
Capitán de Yate habilitado de Altura				Directo	Capitán de Yate
Patrón de Yate				Directo	Patrón de Yate
Patrón de Emb. Deportivas Litoral	5	75	25	P.B.	P.E.R.
Patrón de Emb. Deportivas Motor de 1ª +				Directo	P.E.R.
Patrón de Emb. Deportivas a Vela				P.B. vela	P.E.R.
Patrón de Emb. Deportiva a Motor de 1ª	2	75	25	P.B. vela	P.E.R.
Patrón de Emb. Deportiva a Motor de 2ª				P.B. vela	P.E.R.
Patrón de Emb. Deportivas a Vela	2	50	25	P.B.	P.E.R.
Patrón de Emb. Deportivas Motor 1ª				Directo	P.N.B.
Patrón de Emb. Deportivas Motor de 2ª				Directo	P.N.B.
Patrón de Emb. Deportivas a Vela				Directo	P.N.B.
Autorización Federación				Directo	Autor. Fed.

P.E.R.: Patrón Embarcaciones de Recreo; P.N.B.: Patrón de Navegación Básica. Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

5.12 ♦ Matriculación de embarcaciones de recreo

MATRICULACIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO (CERTIFICADOS "CONSTRUCTIVOS" NECESARIOS)

	SITUACION		REQUISITOS PARA MATRICULACIÓN
NUEVAS	Existentes después del 16.06.98 en la U.E.	Fabricadas CE (R.D. 297/98)	Declaración de Conformidad CE + Manual del propietario
	Existentes antes del 16.06.98 en España (sin vender aún)	Homologación Española (Circular 7/95)	Certificado de Homologación + Certificado de Conformidad
	Construidas por AFICIONADOS	Aplicación Circular 7/95	Certificado de Construcción por Unidades (C.C.U.)
	Importadas de terceros países	Sin marca CE	Aplicación R.D. 297/98, y Punto 10, párr.a), 3º de la l. de S. 5/98: Obtención de marca CE
EXISTENTES (DE SEGUNDA MANO)	España (existentes antes de 16.06.98)	Sin matricular (sin marca CE)	Homologación española (hasta 16.06.98) ó Certificado de Inspección de Buques (C.I.B.), ó Certificado de Construcción por Unidades (Circ. 7/95), ó Sin documentar (Circ. 7/95: obtención C.C.U.)
		Sin matricular (con marca CE)	Declaración de Conformidad CE + Manual del propietario
	Extranjero (Unión Europea) existentes antes de 16.06.98 (*)	Matriculadas (sin marca CE)	Eslora <12 m., < 15 años: Reconocimiento Especial Otras: Aplicación Circ.7/95: Obtención C.C.U.
		Sin matricular (sin marca CE)	Aplicación Circular 7/95: Obtención C.C.U.
		Sin matricular (con marca CE)	Declaración CE + Manual del Propietario + Reconocimiento especial
		(*) Para las matriculadas después del 16.06.98 sin la marca CE, deberá probarse documentalmente que existían en el mercado europeo antes del 16.06.98	
	Extranjero (Unión Europea)	Matriculadas (con marca CE)	Declaración de Conformidad CE + Manual del propietario + Reconocimiento especial
	Extranjero (Terceros países)	Existentes en el tercer país después de 16.06.98	Fabricadas CE, R.D. 297/98 (Declaración Conformidad CD + Manual del propietario + Reconoc. Especial), ó Aplicación R.D. 297/98, y Punto 10, párr. a) 3º de la l. de S. 5/98: Obtención de la marca CE
		Existentes en el tercer país antes del 16.06.98	Aplicación R.D. 297/98, y Punto 10, párr. a) 3º de la l. de S. 5/98: Obtención de la marca CE
	Existentes en la Unión Europea antes del 16.06.98 y retornadas a la UE después del 16.06.98		Se le aplicará lo indicado anteriormente para las existentes en España o la UE antes del 16.06.98

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

6 La náutica deportiva y de recreo en España, Europa y resto del mundo



Este informe ha sido elaborado por el Departamento de Estudios con motivo del Salón Náutico Internacional, organizado por Fira de Barcelona, noviembre de 1999.

España reúne unas condiciones naturales inmejorables para la práctica de los deportes náuticos, tanto por el extenso litoral español como por las benignas condiciones climáticas de las que disfruta durante la mayor parte del año.

Sin embargo, el desarrollo de la náutica deportiva en nuestro país dista todavía de la situación de este sector en los principales países del entorno, tanto en cuanto a instalaciones como al número de practicantes.

La práctica de deportes náuticos es cada vez más popular, y cada vez acceden a él sectores más amplios de la población, pero deben realizarse todavía las acciones oportunas y necesarias por parte de Administración y grupos interesados para garantizar la práctica a estos nuevos usuarios, con el objetivo de consolidar una oferta en infraestructuras que compagine cantidad y calidad.

El sector de la náutica deportiva y de recreo está compuesto por un amplio conjunto de actividades relacionadas con la práctica de la navegación. Comprende un entramado de distintos subsectores que van desde la fabricación y la compraventa de embarcaciones, los puertos deportivos, el alquiler de barcos, el mantenimiento de las embarcaciones, la comercialización de multitud de accesorios necesarios para la práctica de deportes náuticos, etc., los cuales son muchas veces el motor económico de algunas zonas del país.

La buena situación económica de los últimos años, junto a las cada vez más positivas cifras del turismo español y al gran potencial de crecimiento en nuestro país, otorgan al sector unas expectativas muy favorables para el presente y para el futuro.



6.1 ◆ Características del litoral español

Longitud del litoral español – kms. de costa	7.880
Puertos deportivos en España	233
Número total de amarres	77.284

6.2 ◆ Práctica deportiva y de recreo en España

Flota total de embarcaciones de recreo en España, 1998	170.444
Variación respecto a 1997	+6,46%
Flota total de embarcaciones de recreo en España (a 30/09/99)	179.587
Embarcaciones de recreo matriculadas en España durante 1998	10.304
Embarcaciones de recreo matriculadas durante 1999 (a 30/09/99)	9.143
Licencias concedidas en deportes náuticos. 1998 (incluida pesca)	187.517
Número de Clubs de los deportes náuticos. 1998 (incluidos los de pesca)	3.062

6.3 ◆ Producción española de embarcaciones deportivas

Unidades producidas

Neumáticas	2.540
Vela ligera (excepto optimist)	560
Vela o motor de 3,5 a 24 m. de eslora (excepto vela ligera)	2.977
Total	6.077

Valor aproximado de la producción (millones de ptas.)	13.100
Proporción de motor	93%
Proporción de vela (incluida vela ligera)	7%

6.4 ◆ Principales variables

Las principales variables del sector tuvieron durante 1998 un comportamiento positivo. Tanto las cifras de la producción, como de las exportaciones e importaciones crecieron a buen ritmo, de acuerdo con el momento favorable de la economía española en general.

La producción de embarcaciones alcanzó en 1998 un valor aproximado de 13.100 millones de pesetas, cifra que representa un crecimiento del 11% sobre los 11.800 millones de pesetas de 1997.

Por otra parte, las unidades producidas fueron 6.077, con un incremento del 16,2% sobre las 5.228 unidades producidas en 1997.

PRODUCCIÓN ESPAÑOLA DE EMBARCACIONES. 1997-1999

Embarcaciones	UNIDADES	UNIDADES	% S/TOTAL	VARIACION	UNIDADES
	1997	1998	1998	98/97	(30/08/99)
Neumáticas	2.040	2.540	41,8%	24,5%	2.590
Vela ligera (excepto optimist)	512	560	9,2%	9,4%	550
Vela o motor de 3,5 a 24 metros de eslora					
Hasta 5 m. de eslora	1.369	1.490	24,5%	8,8%	1.485
De más de 5 a 7,5 m.	885	1.000	16,5%	13,0%	1.020
De más de 7,5 a 9 m.	283	310	5,1%	9,5%	296
De más de 9 a 12 m.	113	148	2,4%	31,0%	139
Más de 12 m.	26	29	0,5%	11,5%	26
Total vela o motor	2.676	2.977	49,0%	11,2%	2.966
TOTAL PRODUCCIÓN	5.228	6.077	100,0%	16,2%	6.106

Datos a 30/08/99

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN).

Los cifras de producción disponibles de 1999 (hasta el 30 de agosto) mantienen esta tendencia. A falta de cuatro meses para finalizar el año, el valor aproximado de la producción ya supera en un 16% al valor de la producción de 1998. Sin embargo, no es posible utilizar este dato para estimar directamente la producción de todo el año, debido al alto grado de estacionalidad existente en la producción de embarcaciones recreativas.

En lo que se refiere al tamaño de las embarcaciones, se observa un incremento por encima de la media en la producción de embarcaciones neumáticas, sin que ello marque una clara tendencia para la producción en 1999. Se rompe con la línea de los últimos años, en los que la producción de neumáticas había reducido su peso específico en la producción total. En 1998 recupera posiciones, pasando a representar el 41,8% del total de unidades fabricadas, frente al 39% que ostentaba en 1997. La presencia en España de multinacionales del sector justifica los grandes volúmenes de producción, así como los de importaciones y exportaciones de embarcaciones neumáticas. Por el contrario, pierden posiciones las embarcaciones de vela o motor de 3,5 a 24 m. de eslora, pues pasan de representar un 51,2% en 1997 a un 49% en 1998. Mientras que la producción de embarcaciones de vela ligera prácticamente mantiene el mismo peso específico de un año (9,8% en 1997) a



otro (9,2% en 1998). La producción de neumáticas aumentó en un 24,5%, alcanzando las 2.540 unidades, frente a las 2.040 unidades producidas en 1997. Este aumento logra situar la fabricación de las mismas por encima del nivel del año 1995, cuando se llegó a las 2.320 unidades.

La construcción de embarcaciones de vela ligera ha crecido un 9,4%, cifra muy similar a la de 1997, alcanzando una producción de 560 unidades durante 1998. La producción de embarcaciones de vela o motor de 3,5 a 24 metros de eslora ha experimentado un crecimiento global del 11,2%, ligeramente por debajo de la media del sector tras el fuerte crecimiento de 1997 (26,2%). Dentro de esta categoría, las embarcaciones de 9 a 12 metros son las que han incrementado más su producción, con un 31% más en 1998 que en 1997.

Valor de la producción del sector. 1997-1999

Producción de embarcaciones	1997	1998	Var. 98/97	1999
Valor aprox. de la producción	11.800	13.100	11,0%	15.200
% Embarcaciones a vela	10%	7%	7%	
% Embarcaciones a motor	90%	93%	93%	
Valor aprox. de las exportaciones	2.012	2.150	6,9%	2.500
Empresas productoras				
Nº de empresas productoras de embarcaciones	28	28	0%	28
Nº de empresas productoras de accesorios	113	113	0%	113

Datos a 30/08/99
Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN)

Las embarcaciones a motor representan aproximadamente el 93% del valor total de la producción, mientras que las embarcaciones a vela representan el 7% restante. Esta proporción representa un ligero cambio respecto a 1997, debido, principalmente, a la diferente evolución de los precios de los dos tipos de embarcaciones, que hacen que las embarcaciones a motor adquieran un mayor peso en valor de la producción. Se espera que estas proporciones se mantengan durante 1999. Las exportaciones aminoraron el ritmo de crecimiento y alcanzaron una cifra de 2.150 millones de pesetas, un 6,9% más respecto a los 2.012 millones de pesetas alcanzados en 1997. Para 1999 se espera una reactivación de las exportaciones, ya que, a 30 de agosto, su valor alcanzaba ya los 2.500 millones de pesetas.

Valor de la producción del sector. 1997-1999

Embarcaciones	UNIDADES 1997	UNIDADES 1998	% S/TOTAL 1998	VARIACION 98/97	UNIDADES (30/08/99)
Embarcaciones de vela o motor					
Hasta 5 m. de eslora	410	455	9,2%	11,0%	465
De más de 5 a 7,5 m.	810	900	18,3%	11,1%	1.006
De más de 7,5 a 12 m.	355	378	7,7%	6,5%	435
De más de 12 a 18 m.	76	90	1,8%	18,4%	102
Más de 18 m. de eslora	14	19	0,4%	35,7%	23
Embarcaciones neumáticas	2.812	3.080	62,6%	9,5%	3.270
Total unidades	4.477	4.922		9,9%	5.301
Total unidades	15.600	16.800		7,7%	17.250

Datos a 30/08/99

Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN)

Las importaciones de embarcaciones experimentaron un crecimiento ligeramente superior al de las exportaciones. Su incremento en valor fue del 7,7%, pasando de 15.600 millones de pesetas en 1997 a 16.800 en 1998. Las unidades importadas alcanzaron las 4.922 embarcaciones, con un incremento del 9,9%.

El 62,6% de las unidades importadas o introducidas en 1998 fueron embarcaciones neumáticas, alcanzando las 3.080 unidades, tras aumentar un 9,5%. Le siguen en importancia las embarcaciones de eslora comprendida entre los 5 y 7,5 metros con 900 unidades (18,3% del total de importaciones) y un crecimiento del 11,1%. El resto de categorías ha experimentado también incrementos positivos en el número de unidades importadas, a destacar el de las embarcaciones de más de 18 m. de eslora, que ha sido del 35,7%.

El valor aproximado de las importaciones en 1999 es, a 30 de agosto, de 17.250 millones. Se debe recordar que el valor global de las importaciones para todo 1999 no puede estimarse a partir de la extrapolación directa de los datos de los primeros ocho meses, ya que el ritmo de importaciones suele ser inferior en los últimos meses del año.

La importación de motores supone una parte importante de las importaciones totales del sector. Así, en 1998 se importaron 13.228 unidades, cifra que representa un incremento del 34,5% sobre las 9.834 unidades importadas el año anterior. Este fuerte incremento se debe al fuerte tirón de las importaciones de motores fueraborda, que han alcanzado las 12.500 unidades, frente a las 9.150 de 1997. Para 1999 se espera un incremento de las importaciones de motores de alrededor del 25% ya que, a 30 de agosto de 1999, se habían importado 15.023 unidades de motores, lo que se considera ya una parte importante de las importaciones de todo el año.



Evolución en el número de motores importados. 1996-1999

MOTORES	UNIDADES	UNIDADES	% S/TOTAL	VARIACION	UNIDADES
	1997	1998	1998	98/97	(30/08/99)
Motores fuerborda	9.150	12.500	94,5%	36,6%	14.250
Motores internos	684	728	5,5%	6,4%	773
De hasta 10 KW	410	425	3,2%	3,7%	431
De más de 10 a 25 KW	123	134	1,0%	8,9%	131
De más de 25 a 50 KW	68	74	0,6%	8,8%	85
De más de 50 a 75 KW	34	39	0,3%	14,7%	60
Más de 75 KW	48	56	0,4%	16,7%	66
TOTAL PRODUCCIÓN	9.834	13.228	100,0%	34,5%	15.023

Datos a 30/08/99
Fuente: Asociación de Industrias Náuticas (ADIN)

6.5 ◆ Matriculación de embarcaciones de recreo

La flota de embarcaciones de recreo en España se incrementó en 1998 en un 6,5%. El número de nuevas matriculaciones (incluidas en las listas 6ª y 7ª, correspondientes a charters y embarcaciones de recreo) fue, durante 1998, de 10.304, lo que representa un ligero incremento respecto a 1997, año en que se matricularon 10.204 nuevas embarcaciones. La provincia marítima con el mayor número de matriculaciones fue Baleares, con 1.385 embarcaciones. A continuación se sitúan las provincias marítimas de Palamós (991 embarcaciones), Barcelona (935 embarcaciones), Alicante (672 embarcaciones) y Cartagena (666 embarcaciones).

En cuanto a 1999, hasta el 30 de septiembre se habían matriculado un total de 9.813 embarcaciones, de las cuales 670 eran charters. Por provincias marítimas, se observa la consolidación de las Baleares como primera provincia marítima en número de matriculaciones, mientras que Palamós retrocede algunos puestos en la clasificación. El total de matriculaciones entre enero de 1998 y septiembre de 1999 fue de 20.117 embarcaciones. Esta cifra, sumada a la flota de embarcaciones de recreo existente en 1997 (159.470 embarcaciones), proporciona una flota total de 179.587 embarcaciones, a 30 de septiembre de 1999.

Evolución de la flota de embarcaciones recreativas por provincias marítimas · 1998/1999

PROVINCIA MARÍTIMA	LISTA 6ª	LISTA 7ª	TOTAL '98	LISTA 6ª	LISTA 7ª	TOTAL '99
San Sebastián	5	113	118	0	161	161
Bilbao	5	67	72	9	348	357
Santander	6	191	197	6	234	240
Gijón	4	151	155	8	95	103
Burela	-	58	58	-	43	43
El Ferrol	-	45	45	2	94	96
A Coruña	3	394	397	7	303	310
Vilagarcía	2	308	310	2	155	157
Vigo	15	544	559	19	480	499
Huelva	1	207	208	2	175	177
Sevilla	8	227	235	5	288	293
Cádiz	11	240	251	11	222	233
Algeciras	2	212	214	1	162	163
Málaga	29	545	574	20	549	569
Motril	1	94	95	2	72	74
Almería	6	200	206	7	204	211
Cartagena	18	648	666	30	552	582
Alicante	54	618	672	67	700	767
Valencia	12	397	409	17	439	456
Castellón	4	121	125	4	96	100
Tarragona	20	266	286	44	321	365
Barcelona	79	856	935	69	780	849
Palamós	76	915	991	93	307	400
Baleares	186	1.199	1.385	198	1.574	1.772
Tenerife	13	516	529	21	323	344
Las Palmas	25	452	477	26	365	391
Ceuta	1	83	84	-	50	50
Melilla	-	51	51	-	51	51
TOTAL	586	9.718	10.304	670	9.143	9.813

Nota: La lista 6ª corresponde a Charters
 La lista 7ª corresponde a embarcaciones de recreo
 Los datos de 1999 son a 30 de Septiembre
 Fuente: ADIN con datos del Registro Marítimo Central de Buques



Dividiendo la flota de embarcaciones de un país por la población de éste, se puede calcular un ratio de enorme interés: el número de personas por cada embarcación. Para España este dato es muy significativo, pues a través de él se puede comprobar que aún estamos muy lejos de países de nuestro entorno y que, por lo tanto, el mercado español tiene un alto potencial de crecimiento. En España esta proporción es de una embarcación por cada 302 habitantes, mientras que en países de nuestro entorno más próximo como Francia o Italia este ratio es de 48 y 72 personas, respectivamente.

Número de personas por embarcación para diversos países. 1998

PAÍS	Personas por embarcación
UNIÓN EUROPEA (a)	
Finlandia	7
Suecia	7
Holanda	10
Dinamarca	14
Reino Unido	39
Francia	48
Italia	72
Grecia	100
Irlanda	171
Alemania	199
Austria	200
España	302
Portugal	396
Bélgica	687
Total U.E.	46
OTROS PAÍSES EUROPEOS (b)	
Noruega	6
Suiza	67
Total (a+b)	43
OTROS PAÍSES NÁUTICAMENTE SIGNIFICATIVOS (c)	
Nueva Zelanda	6
Canadá	15
U.S.A.	17
Australia	182
Argentina	352
Japón	338
Total (a+b+c)	31

Fuente: ADIN con datos de ICOMIA

6.6 ◆ Los puertos deportivos en España

Introducción

Los puertos deportivos en España se sitúan en un alto porcentaje en el arco mediterráneo (aproximadamente un 70%), mientras que en las comunidades bañadas por el Atlántico hay un menor número de ellos. Así, Baleares es la Comunidad Autónoma con un mayor número de puertos deportivos (26,6% del total). El segundo y el tercer lugar lo ocupan, respectivamente, Cataluña (43 puertos, 18,5% del total) y la Comunidad Valenciana (38 puertos, 16,3% del total). En la cuarta posición se sitúa Andalucía, con 34 puertos deportivos y una representatividad del 14,6% sobre el total, mientras que en quinto lugar se encuentra la primera CC.AA. atlántica, Galicia, con 16 puertos y un 6,9% del total.

Respecto a las dimensiones de los puertos deportivos en España, el 55,8% son pequeños, con menos de 300 amarres, un 37,8% tienen entre 300 y 800 amarres y sólo el 8,4% tiene más de 800 amarres.

Puertos deportivos en España por CC.AA., según número de amarres

CC. AA.	<de 300 amarres		de 300 a 800 amarres		de 800 amarres		total	
	Puertos	(%)s/Total	Puertos	(%)s/Total	Puertos	(%) s/Total	Puertos	(%)s/Total
Cataluña	13	10,0	23	26,1	7	46,7	43	18,5
Baleares	41	31,5	18	20,5	3	20,0	62	26,6
C. Valenciana	15	11,5	23	26,1	0	0,0	38	16,3
Murcia	3	2,3	4	4,5	0	0,0	7	3,0
Andalucía	22	16,9	9	10,2	3	20,0	34	14,6
Canarias	7	5,4	2	2,3	2	13,3	11	4,7
Galicia	13	10,0	3	3,4	0	0,0	16	6,9
Asturias	7	5,4	1	1,1	0	0,0	8	3,4
Cantabria	6	4,6	2	2,3	0	0,0	8	3,4
Pais Vasco	3	2,3	3	3,4	0	0,0	6	2,6
TOTAL	130	100,0	88	100,0	15	100,0	233	100,0

Fuente: ADIN con datos de la Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics

En la siguiente tabla se muestra la clasificación de los puertos deportivos según su forma de explotación y por Comunidades Autónomas. Se observa que más de tres cuartas partes del total son gestionados por entidades privadas, mientras que sólo el 25% son gestionados por organismos públicos. El 41,2% de los puertos deportivos españoles son concesiones a clubs náuticos privados y un 35,2% son gestionados por sociedades mercantiles privadas. Entre los públicos, la forma de explotación más frecuente es directamente por la CC.AA. o algún consorcio público (18% del total de puertos), mientras que un 4,7% están gestionados por la Entidad Portuaria Estatal y sólo un 0,9% son administrados por el Ayuntamiento de la población a la que pertenecen.

Puertos deportivos en España por CC.AA., según forma de explotación.

CC. AA.	A	B	C	D	Total
Cataluña	0	2	1	25	43
Baleares	8	11	0	30	62
C. Valenciana	0	8	0	14	38
Murcia	0	0	0	2	7
Andalucía	0	10	0	9	34
Canarias	1	0	0	0	11
Galicia	1	0	1	12	16
Asturias	1	7	0	0	8
Cantabria	0	0	0	4	8
País Vasco	0	4	0	0	6
TOTAL	11	42	2	96	233
% sobre el total	4,7%	18,0%	0,9%	41,2%	100,0%

Fuente: ADIN con datos de la Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics

Formas de explotación:

- A: Directo por la Entidad Portuaria Estatal
- B: Directo por la CC.AA. O Consorcio Público
- C: Directo por Ayuntamiento
- D: Concesión a Club Náutico Privado
- E: Concesión a Sociedad Mercantil Privada

Entre las instalaciones náuticas españolas, las más abundantes son los puertos deportivos de promoción privada y las dársenas deportivas en puertos de la Comunidad Autónoma. Ambos tipos de puertos representan más de dos terceras partes de las instalaciones náuticas deportivas. Por otro lado, también es importante la presencia de dársenas deportivas en puertos estatales (18,5% del total de instalaciones deportivas). No existen datos precisos sobre el número de fondeaderos y pantalanes de verano, ya que este tipo de instalaciones tiene un marcado carácter estacional y su número varía cada año en función del grado de ocupación de los puertos deportivos.

Puertos deportivos en España por CC.AA., según tipo de puerto.

CC. AA.	1	2	3	4	5	6	7	8
Cataluña	4	16	?	19	1	1	5	1
Baleares	22	15	?	24	1	0	4	0
C. Valenciana	0	20	?	15	3	0	0	0
Murcia	0	0	1	1	0	1	4	0
Andalucía	7	11	?	13	0	0	0	3
Canarias	2	0	?	9	0	0	0	0
Galicia	4	8	?	0	4	0	0	0
Asturias	1	5	1	0	0	1	0	0
Cantabria	4	1	1	2	0	0	0	0
País Vasco	1	5	?	0	1	1	0	0
TOTAL	45	81	3	83	10	4	13	4
% sobre el total	18,5%	33,3%	1,2%	34,2%	4,1%	1,6%	5,3%	1,6%

Fuente: ADIN con datos de la Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics

Nota: En esta clasificación se incluyen fondeaderos, puertos deportivos en construcción y pendientes de inicio de obras que no son considerados propiamente puertos deportivos en otras clasificaciones



Tipo de Puerto - Instalación Náutica

- 1: Dársena Deportiva en Puerto o zona Estatal
- 2: Dársena Deportiva en Pto. De la CC.AA.
- 3: Fondeadero y pantalanes de verano
- 4: Puertos deportivos de promoción privada en la CC.AA.
- 5: Puertos deportivos en construcción a Dic. 1997
- 6: Puertos autorizados pendientes inicio de obras
- 7: Puertos o dársenas en tramitación
- 8: Promoción pública CC.AA. o Ayuntamiento

Amarres

El número de amarres existentes en los puertos deportivos españoles fue, a finales del año 1998, de 77.284. Cuatro Comunidades Autónomas (Cataluña, Baleares, C. Valenciana y Andalucía) tienen más del 83% de los amarres. La Comunidad Autónoma con un mayor número de amarres es Cataluña, que con 22.133 tiene el 25,78% del total. En segunda posición se sitúan las Baleares, que tienen en sus puertos deportivos 19.057 amarres (24,7% del total). En tercer y cuarto puesto se encuentran, respectivamente, la Comunidad Valenciana y Andalucía. Mientras la primera de ellas tiene 11.712 amarres, cifra que representa el 15,2% del total, Andalucía tiene 11.278 y una representatividad del 14,6%.

Según el tamaño del amarre, aunque existe un 20,2% que se encuentran sin clasificar, se observa que más de la cuarta parte tiene menos de 7 metros de longitud, un 15,6% tiene entre 7 y 8 metros y un 18,3% tiene entre 8 y 10 metros. El 10,6% tiene entre 10 y 12 metros y el 5,5% tiene entre 12 y 15 metros. El porcentaje de amarres que supera los 15 metros es sólo del 4,2%, la mayor parte de los cuales no supera los 20 metros.

Nº de amarres en los puertos deportivos de España por CC.AA., según tamaño del amarre

COMUNIDADES AUTONOMAS	TOTAL AMARRES	S/C	<7m.	7-8m.	8-10m.	10-12m.	12-15m.	15-20m.	20+24m.	>24m.
Cataluña	22.133	200	4.985	5.288	5.695	3.354	1.476	818	232	85
Baleares	19.057	8.143	3.935	2.292	1.856	1.452	597	605	39	138
C. Valenciana	11.712	100	2.761	2.839	3.114	1.099	1.204	477	103	15
Murcia	2.092	-	890	626	344	182	50	-	-	-
Andalucía	11.278	1.893	5.153	-	1.315	1.613	705	374	92	133
Canarias	3.937	3937	-	-	-	-	-	-	-	-
Galicia	3.170	43	1.092	851	709	306	119	48	2	-
Asturias	886	-	150	-	736	-	-	-	-	-
Cantabria	1.739	-	873	132	406	198	78	37	14	1
País Vasco	1.280	1.280	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	77.284	15.596	19.839	12.028	14.175	8.204	4.229	2.359	482	372
% sobre total	100,0%	20,2%	25,7%	15,6%	18,3%	10,6%	5,5%	3,1%	0,6%	0,5%

Fuente: ADIN con datos de la Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics

6.7 ◆ Licencias concedidas en deportes náuticos y número de clubes

El número de licencias concedidas de deportes náuticos experimentó en 1998 un crecimiento del 10,7%, alcanzando la cifra récord de 17.517 federados.

Evolución de las licencias concedidas en cada una de sus federaciones, 1997-1998

FEDERACIÓN	NÚMERO DE LICENCIAS		% S/ TOTAL	VARIACIÓN
	1997	1998	1998	98/97
AC. SUBACUÁTICAS	36.721	36.886	19,7%	0,4%
ESQUÍ NÁUTICO	1.141	1.195	0,6%	4,7%
MOTONÁUTICA	826	1.141	0,6%	38,1%
PESCA	84.169	96.238	51,3%	14,3%
PIRAGÜISMO	9.538	9.457	5,0%	-0,8%
REMO	5.680	5.846	3,1%	2,9%
VELA	31.257	36.754	19,6%	17,6%
TOTAL	169.332	187.517	100,0%	10,7%

Fuente: Consejo Superior de Deportes.

El deporte con mayor número de licencias es la pesca que, con 96.238 federados durante 1998 representa más de la mitad del total de licencias de los deportes considerados. El crecimiento de este deporte en cuanto a número de licencias es del 14,3%, y confirma el buen momento de la pesca deportiva después de varios años de importantes incrementos de alrededor del 10%. Las actividades subacuáticas mantienen el segundo lugar en número de federados (36.886), pero registran en 1998 un crecimiento casi nulo y son alcanzadas prácticamente por la vela (36.754 federados), que experimenta uno de los mayores crecimientos, después de que en 1997 se redujera ligeramente el número de licencias de este deporte.

Aunque el piragüismo descendió ligeramente en 1998, mantiene el cuarto puesto con el 5% de las licencias de deportes náuticos (9.457 federados), seguido del remo que, con 5.846 licencias, ocupa el quinto lugar. El mayor incremento en el número de licencias es el experimentado por la motonáutica, que ha crecido un 38,1%, situándose en 1.141, a poca distancia del esquí náutico, con 1.195 licencias concedidas en 1998.

Por otra parte, el número de clubes de deportes náuticos en España es de 3.062, lo que supone un crecimiento del 6,5% respecto a los existentes en 1997. Destaca el incremento del número de clubes de vela (26,2%), que responde al fuerte crecimiento del número de licencias de este deporte. Al igual que en el número de licencias concedidas, entre los deportes considerados, la pesca ocupa el primer lugar en número de clubes existentes en el Estado español, con un total de 1.222 en 1998, y con un crecimiento del 7,8% respecto a 1997. Le siguen las actividades subacuáticas, con 976 clubes, y, a mayor distancia, el piragüismo (255 clubes) y el remo (215 clubes).



Evolución de los clubes en cada una de sus federaciones, 1997-1998

FEDERACIÓN	NÚMERO DE CLUBES		% S/ TOTAL	VARIACION
	1997	1998	1998	98/97
AC. SUBACUÁTICAS	938	976	31,9%	4,1%
ESQUÍ NÁUTICO	43	41	1,3%	-4,7%
MOTONÁUTICA	183	199	6,5%	8,7%
PESCA	1.134	1.222	39,9%	7,8%
PIRAGÜISMO	254	255	8,3%	0,4%
REMO	202	215	7,0%	6,4%
VELA	122	154	5,0%	26,2%
TOTAL	2.876	3.062	100,0%	6,5%

Fuente: Consejo Superior de Deportes.

Si tenemos en cuenta la distribución de las licencias concedidas en España, podemos establecer un ranking de practicantes para cada uno de los deportes náuticos, según la federación territorial a la que pertenecen.

En Actividades Subacuáticas la federación catalana ocupa el primer lugar con 9.368 licencias concedidas, por delante de la federación andaluza (3.729) y la valenciana (3.577). Debe notarse que en este deporte faltan por asignar a las distintas federaciones 6.122 licencias, razón que explica muchas de las variaciones que se producen de un año para otro.

En cuanto al Esquí Náutico, la federación catalana pasa a ocupar en 1998 el primer puesto con 352 licencias, por delante de la federación gallega, con 324. La federación madrileña continua ocupando el tercer lugar en este deporte con 219 licencias. La federación valenciana de Motonáutica es la que concedió más licencias en este deporte en el año 1998, con un total de 203 licencias. La catalana fue la segunda (139 licencias), mientras que la canaria desciende del primero al tercer puesto, con 130 licencias.

En Pesca, el deporte náutico con mayor número de licencias concedidas, el primer puesto lo ocupa la federación catalana (24.547 licencias). Por detrás, le siguen la federación andaluza (12.037 licencias), la valenciana (11.676 licencias) y la aragonesa (9.731 licencias). La federación gallega de Piragüismo se situó, con 2.695 licencias concedidas, en el primer lugar de la clasificación en su deporte, mientras que las federaciones de Asturias (878 licencias) y Castilla y León (832 licencias) ocuparon, respectivamente, la segunda y tercera plaza. En Remo, la federación territorial donde más licencias se registraron fue la correspondiente al País Vasco (1.706 licencias), seguida de la federación gallega (1.323 lic.)

En Vela, dominan la clasificación las federaciones territoriales del arco mediterráneo. La catalana ocupa el primer lugar (9.182 licencias); la valenciana, el segundo (8.725), y la andaluza, el tercero (6.757).

Evolución de licencias de deportes náuticos por federaciones territoriales. 1997-98 (I)

Federación Territorial	A. SUBACUÁTICAS			ESQUÍ NÁUTICO			MOTONÁUTICA			PESCA		
	1997	1998	98/97	1997	1998	98/97	1997	1998	98/97	1997	1998	98/97
Andalucía	3.711	3729	0,5%	12	12	0,0%	38	38	0,0%	11.415	12037	5,4%
Aragón	830	929	11,9%	9	9	0,0%	29	35	20,7%	16.092	9731	-39,5%
Asturias	747	770	3,1%	8	0	-100,0%	3	10	233,3%	835	7150	756,3%
Baleares	689	966	40,2%	15	0	-100,0%	20	20	0,0%	835	1091	30,7%
Canarias	2.513	1643	-34,6%	49	74	51,0%	170	130	-23,5%	1.036	829	-20,0%
Cantabria	527	677	28,5%	0	0	0,0%	2	0	-100,0%	1.226	1418	15,7%
C. León	414	126	-69,6%	0	17	100,0%	27	0	-100,0%	3.697	3697	0,0%
C. la Mancha	389	402	3,3%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	3.891	3769	-3,1%
Cataluña	8.101	9368	15,6%	335	352	5,1%	139	139	0,0%	16.669	24547	47,3%
Extremadura	0	84	100,0%	0	0	0,0%	0	1	100,0%	4.402	7497	70,3%
Galicia	1.058	1122	6,0%	376	324	-13,8%	30	30	0,0%	2.516	2671	6,2%
Madrid	1.779	2546	43,1%	219	230	5,0%	34	47	38,2%	2.062	1891	-8,3%
Murcia	622	1724	177,2%	3	0	-100,0%	23	46	100,0%	1.199	1249	4,2%
Navarra	406	419	3,2%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	1.051	1051	0,0%
País Vasco	2.182	2175	-0,3%	100	101	1,0%	9	5	-44,4%	4.015	4680	16,6%
La Rioja	185	230	24,3%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	1.205	1111	-7,8%
Valencia	3.271	3577	9,4%	15	76	406,7%	73	203	178,1%	12.023	11.676	-2,9%
Ceuta	119	201	68,9%	0	0	0,0%	6	7	16,7%	0	0	0,0%
Melilla	104	76	-26,9%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	0	143	100,0%
Sin Des./MGD	9.074	6122	-32,5%	0	0	0,0%	223	431	93,3%	0	0	0,0%
TOTAL	36.721	36.886	0,4%	1.141	1.195	4,7%	826	1.142	38,3%	84.169	96.238	14,3%

Producción

En 1997, la producción de licencias de deportes náuticos en los principales países de la U.E. (Francia, Alemania, Italia)...

Exportaciones

Según los datos de la Unión Europea, el 72% de la producción de licencias de deportes náuticos en los principales países de la U.E....



Evolución de licencias de deportes náuticos por federaciones territoriales. 1997-98 (II)

Federación Territorial	PIRAGÜISMO			REMO			VELA			TOTAL (I+II)		
	1997	1998	98/97	1997	1998	98/97	1997	1998	98/97	1997	1998	98/97
Andalucía	920	547	-40,5%	535	634	18,5%	5.726	6757	18,0%	22.332	23754	6,4%
Aragón	107	98	-8,4%	155	152	-1,9%	487	620	27,3%	17.709	11574	-34,6%
Asturias	845	878	3,9%	203	217	6,9%	386	238	-38,3%	3.028	9263	205,9%
Baleares	152	163	7,2%	0	0	0,0%	2.401	1482	-38,3%	4.112	3722	-9,5%
Canarias	114	108	-5,3%	0	0	0,0%	775	298	-61,5%	4.657	3082	-33,8%
Cantabria	135	151	11,9%	519	575	10,8%	255	1220	378,4%	2.664	4041	51,7%
C. León	656	632	-3,7%	0	0	0,0%	370	318	-14,1%	5.164	4790	-7,2%
C. la Mancha	233	169	-27,5%	0	0	0,0%	107	105	-1,9%	4.620	4445	-3,8%
Cataluña	337	276	-18,1%	639	402	-37,1%	7.536	9182	21,8%	33.755	44266	31,1%
Extremadura	208	142	-31,7%	0	0	0,0%	121	277	128,9%	4.731	8001	69,1%
Galicia	2.441	2695	10,4%	1.233	1323	7,3%	2.555	5920	131,7%	10.214	14085	37,9%
Madrid	767	630	-17,9%	125	102	-18,4%	448	354	-21,0%	5.434	5800	6,7%
Murcia	276	244	-11,6%	49	56	14,3%	509	497	-2,4%	2.681	3816	42,3%
Navarra	185	160	-13,5%	133	127	-4,5%	115	112	-2,6%	1.896	1869	-1,4%
País Vasco	432	328	-24,1%	1.691	1706	0,9%	566	537	-5,1%	8.995	9532	6,0%
La Rioja	70	83	18,6%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	1.460	1424	-2,5%
Valencia	124	145	16,9%	398	552	38,7%	8.768	8725	-0,5%	24.671	24954	1,1%
Ceuta	55	83	50,9%	0	0	0,0%	43	41	-4,7%	223	332	48,9%
Melilla	0	0	0,0%	0	0	0,0%	89	71	-20,2%	193	290	50,3%
Sin Des./MGD	1.481	1925	30,0%	0	0	0,0%	0	0	0,0%	10.778	8478	-21,3%
TOTAL	9.538	9.457	-0,8%	5.680	5.846	2,9%	31.257	36.754	17,6%	169.317	187.518	10,7%

6.8 ◆ La náutica deportiva en los principales países de la U.E. (Francia, Alemania, Italia)

6.8.1 Francia

Introducción

La industria de la náutica deportiva en Francia es, junto a la italiana, la más importante de Europa, y una de las primeras en el ranking mundial, tras los Estados Unidos. Cuenta con casi la tercera parte del volumen de ventas del mercado de embarcaciones de recreo en toda la Unión Europea y, en términos globales, la industria náutica francesa suministra una quinta parte de la flota europea. En 1997, la flota de embarcaciones de recreo en Francia estaba formada por 941.900 embarca-

ciones. La industria se sirve de 230 puertos deportivos marítimos a lo largo de los 5.715 kilómetros de costa y más de 300 puertos en los 8.500 kilómetros de ríos navegables, ofreciendo más de 130.000 amarres. Esto no incluye los 12.000 km. adicionales de costa de las diversas colonias francesas.

Datos del sector

Según la Federación Francesa de la Industria Náutica (FIN), el sector, que incluye embarcaciones de recreo, motores, equipos, accesorios, distribución y otros servicios relacionados, facturó, aproximadamente, un total de 2.000 millones de euros. Francia es el principal país productor y exportador de embarcaciones de vela en el mundo.

En 1997, cerca del 16% de las 941.900 embarcaciones registradas en Francia eran embarcaciones a motor, cada vez más populares entre los franceses, mientras que cerca del 69% eran embarcaciones a vela. Las ventas de embarcaciones a motor ascendieron a 152 millones de euros, aproximadamente, mientras que las embarcaciones de vela facturaron 221 millones de euros y las neumáticas alcanzaron los 36,5 millones de euros.

Datos de la Industria Náutica en Francia (1996-1998) Millones de Euros

	1996	1997	1998
Producción	509	525	54
Importaciones	157	161	169
Exportaciones	202	211	222
Total mercado	464	475	493

Estimado
Fuente: U.S Department of Commerce con datos de la Federación Francesa de Industrias Náuticas (FIN) y la Aduana Francesa

Producción

En 1997, la producción nacional de embarcaciones de recreo en Francia fue de 474 millones de euros. La industria francesa de embarcaciones de recreo está situada en las primeras posiciones en la lista de países productores, y es líder en los sectores de embarcaciones de vela y neumáticas. La producción de estos últimos tipos de embarcaciones fue de 332,5 y 56,7 millones de euros respectivamente, mientras que la de barcos a motor fue de 54,7 millones de euros.

Exportaciones

Según los últimos datos disponibles, el 52% de la producción francesa se destinó al mercado nacional, un 22% se exportó a países de la UE., un 16% a países de fuera de la UE. y el 10% a colonias francesas. Existen diferencias importantes según el tipo de embarcación: mientras la industria de embarcaciones de vela exporta más de la mitad de su producción, la industria de embarcaciones a motor suministra únicamente al mercado francés.



Importaciones

La gran mayoría de embarcaciones importadas en Francia son embarcaciones a motor. Las importaciones cubren, prácticamente, el 80% del mercado interior. En 1997, la mayor parte de las importaciones de barcos a motor provinieron de Italia (67,3 millones de euros), EE.UU. (27 millones de euros) y Reino Unido (20,2 millones de euros). Las importaciones francesas tienden cada vez más a embarcaciones a motor de grandes dimensiones. Se espera que en los próximos 3 años el segmento con mayor expansión (alrededor del 15%) será el de embarcaciones con eslora superior a 12 metros. En 1997, las importaciones de barcos de vela fueron valoradas en 28,3 millones de euros con Finlandia, Italia, Reino Unido y Bélgica como los suministradores más importantes.

Composición de la industria náutica francesa

En total, la industria náutica francesa está compuesta por 3.000 empresas con, aproximadamente, 33.000 empleados. Sin embargo, un 1% de las empresas emplea a cerca del 33% de los trabajadores del sector.

Composición de la industria náutica en Francia:

• Fabricantes de embarcaciones	32,4%
• Importadores	18,3%
• Fabricantes de equipos	15,8%
• Distribuidores	13,3%
• Vendedores de motores	9,7%
• Agencias de alquiler de barcos	9,4%
• Escuelas de náutica	1,1%

Fuente: U.S Department of Commerce con datos de la Federación Francesa de Industrias Náuticas (FIN) y la Aduana Francesa

Perfil del usuario final

Según los últimos datos de la Federación Francesa de Industrias Náuticas, el perfil del propietario de embarcaciones nuevas sería el siguiente:

Perfil profesional		Edad	
Empleados	25%	Más de 65 años	9%
Jubilados	16%	De 55 a 65 años	17%
Ejecutivos	14%	De 45 a 54 años	25%
Empresas	9%	De 35 a 44 años	21%
Empresarios	10%	Menos de 35 años	12%
Profesiones liberales	6%	Desconocido	16%
Asociaciones	6%		

Fuente: U.S Department of Commerce con datos de la Federación Francesa de Industrias Náuticas (FIN) y la Aduana Francesa Estimado

La mayoría de propietarios de embarcaciones (64%) vive en zonas costeras, y el 25% son de las zonas de París y Lyon. A lo largo de los 15 últimos años, una característica particular del mercado francés ha sido que su industria fabrica embarcaciones de vela, mientras el consumidor francés demanda embarcaciones a motor. Los franceses tienen 5 semanas de vacaciones al año y las disfrutan, generalmente, en varios periodos distribuidos en meses diferentes. Por este motivo, la demanda de embarcaciones a motor es cada vez mayor, ya que son más prácticas para periodos cortos de vacaciones. Otros factores importantes para los franceses en el momento de decidir sobre la compra de una embarcación de recreo son la comodidad, la individualidad, la reputación de la marca, la tecnología y la simplicidad de uso.

6.8.2 Alemania

Introducción

La flota alemana de embarcaciones de recreo es de, aproximadamente, 330.000 embarcaciones (185.000 embarcaciones a motor y 145.000 barcos de vela), además de una cantidad estimada de 250.000 embarcaciones neumáticas. Aproximadamente, 10 millones de alemanes (12,2% de la población) practica algún deporte náutico. Entre los practicantes, un millón y medio tiene algún título de navegación. Tras unos años de dificultades para la industria náutica de embarcaciones deportivas, ha vuelto el optimismo en el sector tras conocerse los datos de 1998, y se espera que el mercado siga expandiéndose en un futuro próximo a un ritmo aproximado del 5% anual.

Datos del sector

Según datos de la Asociación Alemana de la Industria de Deportes Náuticos (BWVS), el volumen de negocio global del mercado de deportes náuticos en Alemania, que engloba todo el conjunto de embarcaciones de recreo (nuevas y de segunda mano), equipos, accesorios, reparación y servicios, asciende a 1.600 millones de euros. En el segmento de embarcaciones, el valor de las ventas de embarcaciones de segunda mano (332 millones de euros) fue superior al de embarcaciones nuevas (255,6 millones de euros). El mercado de canoas y kayaks en 1998 alcanzó los 77 millones de euros. La cuota del charter es de alrededor del 15% (240 millones de euros), mientras que la cuota del conjunto formado por equipos de submarinismo, tablas de surf y accesorios es de más del 10%, aproximadamente 164 millones de euros.

En cuanto al segmento de embarcaciones de recreo, durante 1998 la demanda de embarcaciones de vela se incrementó a un ritmo claramente superior que la demanda de embarcaciones a motor. Esta tendencia continúa en la primera mitad de 1999. El principal problema para Alemania en cuanto a las embarcaciones a motor es que el 90% de las que se venden deben ser importadas, ya que existen muy pocos fabricantes nacionales de este tipo de embarcaciones. El mercado de embarcaciones de vela en el rango entre los 5 y los 10 m. de eslora ha experimentado una fuerte expansión en 1998 y a lo largo de la primera mitad de 1999. En 1998, la importación de barcos de vela, en términos de valor, creció alrededor del 50%. Por otro lado, las exportaciones de este tipo de embarcaciones experimentaron un crecimiento del 25% durante 1998 y, según los datos más recientes, se espera que el volumen de exportaciones alemanas sea mucho mayor en 1999, ya que sólo en los primeros 3 meses, las exportaciones crecieron un 78% respecto al mismo periodo del año anterior.

La evolución de las ventas de embarcaciones de motor es desigual dependiendo de los segmentos a los que nos refiramos. Crecieron, principalmente, en los segmentos medianos (entre 7,5 m. y 12 m. de eslora), alrededor del 25%; mientras que la



demanda de embarcaciones deportivas de menos de 5 metros ha disminuido. Por otro lado, la demanda de embarcaciones con eslora superior a los 12 metros se ha mantenido estable. En los últimos dos años el mercado de equipos de embarcaciones, servicios y accesorios ha quedado estancado. En términos de valor este segmento representa, aproximadamente, una tercera parte del mercado (más de 500 millones de euros).

En cuanto a los charters, el volumen total de negocio es de alrededor de 240 millones de euros.

6.8.3 Italia

Introducción

A pesar de que Italia es el país con mayor número de kilómetros de costa del Mediterráneo, la práctica de la náutica deportiva está menos extendida que en los otros dos países analizados. La flota italiana de embarcaciones de recreo está formada por 73.204 unidades registradas y unas 320.000 no registradas. La falta de una infraestructura adecuada y la estricta normativa referente a la náutica deportiva están entre los factores que han frenado el desarrollo de esta actividad durante la mitad de la década de los noventa. Sin embargo, muchas de estas regulaciones han sido modificadas recientemente, creando unas condiciones más favorables para la industria náutica. Además, existe el compromiso del gobierno italiano de doblar la actual infraestructura marítima (aproximadamente 97.000 amarres) en los próximos 10 años.

Datos del sector

En 1998, la producción total de la industria italiana de embarcaciones deportivas, equipos y accesorios era de 666 millones de euros, según datos de UCINA (Asociación Italiana de Industria Náutica). La producción (tanto dentro como fuera de Italia) de embarcaciones deportivas alcanzó los 613 millones de euros en 1998, lo que representa un incremento del 12,7% respecto a 1997. El volumen destinado al mercado interno fue de 128,7 millones de euros (un 16,5% más que en 1997), y casi 80% de la producción se exportó (aproximadamente 484 millones de euros). Las exportaciones crecieron un 22,8% respecto a 1997, con lo que su valor se ha triplicado en los últimos 5 años, crecimiento todavía más significativo, dada la reciente estabilidad de la lira.

Las embarcaciones de motor representan el 88% de las exportaciones (433,4 millones de euros), lo que refleja la fuerte demanda externa de embarcaciones medianas y grandes italianas. Mientras, las ventas de embarcaciones con motor fueraborda tuvieron un comportamiento positivo en el mercado doméstico, con incrementos del 27% (alcanzando 27,8 millones de euros), aunque las exportaciones disminuyeron un 4%, quedando en 1,9 millones de euros.

En cuanto a las embarcaciones de vela, las ventas en el mercado interior aumentaron un 31%, cubriendo prácticamente la mitad de la demanda interna, mientras que las exportaciones de este tipo de embarcaciones (16,3 millones de euros) cayeron un 22%. Este retroceso se debió, principalmente, al mercado americano, destino tradicional de grandes embarcaciones. Los productores italianos de embarcaciones neumáticas vieron incrementadas sus ventas en un 3,5%, alcanzando los 29,3 millones de euros. Las exportaciones de este tipo de embarcaciones fueron de 13,16 millones de euros (un 15% más que en 1997).

Demanda interna

El mercado italiano de embarcaciones de recreo creció un 6,8% en 1998, alcanzando un valor de, aproximadamente, 221 millones de euros. El máximo histórico se dio en 1991, con unas ventas de 269 millones de euros. Según datos de UCINA, las ventas en Italia de embarcaciones a motor crecieron un 3,5%, hasta alcanzar los 129 millones de euros. Las importaciones de este tipo de embarcaciones descendieron un 10% respecto al año anterior, pero todavía cubrieron más de la mitad (55%) de la demanda interna. Los datos de 1998 se aproximan, en términos de valor, a los máximos del sector conseguidos en 1991.

Las ventas de embarcaciones con motor fueraborda crecieron un 26% durante 1998, alcanzando los 36 millones de euros. Las importaciones crecieron a un ritmo del 8,4% y representan el 25,6% de la demanda interna de este tipo de embarcaciones. En cuanto a embarcaciones de vela, las ventas en Italia fueron, en 1998, de 23,3 millones de euros (21% más que en 1997), y las importaciones crecieron un 8,4% respecto al año anterior. En lo referente al subsector de equipos, Italia sufre un considerable déficit comercial en motores. Las ventas en Italia de motores para embarcaciones deportivas fueron de 109,5 millones de euros, lo que representa un incremento del 6,7% respecto a 1997. El 84% de esta cantidad fue importada. Bélgica es el primer suministrador de motores de Italia. En cuanto a accesorios, se vendieron por valor de 334 millones de euros (13% más que en 1997), y sólo el 26% fue material importado.

6.9 ◆ Fiscalidad de la náutica deportiva en España y Europa

Tal como se expuso anteriormente, España reúne unas condiciones naturales inmejorables para consolidarse como uno de los países más importantes en lo que a práctica de deportes náuticos se refiere, tanto en el ámbito europeo como mundial. Ahora bien, para que esta consolidación sea una realidad es necesario un tratamiento fiscal adecuado de las embarcaciones deportivas, tanto en el momento de su adquisición como en su mantenimiento. Debe tenerse en cuenta que en lo referente a la carga fiscal que pueda afectar a una embarcación en un país determinado no sólo debe considerarse el tipo de IVA que tenga establecido, además de otros impuestos directos e indirectos, sino también la existencia de figuras legales contractuales que, de una u otra manera, favorezcan la adquisición de embarcaciones y por lo tanto el acceso a esta actividad de nuevos sectores de población.

A continuación se expone la situación fiscal que afecta a las embarcaciones deportivas en España y su comparación con respecto a otros países del entorno.

6.9.1 Francia

Las embarcaciones deportivas soportan una tasa fiscal correspondiente al IVA del 20,6% sobre el valor de la embarcación. Aparte del IVA, la adquisición no es gravada por ningún otro impuesto directo ni indirecto. La legalización de la embarcación en alguno de los Registros Navales habilitados al efecto no conlleva en ningún caso ningún impuesto o tasa adicional.



La existencia en Francia de la figura contractual del leasing para la adquisición de embarcaciones merece un apartado de mención especial por la importancia que tiene en el país esta modalidad de compra. A diferencia del contrato de arrendamiento, las rentas periódicas que paga el arrendatario, además de suponer un pago del derecho de disfrute, se computan también como pagos parciales de la embarcación, de una forma parecida a una compra a plazos. Al terminar el contrato de leasing, y cuando ya se han hecho efectivas todas las cuotas, el arrendatario tiene la opción de comprar la embarcación, computándose las rentas pagadas como parte del precio. La ventaja del leasing sobre la compra a plazos es la libertad que deja al interesado, ya que en una compra a plazos se adquiere la embarcación desde el principio y los plazos regulares corresponden al abono de una deuda, mientras que en un contrato de leasing no existen deudas pendientes, ya que la compra definitiva de la embarcación es opcional.

Las condiciones de esta figura contractual en Francia son tan beneficiosas para el comprador de una embarcación deportiva que, prácticamente, se convierte en una forma de adquisición a plazos pero con todas las ventajas del leasing, con un coste de financiación prácticamente nulo. En estas condiciones, el contrato de leasing representa una forma más fácil, económicamente hablando, de acceso al disfrute de una embarcación de recreo.

Otros impuestos en Francia

a) Transmisión de propiedad:

El cambio de dominio por venta de una embarcación deportiva de un particular francés a otro soporta una carga fiscal correspondiente al 3% del valor declarado en el documento de compraventa.

b) Tasa de tenencia y disfrute:

Las autoridades fiscales francesas reglamentaron en su momento que las embarcaciones deportivas deben soportar un impuesto correspondiente a la tenencia y disfrute de una embarcación deportiva.

Es de carácter anual y para su cálculo se tienen en cuenta datos característicos de las embarcaciones: tonelaje bruto y potencia de los motores.

6.9.2 Portugal

En este país, las embarcaciones deportivas soportan una tasa fiscal correspondiente al 17% del valor de adquisición en concepto de IVA. No están gravadas con ningún otro impuesto adicional.

6.9.3 Italia

Las embarcaciones deportivas tienen, como producto de consumo, una tasa del 20% del valor de adquisición. Además del IVA, las embarcaciones de más de 24 metros de eslora soportan un impuesto especial adicional, aunque éste tiene escasa incidencia debido al reducido porcentaje que representan estas embarcaciones sobre el total de las ventas. Las transferencias de propiedad sólo deben sujetarse a la tasa correspondiente a los gastos notariales de documento público obligatorio.

No están sujetas a impuesto de tenencia y disfrute, ni impuesto de agua.

Nota: El impuesto de agua grava el uso del espacio de agua correspondiente al amarre de cualquier embarcación deportiva, calculado en función de la longitud de la eslora.

6.8.4 España

En nuestro país, la adquisición, tenencia y disfrute de una embarcación deportiva está gravada por diferentes impuestos. Ello incide negativamente en el acceso a esta actividad por parte de un sector importante de nuestra sociedad que, teniendo interés y conocimientos del sector, puede quedar desanimado por el importante coste adicional que representa una embarcación deportiva.

Las embarcaciones deportivas están gravadas en nuestro país con una tasa fiscal correspondiente al IVA, del 16% del valor de la embarcación. Además, las embarcaciones soportan un impuesto especial denominado "Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte en España", justificado porque el consumo de este tipo de bienes genera unos costes sociales, no tenidos en cuenta a la hora de fijar sus costes privados, y que deben ser sufragados por los consumidores mediante una imposición específica. Esta última circunstancia es la que más grava fiscalmente a las embarcaciones deportivas respecto a países del entorno.

Este impuesto es de aplicación en todo el territorio nacional, aunque con los ajustes necesarios para las específicas características de Ceuta, Melilla y Canarias. El tipo actual aplicable es del 12% sobre el valor de la embarcación, aplicable a: "La primera matriculación definitiva de embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos, nuevos o usados, que tengan más de siete metros y medio de eslora máxima, en el Registro de Matrícula de Buques" [art. 65, 1. B) Ley 38/1992 de 28 de diciembre]. El importe especial de determinados medios de transporte no es deducible ni recuperable.

Otros impuestos en España:

a) Impuesto T – O:

Afecta a las embarcaciones con menos de 7 metros de eslora total y menos de 25 CVE de potencia instalada. Ascende a 5.800 ptas. y es revisable anualmente. Debe pagarse en el momento de la matriculación.

a) Impuesto de agua:



Grava el uso del espacio de agua correspondiente al amarre de cualquier embarcación deportiva, calculado en función de la longitud de la eslora

Afecta a los amarres de Puertos Deportivos de propiedad pública

Es independiente de los gastos que el usuario del amarre afronte relacionados con el uso del mismo: alquiler, luz, etc..

b) Transmisiones patrimoniales:

El cambio de dominio por venta de una embarcación está sujeto a una carga fiscal del 4% sobre el valor declarado de la compraventa

d) Tasas del Ministerio de Fomento:

El sometimiento legal de las embarcaciones a unos reconocimientos periódicos establecidos y la emisión de los correspondientes certificados por las Capitanías Marítimas generan unas tasas que los propietarios de las embarcaciones deben liquidar para la obtención de dichas certificaciones, que deben llevarse a bordo obligatoriamente.

Estas tasas tienen una periodicidad variable, según el tipo de embarcación, su eslora y la actividad a la que se dedica.

6.10 ◆ Conclusiones

Una vez detallada la situación fiscal del sector náutico en España y de los países del entorno se llega a la conclusión de que en nuestro país la carga fiscal es muy alta.

Cuadro resumen fiscalidad del sector náutico

PAÍS	IVA (%)	IMPUESTOS ADICIONALES
ALEMANIA	15	
BÉLGICA	21	Matriculación de embarcaciones >7,5m. (12%)
DINAMARCA	25	
ESPAÑA	16	
FINLANDIA	22	
FRANCIA	20,6	
GRAN BRETAÑA	17,5	
GRECIA	18	
HOLANDA	17,5	Matriculación de embarcaciones >24m.
ITALIA	20	
SUECIA	20	
SUIZA	6,5	
PORTUGAL	17	

El impuesto más gravoso en el caso español es el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, a su actual tipo del 12% sobre el valor de adquisición. Este impuesto, inexistente en otros países de nuestro entorno, puede significar un freno al crecimiento de los usuarios de la náutica deportiva.

Por último, señalar que del estudio de fiscalidad de países del entorno se deduce que, excepto España, ninguno llega a la presión fiscal que resulta de sumar IVA + Impuesto de matriculación (16% + 12% = 28% sobre el valor de compra).

6.11 ♦ Titulación para la navegación de recreo

Títulos existentes para la navegación de recreo

Con el fin de simplificar el número de titulaciones existentes, fue aprobada la Orden Ministerial de 3 de Julio de 1997, la cual reglamenta las atribuciones y requisitos necesarios para la obtención de cada uno de los títulos para navegación de recreo.

Estos títulos son los vigentes actualmente.

Atribuciones de los títulos de navegaciones de recreo

(Según Orden ministerial de 3 de julio de 1.997)

Título: Capitán de Yate

Atribuciones: Embarcaciones a motor y vela de cualquier eslora y potencia
(Emb. con eslora de más de 24 m. deberán seguir las normas de seguridad establecidas)

Zona de navegación: Sin límite

Pruebas necesarias:

- Poseer el título de Patrón de Yate
- Superar el examen teórico
- Superar el examen práctico o acreditar prácticas de al menos 5 días de 4 horas como mínimo y 1 día de navegación nocturna

Barco para la práctica: De como mínimo 12 m. de eslora

Edad: 18 años



Título: Patrón de Yate

Atribuciones: Embarcación a motor y vela de hasta 20m. de eslora y la potencia de motor adecuada

Zona de navegación: Hasta 60 millas

Pruebas necesarias:

- Poseer el título PER
- Aprobar el examen teórico
- Aprobar el examen práctico o acreditar prácticas de al menos 4 días de 5 horas mínimo y 1 día de navegación nocturna.

Barco para la práctica: De como mínimo 12 m. de eslora

Edad: 18 años

Título: Patrón de embarcación de recreo (PER)

Atribuciones: Embarcación a motor y vela de hasta 12 m. de eslora y la potencia de motor adecuada

Zona de navegación: Hasta 12 millas y navegación Interinsular en los archipiélagos canario y balear

Pruebas necesarias:

- Aprobar el examen teórico
- Aprobar el examen práctico o acreditar prácticas de al menos 3 días y de 4 horas como mínimo

Barco para la práctica: De como mínimo 6 m. de eslora

Edad: 18 años (16 con autorización paterna)

Título: Patrón de navegación básica

Atribuciones: Embarcaciones de recreo hasta 8 m. de eslora a vela y hasta 6 m. de eslora a motor, con la potencia de motor adecuada

Zona de navegación: Hasta 4 millas en cualquier dirección desde un abrigo o playa accesible

Pruebas necesarias:

- Aprobar el examen teórico
- Aprobar el examen práctico o acreditar prácticas de al menos 4 horas.

Barco para la práctica: De como mínimo 4 m. de eslora

Edad: 18 años (16 con autorización paterna)

Título Autorización Federativa (Titulín)

Atribuciones: Embarcaciones de recreo de hasta 6m. de eslora y una potencia máxima de 40 kw.

Zona de navegación: Navegación diurna en las áreas delimitadas por la Capitanía Marítima no superiores a las de Patrón de Navegación Básica

Pruebas necesarias: --

Barco para la práctica: --

Edad: --

Título: Navegación sin necesidad de título

Atribuciones: Embarcaciones de recreo a motor hasta 4 m. de eslora y 10 kw de potencia y embarcaciones a vela de hasta 5m. de eslora. Motos acuáticas, artefactos flotantes o de playa

Zona de navegación: Navegación diurna Zona delimitada por la Capitanía Marítima no superior a la establecida para el título de Patrón de Navegación Básica

Pruebas necesarias: --

Barco para la práctica: --

Edad: --

La mecánica para obtener algunas de las nuevas titulaciones y las nuevas atribuciones que tiene cada título han sido un factor positivo para el sector. Principalmente para el segmento de embarcaciones pequeñas, para las que no es necesario tener que pasar un examen para obtener el título exigido para navegar.

También el segmento medio se ha visto beneficiado con la ampliación de atribuciones del título de Patrón de Embarcación de Recreo (PER), pues permite navegar con embarcaciones de esloras mayores a las anteriormente permitidas. Sin embargo, la nueva mecánica para la obtención de títulos hace que en algunos lugares existan dificultades, principalmente para realizar las prácticas.



En la tabla siguiente se indican las convalidaciones de cada uno de los títulos anteriores a la orden ministerial.

Tabla de convalidaciones de los títulos de navegación de recreo (Según Orden ministerial de 3 de julio de 1.997)

Títulos anteriores	Patrón de embarcaciones deportivas a motor segunda clase Patrón de embarcaciones a motor primera clase Patrón de embarcaciones deportivas a vela
Convalidación títulos actuales	Patrón de Navegación Básica
Con la realización de las pruebas de prácticas correspondientes	Patrón de Embarcación de Recreo (PER)
Títulos anteriores	Patrón de embarcaciones deportivas de litoral Patrón de Embarcaciones de Recreo (PER)
Convalidación títulos actuales	Patrón de Embarcación de recreo (PER)
Con la realización de las pruebas de prácticas correspondientes	Patrón de yate
Títulos anteriores	Patrón de Yate
Convalidación títulos actuales	Patrón de yate
Con la realización de las pruebas de prácticas correspondientes	
Títulos anteriores	Patrón de yate habilitado para navegación de Altura
Convalidación títulos actuales	Capitán de yate
Con la realización de las pruebas de prácticas correspondientes	
Títulos anteriores	Capitán de yate
Convalidación títulos actuales	Capitán de yate
Con la realización de las pruebas de prácticas correspondientes	

Fuentes
Asociación de Industrias Náuticas (ADIN)
Consejo Superior de Deportes
Associació Catalana de Ports Esportius i Turístics
ICEX, según informes de US. Department of Commerce – National Trade Data Bank



A modo de conclusión, resumiremos aquellos aspectos más importantes y significativos para el informe que nos ocupa. Uno de los datos a destacar es que el porcentaje de amarres españoles que supera los 15 metros es sólo el 4,2, la mayor parte de los cuales no supera los 20 metros. La Comunidad Andaluza es la segunda de España en número de amarres, con 11.278, después de Cataluña, con 22.133 de un total de 77.284.

Por otra parte, hay que añadir que En España, tan sólo existen 15 puertos con más de 800 amarres, de los que la mayoría de ellos, (7), están en Cataluña, seguida por Andalucía y Baleares, que cuentan con 3, cada una, y Canarias con 2. Precisamente, el Puerto Deportivo de Benalmádena se encuentra en este porcentaje con 1002 amarres.

El número de aficionados a la náutica es porcentualmente muy superior en los países del norte de Europa, un dato muy interesante, es que en Noruega existe una embarcación cada seis habitantes. Seguidamente está Finlandia con siete habitantes por embarcación, Holanda con 10 y Dinamarca con 4. Según esto, existe un mayor potencial de usuarios del norte de Europa que de la misma España que cuenta con una embarcación cada 302 personas, según el informe del año 1998. Estas mismas personas del norte de Europa son las que incrementan el número de visitantes a nuestras costas durante todo el año atraídas por el buen clima y actividades que se pueden realizar aquí durante todo el año como el golf o la náutica.

En cuanto a la afición a la náutica en el territorio nacional, cabe destacar que la evolución de la flota de embarcaciones recreativas por provincias marítimas, según datos del año 99 hasta el mes de septiembre, Málaga se encontraba en cuarto lugar con 569 matriculaciones, después de Baleares, con 1.772 y Barcelona, con 849 y Cartagena con 582. Sin duda alguna, esto responde a la calidad y cantidad de oferta y posibilidades de practicar la náutica en cada localidad. El cuarto puesto de Málaga es bastante interesante si tenemos en cuenta la actuales infraestructuras con las que cuenta. De llevar adelante el proyecto de ampliación del Puerto Deportivo de Benalmádena, sin duda alguna, se podría convertir en una de las provincia de primer orden en cuanto a la náutica en España.

Para terminar, hay que mencionar que el desarrollo de la práctica de los deportes náuticos en España está fuertemente condicionado por una alta carga fiscal, tal como se expuso anteriormente. Debe tenerse en cuenta que en lo referente a la carga fiscal que pueda afectar a una embarcación en un país determinado no sólo debe considerarse el tipo de IVA que tenga establecido, además de otros impuestos directos e indirectos, sino también la existencia de figuras legales contractuales que, de una u otra manera, favorezcan la adquisición de embarcaciones y por lo tanto el acceso a esta actividad de nuevos sectores de población.

7 La náutica deportiva y de recreo en España, Europa y resto del mundo



• 1996 •

Este informe ha sido elaborado por el Departamento de Estudios con motivo del Salón Náutico Internacional, organizado por Fira de Barcelona del 15 al 23 de noviembre de 1997.

En el año 1996, la industria náutica española se estabiliza por primera vez desde 1990. Sin embargo, la situación del mercado náutico-deportivo español, marcada por la estabilización o saturación, ha llevado al propio sector a preocuparse y preparar lo que se podría definir como el entorno de este mercado con miras al próximo milenio. En definitiva, se ha presentado la necesidad de conseguir un turismo náutico deportivo y de recreo de calidad.

Se trata, en definitiva, de adecuar el conjunto de actividades o infraestructura que configuran esta industria a las demandas de cada, de tal manera que se consiga vitalizar y desarrollar la práctica de estos deportes. El énfasis especial se hace en los Puertos Deportivos y Clubs Náuticos, cuya problemática y situación es en estos momentos objeto de estudio por parte del sector.



7.1 ◆ Principales cifras de la náutica deportiva y de recreo española

Características del litoral español

Longitud del litoral español – Km de costa	7.880 km
Puertos deportivos – turísticos en España (F. Sólo con fondeadero)	243 y 159F
Número total de amarres	69.915
(% Variación respecto al año anterior)	1 %

Práctica de la náutica deportiva y de recreo en España

Flota total de embarcaciones de recreo en España. 1995	136.216
Embarc. de recreo, de la lista 6a y 7a, matriculadas en España	11.327
Licencias concedidas en deportes náuticos. 1995	91.518
Número de clubs de los deportes náuticos. 1995	1.544

Títulos expedidos para la práctica de la náutica deportiva. 1995

Patrón de embarcaciones de Recreo	10.151
Patrón de Yate	1.965
Capitán de Yate	353
Patrón de Yate de Altura	53
Total	12.522

Producción española de embarcaciones deportivas. 1995

Unidades producidas de embarcaciones	
Neumáticas	2.320
Vela ligera (excepto optimist)	256
Vela o motor de 3,5 a 24 mts de eslora (excepto vela ligera)	1.512
Total	4.088
Valor aproximado de la producción (Millones de Pts)	8.640
Proporción de motor	90%
Proporción de Vela (Incluida vela ligera)	10%
Número de empresas fabricantes (consultadas el 85%)	28
Número de empleados (sólo astilleros)	950
Número de empleados (Astilleros Accesorios Servicios puertos, etc)	15.000



7.2 ◆ El sector náutico deportivo y de recreo

7.2.1 Introducción. El entorno del mercado

El litoral español sigue ofreciendo unas inmejorables condiciones para la práctica de los deportes náuticos y actividades relacionadas con la navegación de recreo. Como consecuencia de esta privilegiada situación, se ha ido desarrollando una importante infraestructura alrededor de todo lo que supone la práctica de estos deportes.

El sector de la náutica deportivo-turística, compuesto por un vasto conjunto de actividades relacionadas con la práctica de la navegación, comprende un entramado de distintos subsectores que van desde los puertos deportivos, los astilleros, el alquiler de barcos, el mantenimiento de las embarcaciones, etc.

A nivel europeo, se ha observado en los últimos años cómo la práctica de las actividades relacionadas con la navegación se ha ido extendiendo entre sectores de la población más amplios, lo que supone una visión cada vez menos elitista de estos deportes. Estas actividades han dejado de ser un privilegio sólo para una minoría, de tal manera que más de cinco millones de franceses y más de cuatro millones de italianos practican la navegación, aunque sea de forma esporádica. Paralelamente, ha ido aumentando también el número de embarcaciones deportivas, lo que ha incidido en el desarrollo de una industria náutica-deportiva-turística compleja. Las posibilidades de generar un impacto económico positivo en el área de influencia donde esté instalada esta industria son realmente importantes.

7.2.2 Fiscalidad del sector: el entorno legal

Por lo que se refiere al entorno legal, el sector sigue sometido a unas cargas fiscales que se presentan separadas en dos tramos. El primer tramo, que comprende embarcaciones de menos de 7,5 metros de eslora, está sometido a una imposición del IVA (16%), mientras que para las embarcaciones de más de 7,5 metros se añade el Impuesto adicional de Matriculación (13%). En este aspecto, nuestro país es el único que ve gravada la compra de embarcaciones de recreo con un Impuesto sobre la Matriculación, solamente Italia tiene un impuesto adicional que se aplica en las embarcaciones de gran eslora (más de 24 metros).

Comparando con el año anterior, no se han producido variaciones en el porcentaje del IVA en España, que se mantiene en el 16%. Los únicos países que han registrado un ligero incremento del IVA son Bélgica, que ha pasado a una carga impositiva del 21% (media punto porcentual respecto al año anterior), Francia, con un 20,6% (dos puntos superior al del año anterior), y Portugal, con el 17% de IVA (un punto superior). El país con mayor carga impositiva sigue siendo Dinamarca, con un 25% de IVA.

Las cargas impositivas referidas al IVA e Impuestos Especiales en algunos países de Europa se detalla en el siguiente cuadro.

Los impuestos sobre embarcaciones en algunos países

PAÍS	IVA (%)	IMPUESTOS ADICIONALES
Alemania	15	--
Bélgica	21	--
Dinamarca	25	--
ESPAÑA	16	Matriculación embarc. más de 7,5m = 13%
Finlandia	22	--
Francia	20,6	--
Gran Bretaña	17,5	--
Grecia	18	--
Holanda	17,5	--
Italia	19	Impuesto especial para más de 24m
Suecia	20	--
Suiza	6,5	--
Portugal	17	--

Fuente: ADIN (Asociación de Industrias Náuticas)

El país con la tasa impositiva más baja es Suiza, con el 6,5% de IVA sobre el valor de las embarcaciones. España se situaría en este caso en una tercera posición, en cuanto al tipo impositivo más bajo, por detrás de Suiza y Alemania (15%). Sin embargo, hay que tener en cuenta en nuestro país el Impuesto sobre la Matriculación, del 13%, que grava las embarcaciones de más de 7,5 m. de eslora. En conjunto, el gravamen sobre estas embarcaciones es del 29% (16% de IVA más 13% de IM), el más alto de Europa.

En este contexto impositivo, cabe destacar que la Comisión Europea ha obligado a España a modificar la actual ley del IVA, por delimitar las exenciones por este impuesto a las entidades o establecimientos deportivos privados de carácter social, con limitación de las cuotas exigidas, a las federaciones deportivas y otras entidades de derecho público. La Comisión Europea no acepta la discriminación que la normativa española establece entre entidades públicas y privadas. En este sentido, las entidades privadas no lucrativas deben considerarse exentas del IVA.

Por otra parte, también es objeto de debate en estos momentos el IBI (Impuesto sobre los Bienes Inmuebles) en las concesiones administrativas de la zona marítimo terrestre.

7.3 ◆ La náutica deportiva en España. Principales variables

La producción del sector, así como el número de embarcaciones vendidas, ha aumentado ligeramente durante 1995 y por primera vez después de cinco años. Por una parte, la cifra de producción ha alcanzado los 8.640 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 1,6% respecto al año anterior. Por otra parte, el número total de embarcaciones de recreo fabricadas ha sido de 4.088 unidades, un 1,2% superior a las producidas en 1994.

La tendencia en lo que se refiere al tamaño de las embarcaciones no ha variado sustancialmente. En todo caso, cabe comentar que en los últimos años han dejado de producirse grandes yates (conocidos como "megayates"), además de que han dejado de importarse barcos de estas características, todo ello en favor de embarcaciones de menor eslora. Solamente el 2% de la producción corresponde a embarcaciones de más de 12 metros de eslora, mientras que el 98% corresponde a embarcaciones de menor eslora.

Estas características se detallan en el siguiente cuadro, al presentarse la producción según la esloras.

Embarcaciones de vela o motor	Unidades	% S/ Total
Hasta 5 mts de eslora	605	40
De 5 a 7,5 mts	423	28
De 7,5 a 9 mts	302	20
De 9 a 12 mts	151	10
Más de 12 mts	30	2
Total	1.512	100



Las embarcaciones Neumáticas siguen representando el mayor volumen de la producción, con una proporción del 56,7% sobre el total. Su producción, sin embargo, se ha mantenido estable respecto a 1 año anterior con 2.320 unidades. En cuanto a las embarcaciones del tipo Vela ligera (excepto optimist), el número de unidades producidas ha sido de 256, que representa el 6,3% del total de la producción y con una ligera tendencia a la baja.

El valor aproximado de la producción total de embarcaciones ha aumentado ligeramente, acercándose a los 9.000 millones de pesetas (exactamente son 8.640 millones de pesetas). Las embarcaciones de motor acaparan el 90% del valor total de la producción mientras que las Embarcaciones de vela representan el 10% restante.

El valor total aproximado destinado a las exportaciones ha sido de 1.300 millones de pesetas, registrando un ligero incremento respecto al año anterior (entonces el valor fue de 1.000 millones de pesetas).

Por lo que se refiere a 1 número de empresas productoras éste se mantiene prácticamente estable con la nota positiva, en todo caso, de contabilizarse hacia el alza (28 empresas frente a las 27 del año anterior). Siete de estas empresas son exportadoras, siendo los principales países clientes Alemania, Francia, Italia y Portugal. Por otra parte, el número de empresas de accesorios es de 109 frente a las 102 contabilizadas el año anterior.

Las principales cifras del sector referentes a la producción se detallan en el siguiente cuadro:

Producción de embarcaciones 1995

Valor aproximado de la producción (M.Pts)	8.640
% Embarcaciones de vela	10
% Embarcaciones de motor	90
Valor aproximado de las exportaciones (M.Pts)	1.300
Nº de empresas productoras de embarcaciones	28
Nº de empresas productoras de accesorios	109

Fuente: ADIN (Asociación de Industrias Náuticas)

Cabe comentar que algunas de las empresas ubicadas en España, pero que pertenecen a grupos extranjeros, producen aquí un determinado producto para exportarlo a otros países y, al mismo tiempo, importan otros productos fabricados en la casa matriz para distribuirlos en el mercado español.

En cuanto a las transacciones comerciales exteriores, el sector náutico español sigue presentando un saldo desfavorable. Mientras que la estimación de las ventas al exterior se sitúa en aproximadamente 1.300 Millones de pesetas las importaciones se estiman en 8.000 Millones de pesetas. El resultado de ambas variables es un saldo negativo por valor de 6.700 Millones de pesetas.

Las Embarcaciones Neumáticas tienen un peso considerable en el conjunto de las importaciones, con 1.311 unidades importadas (representan el 50,5% del total de las importaciones de embarcaciones).

Por otra parte los Motores constituyen también un grupo importante dentro de las importaciones del sector. Durante 1995 entraron a nuestro país 7.784 unidades procedentes de la UE, de las cuales el 92,3% (7.186 unidades) corresponden a Motores fuera borda.

A continuación se detallan las importaciones de embarcaciones y motores procedentes de la UE.

Importaciones del sector procedentes de la UE. 1995

Embarcaciones	Unidades	% S/total
Hasta 5 mts. de eslora	628	24,2
Más de 5 mts. a 7,5 mts.	320	12,3
Más de 7,5 mts. a 12 mts.	211	8,1
Más de 12 mts. a 18 mts.	104	4,0
Más de 18 mts. de eslora	20	0,8
Embarcaciones neumáticas	1.311	50,5
Total unidades	2.594	100,0
Valor aproximado (M. Pts)	8.000	--
Motores		
Motores fuera borda	7.186	92,3
Motores internos	598	7,7
Total unidades	7.784	100,0

Fuente: ADIN (Asociación de Industrias Náuticas)



Vista de la bocana del puerto desde el edificio de Capitanía

7.4 ◆ Embarcaciones de recreo matriculadas en España

El número de matriculaciones de embarcaciones de recreo (Listas 6ª y 7a) fue de 11.327 durante 1995. La Comunidad Autónoma con mayor número de nuevas matriculaciones fue Catalunya, con 2.678 matriculaciones. A continuación, siguen las matriculaciones de las Comunidades de Andalucía (1.933 embarcaciones), País Valenciano (1.747 embarcaciones), Baleares (1.485 embarcaciones) y Galicia (1.317 embarcaciones).

En conjunto, en la Costa Mediterránea se ha concentrado el mayor volumen de nuevas matriculaciones con el 80,9% del total del Estado español en 1995.

Matriculaciones de embarcaciones de recreo de la listas 6ª y 7ª. 1995

CCA	Unidades
País Vasco	222
Cantabria	187
Asturias	212
Galicia	1.317
Andalucía	1.933
Murcia	856
País Valenciano	1.747
Baleares	1.485
Catalunya	2.628
Canarias	562
Otras	178
Total	11.327

Registro Marítimo Central de Buques. ADIN (Asociación de Industrias Náuticas)

7.5 ◆ La flota española de embarcaciones deportivas

7.5.1 Distribución geográfica de la flota española

La flota total de embarcaciones de recreo en España es de 136.216 unidades, lo que supone un incremento del 7,2% respecto a 1994 (contaba con 127.000 embarcaciones). Durante este año se han registrado 11.327 nuevas matriculaciones, mientras que las bajas producidas han sido de 2.111. La flota total es el resultado de estas variaciones.

Por lo que se refiere a la distribución geográfica, la zona mediterránea concentra una importante proporción de la flota de

recreo. De esta forma el 26% del total de embarcaciones se encuentra en Cataluña (supone un número de 33.020), el 24% en las Islas Baleares (31.750 embarcaciones), y el 13% y el 5% en el País Valenciano y Murcia (19.050 embarcaciones) respectivamente.

En Andalucía se encuentra el 13% de la flota (16.510 embarcaciones), y en la costa Norte (Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco) el 13,5% del total.

A continuación se detalla la distribución geográfica de la flota de embarcaciones de recreo.

7.5.2 Distribución geográfica de la flota de recreo

CCAA	Distribución (%)	Embarcaciones
Catalunya	26	35.416
Baleares	24	32.692
País Valenciano	13	17.708
Andalucía	13	17.708
Galicia	6	8.173
Murcia	5	6.811
Canarias	4,5	6.130
Cantabria	3	4.086
País Vasco	2,5	3.405
Asturias	2	2.724
Otras	3	4.086
Total	100	136.216

Fuente : ADIN (Asociación de Industrias Náuticas)

En la parte mediterráneo del litoral español se concentra el 68% del total de la flota de embarcaciones de recreo.

7.5.3 Distribución de la flota de recreo por esloras

España cuenta mayoritariamente con una flota deportiva de embarcaciones de pequeña y mediana eslora, de manera que el 52% son embarcaciones con una eslora de menos de 7 metros (64.770 unidades), el 25% tiene entre 7 y 10 metros de eslora (31.750 unidades) y el 12% de las embarcaciones miden entre 10 y 15 metros (15.240 unidades).

Distribución de la flota según la eslora

Eslora	% Emb.deportivas	NºEmbarcaciones
Menos de 7 mts.	52	70.832
De 7 a 10 mts.	25	34.054
De 10 a 15 mts.	12	16.346
De 15 a 20 mts.	9	12.259
Más de 20 mts.	2	2.724
Total	100	136.216

Fuente : ADIN (Asociación de Industrias Náuticas)

Las embarcaciones de más de 20 metros representan el 2% del total de la flota española, con un número de 2.724 embarcaciones. Cabe destacar que las embarcaciones de más de 7,5 m. de eslora son las que sufren un Impuesto sobre la Matriculación del 13%, lo que añadido al 16% de IVA llega a suponer una tasa impositiva conjunta del 29%.

7.6 ◆ Incidencia de la náutica deportiva en distintos países

7.6.1 Relación Habitantes / Embarcación

El número de habitantes que corresponden por embarcación es un indicador a considerar para analizar la situación de la náutica deportiva en un país. A menor número de habitantes por embarcación, mayor impacto del sector entre la población y, por lo tanto, mayor desarrollo de esta industria.

Según este ratio, los países nórdicos como Finlandia y Noruega presentan una relación de 7 habitantes por embarcación lo que representa claramente la posición e importancia que tiene que ha adquirido entre la población.

España presenta, por su parte, una relación de 230 habitantes por embarcación situándose por debajo de países como Alemania, Francia o Reino Unido.

Se detalla a continuación el número de habitantes por embarcaciones matriculadas en distintos países.

Relación número de habitantes por embarcación en distintos países

PAÍS	Personas por embarcación
Finlandia	7
Noruega	7
Canadá	12
U.S.A.	16
Reino Unido	28
Holanda	40
Suecia	44
Francia	63
Suiza	65
Dinamarca	128
Italia	145
Alemania	200
ESPAÑA	230
Portugal	356
Argentina	380
Irlanda	700

Fuente : ADIN (Asociación de Industrias Náuticas)

Países como Irlanda, con 700 habitantes por embarcación, que se sitúa en el extremo de esta relación, Argentina (380 habitantes por embarcación) o Portugal (356 habitantes por embarcación), son los que presentan el menor desarrollo del mercado náutico deportivo según este índice.

Hay que tener en cuenta que los datos, si bien son representativos de la situación de cada país, deben tomarse con la precaución de lógicas diferencias en los criterios de cálculo entre ellos.

7.7 ◆ La práctica de los deportes náuticos

7.7.1 Licencias concedidas y número de clubs

El número de licencias de deportes náuticos se ha mantenido estable en 1995 con un ligero incremento del 3,3% con respecto al año anterior, mientras que el número de clubs náuticos aumentó un 2,9% comparando con el año anterior.

Debe tenerse en cuenta que las Federaciones han efectuado un ajuste en el número de Clubs dando de baja a todos aquellos que no demostraban una actividad real.

El número de licencias concedidas en 1995 ha sido de 91.518 en las distintas modalidades de deportes náuticos (actividades subacuáticas, esquí náutico, motonáutica, piragüismo, remo y vela).



La evolución seguida en los tres últimos años es la siguiente:

Evolución del número de licencias concedidas

Licencias concedidas	1995	1994
Total	91.518	88.546
% variación anual	+ 3,3	--

Fuente : ADIN (Asociación de Industrias Náuticas) y Consejo Superior de Deportes

El número de clubs de deportes náuticos en 1995 es de 1.544, igual que en el año 1993 y superior al del año anterior. Este total engloba los clubs de actividades subacuáticas esquí náutico, motonáutica, piragüismo, remo y vela.

Evolución del número de clubs de deportes náuticos

Clubs	1995	1994	1993
Total	1.544	1.500	1.544
% variación anual	+ 2,9	- 2,8	--

Fuente : ADIN (Asociación de Industrias Náuticas) y Consejo Superior de Deportes



7.7.2 Títulos expedidos

El número total de títulos expedidos durante 1995 ha sido de 12.522, manteniéndose estable respecto al año anterior si se tiene en cuenta que ya se han adecuados los títulos vigentes antes de la Ley de 1991 a las nuevas categorías definidas.

La titulación correspondiente a Patrón de embarcaciones de recreo supone el 81% del total de los títulos expedidos. Las categorías de Patrón de Altura o Capitán de Altura representan unos segmentos más reducidos, pues suponen el 0,4% y el 2,8% del total respectivamente.

Evolución del número de clubs de deportes náuticos

Títulos	Número	% S/ total
Capitán de Yate	353	2,8
Patrón de Altura	53	0,4
Patrón de Yate	1.965	15,7
Patrón de embarcaciones recreo	10.151	81,1
Total	12.522	100

Fuente : ADIN (Asociación de Industrias Náuticas)

El sector náutico deportivo demuestra ser un eficaz generador de impacto económico en las zonas marítimas en las cuales se ubica. El foco de atracción turística de calidad que llega a ser este sector es de por sí un aspecto a valorar.

El amplio conjunto de actividades que se han desarrollado alrededor de esta industria es suficientemente significativo como para mejorar sus posibilidades de crecimiento equilibrado y cualitativo.

En este sentido, acciones como adaptar y reconvertir los puertos deportivos, fomentar la promoción del deporte náutico, buscar la calidad o mejorar la Fiscalidad para eliminar las cargas impositivas disuasorias, son algunas de las que se van llevando a cabo desde el sector dado el potencial de crecimiento del mismo.





El entorno del Puerto Deportivo se ha consolidado como un lugar privilegiado de la Costa del Sol

8 Evolución del turismo en España y Andalucía



• 1996 - 2002 •

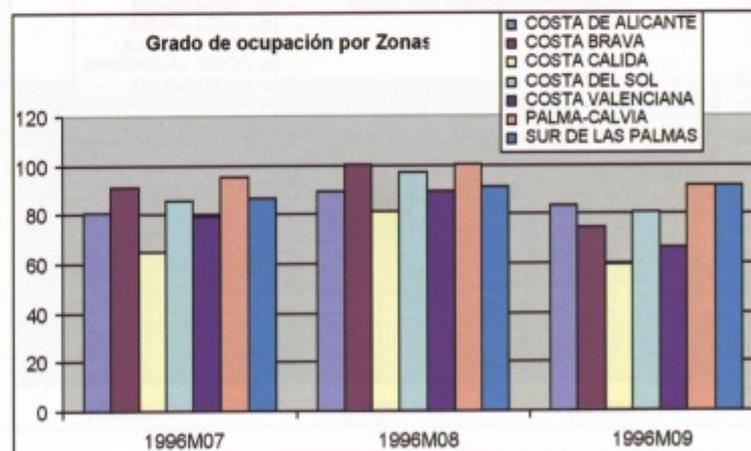
El turismo en Andalucía y, muy especialmente en la Costa del Sol, zona en la que se encuentra enclavada el municipio de Benalmádena, es objeto de análisis en este epígrafe. Concretamente, la evolución de la ocupación entre los años 1996 y 2000, el número de pernoctaciones en esos años y el estado del turismo en Andalucía, son algunos de los elementos analizados.

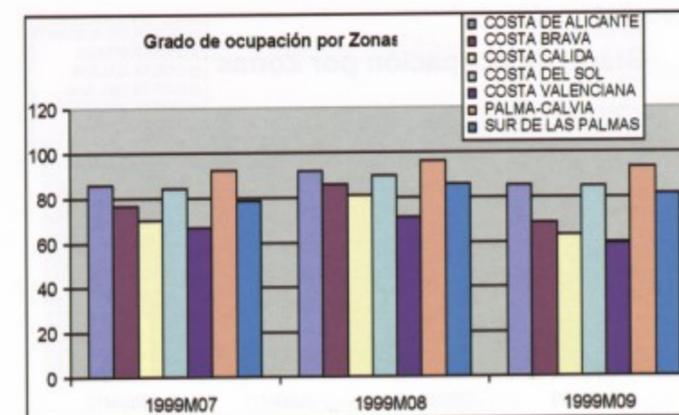
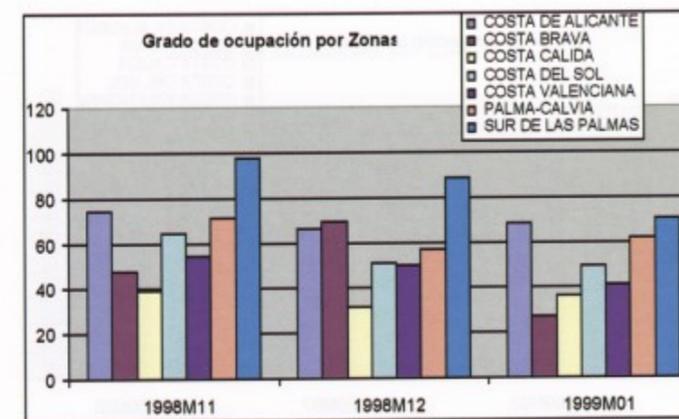
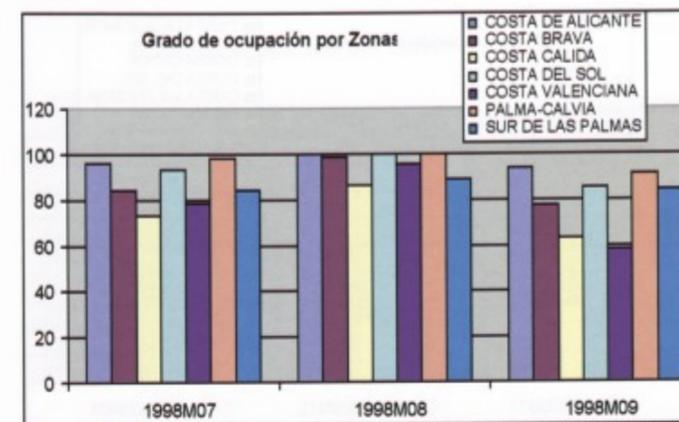
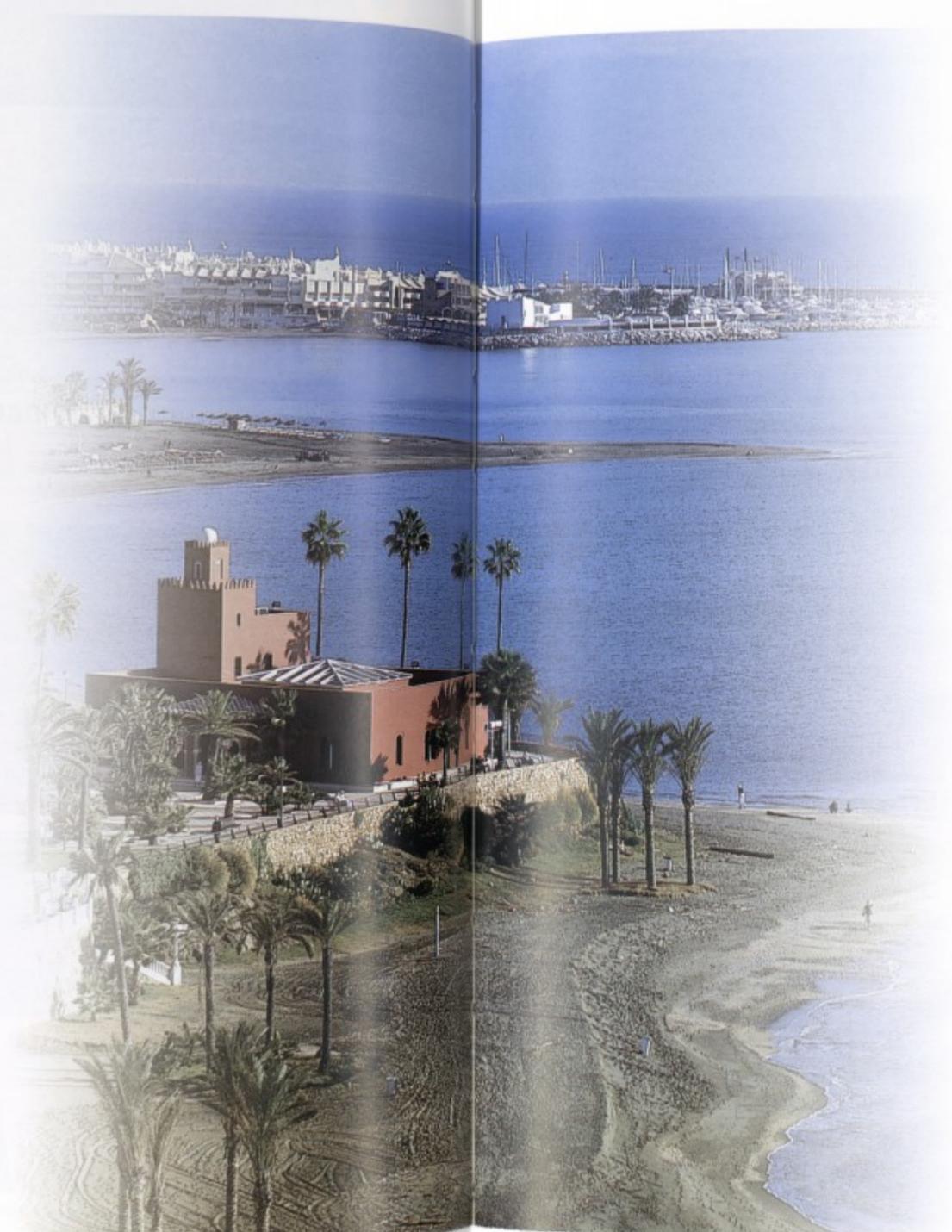
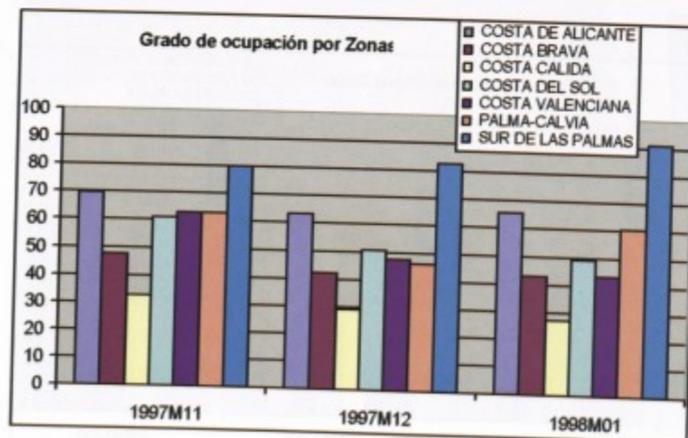
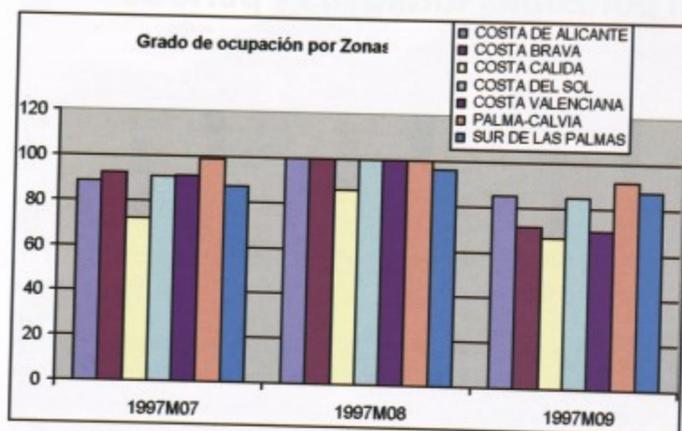
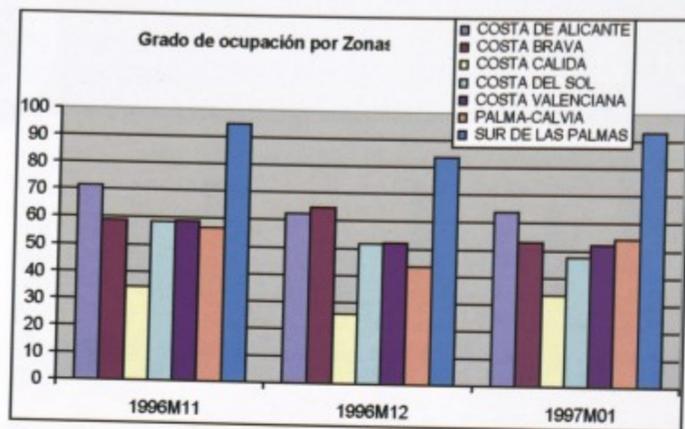
8.1 ◆ Grado de ocupación por zonas turísticas y periodo

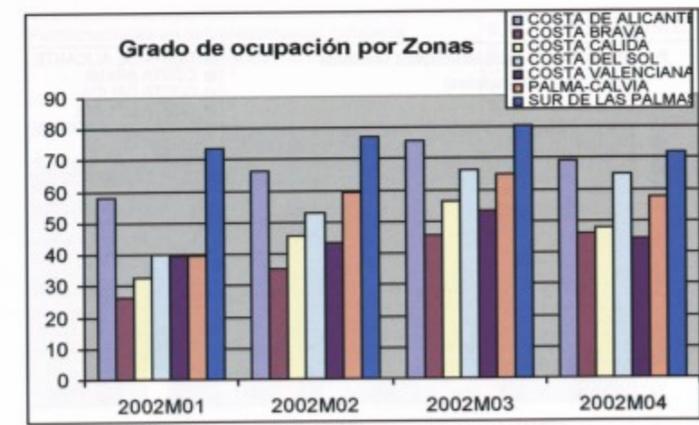
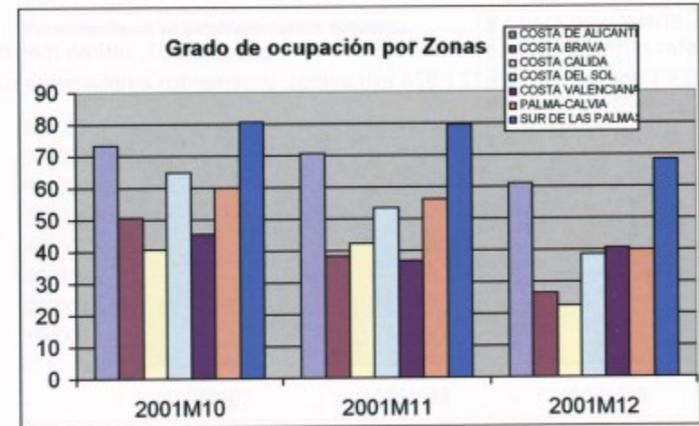
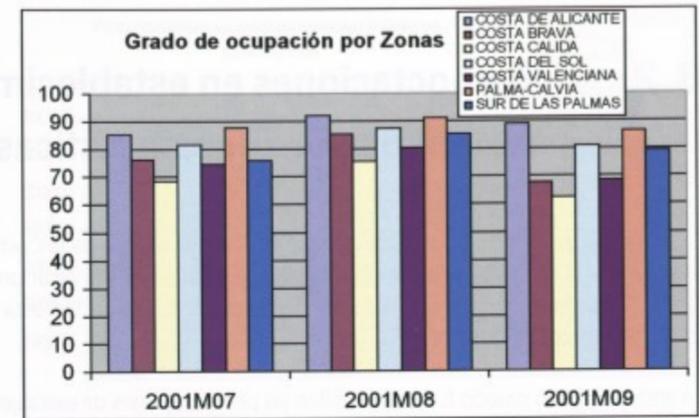
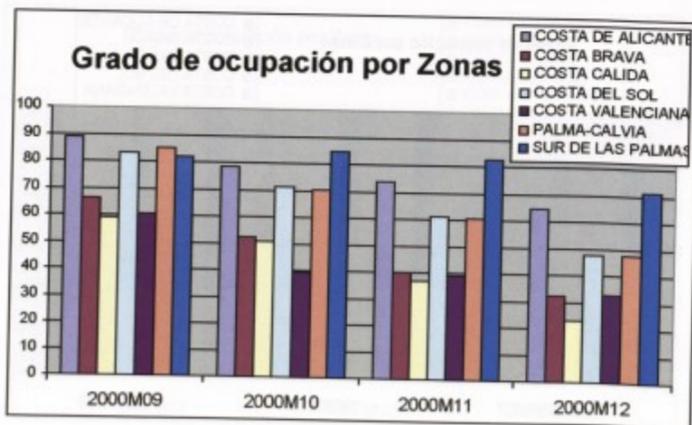
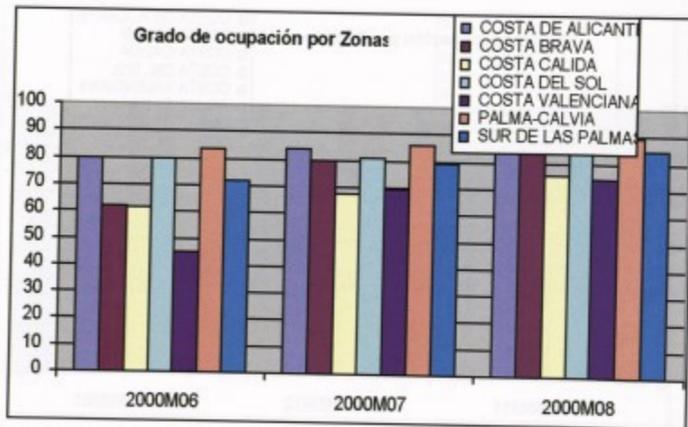
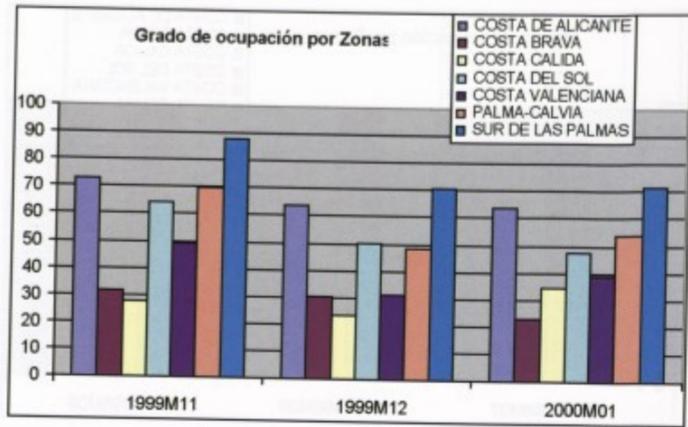
El examen del grado de ocupación por zonas turísticas denota que la llegada de turistas a la Costa del Sol es estacional. Concretamente, es en verano cuando los establecimientos costasoleños tienen su mayor grado de ocupación.

En 1996 la ocupación turística en el mes de agosto alcanzó prácticamente el 100 por cien, mientras que en los meses anterior y posterior rondó el 90 por ciento. Esta tendencia se repitió en años posteriores, en los que la ocupación en los meses de diciembre y enero —plena temporada invernal— rondó el 50 por ciento.

En el resto de zonas turísticas españolas el comportamiento del grado de ocupación ha sido similar, con algunos altibajos que rompen la tendencia siempre ascendente de nuestra Costa del Sol, detectándose el mayor grado de desestacionalización en Las Palmas de Gran Canaria, sin lugar a dudas influido por su clima. Concretamente en el año 2002 que nos facilita los datos más recientes, entre Enero y Abril la ocupación ha sido de 40,06%, 53,00%, 66,22% y 65,11%.





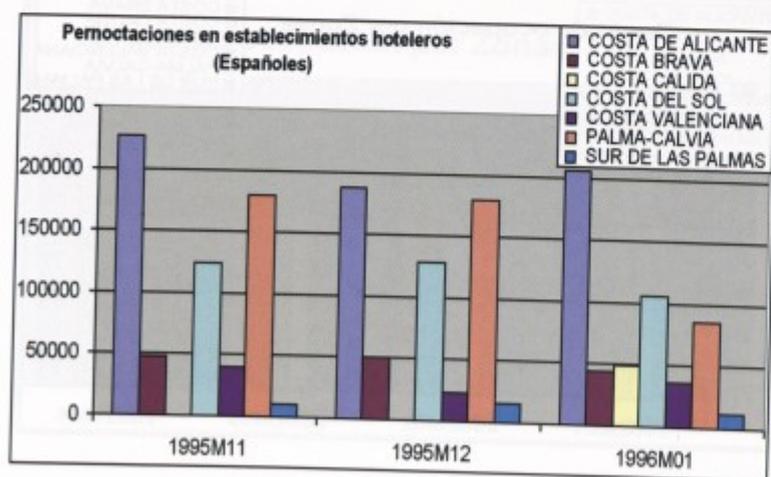


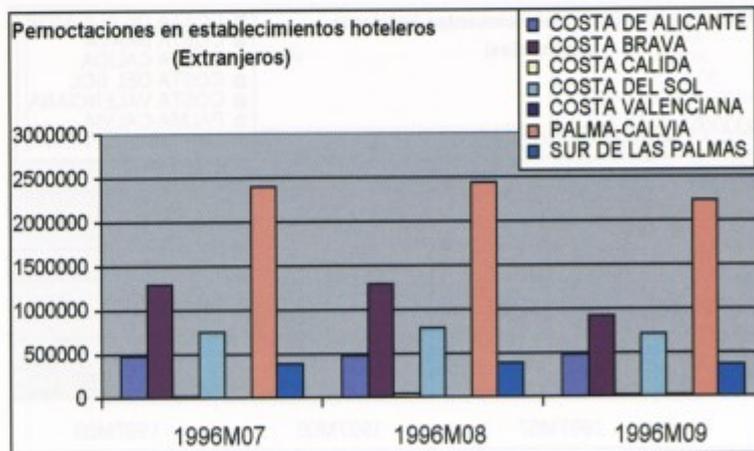
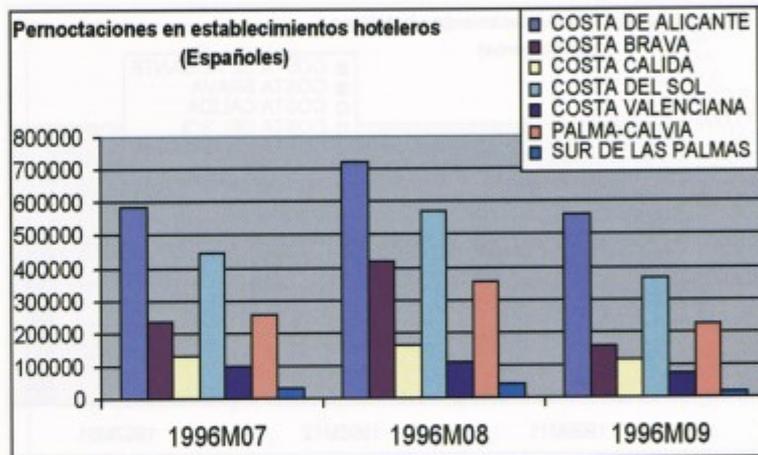
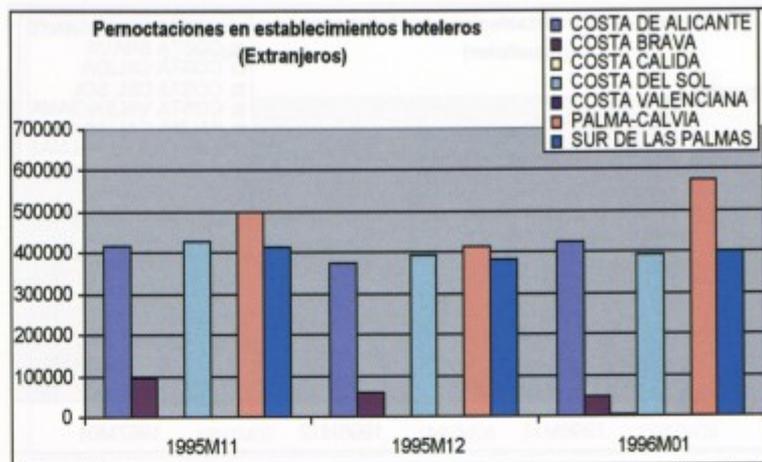
8.2 ◆ Pernoctaciones en establecimientos hoteleros por zonas turísticas

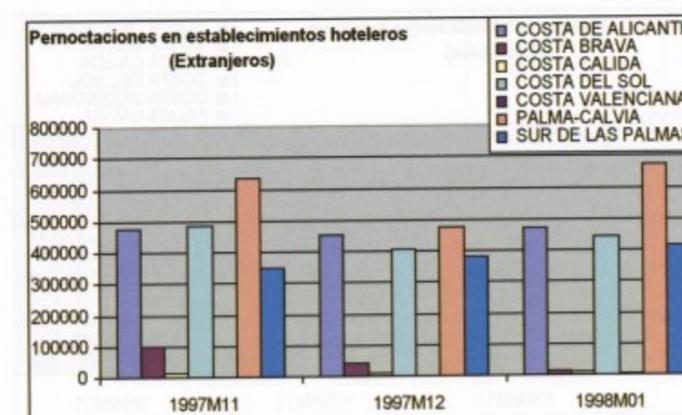
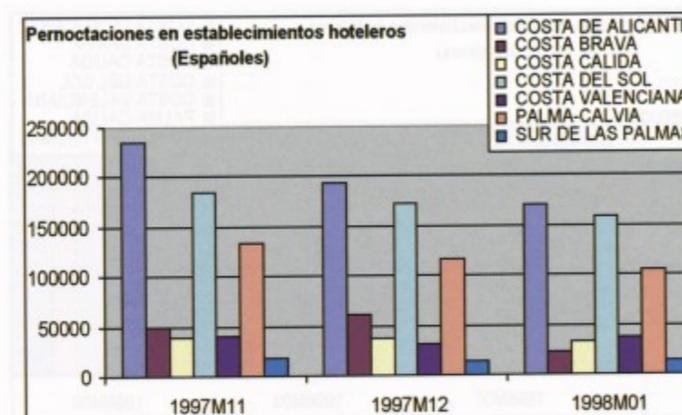
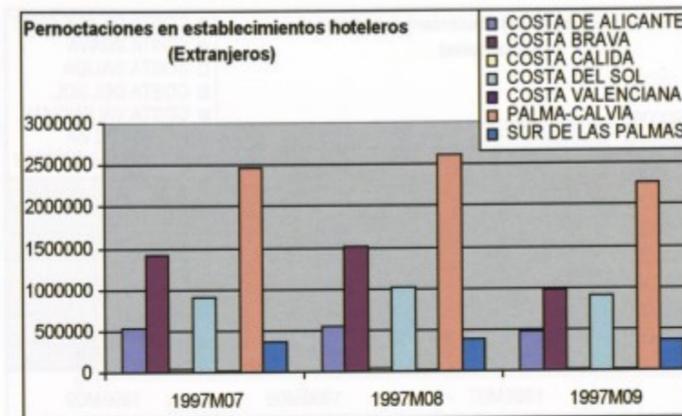
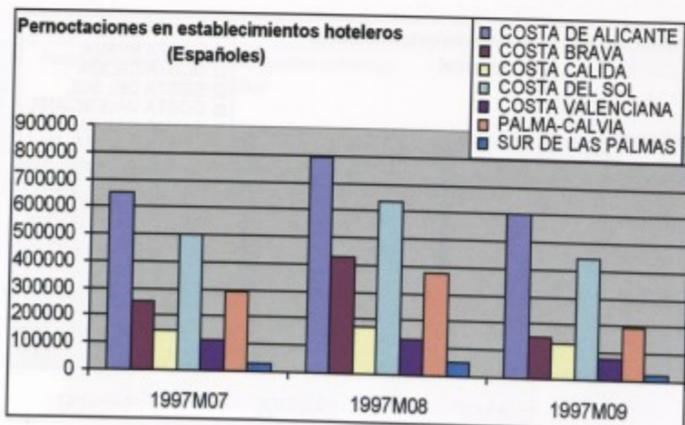
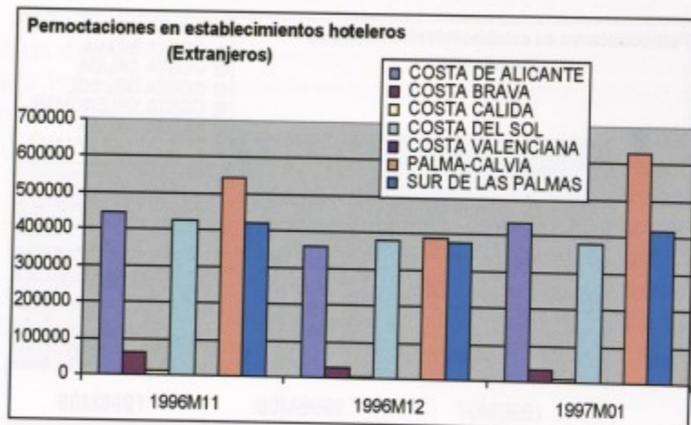
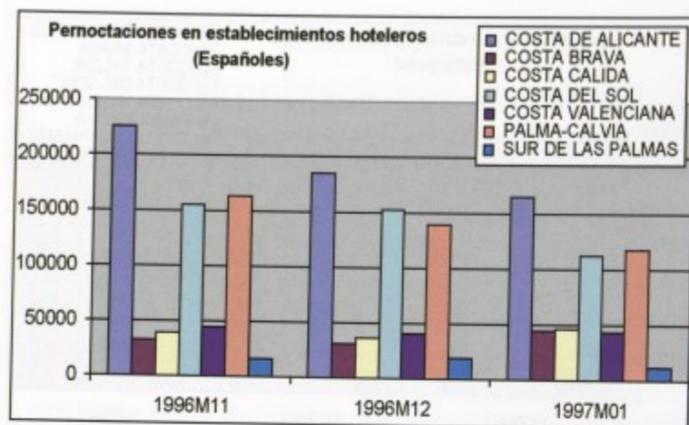
En primer lugar, el examen de las pernoctaciones de los hoteles de la Costa del Sol denota que es una de las zonas turísticas de España a la que llegan mayor número de viajeros a pasar sus vacaciones. La Costa de Alicante, la Costa Brava, la Costa Cálida, Valencia, Palma-Calviá y el Sur de Las Palmas son, junto a la Costa del Sol, las otras zonas de España que concentran una mayor afluencia turística.

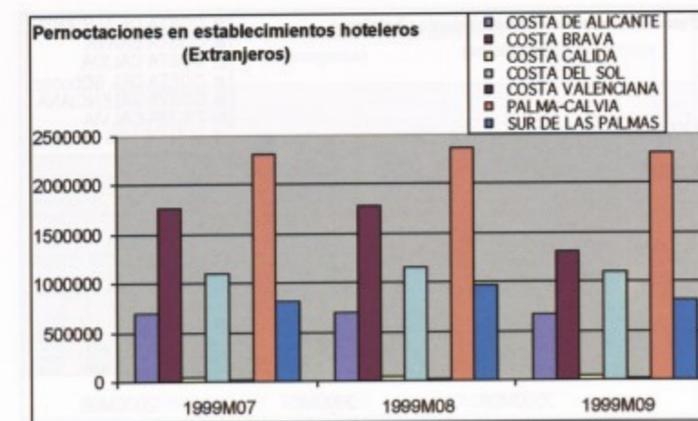
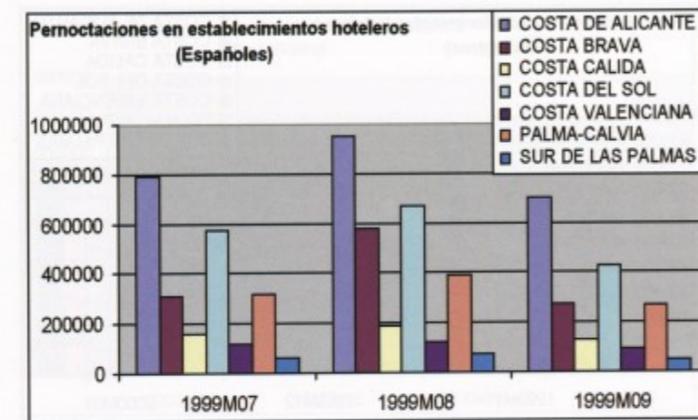
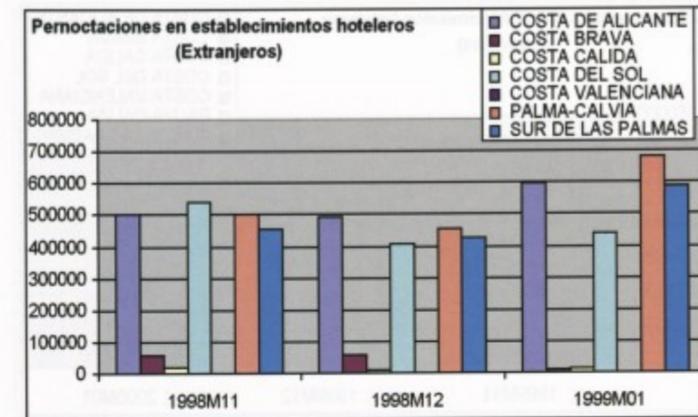
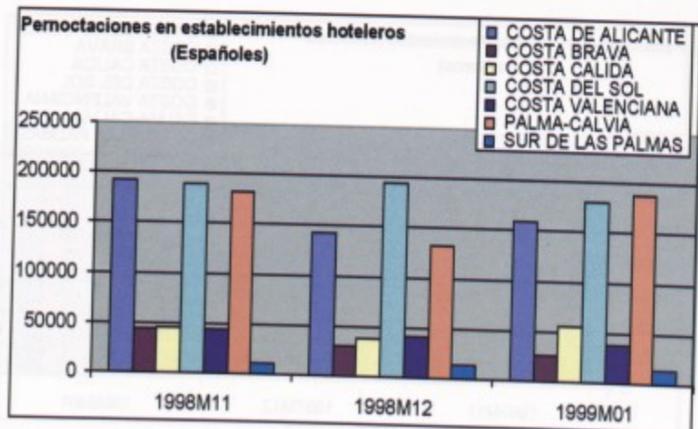
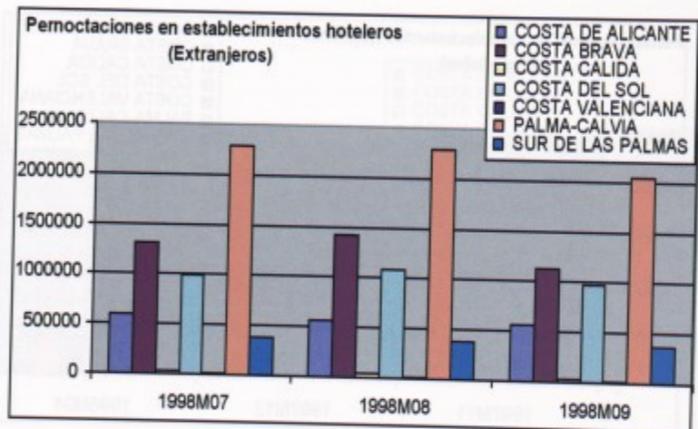
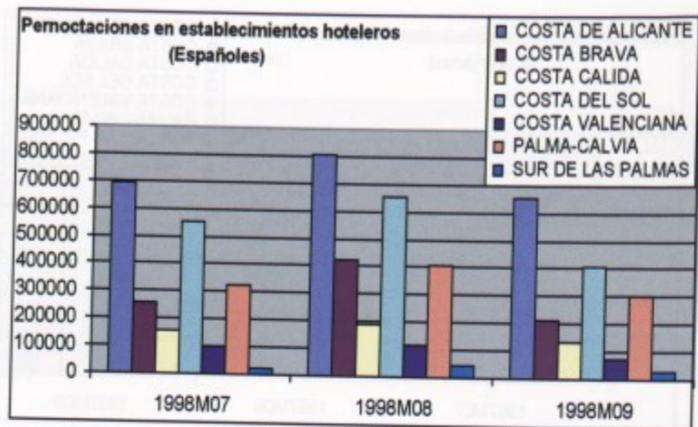
En agosto del año pasado fueron un millón las pernoctaciones de extranjeros que hubo en la zona y algo más de 700.000 la de españoles, lo que supone un fuerte incremento con respecto a 1996. Concretamente, en el mes de agosto de 1996, los españoles realizaron unas 550.000 pernoctaciones, por unas 750.000 los extranjeros.

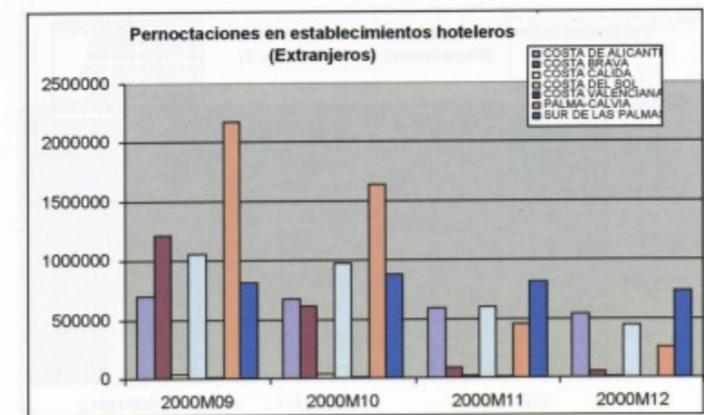
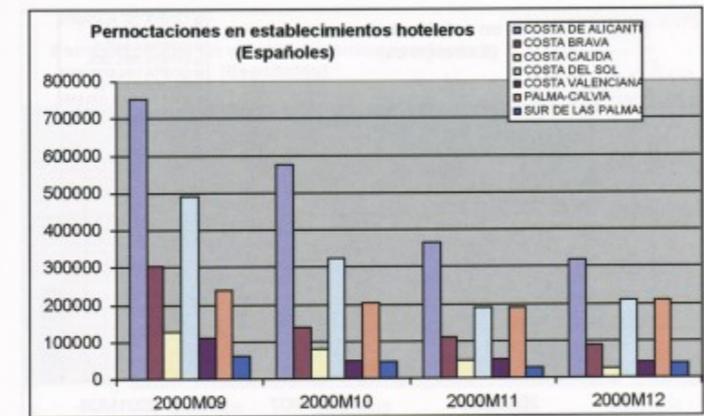
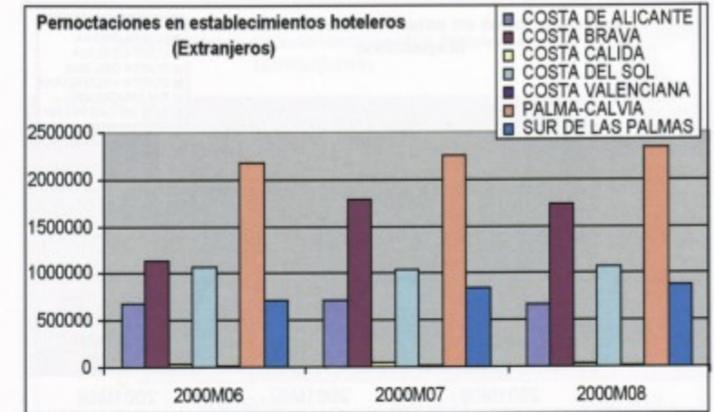
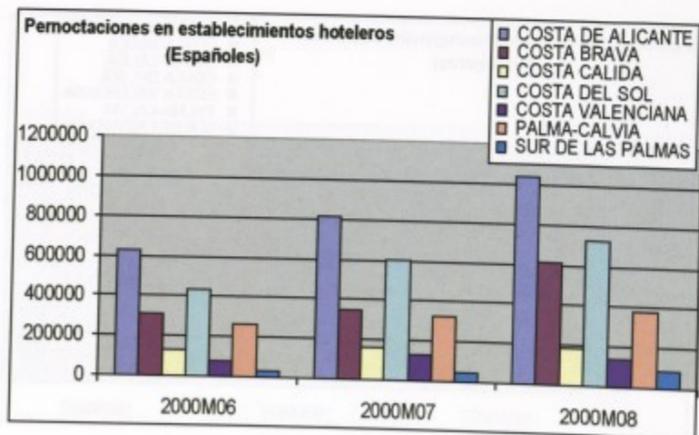
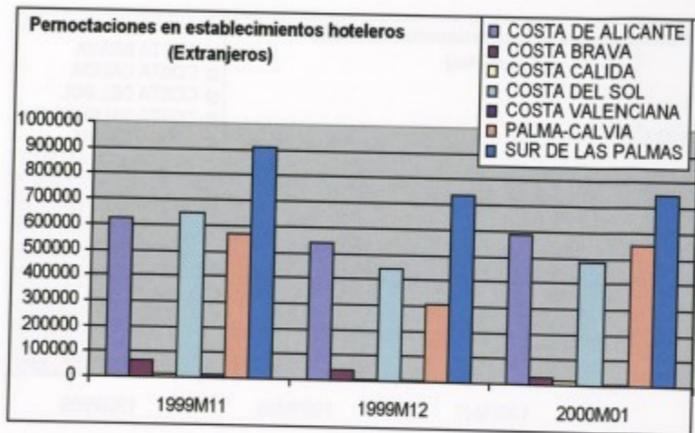
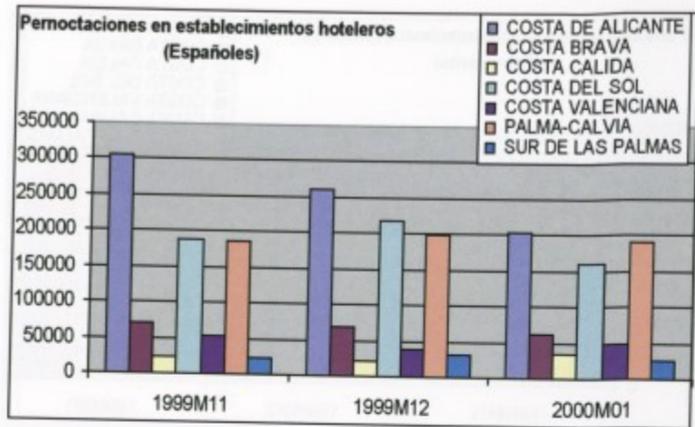
Estas mismas cifras correspondientes a Agosto de 2001, último mes con el que podemos compararlo, ascendiendo a 823.119 españoles y 1.121.874 extranjeros, incrementos ampliamente superiores a la media de los crecimientos en las demás zonas turísticas.

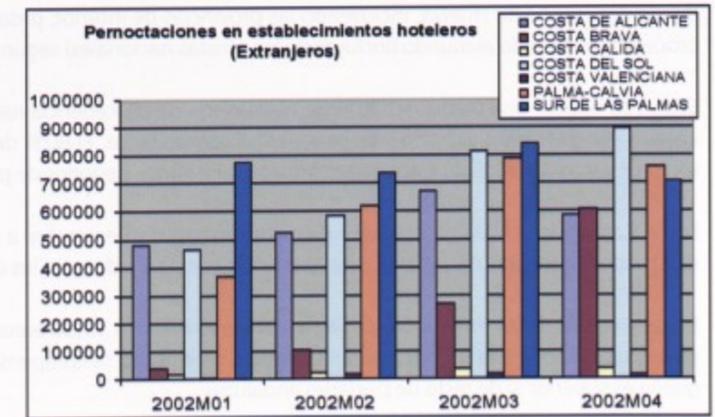
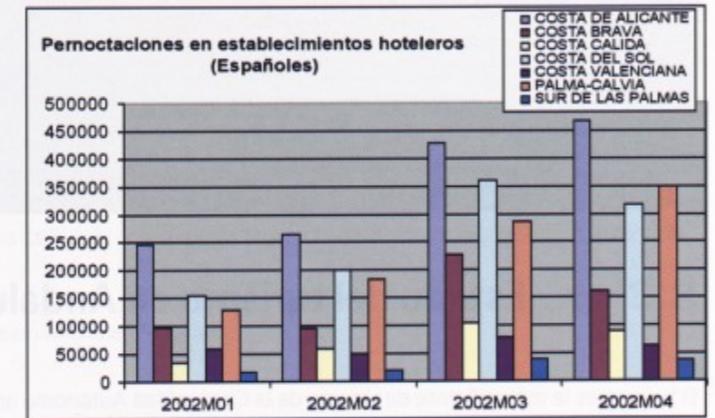
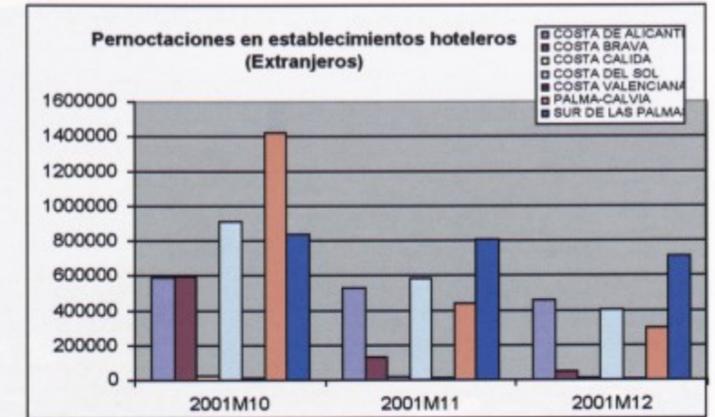
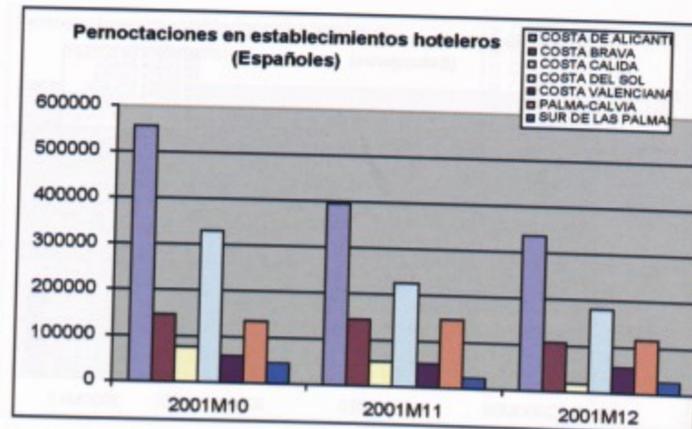
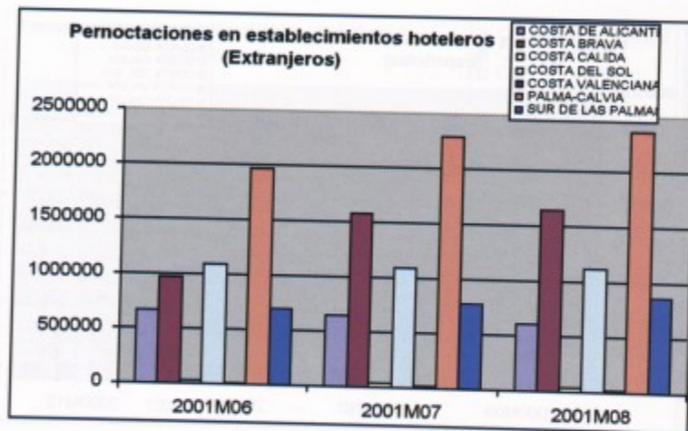
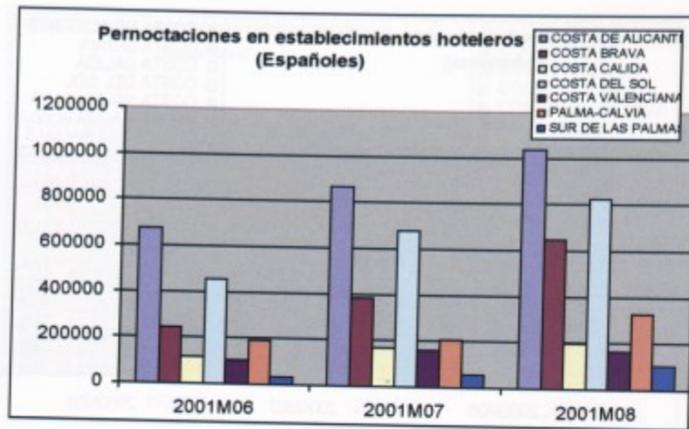














8.3 ◆ Estado del turismo en Andalucía

El turismo es la mayor fuente de riqueza de la Comunidad Autónoma andaluza ya que representa casi el 15% del PIB de la región.

Desde Almería hasta Huelva, incluyendo las provincias de interior, pasan al año alrededor de veinte millones de personas procedentes de todo el mundo (incluyendo los turistas nacionales) según fuentes del Instituto Andaluz de Estadística.

Según su origen, una media del 40% de turistas son de procedencia nacional y otro 40% de la Unión Europea; el resto de viajeros son de la propia región y de países extra comunitarios. El 80% de estas personas visitan Andalucía como destino vacacional y más del 30% de estos eligen Málaga para largos periodos de pernoctación (una media de 10 a 11 días).

Los visitantes de la Unión Europea prefieren los meses desde octubre a junio para visitar la costa y en los meses de verano dan paso a los turistas nacionales. Este es un ciclo constante durante los últimos tres años.

El gasto medio de los turistas que llegan a Málaga es de unos 33,00 euros, cantidad inferior al ingreso medio por persona en provincias como Sevilla o Córdoba. Sin embargo, este hecho se compensa porque la media de estancia en la provincia malagueña es superior al de resto de ciudades andaluzas.

En el capítulo de calidad, cabe destacar que Málaga aún tiene que mejorar mucho de sus infraestructura de alojamiento así como su oferta de ocio y entorno urbano de los resultados de las encuestas del IAE. Durante los últimos años, la calificación de la oferta de ocio y entorno urbano de la provincia de Málaga ha permanecido estable mientras que en las puntuaciones de otras provincias como Almería o Sevilla han mejorado como resultado de la modernización que han llevado a cabo estas ciudades en su entorno. Ejecuciones de las que Málaga debería tomar ejemplo si quiere mantener la calidad en su desarrollo sostenible.

Conceptos utilizados

El objetivo de la Encuesta de Coyuntura Turística de Andalucía es conocer la evolución y composición del gasto que realizan los turistas en Andalucía, así como la opinión que les merece su estancia en nuestra comunidad. Los principales conceptos que se incorporan en esta encuesta son:

Turista

Toda aquella persona que siendo residente fuera de Andalucía, visita esta Comunidad Autónoma, por motivo distinto al de ejercer una actividad que se remunere en el lugar visitado y pernctando en él, así como aquellas personas que, siendo residentes en Andalucía, se desplazan a una zona distinta a la de residencia por un motivo distinto al de ejercer una actividad que se remunere en el lugar visitado, pernctando también en él.

Gasto medio diario

Todo gasto de consumo efectuado por una persona calificada como turista en un día de su estancia en el lugar de destino.

Estancia media

Numero de días que por término medio permanece un turista en Andalucía.

Índice sintético de percepción

Representa la media geométrica de las calificaciones dadas para los diferentes conceptos del viaje realizado por Andalucía.

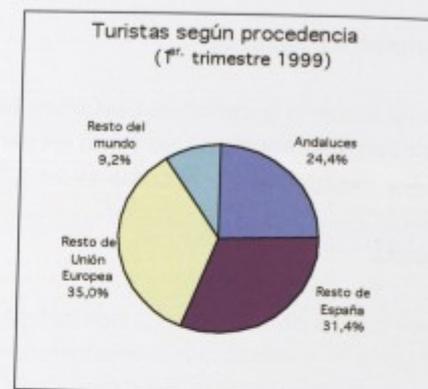


8.3.1 Primer trimestre 1999

Movimiento turístico

Número de turistas y su distribución porcentual según procedencia y tipo de alojamiento

Número de turistas	3.435.114
Procedencia (%)	
Andalucía	24,4
Resto de España	31,4
Unión Europea	35,0
Resto del mundo	9,2
Tipo de alojamiento (%)	
Hotel, apartahotel	49,1
Hostal, pensión	12,1
Apartamento, piso, chalet:	
en alquiler	8,8
en propiedad	9,6
multipropiedad	1,6
amigos, familiares	11,8
Camping	1,9
Albergue	2,6
Otros	2,5



Estancia media de los turistas según procedencia y tipo de alojamiento (número de días)

Procedencia	
Andalucía	2,9
Resto de España	5,8
Unión Europea	19,4
Resto del mundo	14,5
Tipo de alojamiento	
Hotel, apartahotel	5,3
Hostal, pensión	4,3
Apartamento, piso, chalet:	
en alquiler	28,4
en propiedad	20,7
multipropiedad	10,7
amigos, familiares	7,0
Camping	10,6
Albergue	3,9
Otros	9,4
Total	10,7

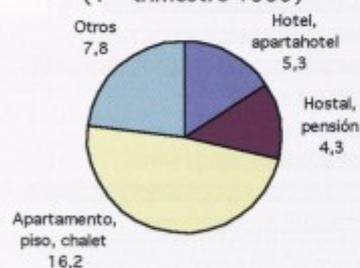
Distribución porcentual de los turistas y estancia media por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Turistas (%)	7,8	11,8	5,2	15,9	6,8	7,0	34,4	11,2	100,0
Estancia media	9,3	5,7	3,0	5,4	4,3	2,5	15,5	3,3	10,7

Distribución porcentual de los turistas según el motivo principal del viaje por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Negocios	6,1	4,2	1,8	1,5	-	5,4	1,7	13,7	3,7
Ferias, congresos o convenciones	-	1,8	1,8	-	-	1,8	0,8	4,8	1,1
Vacaciones, ocio	81,7	82,7	81,8	83,8	95,0	73,2	80,1	61,0	79,9
Otros	12,2	11,3	14,6	14,7	5,0	19,6	17,4	20,5	15,3

Número de días de estancia media en alojamiento (1^{er} trimestre 1999)



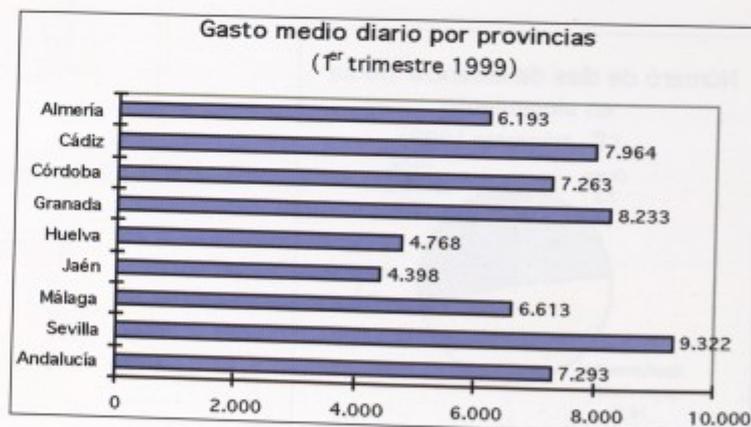
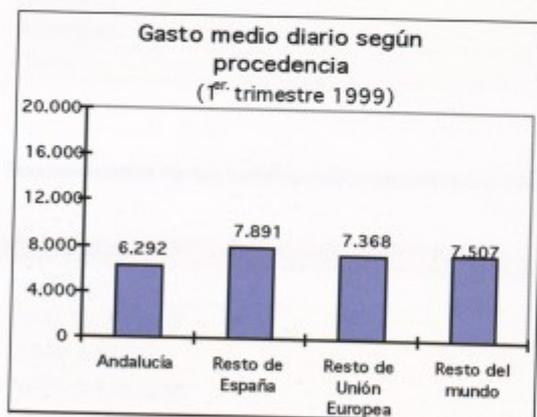
Gasto turístico

Gasto medio de los turistas según su lugar de procedencia (pesetas)

Procedencia	
Andalucía	6.292
Resto de España	7.891
Unión Europea	7.368
Resto del mundo	7.507
Total	7.293

Gasto medio del turista por provincias (pesetas)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Gasto diario	6.193	7.964	7.263	8.233	4.768	4.398	6.613	9.322	7.293



Opiniones cualitativas sobre el turismo andaluz

Calificación del viaje realizado en Andalucía (valorado de 1 a 10)

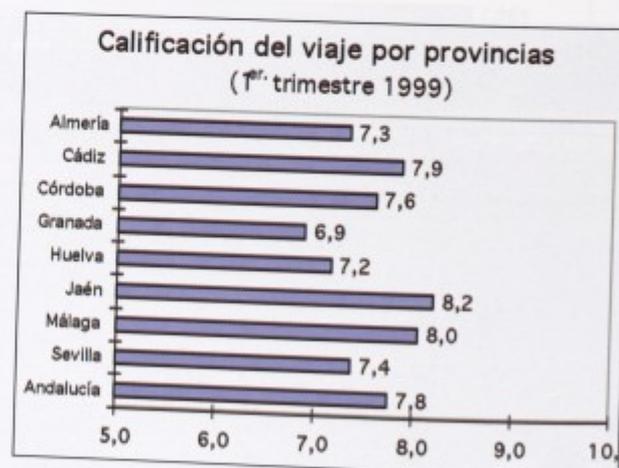
Alojamiento	7,6
Restauración	7,6
Ocio-diversión	7,2
Transportes públicos:	
Autobuses	7,5
Trenes	8,5
Taxis	7,5
Alquiler de coches	8,2
Calidad de la oferta turística:	
Playas	7,5
Paisajes	8,3
Parques naturales	8,3
Entornos urbanos	7,2
Seguridad ciudadana	7,7
Asistencia sanitaria	7,8
Atención y trato	8,2
Relación precio/servicio	7,4
Índice sintético de percepción	7,8



Calificación del viaje realizado por provincias (valorado de 1 a 10)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Alojamiento	8,0	8,0	7,2	7,4	8,1	7,5	7,7	7,0	7,6
Restauración	7,3	7,9	7,2	7,1	7,0	7,8	7,8	7,6	7,6
Ocio-diversión	6,4	7,8	6,4	6,8	5,8	7,7	7,3	8,0	7,2
Transportes públicos:									
Autobuses	6,0	7,6	-	7,4	5,7	-	8,0	7,0	7,5
Trenes	-	7,5	8,7	7,4	-	-	8,9	8,5	8,5
Taxis	7,9	7,9	-	7,5	-	-	8,0	6,7	7,5
Alquiler de coches	7,8	8,2	-	8,7	-	-	8,2	7,0	8,2
Calidad de la oferta turística:									
Playas	6,7	8,3	-	5,5	7,4	-	7,7	-	7,5
Paisajes	7,1	8,7	8,7	7,9	8,3	9,4	8,5	-	8,3
Parques naturales	8,6	-	-	7,0	9,1	9,4	8,6	-	8,3
Entornos urbanos	6,8	6,8	7,7	6,5	7,3	7,5	7,6	7,5	7,2
Seguridad ciudadana	7,3	7,8	7,5	5,3	7,4	8,4	8,0	6,9	7,7
Asistencia sanitaria	7,2	7,3	-	-	5,8	-	8,1	-	7,8
Atención y trato	8,4	8,6	8,3	7,4	8,0	8,6	8,4	8,1	8,2
Precio/servicio	7,7	8,1	7,1	5,5	7,1	7,9	8,1	7,2	7,4
I.S.P.	7,3	7,9	7,6	6,9	7,2	8,2	8,0	7,4	7,8

I.S.P.: Índice Sintético de Percepción



Turismo nacional. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Andaluces			Resto de España		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	58,7	2,2	39,1	48,2	7,7	44,1
Comida	33,2	2,9	63,9	34,9	5,0	60,1
Medio ambiente	44,0	12,3	43,7	37,2	11,2	51,6
Monumentos	43,8	7,0	49,2	37,7	5,2	57,1
Ocio	37,8	3,9	58,3	35,2	3,9	60,9
Precios	8,7	34,2	57,1	14,1	27,0	58,9
Red de comunicaciones	57,1	9,8	33,1	64,6	3,7	31,7
Seguridad	26,5	18,1	55,4	27,8	6,6	65,6
Transporte	48,1	9,3	42,6	47,1	8,8	44,1
Trato recibido	24,3	4,7	71,0	22,0	3,7	74,3

Turismo extranjero / totales. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

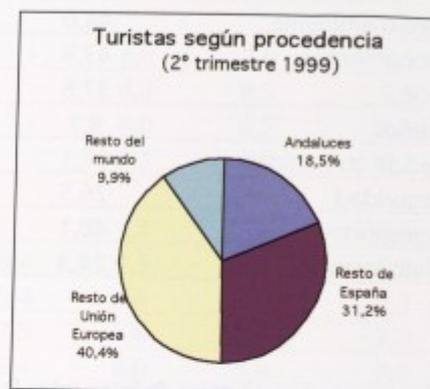
	Extranjeros			Total (Nacional + Extranjero)		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	27,0	11,1	61,9	42,9	7,3	49,8
Comida	20,2	5,5	74,3	28,8	4,5	66,7
Medio ambiente	38,4	8,5	53,1	40,2	10,6	49,2
Monumentos	26,6	3,5	69,9	36,6	5,4	58,0
Ocio	20,1	4,8	75,1	30,3	4,3	65,4
Precios	11,3	23,1	65,6	11,0	28,3	60,7
Red de comunicaciones	39,8	5,9	54,3	53,0	6,9	40,1
Seguridad	15,9	3,7	80,4	22,3	9,4	68,3
Transporte	22,2	3,3	74,5	34,7	6,2	59,1
Trato recibido	12,8	0,6	86,6	19,5	2,9	77,6

8.3.2 Segundo trimestre 1999

Movimiento turístico

Número de turistas y su distribución porcentual según procedencia y tipo de alojamiento

	1er Trimestre	2º Trimestre
Número de turistas	3.435.114	4.893.417
Procedencia (%)		
Andalucía	24,4	18,5
Resto de España	31,4	31,2
Unión Europea	35,0	40,4
Resto del mundo	9,2	9,9
Tipo de alojamiento (%)		
Hotel, apartahotel	49,1	51,2
Hostal, pensión	12,1	12,5
Apartamento, piso, chalet:		
en alquiler	8,8	10,5
en propiedad	9,6	6,8
Multipropiedad	1,6	1,3
Amigos, familiares	11,8	9,0
Camping	1,9	3,6
Albergue	2,6	1,5
Otros	2,5	3,9



Estancia media de los turistas según procedencia y tipo de alojamiento (número de días)

	1er Trimestre	2º Trimestre
Procedencia		
Andalucía	2,9	3,6
Resto de España	5,8	5,7
Unión Europea	19,4	14,5
Resto del mundo	14,5	11,1
Tipo de alojamiento		
Hotel, apartahotel	5,3	6,6
Hostal, pensión	4,3	5,6
Apartamento, piso, chalet:		
en alquiler	28,4	26,8
en propiedad	20,7	18,2
multipropiedad	10,7	13,8
amigos, familiares	7,0	10,6
Camping	10,6	7,8
Albergue	3,9	6,7
Otros	9,4	11,5
Total	10,7	9,4

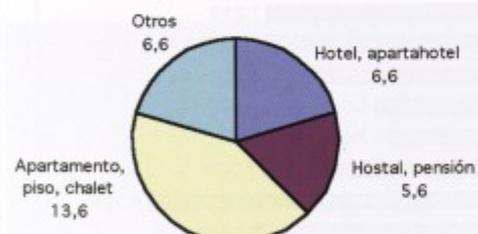
Distribución porcentual de los turistas y estancia media por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Turistas (%)	7,8	11,8	4,0	13,3	5,0	4,3	42,5	11,2	100,0
Estancia media	8,6	6,2	2,1	4,6	6,4	2,9	10,6	3,4	9,4

Distribución porcentual de los turistas según el motivo principal del viaje por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Negocios	0,7	3,3	4,0	0,8	-	2,0	3,4	6,9	2,7
Ferias, congresos o convenciones	-	0,9	1,4	1,1	-	-	0,9	9,2	1,5
Vacaciones, ocio	85,6	73,6	81,1	81,1	93,0	76,4	82,1	68,5	80,2
Otros	13,7	22,2	13,5	17,0	7,0	21,6	13,6	15,4	15,6

Número de días de estancia media en alojamiento (2º trimestre 1999)



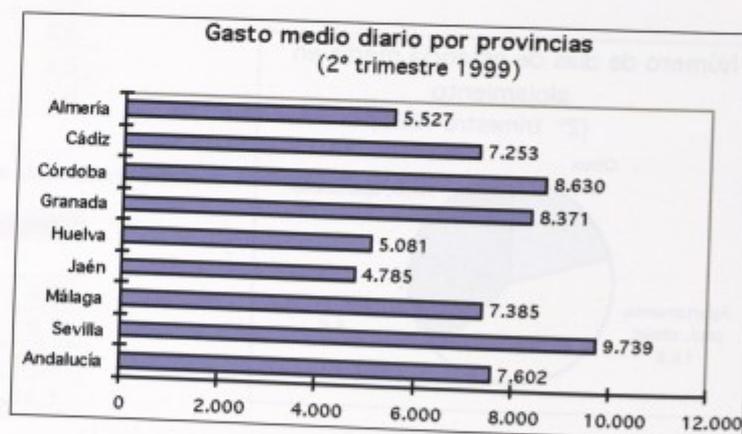
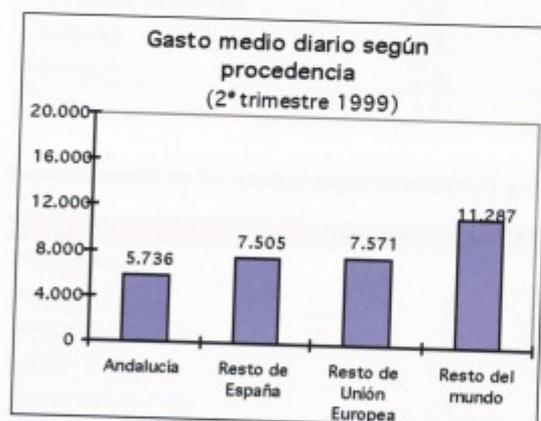
Gasto turístico

Gasto medio de los turistas según su lugar de procedencia (pesetas)

Procedencia	1er Trimestre	2º Trimestre
Andalucía	6.292	5.736
Resto de España	7.891	7.505
Unión Europea	7.368	7.571
Resto del mundo	7.507	11.287
Total	7.293	7.602

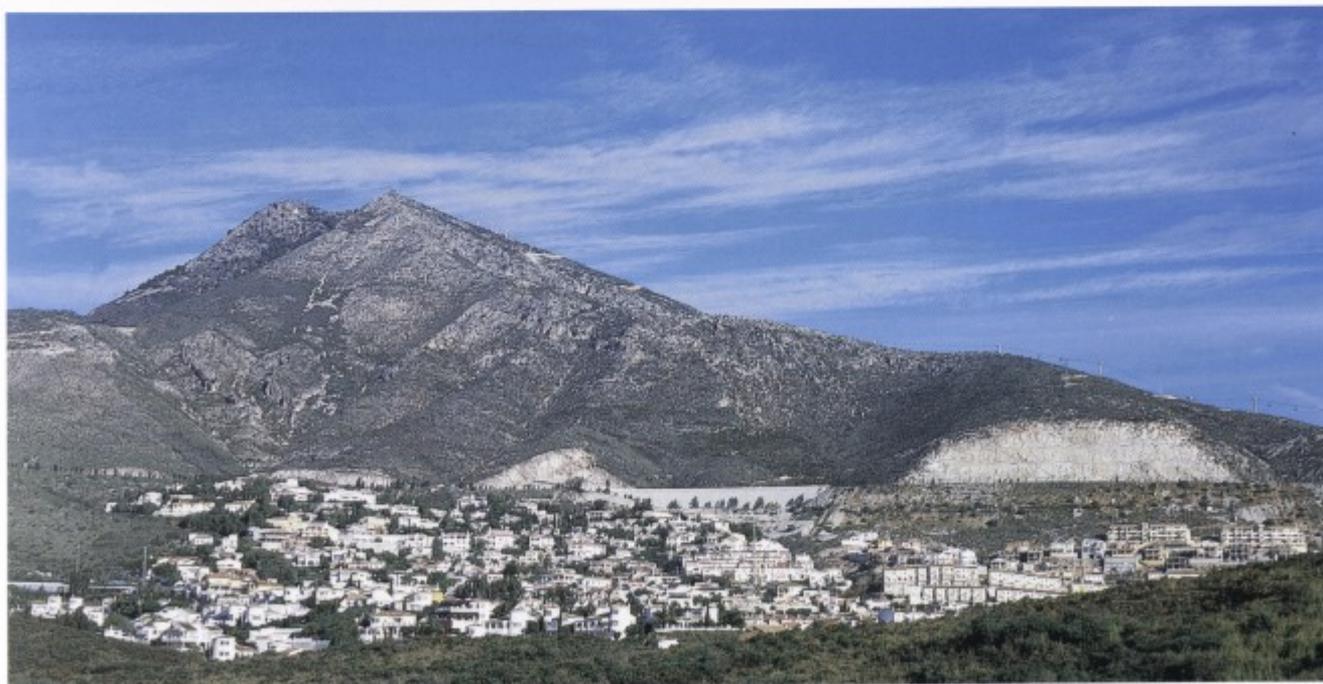
Gasto medio del turista por provincias (pesetas)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Gasto diario	5.527	7.253	8.630	8.371	5.081	4.785	7.385	9.739	7.602



Calificación del viaje realizado en Andalucía (valorado de 1 a 10)

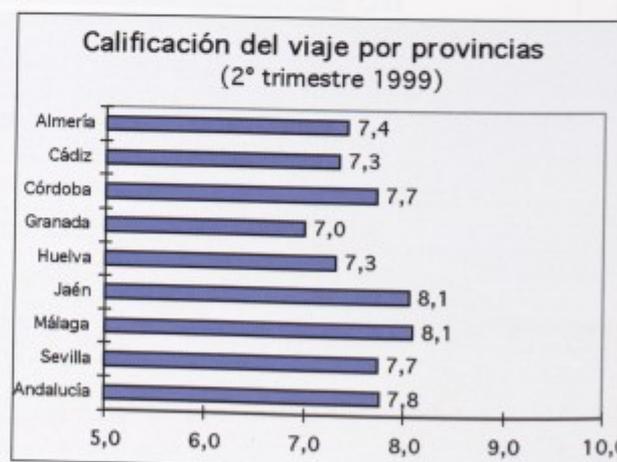
	1er Trimestre	2º Trimestre
Alojamiento	7,6	7,6
Restauración	7,6	7,6
Ocio-diversión	7,2	7,2
Transportes públicos:		
Autobuses	7,5	7,3
Trenes	8,5	8,4
Taxis	7,5	7,9
Alquiler de coches	8,2	8,3
Calidad de la oferta turística:		
Playas	7,5	7,4
Paisajes	8,3	8,1
Parques naturales	8,3	8,0
Entornos urbanos	7,2	7,4
Seguridad ciudadana	7,7	7,8
Asistencia sanitaria	7,8	7,9
Atención y trato	8,2	8,0
Relación precio/servicio	7,4	7,4
Índice sintético de percepción	7,8	7,8



Calificación del viaje realizado por provincias (valorado de 1 a 10)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Alojamiento	7,8	7,7	7,3	7,2	7,9	7,7	7,7	7,1	7,6
Restauración	7,2	7,4	7,8	7,3	7,1	8,0	7,9	7,7	7,6
Ocio-diversión	6,5	7,0	7,3	7,4	5,6	7,6	7,5	8,1	7,2
Transportes públicos:									
Autobuses	6,9	6,4	6,5	7,8	6,8	-	7,5	7,3	7,3
Trenes	-	7,6	8,8	6,9	-	-	8,8	8,7	8,4
Taxis	-	8,1	7,8	6,5	-	-	8,3	7,6	7,9
Alquiler de coches	8,1	8,0	-	8,1	-	-	8,5	8,2	8,3
Calidad de la oferta turística:									
Playas	7,2	7,6	-	6,1	7,1	-	7,6	-	7,4
Paisajes	7,4	8,1	8,1	7,2	7,8	8,7	8,5	-	8,1
Parques naturales	7,8	7,6	-	7,0	8,7	8,7	8,6	-	8,0
Entornos urbanos	7,2	7,2	7,5	6,7	7,0	7,8	7,9	7,6	7,4
Seguridad ciudadana	7,6	7,7	8,4	6,8	7,2	8,0	8,1	7,4	7,8
Asistencia sanitaria	7,7	5,0	-	-	7,8	-	8,3	-	7,9
Atención y trato	7,9	8,0	8,2	7,4	8,0	8,2	8,3	8,2	8,0
Relación precio/servicio	7,3	7,6	7,6	5,9	7,2	8,0	8,1	7,5	7,4
I.S.P.	7,4	7,3	7,7	7,0	7,3	8,1	8,1	7,7	7,8

I.S.P.: Índice Sintético de Percepción



Turismo nacional. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Andaluces			Resto de España		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	47,3	2,2	50,5	42,6	6,6	50,8
Comida	25,2	2,6	72,2	24,8	3,4	71,8
Medio ambiente	42,2	10,7	47,1	40,1	6,5	53,4
Monumentos	44,1	5,9	50,0	33,8	2,9	63,3
Ocio	35,1	2,8	62,1	27,2	5,1	67,7
Precios	8,8	34,8	56,4	14,5	20,2	65,3
Red de comunicaciones	54,5	9,8	35,7	61,0	6,2	32,8
Seguridad	20,7	15,5	63,8	20,0	5,6	74,4
Transporte	46,9	12,5	40,6	37,6	7,1	55,3
Trato recibido	25,8	1,2	73,0	24,0	0,4	75,6

Turismo extranjero / totales. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Extranjeros			Total (Nacional + Extranjero)		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	36,5	9,1	54,4	41,6	6,3	52,1
Comida	21,8	3,0	75,2	23,9	2,9	73,2
Medio ambiente	40,9	8,5	50,6	41,2	8,7	50,1
Monumentos	28,4	3,6	68,0	35,8	4,3	59,9
Ocio	30,1	4,1	65,8	31,1	3,9	65,0
Precios	16,0	20,9	63,1	12,9	25,9	61,2
Red de comunicaciones	46,6	4,7	48,7	53,8	7,1	39,1
Seguridad	14,9	5,0	80,1	18,4	8,9	72,7
Transporte	27,7	4,8	67,5	35,9	7,7	56,4
Trato recibido	17,0	3,8	79,2	22,2	1,9	75,9



8.3.3 Tercer trimestre 1999

Movimiento turístico

Número de turistas y su distribución porcentual según procedencia y tipo de alojamiento

Trimestre	1º	2º	3º
Procedencia (%)			
Número de turistas	3.435.114	4.893.417	6.275.021
Procedencia (%)			
Andalucía	24,4	18,5	25,4
Resto de España	31,4	31,2	34,8
Unión Europea	35,0	40,4	30,4
Resto del mundo	9,2	9,9	9,3
Tipo de alojamiento (%)			
Hotel, apartahotel	49,1	51,2	45,3
Hostal, pensión	12,1	12,5	10,4
Apartamento, piso, chalet:			
en alquiler	8,8	10,5	12,9
en propiedad	9,6	6,8	11,6
multipropiedad	1,6	1,3	0,8
amigos, familiares	11,8	9,0	10,0
Camping	1,9	3,6	4,8
Albergue	2,6	1,5	1,7
Otros	2,5	3,9	3,4



Estancia media de los turistas según procedencia y tipo de alojamiento (número de días)

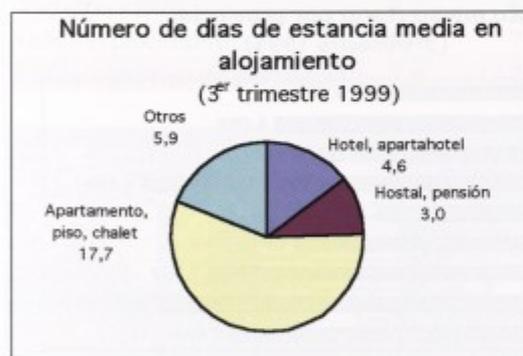
Trimestre	1º	2º	3º
Procedencia			
Andalucía	2,9	3,6	14,2
Resto de España	5,8	5,7	11,7
Unión Europea	19,4	14,5	12,9
Resto del mundo	14,5	11,1	10,0
Tipo de alojamiento			
Hotel, apartahotel	5,3	6,6	4,6
Hostal, pensión	4,3	5,6	3,0
Apartamento, piso, chalet:			
en alquiler	28,4	26,8	15,8
en propiedad	20,7	18,2	28,0
multipropiedad	10,7	13,8	10,2
amigos, familiares	7,0	10,6	9,4
Camping	10,6	7,8	5,5
Albergue	3,9	6,7	5,4
Otros	9,4	11,5	7,3
Total	10,7	9,4	12,5

Distribución porcentual de los turistas y estancia media por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Turistas (%)	10,7	16,8	2,7	13,5	7,4	3,1	38,9	6,9	100,0
Estancia media	13,0	11,0	2,5	7,2	14,7	3,5	11,9	3,0	12,5

Distribución porcentual de los turistas según el motivo principal del viaje por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Negocios	4,1	0,9	-	0,6	1,0	1,9	1,0	11,9	2,0
Ferías, congresos o convenciones	0,7	-	-	1,8	0,5	-	0,6	1,2	0,7
Vacaciones u ocio	86,2	88,8	89,5	82,4	96,5	87,0	90,3	83,3	88,4
Otros	9,0	10,3	10,5	15,2	2,0	11,1	8,1	3,6	8,9



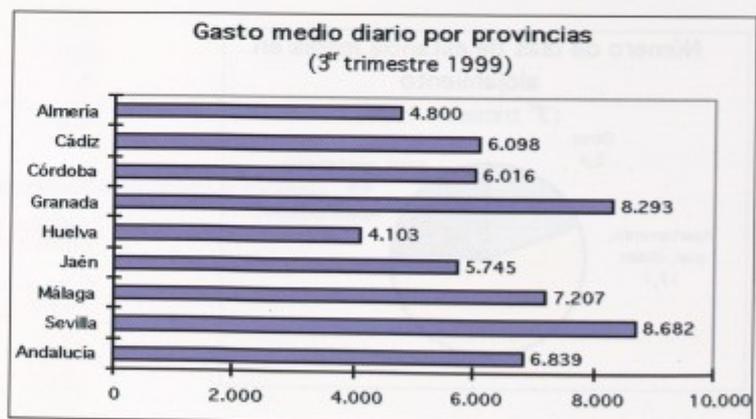
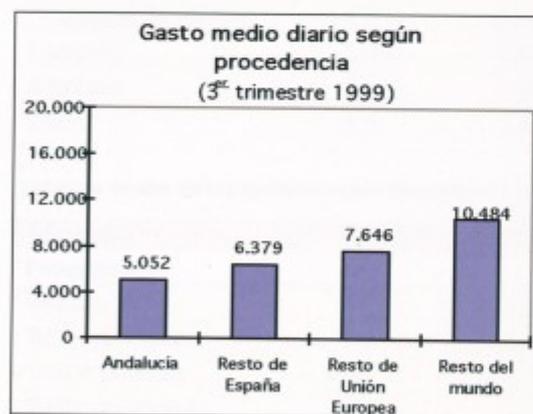
Gasto turístico

Gasto medio de los turistas según su lugar de procedencia (pesetas)

Trimestre	1º	2º	3º
Andalucía	6.292	5.736	5.052
Resto de España	7.891	7.505	6.379
Unión Europea	7.368	7.571	7.646
Resto del mundo	7.507	11.287	10.484
Total	7.293	7.602	6.839

Gasto medio del turista por provincias (pesetas)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Gasto diario	4.800	6.098	6.016	8.293	4.103	5.745	7.207	8.682	6.839



Opiniones cualitativas sobre el turismo andaluz

Calificación del viaje realizado en Andalucía (valorado de 1 a 10)

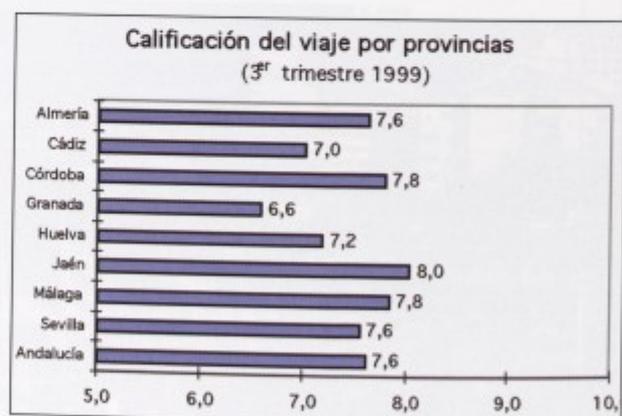
Trimestre	1º	2º	3º
Alojamiento	7,6	7,6	7,5
Restauración	7,6	7,6	7,4
Ocio-diversión	7,2	7,2	7,2
Transportes públicos:			
Autobuses	7,5	7,3	7,4
Trenes	8,5	8,4	8,0
Taxis	7,5	7,9	7,8
Alquiler de coches	8,2	8,3	8,2
Calidad de la oferta turística:			
Playas	7,5	7,4	7,3
Paisajes	8,3	8,1	8,0
Parques naturales	8,3	8,0	8,4
Entornos urbanos	7,2	7,4	7,1
Seguridad ciudadana	7,7	7,8	7,6
Asistencia sanitaria	7,8	7,9	7,3
Atención y trato	8,2	8,0	8,0
Relación precio/servicio	7,4	7,4	7,2
Índice sintético de percepción	7,8	7,8	7,6



Calificación del viaje realizado por provincias (valorado de 1 a 10)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Alojamiento	7,7	7,1	7,3	7,3	7,1	7,5	7,6	7,9	7,5
Restauración	7,4	7,2	7,8	6,9	7,2	7,5	7,7	7,5	7,4
Ocio-diversión	6,7	6,7	7,8	6,8	6,3	7,8	7,4	7,9	7,2
Transportes públicos:									
Autobuses	7,4	5,6	7,4	7,3	6,5	-	7,6	7,1	7,4
Trenes	7,5	6,2	7,7	6,5	-	-	8,5	7,2	8,0
Taxis	8,7	-	8,6	7,2	-	-	7,8	7,7	7,8
Alquiler de coches	9,2	7,5	-	8,6	-	8,0	8,0	9,0	8,2
Calidad de la oferta turística:									
Playas	7,0	7,8	-	5,5	7,4	-	7,5	-	7,3
Paisajes	7,6	8,2	8,6	7,0	7,9	9,5	8,3	-	8,0
Parques naturales	9,0	-	8,0	6,5	8,2	9,3	8,2	-	8,4
Entornos urbanos	6,6	6,9	7,4	6,4	7,0	7,8	7,5	7,3	7,1
Seguridad ciudadana	7,3	7,4	7,7	4,2	7,2	7,6	7,9	7,2	7,6
Asistencia sanitaria	7,5	6,0	7,7	-	6,9	-	7,6	6,8	7,3
Atención y trato	8,0	8,0	8,2	7,2	7,9	8,3	8,3	8,0	8,0
Relación precio/servicio	7,3	7,1	7,4	5,7	6,8	7,5	7,8	7,3	7,2
I.S.P.	7,6	7,0	7,8	6,6	7,2	8,0	7,8	7,6	7,6

I.S.P.: Índice Sintético de Percepción



Turismo nacional. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Andaluces			Resto de España		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	33,3	7,6	59,1	34,7	8,9	56,4
Comida	19,0	4,9	76,1	25,3	4,4	70,3
Medio ambiente	38,1	14,5	47,4	37,5	15,0	47,5
Monumentos	31,1	6,3	62,6	38,3	4,8	56,9
Ocio	30,8	7,8	61,4	35,6	7,4	57,0
Precios	7,3	33,6	59,1	13,4	26,2	60,4
Red de comunicaciones	53,3	6,3	40,4	53,0	7,2	39,8
Seguridad	21,7	14,5	63,8	23,3	6,3	70,4
Transporte	35,6	10,9	53,5	31,0	7,1	61,9
Trato recibido	21,1	3,2	75,7	26,2	2,8	71,0

Turismo extranjero / totales. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

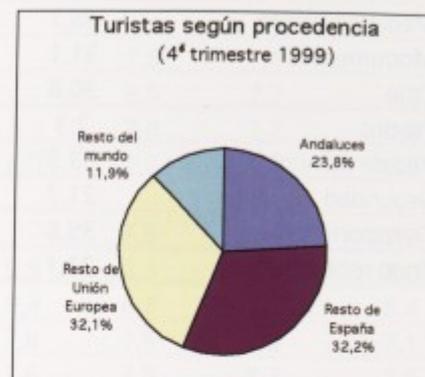
	Extranjeros			Total (Nacional + Extranjero)		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	26,5	7,3	66,2	31,7	8,0	60,3
Comida	19,3	2,9	77,8	21,2	4,2	74,6
Medio ambiente	36,3	10,5	53,2	37,4	13,6	49,0
Monumentos	29,7	1,4	68,9	33,1	4,3	62,6
Ocio	27,8	3,6	68,6	31,4	6,4	62,2
Precios	14,9	19,3	65,8	11,3	27,3	61,4
Red de comunicaciones	47,3	1,9	50,8	51,7	5,4	42,9
Seguridad	20,1	3,8	76,1	21,8	8,8	69,4
Transporte	25,5	5,1	69,4	30,2	7,6	62,2
Trato recibido	21,7	2,7	75,6	22,9	3,0	74,1

8.3.4 Cuarto trimestre 1999

Movimiento turístico

Número de turistas y su distribución porcentual según procedencia y tipo de alojamiento

Trimestre	1º	2º	3º	4º
Número de turistas	3.435.114	4.893.417	6.275.021	3.908.487
Procedencia (%)				
Andalucía	24,4	18,5	25,4	23,8
Resto de España	31,4	31,2	34,8	32,2
Unión Europea	35,0	40,4	30,4	32,1
Resto del mundo	9,2	9,9	9,3	11,9
Tipo de alojamiento (%)				
Hotel, apartahotel	49,1	51,2	45,3	52,6
Hostal, pensión	12,1	12,5	10,4	11,7
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	8,8	10,5	12,9	9,1
en propiedad	9,6	6,8	11,6	9,9
multipropiedad	1,6	1,3	0,8	1,4
amigos, familiares	11,8	9,0	10,0	9,7
Camping	1,9	3,6	4,8	1,1
Albergue	2,6	1,5	1,7	1,5
Otros	2,5	3,9	3,4	3,0



Estancia media de los turistas según procedencia y tipo de alojamiento (número de días)

Trimestre	1º	2º	3º	4º
Procedencia				
Andalucía	2,9	3,6	14,2	3,8
Resto de España	5,8	5,7	11,7	5,8
Unión Europea	19,4	14,5	12,9	13,6
Resto del mundo	14,5	11,1	10,0	10,7
Tipo de alojamiento				
Hotel, apartahotel	5,3	6,6	4,6	4,6
Hostal, pensión	4,3	5,6	3,0	3,6
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	28,4	26,8	15,8	17,9
en propiedad	20,7	18,2	28,0	12,1
multipropiedad	10,7	13,8	10,2	8,4
amigos, familiares	7,0	10,6	9,4	7,1
Camping	10,6	7,8	5,5	10,3
Albergue	3,9	6,7	5,4	2,7
Otros	9,4	11,5	7,3	5,3
Total	10,7	9,4	12,5	8,4

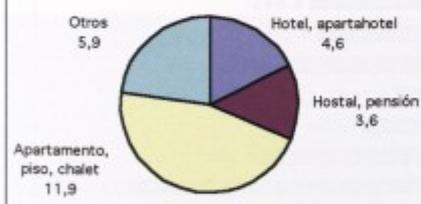
Distribución porcentual de los turistas y estancia media por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Turistas (%)	8,6	11,4	5,3	15,1	7,1	5,6	32,5	14,5	100,0
Estancia media	9,8	6,5	2,6	4,0	7,3	3,7	11,0	3,2	8,4

Distribución porcentual de los turistas según el motivo principal del viaje por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Negocios	1,1	2,8	2,9	1,1	0,9	4,1	1,9	15,4	3,5
Ferías, congresos o convenciones	-	0,8	-	1,8	3,7	1,3	1,8	8,7	2,3
Vacaciones u ocio	86,5	82,4	92,8	83,0	89,8	83,8	83,3	60,5	81,6
Otros	12,4	14,0	4,3	14,1	5,6	10,8	13,0	15,4	12,6

Número de días de estancia media en alojamiento (4º trimestre 1999)



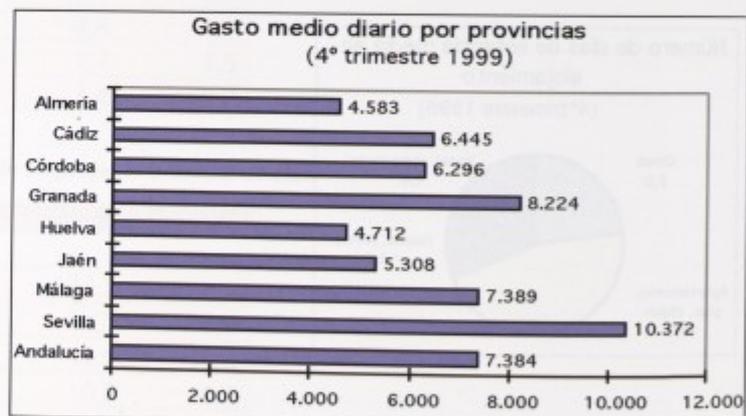
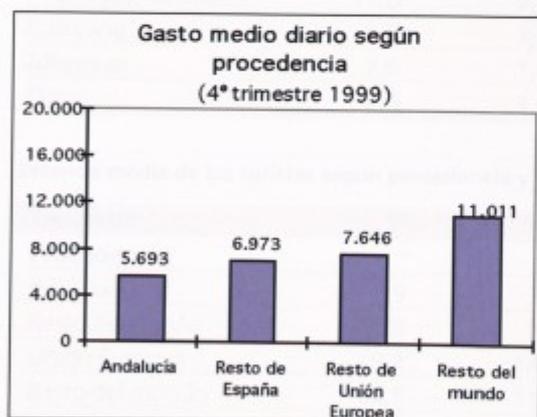
Gasto turístico

Gasto medio de los turistas según su lugar de procedencia (pesetas)

Trimestre	1º	2º	3º	4º
Andalucía	6.292	5.736	5.052	5.693
Resto de España	7.891	7.505	6.379	6.973
Unión Europea	7.368	7.571	7.646	7.646
Resto del mundo	7.507	11.287	10.484	11.011
Total	7.293	7.602	6.839	7.384

Gasto medio del turista por provincias (pesetas)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Gasto diario	4.583	6.445	6.296	8.224	4.712	5.308	7.389	10.372	7.384



Opiniones cualitativas sobre el turismo andaluz

Calificación del viaje realizado en Andalucía (valorado de 1 a 10)

Trimestre	1º	2º	3º	4º
Alojamiento	7,6	7,6	7,5	7,7
Restauración	7,6	7,6	7,4	7,6
Ocio-diversión	7,2	7,2	7,2	7,3
Transportes públicos:				
Autobuses	7,5	7,3	7,4	7,8
Trenes	8,5	8,4	8,0	8,5
Taxis	7,5	7,9	7,8	7,6
Alquiler de coches	8,2	8,3	8,2	8,4
Calidad de la oferta turística:				
Playas	7,5	7,4	7,3	7,6
Paisajes	8,3	8,1	8,0	8,3
Parques naturales	8,3	8,0	8,4	8,1
Entornos urbanos	7,2	7,4	7,1	7,4
Seguridad ciudadana	7,7	7,8	7,6	7,6
Asistencia sanitaria	7,8	7,9	7,3	7,4
Atención y trato	8,2	8,0	8,0	8,1
Relación precio/servicio	7,4	7,4	7,2	7,4
Índice sintético de percepción	7,8	7,8	7,6	7,8



Calificación del viaje realizado por provincias (valorado de 1 a 10)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Alojamiento	7,9	8,2	7,8	7,3	7,6	7,6	7,8	7,8	7,8
Restauración	7,8	7,9	7,6	7,1	7,7	7,8	8,0	8,0	7,8
Ocio-diversión	7,3	7,7	7,4	5,4	8,2	7,2	7,2	8,2	7,5
Transportes públicos:									
Autobuses	6,7	7,5	5,5	7,1	7,9	7,8	8,0	7,8	7,7
Trenes	-	7,1	9,2	6,3	-	-	8,5	8,1	8,2
Taxis	7,6	7,7	6,8	-	6,8	-	8,0	7,6	7,7
Alquiler de coches	8,1	8,3	-	8,4	-	8,6	8,6	-	8,5
Calidad de la oferta turística:									
Playas	7,4	8,0	-	5,6	7,3	-	7,7	-	7,6
Paisajes	7,3	8,7	9,0	-	8,7	8,4	8,5	-	8,3
Parques naturales	8,4	8,3	-	6,8	8,5	8,4	8,9	-	8,5
Entornos urbanos	7,3	7,1	8,0	6,9	7,3	7,1	7,7	7,1	7,4
Seguridad ciudadana	7,4	7,9	8,0	4,9	7,5	-	8,0	7,3	7,7
Asistencia sanitaria	7,7	7,2	-	-	6,3	-	8,1	6,8	7,6
Atención y trato	8,0	8,4	8,4	7,1	8,6	8,1	8,5	8,2	8,2
Precio/servicio	7,4	7,8	7,6	5,8	7,8	7,1	8,2	7,8	7,5
I.S.P.	7,6	7,8	7,7	6,5	7,7	7,8	8,1	7,7	7,9

I.S.P.: Índice Sintético de Percepción



Turismo nacional. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Andaluces			Resto de España		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	53,8	0,5	45,7	52,3	6,4	41,3
Comida	47,1	3,2	49,7	48,2	3,3	48,5
Medio ambiente	51,5	7,8	40,7	50,6	5,7	43,7
Monumentos	47,5	1,2	51,3	51,6	2,7	45,7
Ocio	49,8	3,3	46,9	49,0	3,0	48,0
Precios	34,5	23,1	42,4	35,9	14,2	49,9
Red de comunicaciones	58,6	8,5	32,9	63,5	5,8	30,7
Seguridad	52,0	3,7	44,3	44,7	6,7	48,6
Transporte	46,1	4,3	49,6	45,8	4,6	49,6
Trato recibido	42,6	2,5	54,9	43,2	1,4	55,4

Turismo extranjero / totales. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

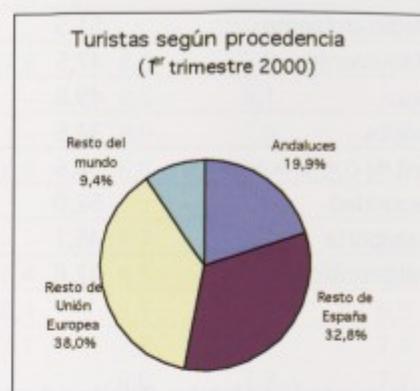
	Extranjeros			Total (Nacional + Extranjero)		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	31,7	7,9	60,4	43,9	5,6	50,5
Comida	25,8	4,5	69,7	39,5	3,7	56,8
Medio ambiente	41,3	6,1	52,6	47,5	6,6	45,9
Monumentos	28,4	3,2	68,4	41,6	2,4	56,0
Ocio	29,2	3,9	66,9	40,7	3,5	55,8
Precios	25,8	18,0	56,2	31,8	18,7	49,5
Red de comunicaciones	51,0	2,1	46,9	57,5	5,5	37,0
Seguridad	22,8	3,0	74,2	38,0	4,3	57,7
Transporte	33,2	1,2	65,6	39,5	2,8	57,7
Trato recibido	28,5	0,7	70,8	37,8	1,5	60,7

8.3.5 Primer trimestre 2000

Movimiento turístico

Número de turistas y su distribución porcentual según procedencia y tipo de alojamiento

Año · Trimestre	1999 · 2º	1999 · 3º	1999 · 4º	2000 · 1º
Número de turistas	4.893.417	6.275.021	3.908.487	3.420.032
Procedencia (%)				
Andalucía	18,5	25,4	23,8	19,9
Resto de España	31,2	34,8	32,2	32,8
Unión Europea	40,4	30,4	32,1	38,0
Resto del mundo	9,9	9,3	11,9	9,4
Tipo de alojamiento (%)				
Hotel, apartahotel	51,2	45,3	52,6	58,4
Hostal, pensión	12,5	10,4	11,7	6,8
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	10,5	12,9	9,1	10,9
en propiedad	6,8	11,6	9,9	8,1
multipropiedad	1,3	0,8	1,4	1,5
amigos, familiares	9,0	10,0	9,7	8,5
Camping	3,6	4,8	1,1	1,6
Albergue	1,5	1,7	1,5	2,0
Otros	3,9	3,4	3,0	2,2



Estancia media de los turistas según procedencia y tipo de alojamiento (número de días)

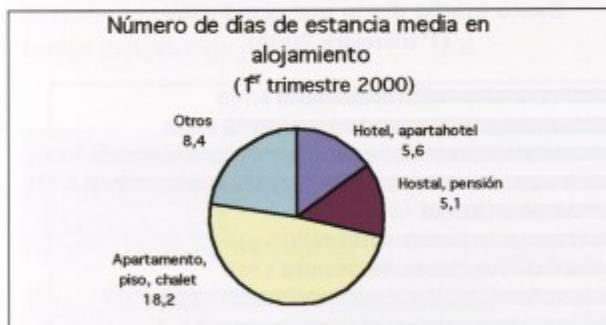
Año · Trimestre	1999 · 2º	1999 · 3º	1999 · 4º	2000 · 1º
Procedencia				
Andalucía	3,6	14,2	3,8	2,9
Resto de España	5,7	11,7	5,8	6,3
Unión Europea	14,5	12,9	13,6	18,6
Resto del mundo	11,1	10,0	10,7	15,8
Tipo de alojamiento				
Hotel, apartahotel	6,6	4,6	4,6	5,6
Hostal, pensión	5,6	3,0	3,6	5,1
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	26,8	15,8	17,9	26,4
en propiedad	18,2	28,0	12,1	21,5
multipropiedad	13,8	10,2	8,4	13,3
amigos, familiares	10,6	9,4	7,1	9,0
Camping	7,8	5,5	10,3	10,3
Albergue	6,7	5,4	2,7	5,2
Otros	11,5	7,3	5,3	8,9
Total	9,4	12,5	8,4	11,2

Distribución porcentual de los turistas y estancia media por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Turistas (%)	8,7	12,3	4,7	13,4	6,8	4,5	36,6	12,9	100,0
Estancia media	10,9	7,8	2,3	5,7	4,8	2,2	16,0	3,3	11,2

Distribución porcentual de los turistas según el motivo principal del viaje por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Negocios	1,0	5,6	3,7	2,2	4,3	0,0	2,6	21,5	4,4
Ferías, congresos o convenciones	1,0	1,2	1,3	1,8	0,9	0,0	0,9	5,6	1,4
Vacaciones u ocio	76,6	78,7	82,5	84,4	84,5	78,5	84,8	58,3	80,3
Otros	21,4	14,5	12,5	11,6	10,3	21,5	11,7	14,6	13,9



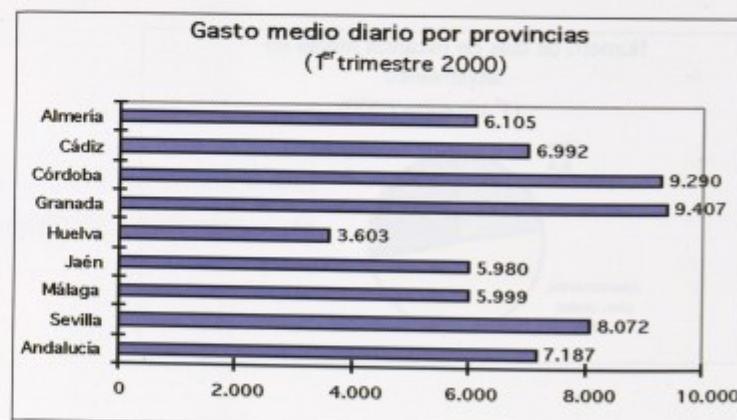
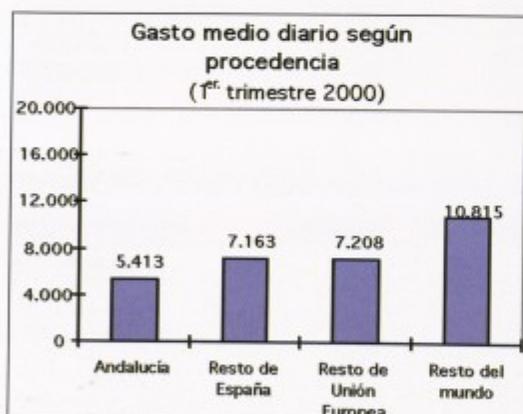
Gasto turístico

Gasto medio de los turistas según su lugar de procedencia (pesetas)

Año · Trimestre	1999 · 2º	1999 · 3º	1999 · 4º	2000 · 1º
Procedencia (%)				
Andalucía	5.736	5.052	5.693	5.413
Resto de España	7.505	6.379	6.973	7.163
Unión Europea	7.571	7.646	7.646	7.208
Resto del mundo	11.287	10.484	11.011	10.815
Total	7.602	6.839	7.384	7.187

Gasto medio del turista por provincias (pesetas)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Gasto diario	6.105	6.992	9.290	9.407	3.603	5.980	5.999	8.072	7.187



Calificación del viaje realizado en Andalucía (valorado de 1 a 10)

Año · Trimestre	1999 · 2º	1999 · 3º	1999 · 4º	2000 · 1º
Alojamiento	7,6	7,5	7,7	7,8
Restauración	7,6	7,4	7,6	7,8
Ocio-diversión	7,2	7,2	7,3	7,5
Transportes públicos:				
Autobuses	7,3	7,4	7,8	7,7
Trenes	8,4	8,0	8,5	8,2
Taxis	7,9	7,8	7,6	7,7
Alquiler de coches	8,3	8,2	8,4	8,5
Calidad de la oferta turística:				
Playas	7,4	7,3	7,6	7,6
Paisajes	8,1	8,0	8,3	8,3
Parques naturales	8,0	8,4	8,1	8,5
Entornos urbanos	7,4	7,1	7,4	7,4
Seguridad ciudadana	7,8	7,6	7,6	7,7
Asistencia sanitaria	7,9	7,3	7,4	7,6
Atención y trato	8,0	8,0	8,1	8,2
Relación precio/servicio	7,4	7,2	7,4	7,5
Índice sintético de percepción	7,8	7,6	7,8	7,9



Calificación del viaje realizado por provincias (valorado de 1 a 10)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Alojamiento	7,9	8,2	7,8	7,3	7,6	7,6	7,8	7,8	7,8
Restauración	7,8	7,9	7,6	7,1	7,7	7,8	8,0	8,0	7,8
Ocio-diversión	7,3	7,7	7,4	5,4	8,2	7,2	7,2	8,2	7,5
Transportes públicos:									
Autobuses	6,7	7,5	5,5	7,1	7,9	7,8	8,0	7,8	7,7
Trenes	-	7,1	9,2	6,3	-	-	8,5	8,1	8,2
Taxis	7,6	7,7	6,8	-	6,8	-	8,0	7,6	7,7
Alquiler de coches	8,1	8,3	-	8,4	-	8,6	8,6	-	8,5
Calidad de la oferta turística:									
Playas	7,4	8,0	-	5,6	7,3	-	7,7	-	7,6
Paisajes	7,3	8,7	9,0	-	8,7	8,4	8,5	-	8,3
Parques naturales	8,4	8,3	-	6,8	8,5	8,4	8,9	-	8,5
Entornos urbanos	7,3	7,1	8,0	6,9	7,3	7,1	7,7	7,1	7,4
Seguridad ciudadana	7,4	7,9	8,0	4,9	7,5	-	8,0	7,3	7,7
Asistencia sanitaria	7,7	7,2	-	-	6,3	-	8,1	6,8	7,6
Atención y trato	8,0	8,4	8,4	7,1	8,6	8,1	8,5	8,2	8,2
Precio/servicio	7,4	7,8	7,6	5,8	7,8	7,1	8,2	7,8	7,5
I.S.P.	7,6	7,8	7,7	6,5	7,7	7,8	8,1	7,7	7,9

I.S.P.: Índice Sintético de Percepción



Turismo nacional. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Andaluces			Resto de España		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	53,8	0,5	45,7	52,3	6,4	41,3
Comida	47,1	3,2	49,7	48,2	3,3	48,5
Medio ambiente	51,5	7,8	40,7	50,6	5,7	43,7
Monumentos	47,5	1,2	51,3	51,6	2,7	45,7
Ocio	49,8	3,3	46,9	49,0	3,0	48,0
Precios	34,5	23,1	42,4	35,9	14,2	49,9
Red de comunicaciones	58,6	8,5	32,9	63,5	5,8	30,7
Seguridad	52,0	3,7	44,3	44,7	6,7	48,6
Transporte	46,1	4,3	49,6	45,8	4,6	49,6
Trato recibido	42,6	2,5	54,9	43,2	1,4	55,4

Turismo extranjero / totales. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

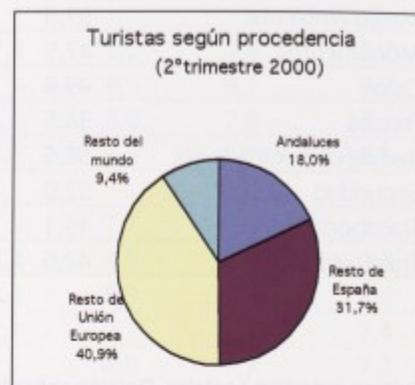
	Extranjeros			Total (Nacional + Extranjero)		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	31,7	7,9	60,4	43,9	5,6	50,5
Comida	25,8	4,5	69,7	39,5	3,7	56,8
Medio ambiente	41,3	6,1	52,6	47,5	6,6	45,9
Monumentos	28,4	3,2	68,4	41,6	2,4	56,0
Ocio	29,2	3,9	66,9	40,7	3,5	55,8
Precios	25,8	18,0	56,2	31,8	18,7	49,5
Red de comunicaciones	51,0	2,1	46,9	57,5	5,5	37,0
Seguridad	22,8	3,0	74,2	38,0	4,3	57,7
Transporte	33,2	1,2	65,6	39,5	2,8	57,7
Trato recibido	28,5	0,7	70,8	37,8	1,5	60,7

8.3.6 Segundo trimestre 2000

Movimiento turístico

Número de turistas y su distribución porcentual según procedencia y tipo de alojamiento

Año · Trimestre	1999 · 3º	1999 · 4º	2000 · 1º	2000 · 2º
Número de turistas	6.275.021	3.908.487	3.420.032	5.160.570
Procedencia (%)				
Andalucía	25,4	23,8	19,9	18,0
Resto de España	34,8	32,2	32,8	31,7
Unión Europea	30,4	32,1	38,0	40,9
Resto del mundo	9,3	11,9	9,4	9,4
Tipo de alojamiento (%)				
Hotel, apartahotel	45,3	52,6	58,4	53,7
Hostal, pensión	10,4	11,7	6,8	10,2
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	12,9	9,1	10,9	9,0
en propiedad	11,6	9,9	8,1	7,2
Multipropiedad	0,8	1,4	1,5	1,3
amigos, familiares	10,0	9,7	8,5	10,4
Camping	4,8	1,1	1,6	3,0
Albergue	1,7	1,5	2,0	1,9
Otros	3,4	3,0	2,2	3,7



Estancia media de los turistas según procedencia y tipo de alojamiento (número de días)

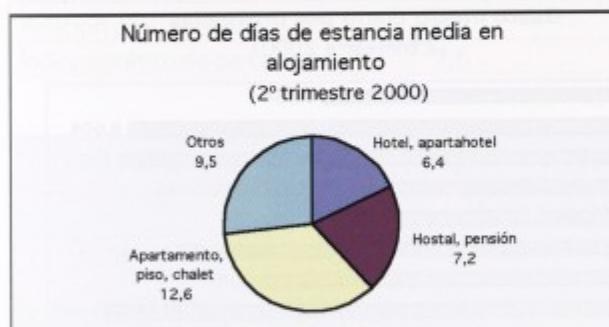
Año · Trimestre	1999 · 3º	1999 · 4º	2000 · 1º	2000 · 2º
Procedencia				
Andalucía	14,2	3,8	2,9	3,7
Resto de España	11,7	5,8	6,3	5,9
Unión Europea	12,9	13,6	18,6	14,0
Resto del mundo	10,0	10,7	15,8	10,9
Tipo de alojamiento				
Hotel, apartahotel	4,6	4,6	5,6	6,4
Hostal, pensión	3,0	3,6	5,1	7,2
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	15,8	17,9	26,4	25,7
en propiedad	28,0	12,1	21,5	19,1
multipropiedad	10,2	8,4	13,3	13,5
amigos, familiares	9,4	7,1	9,0	10,2
Camping	5,5	10,3	10,3	10,4
Albergue	5,4	2,7	5,2	6,0
Otros	7,3	5,3	8,9	13,4
Total	12,5	8,4	11,2	9,3

Distribución porcentual de los turistas y estancia media por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Turistas (%)	9,5	14,0	4,2	10,8	5,2	5,6	41,1	9,5	100,0
Estancia media	8,0	5,3	2,0	5,5	4,2	2,8	11,6	4,1	9,3

Distribución porcentual de los turistas según el motivo principal del viaje por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Negocios	1,3	5,9	2,2	1,4	0,7	0,0	2,1	11,8	3,1
Ferías, congresos o convenciones	0,4	2,4	1,1	1,0	0,7	1,1	1,1	12,4	2,1
Vacaciones u ocio	63,2	77,6	82,6	83,6	87,2	77,9	89,1	65,4	80,3
Otros	35,1	14,1	14,1	14,0	11,4	21,0	7,7	10,4	14,5



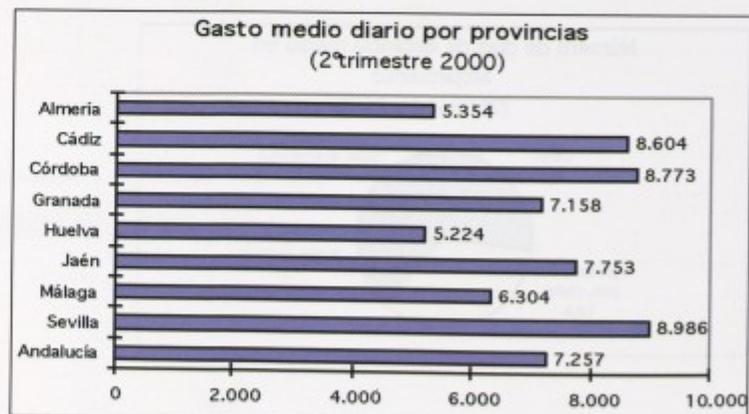
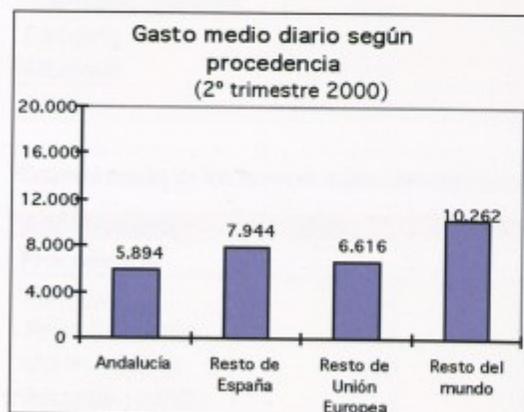
Gasto turístico

Gasto medio de los turistas según su lugar de procedencia (pesetas)

Año · Trimestre	1999 · 3º	1999 · 4º	2000 · 1º	2000 · 2º
Procedencia (%)				
Andalucía	5.052	5.693	5.413	5.894
Resto de España	6.379	6.973	7.163	7.944
Unión Europea	7.646	7.646	7.208	6.616
Resto del mundo	10.484	11.011	10.815	10.262
Total	6.839	7.384	7.187	7.257

Gasto medio del turista por provincias (pesetas)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Gasto diario	5.354	8.604	8.773	7.158	5.224	7.753	6.304	8.986	7.257



Calificación del viaje realizado en Andalucía (valorado de 1 a 10)

Año · Trimestre	1999 · 3º	1999 · 4º	2000 · 1º	2000 · 2º
Alojamiento	7,5	7,7	7,8	7,8
Restauración	7,4	7,6	7,8	7,8
Ocio-diversión	7,2	7,3	7,5	7,6
Transportes públicos:				
Autobuses	7,4	7,8	7,7	7,4
Trenes	8,0	8,5	8,2	8,1
Taxis	7,8	7,6	7,7	7,8
Alquiler de coches	8,2	8,4	8,5	8,4
Calidad de la oferta turística:				
Playas	7,3	7,6	7,6	7,7
Paisajes	8,0	8,3	8,3	8,4
Parques naturales	8,4	8,1	8,5	8,6
Entornos urbanos	7,1	7,4	7,4	7,5
Seguridad ciudadana	7,6	7,6	7,7	8,0
Asistencia sanitaria	7,3	7,4	7,6	7,7
Atención y trato	8,0	8,1	8,2	8,2
Relación precio/servicio	7,2	7,4	7,5	7,6
Índice sintético de percepción	7,6	7,8	7,9	7,9



Calificación del viaje realizado por provincias (valorado de 1 a 10)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Alojamiento	8,2	8,3	7,2	7,0	7,7	8,2	8,0	7,3	7,8
Restauración	7,9	8,0	7,8	7,0	7,9	8,0	7,8	7,7	7,8
Ocio-diversión	7,6	8,1	7,5	-	7,6	6,6	7,3	8,4	7,6
Transportes públicos:									
Autobuses	6,6	7,8	7,7	7,0	5,6	-	7,8	7,6	7,4
Trenes	-	6,8	8,9	6,7	-	-	8,4	8,9	8,1
Taxis	8,3	7,3	-	-	-	-	7,9	7,7	7,8
Alquiler de coches	8,1	8,6	7,9	8,1	7,0	7,7	8,5	-	8,4
Calidad de la oferta turística:									
Playas	7,6	8,7	-	6,9	7,6	-	7,4	-	7,7
Paisajes	7,9	8,8	8,6	-	8,3	8,9	8,3	8,7	8,4
Parques naturales	8,7	8,4	-	-	8,4	9,4	8,6	-	8,6
Entornos urbanos	7,7	7,6	7,7	6,8	7,5	7,9	7,8	7,4	7,5
Seguridad ciudadana	7,5	8,4	8,2	4,7	8,0	-	8,2	7,7	8,0
Asistencia sanitaria	7,3	8,0	-	-	7,9	-	7,9	-	7,7
Atención y trato	8,2	8,8	8,3	7,0	8,4	8,5	8,5	8,3	8,2
Precio/servicio	7,6	8,3	7,8	5,8	7,8	7,6	8,1	7,7	7,6
I.S.P.	7,8	8,1	7,9	6,6	7,6	8,1	8,0	7,9	7,9

I.S.P.: Índice Sintético de Percepción



Turismo nacional. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Andaluces			Resto de España		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	65,0	0,6	34,4	61,7	2,5	35,8
Comida	53,5	1,4	45,1	57,4	1,9	40,7
Medio ambiente	53,7	6,3	40,0	52,5	7,1	40,4
Monumentos	56,2	3,3	40,5	54,5	3,0	42,5
Ocio	54,4	0,0	45,6	56,0	4,6	39,4
Precios	43,6	13,7	42,7	46,0	11,7	42,3
Red de comunicaciones	61,6	4,5	33,9	63,5	3,1	33,4
Seguridad	61,5	4,0	34,5	56,1	3,0	40,9
Transporte	61,7	1,9	36,4	56,9	0,8	42,3
Trato recibido	49,6	0,6	49,8	50,2	0,0	49,8

Turismo extranjero / totales. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

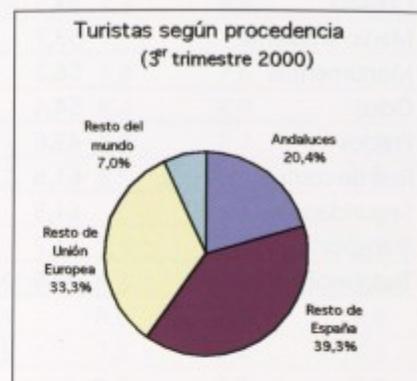
	Extranjeros			Total (Nacional + Extranjero)		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	38,3	5,8	55,9	51,6	3,6	44,8
Comida	31,1	2,8	66,1	46,0	2,1	51,9
Medio ambiente	43,6	4,3	52,1	49,5	5,7	44,8
Monumentos	32,9	1,4	65,7	47,1	2,5	50,4
Ocio	32,3	2,8	64,9	45,1	2,6	52,3
Precios	30,9	12,5	56,6	39,4	12,6	48,0
Red de comunicaciones	51,5	2,6	45,9	58,4	3,4	38,2
Seguridad	33,7	4,0	62,3	49,1	3,7	47,2
Transporte	36,2	1,8	62,0	46,6	1,5	51,9
Trato recibido	27,8	2,8	69,4	41,4	1,3	57,3

8.3.7 Tercer trimestre 2000

Movimiento turístico

Número de turistas y su distribución porcentual según procedencia y tipo de alojamiento

Año · Trimestre	1999 · 4º	2000 · 1º	2000 · 2º	2000 · 3º
Número de turistas	3.908.487	3.420.032	5.160.570	6.119.890
Procedencia (%)				
Andalucía	23,8	19,9	18,0	20,4
Resto de España	32,2	32,8	31,7	39,3
Unión Europea	32,1	38,0	40,9	33,3
Resto del mundo	11,9	9,4	9,4	7,0
Tipo de alojamiento (%)				
Hotel, apartahotel	52,6	58,4	53,7	47,5
Hostal, pensión	11,7	6,8	10,2	9,7
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	9,1	10,9	9,0	14,6
en propiedad	9,9	8,1	7,2	8,2
multipropiedad	1,4	1,5	1,3	0,9
amigos, familiares	9,7	8,5	10,4	10,3
Camping	1,1	1,6	3,0	5,0
Albergue	1,5	2,0	1,9	1,4
Otros	3,0	2,2	3,7	2,5



Estancia media de los turistas según procedencia y tipo de alojamiento (número de días)

Año · Trimestre	1999 · 2º	2000 · 1º	2000 · 2º	2000 · 3º
Procedencia				
Andalucía	3,8	2,9	3,7	12,9
Resto de España	5,8	6,3	5,9	11,2
Unión Europea	13,6	18,6	14,0	13,2
Resto del mundo	10,7	15,8	10,9	11,1
Tipo de alojamiento				
Hotel, apartahotel	4,6	5,6	6,4	5,3
Hostal, pensión	3,6	5,1	7,2	3,1
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	17,9	26,4	25,7	16,2
en propiedad	12,1	21,5	19,1	25,3
multipropiedad	8,4	13,3	13,5	16,1
amigos, familiares	7,1	9,0	10,2	10,0
Camping	10,3	10,3	10,4	5,5
Albergue	2,7	5,2	6,0	3,2
Otros	5,3	8,9	13,4	7,0
Total	8,4	11,2	9,3	12,2

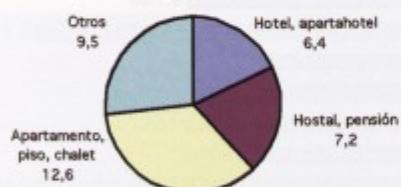
Distribución porcentual de los turistas y estancia media por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Turistas (%)	10,9	16,5	2,5	10,6	8,4	3,9	39,8	7,4	100,0
Estancia media	10,2	12,9	2,4	5,3	13,1	3,4	11,6	3,6	12,2

Distribución porcentual de los turistas según el motivo principal del viaje por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Negocios	0,6	3,4	3,5	0,6	1,4	1,1	1,4	16,2	2,6
Ferías, congresos o convenciones	-	0,2	1,2	0,3	0,3	1,1	0,1	0,5	0,2
Vacaciones u ocio	74,6	89,9	77,7	91,8	92,0	88,1	92,9	65,1	87,4
Otros	24,8	6,5	17,6	7,3	6,3	9,7	5,6	18,2	9,8

Número de días de estancia media en alojamiento
(2º trimestre 2000)



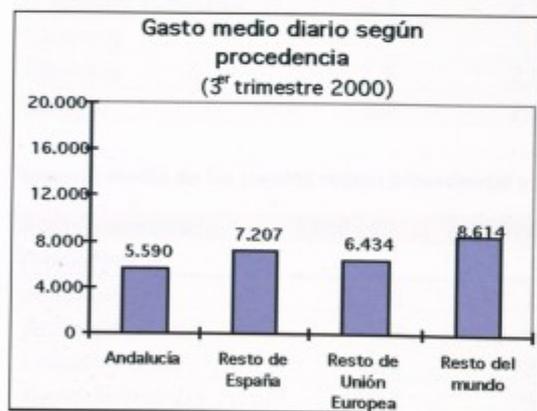
Gasto turístico

Gasto medio de los turistas según su lugar de procedencia (pesetas)

Año - Trimestre	1999 - 4º	2000 - 1º	2000 - 2º	2000 - 3º
Procedencia (%)				
Andalucía	5.693	5.413	5.894	5.590
Resto de España	6.973	7.163	7.944	7.207
Unión Europea	7.646	7.208	6.616	6.434
Resto del mundo	11.011	10.815	10.262	8.614
Total	7.384	7.187	7.257	6.731

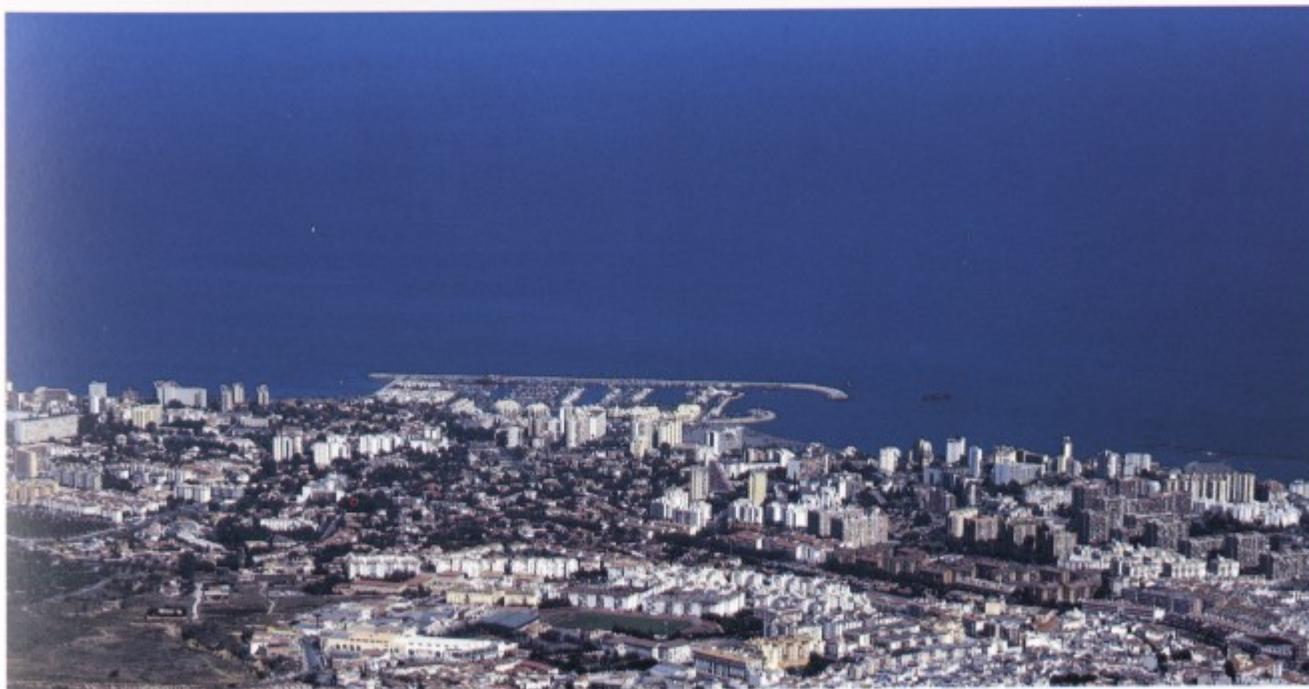
Gasto medio del turista por provincias (pesetas)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Gasto diario	6.323	6.760	9.831	6.094	5.062	6.505	5.702	9.867	6.731



Calificación del viaje realizado en Andalucía (valorado de 1 a 10)

Año · Trimestre	1999 · 4º	2000 · 1º	2000 · 2º	2000 · 3º
Alojamiento	7,7	7,8	7,8	7,6
Restauración	7,6	7,8	7,8	7,7
Ocio-diversión	7,3	7,5	7,6	7,5
Transportes públicos:				
Autobuses	7,8	7,7	7,4	7,3
Trenes	8,5	8,2	8,1	8,1
Taxis	7,6	7,7	7,8	8,0
Alquiler de coches	8,4	8,5	8,4	8,4
Calidad de la oferta turística:				
Playas	7,6	7,6	7,7	7,5
Paisajes	8,3	8,3	8,4	8,3
Parques naturales	8,1	8,5	8,6	8,5
Entornos urbanos	7,4	7,4	7,5	7,3
Seguridad ciudadana	7,6	7,7	8,0	7,8
Asistencia sanitaria	7,4	7,6	7,7	7,4
Atención y trato	8,1	8,2	8,2	8,1
Relación precio/servicio	7,4	7,5	7,6	7,5
Índice sintético de percepción	7,8	7,9	7,9	7,8



Calificación del viaje realizado por provincias (valorado de 1 a 10)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Alojamiento	8,0	7,4	7,1	7,1	7,5	7,7	7,7	8,0	7,6
Restauración	7,8	7,5	7,9	6,9	7,8	7,8	7,8	8,2	7,7
Ocio-diversión	7,4	7,5	7,9	6,8	7,4	-	7,5	8,5	7,5
Transportes públicos:									
Autobuses	6,6	7,6	8,2	7,1	6,7	-	7,4	7,2	7,3
Trenes	6,3	8,2	8,6	6,3	-	-	8,5	8,4	8,1
Taxis	7,5	7,6	7,7	-	6,6	-	8,3	7,7	8,0
Alquiler de coches	8,1	8,5	-	8,5	7,6	-	8,5	8,1	8,4
Calidad de la oferta turística:									
Playas	7,7	8,2	-	5,0	8,3	-	7,3	-	7,5
Paisajes	7,5	8,7	8,3	-	8,8	8,9	8,3	8,4	8,3
Parques naturales	8,1	8,6	8,3	-	8,8	9,3	8,7	8,4	8,5
Entornos urbanos	7,6	6,8	7,6	6,6	7,5	7,3	7,6	7,8	7,3
Seguridad ciudadana	7,7	7,7	8,5	5,3	7,7	-	8,1	7,4	7,8
Asistencia sanitaria	7,1	7,0	8,5	5,1	7,5	-	8,3	7,4	7,4
Atención y trato	8,0	8,5	8,3	7,0	8,3	8,3	8,3	8,5	8,1
Precio/servicio	7,3	7,8	8,0	5,7	7,4	7,6	8,0	8,0	7,5
I.S.P.	7,5	7,8	8,1	6,4	7,7	8,1	8,0	8,0	7,8

I.S.P.: Índice Sintético de Percepción



Turismo nacional. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Andaluces			Resto de España		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	56,8	3,0	40,2	55,3	4,1	40,6
Comida	46,8	3,5	49,7	49,3	4,1	46,6
Medio ambiente	45,7	13,2	41,1	50,1	13,9	36,0
Monumentos	55,1	1,5	43,4	50,5	2,2	47,3
Ocio	48,2	7,6	44,2	50,0	6,0	44,0
Precios	40,9	20,8	38,3	42,4	15,0	42,6
Red de comunicaciones	54,3	8,7	37,0	61,2	3,6	35,2
Seguridad	54,3	3,4	42,3	50,4	4,9	44,7
Transporte	55,6	4,5	39,9	54,6	3,3	42,1
Trato recibido	46,2	1,7	52,1	50,5	2,3	47,2

Turismo extranjero / totales. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

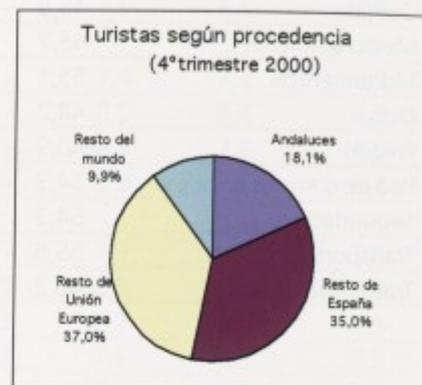
	Extranjeros			Total (Nacional + Extranjero)		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	41,1	3,3	55,6	49,8	3,5	46,7
Comida	34,5	3,0	62,5	43,0	3,6	53,4
Medio ambiente	38,6	6,9	54,5	44,5	11,1	44,4
Monumentos	38,0	0,6	61,4	46,7	1,4	51,9
Ocio	38,0	3,1	58,9	44,6	5,2	50,2
Precios	32,0	9,4	58,6	38,1	14,5	47,4
Red de comunicaciones	44,5	1,2	54,3	53,2	4,2	42,6
Seguridad	35,8	1,6	62,6	45,6	3,2	51,2
Transporte	36,4	2,2	61,3	46,2	3,1	50,7
Trato recibido	29,6	1,0	69,4	41,5	1,7	56,8

8.3.8 Cuarto trimestre 2000

Movimiento turístico

Número de turistas y su distribución porcentual según procedencia y tipo de alojamiento

Trimestre	1º	2º	3º	4º
Número de turistas	3.420.032	5.160.570	6.119.890	4.008.731
Procedencia (%)				
Andalucía	19,9	18,0	20,4	18,1
Resto de España	32,8	31,7	39,3	35,0
Unión Europea	38,0	40,9	33,3	37,0
Resto del mundo	9,4	9,4	7,0	9,9
Tipo de alojamiento (%)				
Hotel, apartahotel	58,4	53,7	47,5	49,6
Hostal, pensión	6,8	10,2	9,7	13,1
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	10,9	9,0	14,6	8,3
en propiedad	8,1	7,2	8,2	8,7
multipropiedad	1,5	1,3	0,9	1,6
amigos, familiares	8,5	10,4	10,3	12,3
Camping	1,6	3,0	5,0	1,8
Albergue	2,0	1,9	1,4	1,3
Otros	2,2	3,7	2,5	3,2



Estancia media de los turistas según procedencia y tipo de alojamiento (número de días)

Trimestre	1º	2º	3º	4º
Procedencia				
Andalucía	2,9	3,7	12,9	3,9
Resto de España	6,3	5,9	11,2	5,8
Unión Europea	18,6	14,0	13,2	16,8
Resto del mundo	15,8	10,9	11,1	17,0
Tipo de alojamiento				
Hotel, apartahotel	5,6	6,4	5,3	5,6
Hostal, pensión	5,1	7,2	3,1	3,0
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	26,4	25,7	16,2	29,4
en propiedad	21,5	19,1	25,3	16,9
multipropiedad	13,3	13,5	16,1	11,1
amigos, familiares	9,0	10,2	10,0	8,5
Camping	10,3	10,4	5,5	8,6
Albergue	5,2	6,0	3,2	4,9
Otros	8,9	13,4	7,0	6,2
Total	11,2	9,3	12,2	10,7

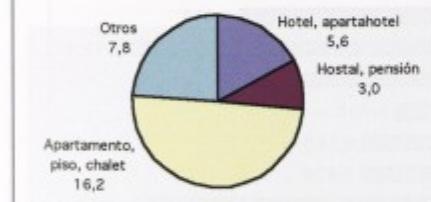
Distribución porcentual de los turistas y estancia media por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Turistas (%)	10,6	13,7	4,5	14,6	5,6	4,9	34,0	12,1	100,0
Estancia media	8,2	6,4	2,6	7,4	4,1	2,2	15,2	4,4	10,7

Distribución porcentual de los turistas según el motivo principal del viaje por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Negocios	0,8	6,9	-	0,3	1,6	1,4	2,6	10,2	3,1
Ferias, congresos o convenciones	0,8	1,6	-	1,4	2,3	1,4	0,9	4,6	1,5
Vacaciones u ocio	71,5	66,4	77,0	84,2	85,9	77,8	84,2	60,8	77,3
Otros	26,9	25,1	23,0	14,1	10,2	19,4	12,3	24,4	18,1

Número de días de estancia media en alojamiento
(4º trimestre 2000)



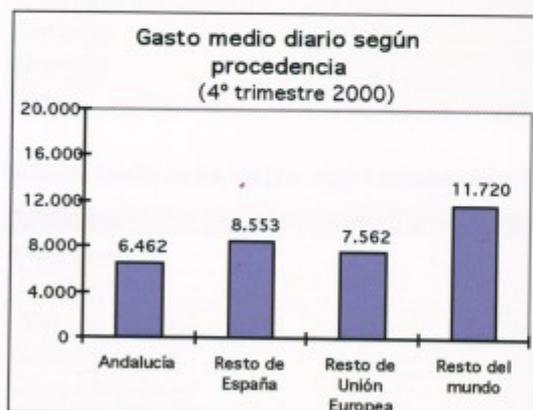
Gasto turístico

Gasto medio de los turistas según su lugar de procedencia (pesetas)

Trimestre	1°	2°	3°	4°
Procedencia (%)				
Andalucía	5.413	5.894	5.590	6.462
Resto de España	7.163	7.944	7.207	8.553
Unión Europea	7.208	6.616	6.434	7.562
Resto del mundo	10.815	10.262	8.614	11.720
Total	7.187	7.257	6.731	8.129

Gasto medio del turista por provincias (pesetas)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Gasto diario	5.130	9.423	12.491	7.913	5.805	6.568	6.628	11.647	8.129



Calificación del viaje realizado en Andalucía (valorado de 1 a 10)

Trimestre	1º	2º	3º	4º
Alojamiento	7,8	7,8	7,6	7,7
Restauración	7,8	7,8	7,7	7,7
Ocio-diversión	7,5	7,6	7,5	7,6
Transportes públicos:				
Autobuses	7,7	7,4	7,3	7,6
Trenes	8,2	8,1	8,1	8,3
Taxis	7,7	7,8	8,0	7,9
Alquiler de coches	8,5	8,4	8,4	8,2
Calidad de la oferta turística:				
Playas	7,6	7,7	7,5	7,7
Paisajes	8,3	8,4	8,3	8,5
Parques naturales	8,5	8,6	8,5	8,5
Entornos urbanos	7,4	7,5	7,3	7,4
Seguridad ciudadana	7,7	8,0	7,8	7,9
Asistencia sanitaria	7,6	7,7	7,4	8,0
Atención y trato	8,2	8,2	8,1	8,1
Relación precio/servicio	7,5	7,6	7,5	7,6
Índice sintético de percepción	7,9	7,9	7,8	7,9



Calificación del viaje realizado por provincias (valorado de 1 a 10)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Alojamiento	8,1	7,7	7,9	7,0	8,2	7,1	7,6	8,0	7,7
Restauración	8,0	7,8	8,0	6,8	8,1	7,5	7,8	8,1	7,7
Ocio-diversión	7,7	7,9	7,9	6,7	8,3	-	7,1	8,1	7,6
Transportes públicos:									
Autobuses	6,7	7,5	7,5	7,2	8,0	5,8	7,9	8,2	7,6
Trenes	-	8,2	-	6,6	-	-	8,7	8,4	8,3
Taxis	7,7	8,1	-	-	-	-	8,1	7,7	7,9
Alquiler de coches	8,3	8,2	-	8,1	-	-	8,3	-	8,2
Calidad de la oferta turística:									
Playas	7,8	8,2	-	6,4	8,3	-	7,6	-	7,7
Paisajes	8,0	8,9	8,2	-	8,6	9,1	8,5	8,3	8,5
Parques naturales	8,5	8,4	8,4	-	8,5	9,2	8,4	8,3	8,5
Entornos urbanos	7,9	6,7	8,4	6,6	8,0	7,8	7,6	7,9	7,4
Seguridad ciudadana	7,9	7,6	8,1	5,5	8,2	-	8,0	7,8	7,9
Asistencia sanitaria	7,7	8,3	8,1	-	8,6	-	8,0	8,0	8,0
Atención y trato	8,0	8,6	8,3	7,1	8,6	8,4	8,3	8,3	8,1
Precio/servicio	7,7	8,0	8,0	5,7	8,2	7,6	8,1	7,9	7,6
I.S.P	7,8	8,0	8,1	6,7	8,3	7,7	8,0	8,1	7,9

I.S.P.: Índice Sintético de Percepción



Turismo nacional. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Andaluces			Resto de España		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	64,7	1,0	34,3	64,4	1,3	34,3
Comida	52,5	1,5	46,0	53,9	2,1	44,0
Medio ambiente	50,7	8,3	41,0	48,8	10,1	41,1
Monumentos	56,6	0,4	43,0	58,3	1,3	40,4
Ocio	54,1	4,1	41,8	54,9	2,1	43,0
Precios	47,4	12,4	40,2	46,3	13,5	40,2
Red de comunicaciones	52,8	3,0	44,2	53,9	1,1	45,0
Seguridad	57,8	1,4	40,8	59,9	1,9	38,2
Transporte	55,7	1,4	42,9	56,2	3,1	40,7
Trato recibido	45,9	1,1	53,0	49,4	0,5	50,1

Turismo extranjero / totales. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Extranjeros			Total (Nacional + Extranjero)		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	35,9	5,3	58,8	51,8	3,0	45,2
Comida	31,3	2,8	65,9	44,1	2,3	53,6
Medio ambiente	36,5	5,7	57,8	44,0	7,8	48,2
Monumentos	30,5	1,1	68,4	46,7	1,0	52,3
Ocio	33,9	4,4	61,7	44,8	3,7	51,5
Precios	28,7	9,2	62,1	39,2	11,4	49,4
Red de comunicaciones	33,8	1,9	64,3	45,5	1,9	52,6
Seguridad	28,9	2,4	68,7	45,8	2,0	52,2
Transporte	31,7	1,0	67,3	44,3	1,7	54,0
Trato recibido	26,0	2,1	71,9	38,7	1,3	60,0

8.3.9 Primer trimestre 2001

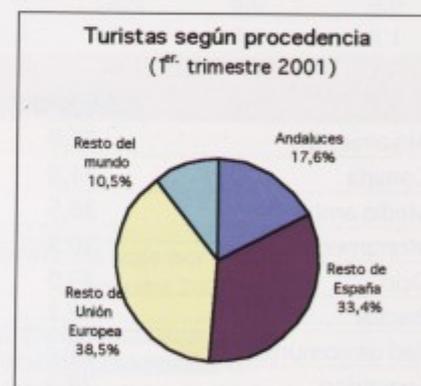
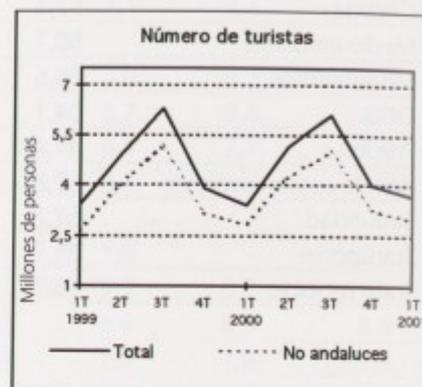
Movimiento turístico

Número de turistas y su distribución porcentual según procedencia y tipo de alojamiento

Año · Trimestre	2000 · 2º	200 · 3º	2000 · 4º	2001 · 1º
Número de turistas	5.160.570	6.119.890	4.008.731	3.692.641
Procedencia (%)				
Andalucía	18,0	20,4	18,1	17,6
Resto de España	31,7	39,3	35,0	33,4
Unión Europea	40,9	33,3	37,0	38,5
Resto del mundo	9,4	7,0	9,9	10,5
Tipo de alojamiento (%)				
Hotel, apartahotel	53,7	47,5	49,7	52,1
Hostal, pensión	10,2	9,7	13,1	9,5
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	9,0	14,6	8,3	11,1
en propiedad	7,2	8,2	8,7	8,9
multipropiedad	1,3	0,9	1,6	1,3
amigos, familiares	10,4	10,3	12,3	10,4
Camping	3,0	4,9	1,8	1,8
Albergue	1,9	1,4	1,3	1,5
Otros	3,7	2,5	3,2	3,4

Estancia media de los turistas según procedencia y tipo de alojamiento (nº de días)

Año · Trimestre	2000 · 2º	200 · 3º	2000 · 4º	2001 · 1º
Procedencia				
Andalucía	3,7	12,9	3,9	4,4
Resto de España	5,9	11,2	5,8	7,7
Unión Europea	14,0	13,2	16,8	16,4
Resto del mundo	10,9	11,1	17,0	12,5
Tipo de alojamiento				
Hotel, apartahotel	4,5	5,3	5,6	6,0
Hostal, pensión	5,1	3,1	3,0	4,4
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	19,0	16,2	29,4	24,3
en propiedad	13,6	25,3	16,9	18,1
multipropiedad	9,9	16,1	11,1	22,8
amigos, familiares	7,8	10,0	8,5	9,0
Camping	7,4	5,5	8,6	15,1
Albergue	3,9	3,2	4,9	2,7
Otros	10,8	7,0	6,2	4,5
Total	9,3	12,2	10,7	11,0

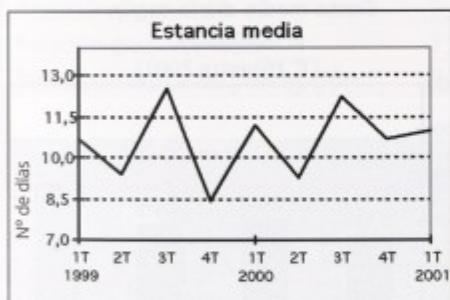


Distribución porcentual de los turistas y estancia media por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Turistas (%)	7,3	12,5	4,0	17,1	5,2	5,0	36,3	12,6	100,0
Estancia media	11,2	6,5	2,5	4,1	3,3	1,8	17,5	5,5	11,0

Distribución porcentual de los turistas según el motivo principal del viaje por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Negocios	5,7	3,4	4,0	2,6	1,2	3,2	2,0	20,0	4,2
Ferias, congresos o convenciones	0,0	2,3	8,0	1,5	0,0	1,6	0,4	1,7	1,2
Vacaciones u ocio	68,9	63,8	58,0	79,8	73,8	66,6	89,1	51,7	76,4
Otros	25,4	30,5	30,0	16,1	25,0	28,6	8,5	26,6	18,2



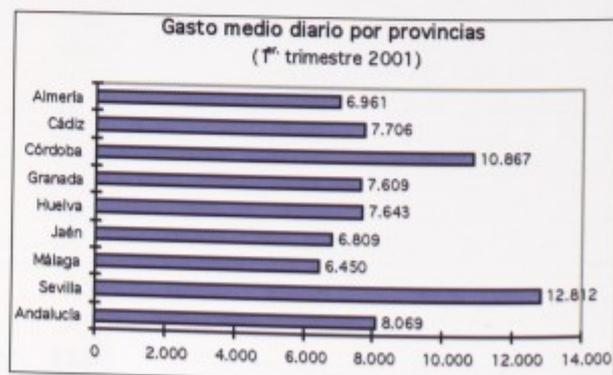
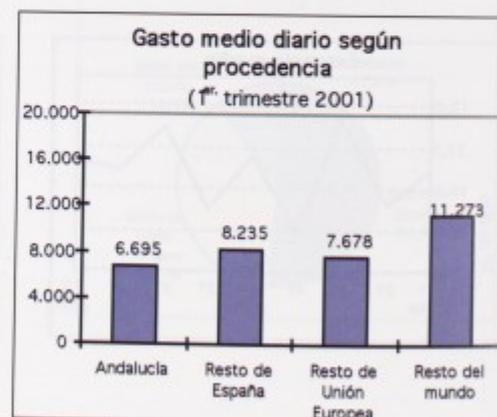
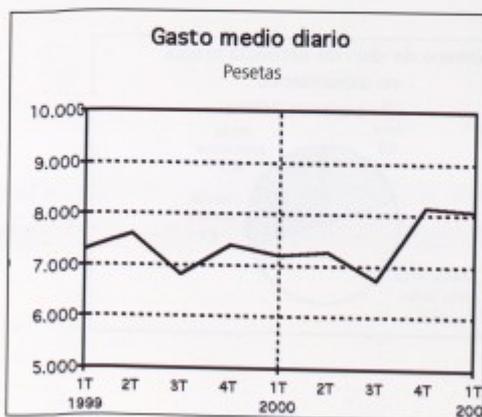
Gasto turístico

Gasto medio de los turistas según su lugar de procedencia (pesetas)

Año · Trimestre	2000 · 2º	2000 · 3º	2000 · 4º	2001 · 1º
Procedencia (%)				
Andalucía	5.894	5.590	6.462	6.695
Resto de España	7.944	7.207	8.553	8.235
Unión Europea	6.616	6.434	7.562	7.678
Resto del mundo	10.262	8.614	11.720	11.273
Total	7.257	6.731	8.129	8.069

Gasto medio del turista por provincias (pesetas)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Gasto diario	6.961	7.706	10.867	7.609	7.643	6.809	6.450	12.812	8.069



Calificación del viaje realizado en Andalucía (valorado de 1 a 10)

Año · Trimestre	2000 · 2º	2000 · 3º	2000 · 4º	2001 · 1º
Alojamiento	7,8	7,6	7,7	8,0
Restauración	7,8	7,7	7,7	8,1
Ocio-diversión	7,6	7,5	7,6	7,8
Transportes públicos:				
Autobuses	7,4	7,3	7,6	7,6
Trenes	8,1	8,1	8,3	8,4
Taxis	7,8	8,0	7,9	7,7
Alquiler de coches	8,4	8,4	8,2	8,2
Calidad de la oferta turística:				
Playas	7,7	7,5	7,7	7,6
Paisajes	8,4	8,3	8,5	8,8
Parques naturales	8,6	8,5	8,5	8,7
Entornos urbanos	7,5	7,3	7,4	7,5
Seguridad ciudadana	8,0	7,8	7,9	7,7
Asistencia sanitaria	7,7	7,4	8,0	7,4
Atención y trato	8,2	8,1	8,1	8,5
Relación precio/servicio	7,6	7,5	7,6	8,0
Índice sintético de percepción	7,9	7,8	7,9	8,0



Calificación del viaje realizado por provincias (valorado de 1 a 10)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Alojamiento	8,4	8,5	7,3	8,1	7,8	7,9	7,8	7,7	8,0
Restauración	7,9	8,2	7,5	8,1	7,5	8,4	8,2	7,9	8,1
Ocio-diversión	7,8	8,0	7,2	8,4	7,2	8,5	7,2	8,3	7,8
Transportes públicos:									
Autobuses	7,4	7,6	6,7	6,8	7,4	8,6	7,8	7,5	7,6
Trenes	8,2	8,6	8,4	6,0	-	8,4	8,9	7,4	8,4
Taxis	7,5	8,2	7,9	7,5	-	8,9	7,8	7,0	7,7
Alquiler de coches	8,8	7,8	9,2	-	7,5	-	8,5	7,9	8,2
Calidad de la oferta turística:									
Playas	7,7	8,7	-	6,6	6,8	-	7,4	-	7,6
Paisajes	8,3	9,0	8,2	9,5	8,7	8,8	8,7	8,6	8,8
Parques naturales	8,2	8,9	8,5	8,8	8,8	9,4	8,9	7,4	8,7
Entornos urbanos	7,0	8,0	7,3	6,5	6,8	7,9	7,9	7,1	7,5
Seguridad ciudadana	7,0	7,8	7,4	7,3	7,1	8,4	8,1	7,3	7,7
Asistencia sanitaria	7,5	7,5	7,4	6,8	5,9	8,2	8,3	7,4	7,4
Atención y trato	8,5	8,8	8,3	8,5	8,0	8,8	8,5	8,3	8,5
Precio/servicio	8,1	8,1	7,7	7,6	7,3	8,1	8,2	8,0	8,0
I.S.P.	7,9	8,2	7,8	7,5	7,4	8,5	8,1	7,7	8,0

I.S.P.: Índice Sintético de Percepción



Turismo nacional. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Andaluces			Resto de España		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	39,3	2,8	57,9	42,5	4,2	53,3
Comida	30,9	2,7	66,4	29,9	2,9	67,2
Medio ambiente	34,1	14,3	51,6	36,7	13,6	49,7
Monumentos	37,2	4,3	58,5	35,7	3,0	61,3
Ocio	42,0	6,8	51,2	43,0	6,2	50,8
Precios	17,5	18,4	64,1	17,6	14,1	68,3
Red de comunicaciones	51,8	8,0	40,2	53,6	5,3	41,1
Seguridad	29,1	11,4	59,5	29,2	11,7	59,1
Transporte	35,5	7,7	56,8	31,7	9,0	59,3
Trato recibido	37,2	1,4	61,4	37,8	1,0	61,2

Turismo extranjero / totales. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Extranjeros			Total (Nacional + Extranjero)		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	27,2	6,4	66,4	35,1	4,8	60,1
Comida	17,0	3,6	79,4	24,7	3,1	72,2
Medio ambiente	22,4	11,9	65,7	29,9	13,1	57,0
Monumentos	13,6	0,3	86,1	26,7	2,2	71,1
Ocio	20,9	8,3	70,8	33,9	7,2	58,9
Precios	19,4	10,1	70,5	18,4	13,4	68,2
Red de comunicaciones	29,8	2,6	67,6	43,2	4,8	52,0
Seguridad	15,2	10,1	74,7	23,0	10,9	66,1
Transporte	23,3	8,3	68,4	28,7	8,4	62,9
Trato recibido	23,1	3,0	73,9	31,4	1,9	66,7

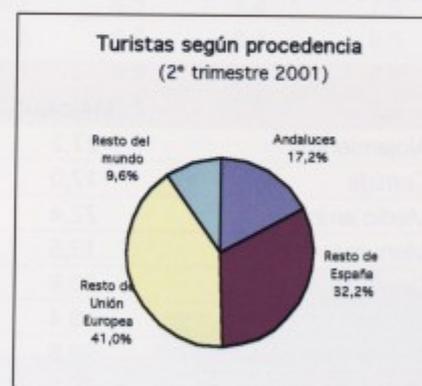
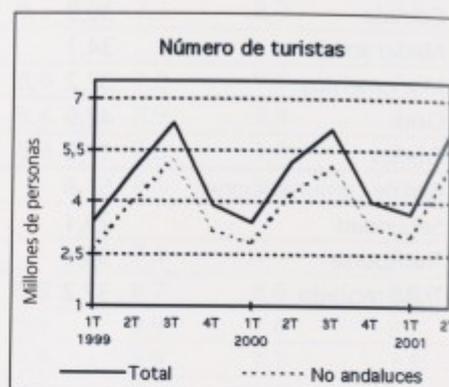


8.3.10 Segundo trimestre 2001

Movimiento turístico

Número de turistas y su distribución porcentual según procedencia y tipo de alojamiento

Año · Trimestre	2000 · 3º	2000 · 4º	2001 · 1º	2001 · 2º
Número de turistas	6.119.890	4.008.731	3.692.641	6.029.311
Procedencia (%)				
Andalucía	20,4	18,1	17,6	17,2
Resto de España	39,3	35,0	33,4	32,2
Unión Europea	33,3	37,0	38,5	41,0
Resto del mundo	7,0	9,9	10,5	9,6
Tipo de alojamiento (%)				
Hotel, apartahotel	47,5	49,7	52,1	46,9
Hostal, pensión	9,7	13,1	9,5	8,0
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	14,6	8,3	11,1	10,1
en propiedad	8,2	8,7	8,9	10,6
multipropiedad	0,9	1,6	1,3	1,7
amigos, familiares	10,3	12,3	10,4	12,9
Camping	4,9	1,8	1,8	3,4
Albergue	1,4	1,3	1,5	2,2
Otros	2,5	3,2	3,4	4,1



Estancia media de los turistas según procedencia y tipo de alojamiento (nº de días)

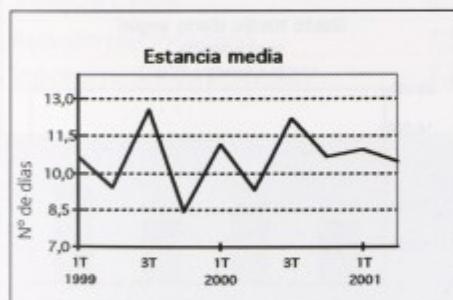
Año · Trimestre	2000 · 3º	2000 · 4º	2001 · 1º	2001 · 2º
Procedencia				
Andalucía	12,9	3,9	4,4	4,9
Resto de España	11,2	5,8	7,7	8,8
Unión Europea	13,2	16,8	16,4	13,4
Resto del mundo	11,1	17,0	12,5	13,3
Tipo de alojamiento				
Hotel, apartahotel	5,3	5,6	6,0	5,6
Hostal, pensión	3,1	3,0	4,4	3,2
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	16,2	29,4	24,3	16,8
en propiedad	25,3	16,9	18,1	20,6
multipropiedad	16,1	11,1	22,8	16,3
amigos, familiares	10,0	8,5	9,0	9,2
Camping	5,5	8,6	15,1	5,0
Albergue	3,2	4,9	2,7	5,5
Otros	7,0	6,2	4,5	8,4
Total	12,2	10,7	11,0	10,5

Distribución porcentual de los turistas y estancia media por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Turistas (%)	10,0	17,8	4,8	13,8	5,4	4,5	35,5	8,2	100,0
Estancia media	15,0	6,8	2,5	6,5	7,4	2,7	13,7	4,7	10,5

Distribución porcentual de los turistas según el motivo principal del viaje por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Negocios	2,9	3,1	2,5	3,4	4,3	-	1,4	13,3	3,3
Ferías, congresos o convenciones	-	2,9	1,3	0,7	-	2,1	0,2	2,3	1,1
Vacaciones u ocio	67,7	72,2	51,9	68,9	84,8	54,2	88,7	49,2	74,2
Otros	29,4	21,8	44,3	27,0	10,9	43,7	9,7	35,2	21,4



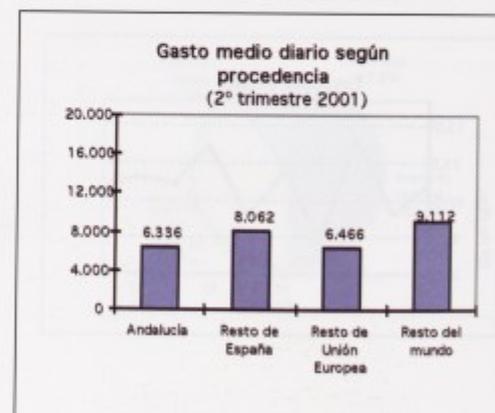
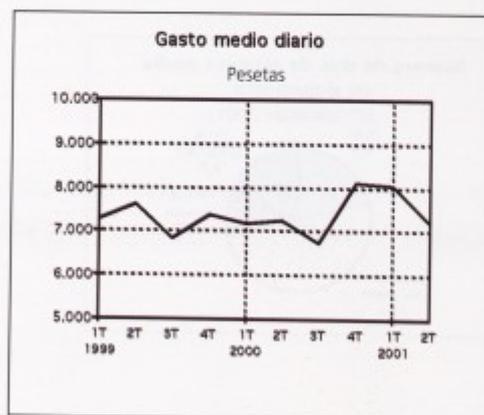
Gasto turístico

Gasto medio de los turistas según su lugar de procedencia (pesetas)

Año · Trimestre	2000 · 3º	2000 · 4º	2001 · 1º	2001 · 2º
Procedencia (%)				
Andalucía	5.590	6.462	6.695	6.336
Resto de España	7.207	8.553	8.235	8.062
Unión Europea	6.434	7.562	7.678	6.466
Resto del mundo	8.614	11.720	11.273	9.112
Total	6.731	8.129	8.069	7.202

Gasto medio del turista por provincias (pesetas)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Gasto diario	5.073	8.872	9.552	6.018	5.853	7.252	5.539	12.492	7.202



Calificación del viaje realizado en Andalucía (valorado de 1 a 10)

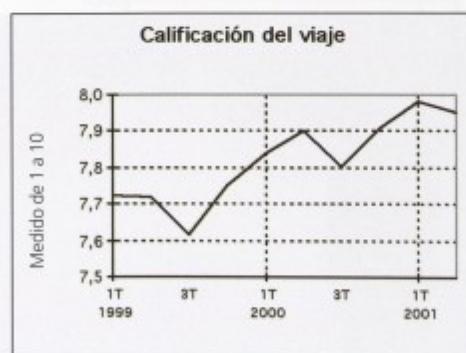
Año · Trimestre	2000 · 3º	2000 · 4º	2001 · 1º	2001 · 2º
Alojamiento	7,6	7,7	8,0	7,9
Restauración	7,7	7,7	8,1	8,2
Ocio-diversión	7,5	7,6	7,8	8,0
Transportes públicos:				
Autobuses	7,3	7,6	7,6	7,2
Trenes	8,1	8,3	8,4	8,5
Taxis	8,0	7,9	7,7	7,3
Alquiler de coches	8,4	8,2	8,2	8,2
Calidad de la oferta turística:				
Playas	7,5	7,7	7,6	7,9
Paisajes	8,3	8,5	8,8	8,7
Parques naturales	8,5	8,5	8,7	8,8
Entornos urbanos	7,3	7,4	7,5	7,6
Seguridad ciudadana	7,8	7,9	7,7	7,7
Asistencia sanitaria	7,4	8,0	7,4	7,1
Atención y trato	8,1	8,1	8,5	8,5
Relación precio/servicio	7,5	7,6	8,0	8,0
Índice sintético de percepción	7,8	7,9	8,0	8,0



Calificación del viaje realizado por provincias (valorado de 1 a 10)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Alojamiento	8,1	8,4	7,9	7,6	8,1	7,3	7,7	7,6	7,9
Restauración	8,4	8,6	7,7	7,7	7,9	8,0	8,2	7,9	8,2
Ocio-diversión	8,9	8,2	8,1	7,9	7,6	7,6	7,7	8,1	8,0
Transportes públicos:									
Autobuses	6,5	8,1	7,0	6,5	8,2	-	7,5	8,0	7,2
Trenes	-	8,0	8,6	-	8,7	-	8,6	8,2	8,5
Taxis	7,4	7,8	7,8	5,8	-	-	7,6	7,4	7,3
Alquiler de coches	8,1	8,0	8,6	8,3	8,4	-	8,2	7,9	8,2
Calidad de la oferta turística:									
Playas	7,6	9,1	-	6,9	8,0	-	7,4	-	7,9
Paisajes	8,3	9,0	8,6	9,2	8,5	9,2	8,4	8,6	8,7
Parques naturales	8,4	9,0	8,6	8,8	8,5	9,1	9,0	8,5	8,8
Entornos urbanos	7,1	8,4	8,1	6,8	7,4	8,2	7,5	7,7	7,6
Seguridad ciudadana	7,4	8,3	7,8	6,8	7,8	8,5	7,8	7,0	7,7
Asistencia sanitaria	5,6	8,1	6,9	6,5	7,2	7,3	8,3	6,3	7,1
Atención y trato	8,9	9,0	8,4	8,2	8,3	8,5	8,3	8,3	8,5
Precio/servicio	8,5	8,4	8,0	7,2	7,7	7,5	8,2	7,6	8,0
I.S.P.	7,8	8,4	8,0	7,4	8,0	8,1	8,0	7,8	8,0

I.S.P.: Índice Sintético de Percepción



Turismo nacional. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Andaluces			Resto de España		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	32,3	2,4	65,3	35,0	2,4	62,6
Comida	21,7	3,8	74,5	27,8	2,8	69,4
Medio ambiente	26,5	16,6	56,9	28,5	14,8	56,7
Monumentos	25,1	2,0	72,9	31,1	3,6	65,3
Ocio	33,5	4,1	62,4	34,0	2,3	63,7
Precios	10,4	18,4	71,2	11,9	17,1	71,0
Red de comunicaciones	38,9	8,0	53,1	47,1	4,3	48,6
Seguridad	21,9	10,9	67,2	22,6	10,6	66,8
Transporte	23,7	1,5	74,8	26,3	6,4	67,3
Trato recibido	29,0	1,9	69,1	29,3	2,5	68,2

Turismo extranjero / totales. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

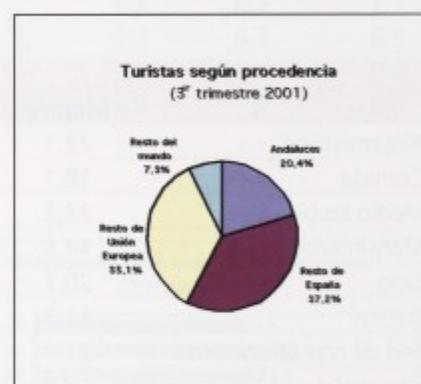
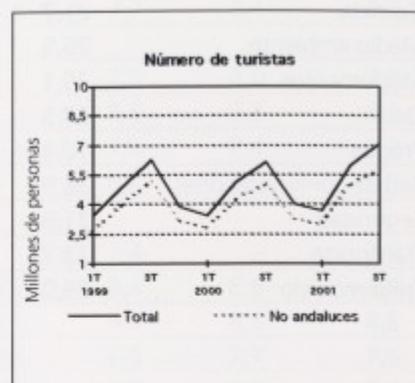
	Extranjeros			Total (Nacional + Extranjero)		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	22,1	5,4	72,5	28,6	3,8	67,6
Comida	16,1	3,3	80,6	21,5	3,2	75,3
Medio ambiente	23,2	12,5	64,3	25,8	14,2	60,0
Monumentos	14,5	3,0	82,5	22,8	3,0	74,2
Ocio	20,7	4,9	74,4	28,3	3,8	67,9
Precios	11,2	11,0	77,8	11,3	14,7	74,0
Red de comunicaciones	21,4	6,1	72,5	34,6	5,9	59,5
Seguridad	13,9	9,8	76,3	18,6	10,3	71,1
Transporte	16,5	4,0	79,5	21,2	4,2	74,6
Trato recibido	15,6	2,1	82,3	23,4	2,2	74,4

8.3.11 Tercer trimestre 2001

Movimiento turístico

Número de turistas y su distribución porcentual según procedencia y tipo de alojamiento

Año · Trimestre	2002 · 3º	2001 · 1º	2001 · 2º	2001 · 3º
Número de turistas	4.008.731	3.692.641	6.029.311	7.115.415
Procedencia (%)				
Andalucía	18,1	17,6	17,2	20,4
Resto de España	35,0	33,4	32,2	37,2
Unión Europea	37,0	38,5	41,0	35,1
Resto del mundo	9,9	10,5	9,6	7,3
Tipo de alojamiento (%)				
Hotel, apartahotel	49,7	52,1	46,9	44,5
Hostal, pensión	13,1	9,5	8,0	7,8
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	8,3	11,1	10,1	15,0
en propiedad	8,7	8,9	10,7	9,7
multipropiedad	1,6	1,3	1,7	1,6
amigos, familiares	12,3	10,4	12,9	10,9
Camping	1,8	1,8	3,4	6,2
Albergue	1,3	1,5	2,2	2,4
Otros	3,2	3,4	4,1	1,9



Estancia media de los turistas según procedencia y tipo de alojamiento (nº de días)

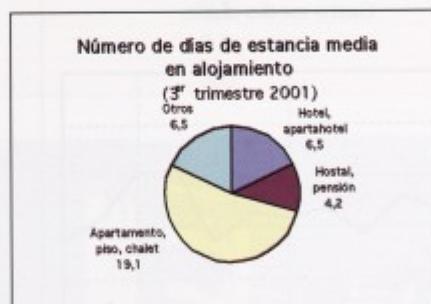
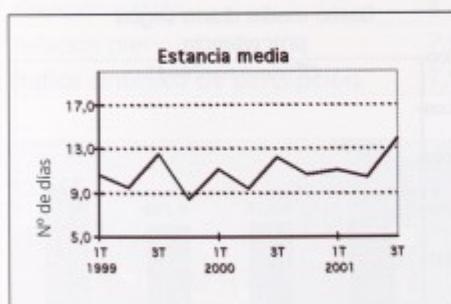
Año · Trimestre	2002 · 3º	2001 · 1º	2001 · 2º	2001 · 3º
Procedencia				
Andalucía	3,9	4,4	4,9	14,0
Resto de España	5,8	7,7	8,8	12,2
Unión Europea	16,8	16,4	13,4	16,0
Resto del mundo	17,0	12,5	13,3	13,5
Tipo de alojamiento				
Hotel, apartahotel	5,6	6,0	5,6	6,5
Hostal, pensión	3,0	4,4	3,2	4,2
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	29,4	24,3	16,8	17,6
en propiedad	16,9	18,1	20,6	30,9
multipropiedad	11,1	22,8	16,3	13,4
amigos, familiares	8,5	9,0	9,2	11,2
Camping	8,6	15,1	5,0	7,5
Albergue	4,9	2,7	5,5	4,4
Otros	6,2	4,5	8,4	6,2
Total	10,7	11,0	10,5	14,0

Distribución porcentual de los turistas y estancia media por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Turistas (%)	11,7	17,7	2,4	10,8	10,2	3,8	37,8	5,6	100,0
Estancia media	14,5	10,5	3,0	6,3	15,3	3,4	17,3	5,9	14,0

Distribución porcentual de los turistas según el motivo principal del viaje por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Negocios	1,0	1,0	2,4	1,1	2,1	4,2	1,7	5,8	1,9
Ferias, congresos o convenciones	-	0,5	1,2	-	-	-	0,2	5,3	0,6
Vacaciones u ocio	91,7	83,2	67,8	83,5	84,5	69,0	90,9	64,7	85,1
Otros	7,3	15,3	28,6	15,4	13,4	26,8	7,2	24,2	12,4



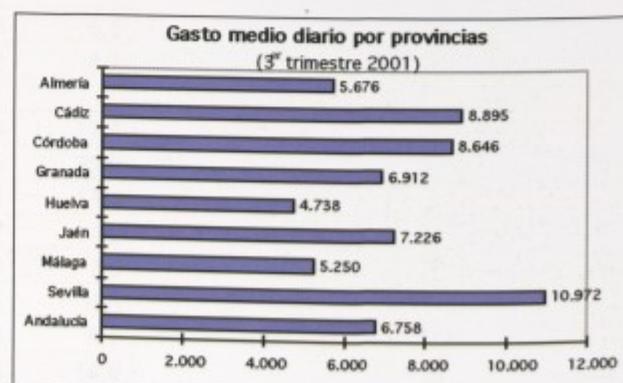
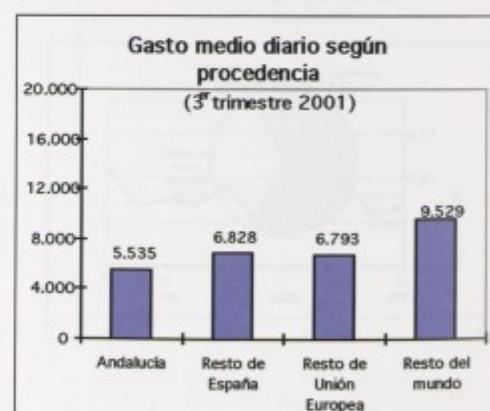
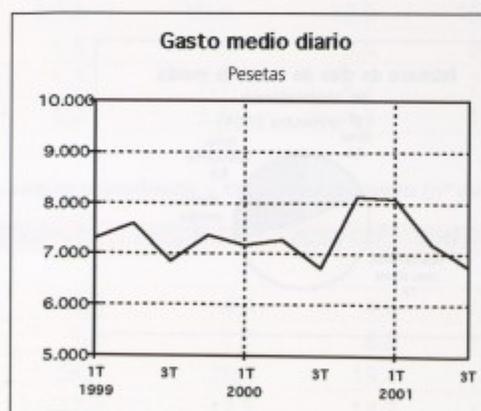
Gasto turístico

Gasto medio de los turistas según su lugar de procedencia (pesetas)

Año · Trimestre	2002 · 3º	2001 · 1º	2001 · 2º	2001 · 3º
Procedencia				
Andalucía	6.462	6.695	6.336	5.535
Resto de España	8.553	8.235	8.062	6.828
Unión Europea	7.562	7.678	6.466	6.793
Resto del mundo	11.720	11.273	9.112	9.529
Total	8.129	8.069	7.202	6.758

Gasto medio del turista por provincias (pesetas)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Gasto diario	5.676	8.895	8.646	6.912	4.738	7.226	5.250	10.972	6.758



Calificación del viaje realizado en Andalucía (valorado de 1 a 10)

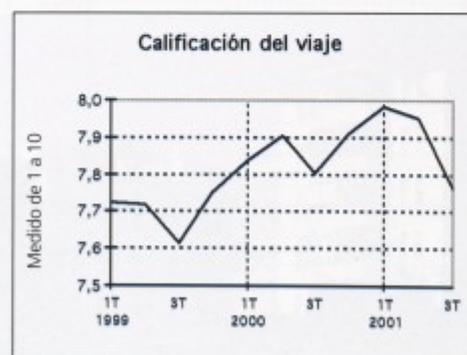
Año · Trimestre	2000 · 4º	2001 · 1º	2001 · 2º	2001 · 3º
Alojamiento	7,7	8,0	7,9	7,7
Restauración	7,7	8,1	8,2	8,0
Ocio-diversión	7,6	7,8	8,0	7,9
Transportes públicos:				
Autobuses	7,6	7,6	7,2	7,1
Trenes	8,3	8,4	8,5	7,9
Taxis	7,9	7,7	7,3	7,5
Alquiler de coches	8,2	8,2	8,2	8,3
Calidad de la oferta turística:				
Playas	7,7	7,6	7,9	7,4
Paisajes	8,5	8,8	8,7	8,4
Parques naturales	8,5	8,7	8,8	8,5
Entornos urbanos	7,4	7,5	7,6	7,4
Seguridad ciudadana	7,9	7,7	7,7	7,6
Asistencia sanitaria	8,0	7,4	7,1	7,0
Atención y trato	8,1	8,5	8,5	8,2
Relación precio/servicio	7,6	8,0	8,0	7,8
Índice sintético de percepción	7,9	8,0	8,0	7,8



Calificación del viaje realizado por provincias (valorado de 1 a 10)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Alojamiento	8,0	7,8	7,4	7,6	7,4	7,5	7,6	7,7	7,7
Restauración	8,1	8,4	7,8	7,6	7,7	8,1	8,0	7,7	8,0
Ocio-diversión	8,5	7,9	7,8	7,9	7,2	8,2	7,8	7,7	7,9
Transportes públicos:									
Autobuses	7,0	6,7	8,1	6,8	7,1	4,5	7,1	7,7	7,1
Trenes	7,7	7,8	8,4	6,5	6,0	4,5	8,0	7,6	7,9
Taxis	6,6	7,5	8,0	6,8	7,0	2,0	7,5	7,6	7,5
Alquiler de coches	8,1	8,6	8,4	7,3	8,5	-	8,3	8,6	8,3
Calidad de la oferta turística:									
Playas	7,6	8,9	-	6,4	7,1	-	7,1	-	7,4
Paisajes	8,0	8,8	8,8	9,5	8,2	8,9	8,0	8,5	8,4
Parques naturales	7,8	8,8	8,3	8,4	8,6	9,0	8,2	9,3	8,5
Entornos urbanos	7,6	7,7	7,6	6,6	7,3	8,3	7,5	7,4	7,4
Seguridad ciudadana	7,5	8,0	7,3	6,8	7,2	8,3	7,8	7,0	7,6
Asistencia sanitaria	5,8	7,6	10,0	6,7	6,7	7,4	7,9	7,7	7,0
Atención y trato	8,5	8,8	7,9	7,8	7,9	9,1	8,1	7,8	8,2
Relación precio/servicio	8,0	8,4	7,6	7,2	7,2	8,0	7,8	7,6	7,8
I.S.P.	7,6	8,1	8,1	7,3	7,4	6,7	7,8	7,8	7,8

I.S.P.: Índice Sintético de Percepción



Turismo nacional. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Andaluces			Resto de España		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	27,8	3,4	68,8	28,6	3,9	67,6
Comida	19,4	2,3	78,2	21,9	1,2	76,9
Medio ambiente	24,5	7,0	68,4	25,1	10,7	64,2
Monumentos	18,4	2,8	78,8	18,9	1,9	79,2
Ocio	30,1	2,7	67,2	26,4	4,3	69,3
Precios	9,3	22,1	68,6	6,3	18,5	75,2
Red de comunicaciones	42,6	5,1	52,4	46,5	5,0	48,5
Seguridad	13,8	9,0	77,2	12,9	5,4	81,7
Transporte	23,4	5,1	71,5	18,8	3,2	78,0
Trato recibido	18,8	0,8	80,4	19,4	0,7	79,9

Turismo extranjero / totales. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Extranjeros			Total (Nacional + Extranjero)		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	21,9	7,5	70,6	25,9	5,2	69,0
Comida	17,1	3,4	79,5	19,6	2,3	78,2
Medio ambiente	21,0	10,2	68,8	23,5	9,6	66,9
Monumentos	9,5	5,1	85,4	15,5	3,2	81,2
Ocio	24,1	3,9	72,0	26,6	3,7	69,7
Precios	9,2	10,7	80,1	8,1	16,6	75,3
Red de comunicaciones	23,4	7,9	68,8	37,3	6,0	56,6
Seguridad	14,7	8,9	76,4	13,8	7,6	78,6
Transporte	16,8	3,6	79,6	19,2	3,9	76,9
Trato recibido	13,7	1,9	84,4	17,2	1,1	81,6



8.3.12 Cuarto trimestre 2001

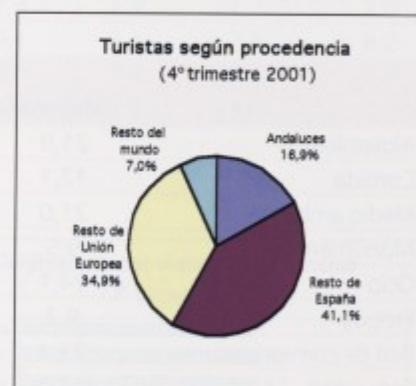
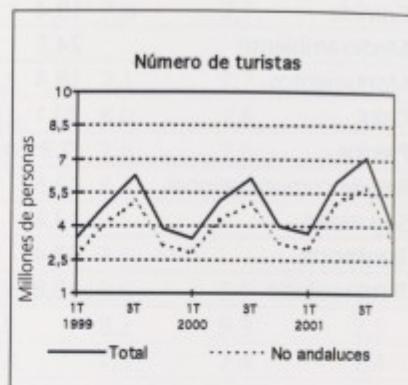
Movimiento turístico

Número de turistas y su distribución porcentual según procedencia y tipo de alojamiento

Año · Trimestre	2001 · 1º	2001 · 2º	2001 · 3º	2001 · 4º
Número de turistas	3.692.641	6.029.311	7.115.415	3.918.398
Procedencia (%)				
Andalucía	17,6	17,2	20,4	16,9
Resto de España	33,4	32,2	37,2	41,1
Unión Europea	38,5	41,0	35,1	34,9
Resto del mundo	10,5	9,6	7,3	7,0
Tipo de alojamiento (%)				
Hotel, apartahotel	52,1	46,9	44,5	46,9
Hostal, pensión	9,5	8,0	7,8	11,0
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	11,1	10,1	15,0	6,4
en propiedad	8,9	10,7	9,7	10,6
Multipropiedad	1,3	1,7	1,6	0,8
Amigos, familiares	10,4	12,9	10,9	15,1
Camping	1,8	3,4	6,2	2,2
Albergue	1,5	2,2	2,4	2,9
Otros	3,4	4,1	1,9	3,9

Estancia media de los turistas según procedencia y tipo de alojamiento (nº de días)

Año · Trimestre	2001 · 1º	2001 · 2º	2001 · 3º	2001 · 4º
Procedencia				
Andalucía	4,4	4,9	14,0	3,7
Resto de España	7,7	8,8	12,2	6,3
Unión Europea	16,4	13,4	16,0	13,0
Resto del mundo	12,5	13,3	13,5	13,0
Tipo de alojamiento				
Hotel, apartahotel	6,0	5,6	6,5	5,3
Hostal, pensión	4,4	3,2	4,2	3,5
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	24,3	16,8	17,6	20,4
en propiedad	18,1	20,6	30,9	14,9
multipropiedad	22,8	16,3	13,4	19,1
amigos, familiares	9,0	9,2	11,2	8,6
Camping	15,1	5,0	7,5	6,1
Albergue	2,7	5,5	4,4	4,4
Otros	4,5	8,4	6,2	5,7
Total	11,0	10,5	14,0	8,6

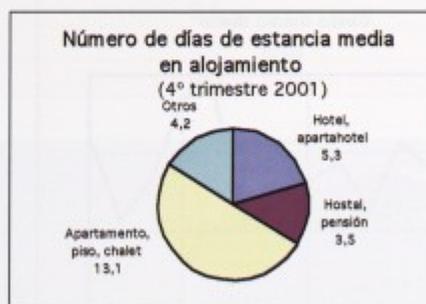
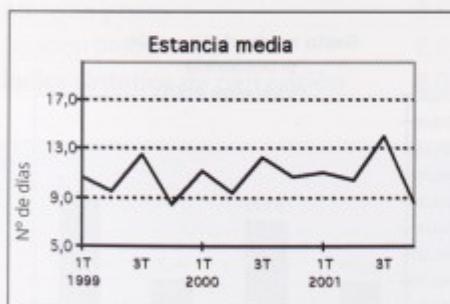


Distribución porcentual de los turistas y estancia media por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Turistas (%)	10,1	14,8	4,9	14,4	7,3	5,4	31,6	11,5	100,0
Estancia media	8,1	7,1	2,5	3,8	7,1	3,3	12,3	4,3	8,6

Distribución porcentual de los turistas según el motivo principal del viaje por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Negocios	2,5	7,7	1,7	0,8	1,9	2,7	1,9	15,2	3,8
Ferias, congresos o convenciones	-	0,9	0,9	-	-	1,8	-	6,5	0,8
Vacaciones u ocio	84,0	62,3	79,1	81,7	76,6	86,5	87,4	57,1	78,2
Otros	13,5	29,1	18,3	17,5	21,5	9,0	10,7	21,2	17,2



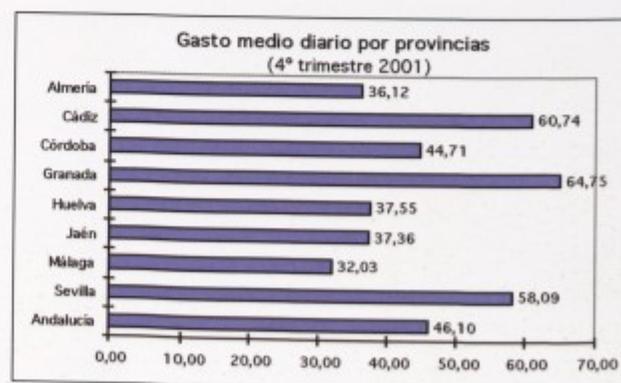
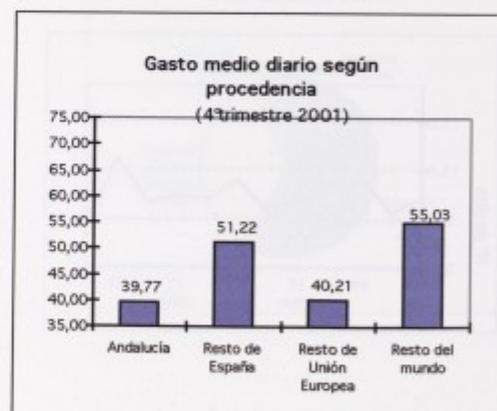
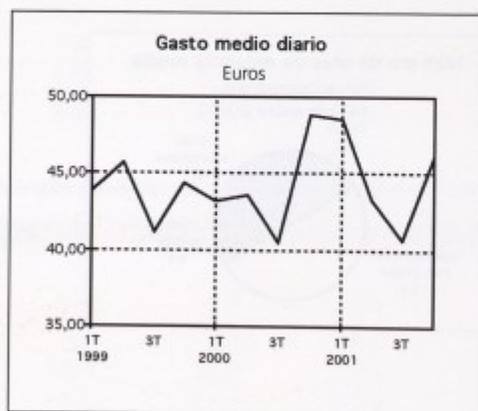
Gasto turístico

Gasto medio de los turistas según su lugar de procedencia (euros)

Año · Trimestre	2001 · 1º	2001 · 2º	2001 · 3º	2001 · 4º
Procedencia				
Andalucía	40,24	38,08	33,26	39,77
Resto de España	49,49	48,45	41,03	51,22
Unión Europea	46,15	38,86	40,83	40,21
Resto del mundo	67,75	54,76	57,27	55,03
Total	48,49	43,29	40,62	46,10

Gasto medio del turista por provincias (euros)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Gasto diario	36,12	60,74	44,71	64,75	37,55	37,36	32,03	58,09	46,10



Calificación del viaje realizado en Andalucía (valorado de 1 a 10)

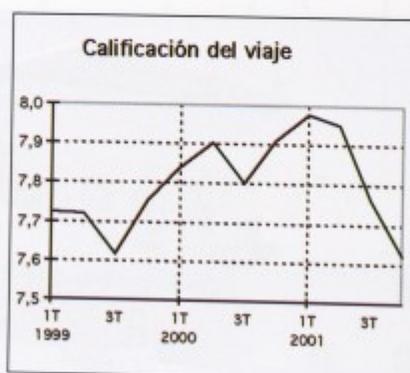
Año · Trimestre	2001 · 1º	2001 · 2º	2001 · 3º	2001 · 4º
Alojamiento	8,0	7,9	7,7	7,7
Restauración	8,1	8,2	8,0	7,8
Ocio-diversión	7,8	8,0	7,9	7,9
Transportes públicos:				
Autobuses	7,6	7,2	7,1	7,0
Trenes	8,4	8,5	7,9	7,7
Taxis	7,7	7,3	7,5	7,4
Alquiler de coches	8,2	8,2	8,3	8,0
Calidad de la oferta turística:				
Playas	7,6	7,9	7,4	7,5
Paisajes	8,8	8,7	8,4	8,5
Parques naturales	8,7	8,8	8,5	8,3
Entornos urbanos	7,5	7,6	7,4	7,4
Seguridad ciudadana	7,7	7,7	7,6	7,1
Asistencia sanitaria	7,4	7,1	7,0	6,6
Atención y trato	8,5	8,5	8,2	8,1
Relación precio/servicio	8,0	8,0	7,8	7,5
Índice sintético de percepción	8,0	8,0	7,8	7,6



Calificación del viaje realizado por provincias (valorado de 1 a 10)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Alojamiento	7,9	8,2	7,3	7,6	8,0	8,0	7,5	7,5	7,7
Restauración	7,8	8,0	7,4	7,3	8,0	8,4	8,1	7,5	7,8
Ocio-diversión	8,2	7,8	7,6	8,0	7,7	8,4	7,8	7,8	7,9
Transportes públicos:									
Autobuses	7,0	7,1	6,9	7,0	7,6	7,5	6,9	7,3	7,0
Trenes	7,0	8,0	7,8	6,5	7,3	5,5	7,6	8,4	7,7
Taxis	6,7	7,1	7,8	6,6	5,0	5,4	7,3	7,9	7,4
Alquiler de coches	7,9	7,8	7,5	7,8	8,4	8,3	8,2	8,4	8,0
Calidad de la oferta turística:									
Playas	7,3	8,4	-	6,8	7,9	-	7,3	-	7,5
Paisajes	7,8	8,2	8,7	9,5	8,8	9,4	8,1	8,7	8,5
Parques naturales	7,0	8,5	8,8	8,2	9,2	9,5	9,1	7,0	8,3
Entornos urbanos	7,1	8,0	7,5	6,9	7,7	8,4	7,3	7,3	7,4
Seguridad ciudadana	6,8	7,0	7,0	6,7	7,3	8,2	7,8	6,2	7,1
Asistencia sanitaria	5,0	7,0	8,0	6,7	5,7	7,5	7,7	8,0	6,6
Atención y trato	8,3	8,3	7,6	7,9	8,1	9,1	8,1	7,5	8,1
Precio/servicio	7,8	7,4	7,0	7,1	7,6	8,2	8,0	6,8	7,5
I.S.P.	7,3	7,7	7,6	7,3	7,5	7,9	7,8	7,6	7,6

I.S.P.: Índice Sintético de Percepción



Turismo nacional. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Andaluces			Resto de España		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	34,5	1,9	63,6	29,5	4,0	66,5
Comida	31,9	1,4	66,7	27,4	1,7	70,9
Medio ambiente	34,4	10,2	55,4	30,2	8,0	61,8
Monumentos	25,5	0,8	73,7	21,1	3,6	75,3
Ocio	36,7	4,5	58,8	30,8	6,2	63,0
Precios	6,0	21,3	72,7	10,2	14,1	75,7
Red de comunicaciones	47,1	5,9	47,0	46,0	3,4	50,6
Seguridad	17,2	14,8	68,0	16,0	12,8	71,2
Transporte	23,6	6,8	69,6	19,1	4,5	76,4
Trato recibido	28,8	0,7	70,5	26,2	0,8	73,0

Turismo extranjero / totales. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

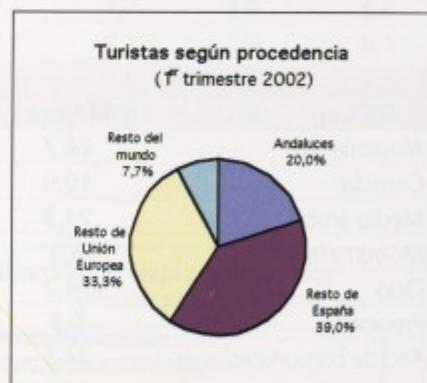
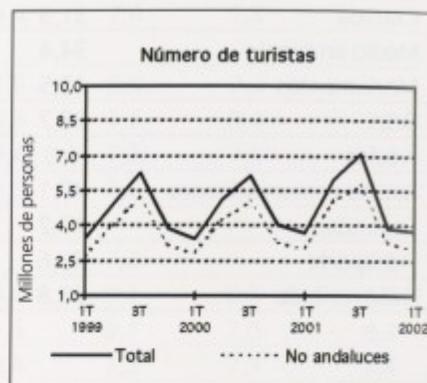
	Extranjeros			Total (Nacional + Extranjero)		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	24,7	4,9	70,4	28,9	3,9	67,2
Comida	19,9	2,0	78,1	25,7	1,8	72,5
Medio ambiente	24,3	14,2	61,5	29,0	10,8	60,2
Monumentos	6,9	8,6	84,5	17,2	4,7	78,1
Ocio	24,2	3,6	72,2	29,9	4,8	65,3
Precios	9,3	8,9	81,8	8,9	13,9	77,2
Red de comunicaciones	24,5	6,9	68,6	38,4	5,3	56,3
Seguridad	12,5	16,6	70,9	15,0	14,7	70,3
Transporte	8,7	9,3	82,0	15,5	7,0	77,5
Trato recibido	18,7	1,2	80,1	24,1	0,9	75,0

8.3.13 Primer trimestre 2002

Movimiento turístico

Número de turistas y su distribución porcentual según procedencia y tipo de alojamiento

Año · Trimestre	2001 · 2º	2001 · 2º	2001 · 4º	2002 · 1º
Número de turistas	6.029.311	7.115.415	3.918.398	3.780.924
Procedencia (%)				
Andalucía	17,2	20,4	16,9	20,0
Resto de España	32,2	37,2	41,1	39,0
Unión Europea	41,0	35,1	34,9	33,3
Resto del mundo	9,6	7,3	7,0	7,7
Tipo de alojamiento (%)				
Hotel, apartahotel	46,9	44,5	46,9	49,4
Hostal, pensión	8,0	7,8	11,0	11,2
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	10,1	15,0	6,4	8,2
en propiedad	10,7	9,7	10,6	10,8
multipropiedad	1,7	1,6	0,8	0,6
amigos, familiares	12,9	10,9	15,1	14,5
Camping	3,4	6,2	2,2	2,5
Albergue	2,2	2,4	2,9	1,2
Otros	4,1	1,9	3,9	1,6



Estancia media de los turistas según procedencia y tipo de alojamiento (nº de días)

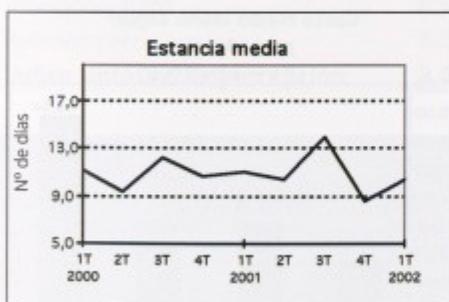
Año · Trimestre	2001 · 2º	2001 · 2º	2001 · 4º	2002 · 1º
Procedencia				
Andalucía	4,9	14,0	3,7	4,1
Resto de España	8,8	12,2	6,3	7,6
Unión Europea	13,4	16,0	13,0	17,4
Resto del mundo	13,3	13,5	13,0	13,9
Tipo de alojamiento				
Hotel, apartahotel	5,6	6,5	5,3	6,1
Hostal, pensión	3,2	4,2	3,5	3,2
Apartamento, piso, chalet:				
en alquiler	16,8	17,6	20,4	16,8
en propiedad	20,6	30,9	14,9	25,0
multipropiedad	16,3	13,4	19,1	16,6
amigos, familiares	9,2	11,2	8,6	8,1
Camping	5,0	7,5	6,1	7,0
Albergue	5,5	4,4	4,4	4,0
Otros	8,4	6,2	5,7	8,1
Total	10,5	14,0	8,6	10,4

Distribución porcentual de los turistas y estancia media por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Turistas (%)	7,4	13,2	4,2	17,5	6,1	4,2	37,1	10,3	100,0
Estancia media	8,8	6,8	2,5	5,5	4,3	3,1	16,0	4,2	10,4

Distribución porcentual de los turistas según el motivo principal del viaje por provincias

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Negocios	1,0	6,1	5,8	0,7	3,7	3,2	0,2	7,2	2,6
Ferías, congresos o convenciones	0,5	1,1	2,3	1,3	2,2	-	-	10,3	1,8
Vacaciones u ocio	89,6	69,4	67,8	90,5	72,4	72,6	91,4	61,5	81,2
Otros	8,9	23,4	24,1	7,5	21,7	24,2	8,4	21,0	14,4



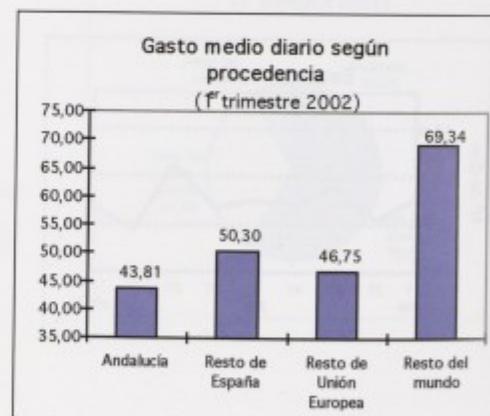
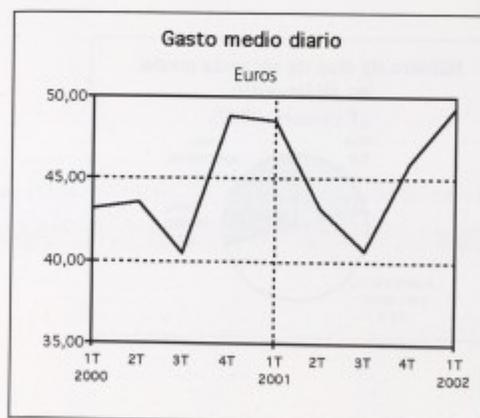
Gasto turístico

Gasto medio de los turistas según su lugar de procedencia (euros)

Año · Trimestre	2001 · 2º	2001 · 3º	2001 · 4º	2002 · 1º
Procedencia				
Andalucía	38,08	33,26	39,06	43,81
Resto de España	48,45	41,03	50,90	50,30
Unión Europea	38,86	40,83	40,28	46,75
Resto del mundo	54,76	57,27	55,42	69,34
Total	43,29	40,62	45,89	49,33

Gasto medio del turista por provincias (euros)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Gasto diario	40,59	63,69	60,11	53,79	43,55	40,45	33,85	71,90	49,33



Calificación del viaje realizado en Andalucía (valorado de 1 a 10)

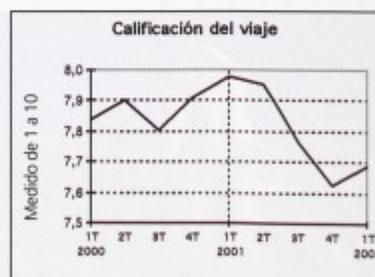
Año · Trimestre	2001 · 2º	2001 · 3º	2001 · 4º	2002 · 1º
Alojamiento	7,9	7,7	7,7	7,8
Restauración	8,2	8,0	7,8	7,9
Ocio-diversión	8,0	7,9	7,9	7,8
Transportes públicos:				
Autobuses	7,2	7,1	7,0	7,1
Trenes	8,5	7,9	7,7	7,4
Taxis	7,3	7,5	7,4	7,3
Alquiler de coches	8,2	8,3	8,0	8,0
Calidad de la oferta turística:				
Playas	7,9	7,4	7,5	7,7
Paisajes	8,7	8,4	8,5	8,5
Parques naturales	8,8	8,5	8,3	8,6
Entornos urbanos	7,6	7,4	7,4	7,4
Seguridad ciudadana	7,7	7,6	7,1	7,4
Asistencia sanitaria	7,1	7,0	6,6	6,9
Atención y trato	8,5	8,2	8,1	8,2
Relación precio/servicio	8,0	7,8	7,5	7,5
Índice sintético de percepción	8,0	7,8	7,6	7,7



Calificación del viaje realizado por provincias (valorado de 1 a 10)

	Almería	Cádiz	Córdoba	Granada	Huelva	Jaén	Málaga	Sevilla	Andalucía
Alojamiento	7,8	8,1	7,4	7,8	8,0	8,0	7,5	7,5	7,8
Restauración	7,9	7,7	7,6	7,7	8,1	8,3	8,0	7,6	7,9
Ocio-diversión	8,2	8,1	7,0	7,9	7,4	8,3	7,5	7,8	7,8
Transportes públicos:									
Autobuses	6,9	7,6	7,0	7,4	7,6	-	7,0	6,9	7,1
Trenes	-	7,7	6,9	7,5	8,0	-	7,3	7,8	7,4
Taxis	7,1	7,8	6,8	7,9	6,4	-	7,3	7,1	7,3
Alquiler de coches	-	8,1	8,3	8,1	7,7	-	8,2	7,1	8,0
Calidad de la oferta turística:									
Playas	7,4	8,6	-	5,9	8,0	-	7,5	-	7,7
Paisajes	8,1	8,5	8,5	9,1	8,8	9,6	8,2	8,8	8,5
Parques naturales	7,9	8,5	8,7	8,5	8,7	9,6	9,0	-	8,6
Entornos urbanos	7,0	7,5	7,3	7,4	7,6	9,0	7,3	7,3	7,4
Seguridad ciudadana	7,0	7,3	6,8	7,6	7,1	7,2	7,8	6,6	7,4
Asistencia sanitaria	5,5	7,4	-	7,4	5,2	5,7	7,9	7,5	6,9
Atención y trato	8,4	8,5	7,7	8,3	8,5	9,1	8,2	7,2	8,2
Precio/servicio	7,8	7,5	6,8	7,3	7,8	8,2	7,8	6,7	7,5
I.S.P.	7,4	7,9	7,4	7,7	7,6	8,2	7,8	7,4	7,7

I.S.P.: Índice Sintético de Percepción



Turismo nacional. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

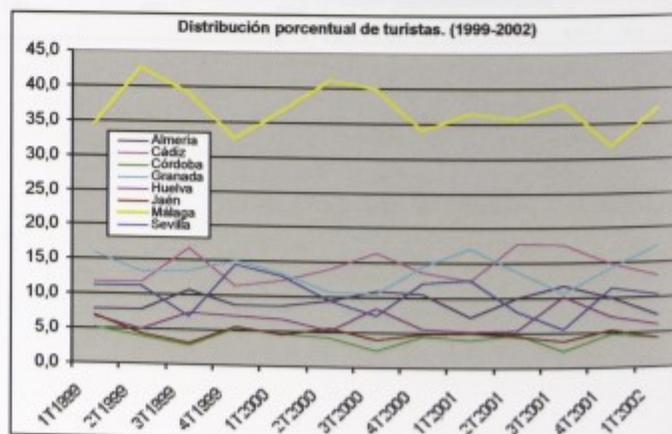
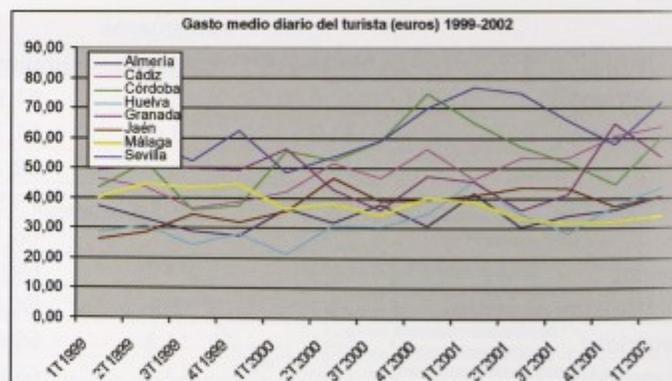
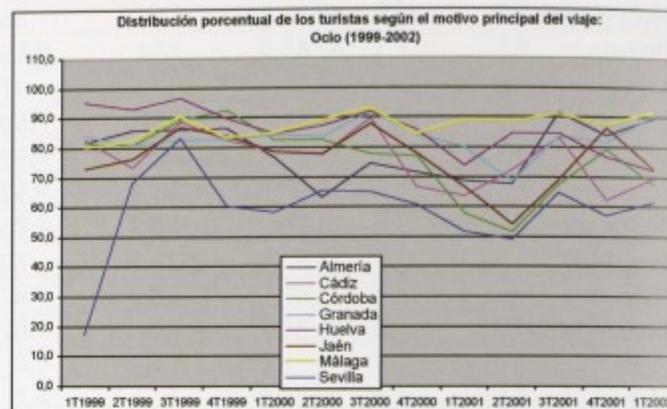
	Andaluces			Resto de España		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	49,2	4,8	46,0	50,0	4,8	45,2
Comida	42,6	2,4	55,0	41,1	1,7	57,2
Medio ambiente	41,0	11,9	47,1	41,3	11,6	47,1
Monumentos	36,4	4,2	59,4	34,0	4,0	62,0
Ocio	42,3	5,5	52,2	39,5	6,8	53,7
Precios	15,9	31,4	52,7	17,7	22,6	59,7
Red de comunicaciones	54,2	10,7	35,1	54,3	7,0	38,7
Seguridad	23,8	15,7	60,5	25,3	12,0	62,7
Transporte	42,0	10,9	47,1	36,1	10,4	53,5
Trato recibido	39,8	2,7	57,5	37,9	1,1	61,0

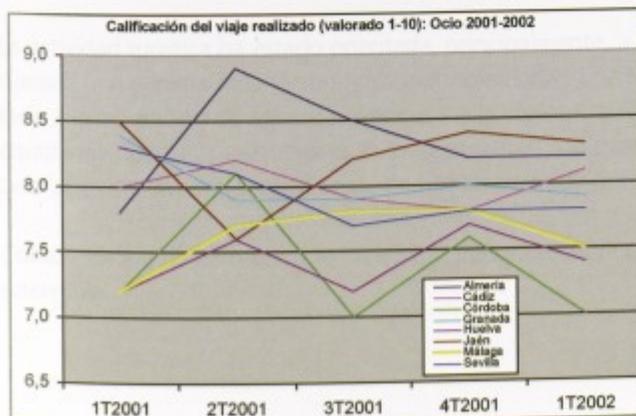
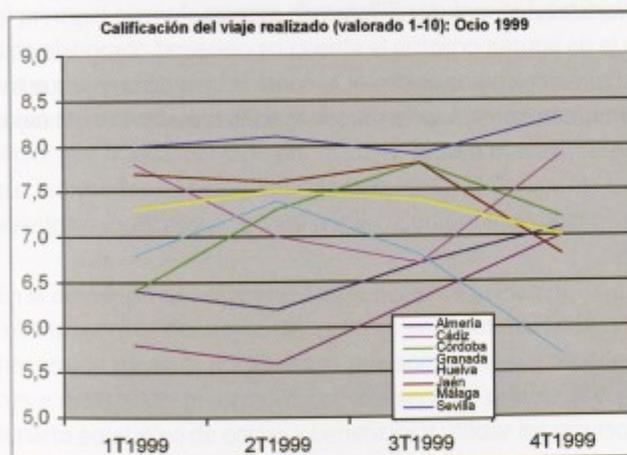
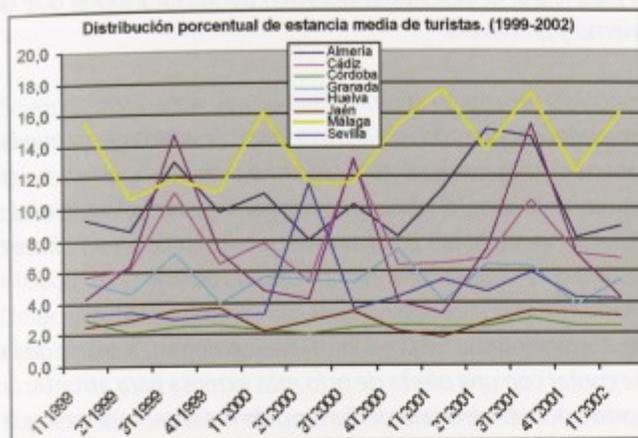
Turismo extranjero / totales. Opinión sobre la oferta turística respecto a la anterior visita según procedencia (%)

	Extranjeros			Total (Nacional + Extranjero)		
	Mejora	Empeora	Se mantiene	Mejora	Empeora	Se mantiene
Alojamientos	32,6	5,5	61,9	43,1	5,0	51,9
Comida	34,9	3,4	61,7	39,1	2,6	58,3
Medio ambiente	25,0	16,3	58,7	34,9	13,5	51,6
Monumentos	18,1	6,4	75,5	29,0	4,9	66,1
Ocio	27,2	6,7	66,1	35,8	6,3	57,9
Precios	19,9	11,1	69,0	18,0	20,8	61,2
Red de comunicaciones	28,3	7,3	64,4	44,4	8,2	47,4
Seguridad	19,1	11,1	69,8	22,4	12,8	64,8
Transporte	19,0	12,2	68,8	29,8	11,4	58,8
Trato recibido	31,5	3,0	65,5	36,0	2,3	61,7



8.3.14 Comparativa por provincias 1999 - 2002





El análisis de este capítulo denota que el turismo en la Comunidad autónoma andaluza y, especialmente en la Costa del Sol, es altamente estacional, destacando los picos al alza durante los meses de junio, julio y agosto y los puntos más bajos durante enero, febrero y marzo. Precisamente, desde los empresarios vinculados al sector turístico se apunta en los últimos tiempos como fundamental el incremento de la oferta de ocio en la zona para lograr la desestacionalización del sector y lograr que la ocupación de los hoteles sea superior en los meses de otoño, invierno y primavera.

Parece ser que los turistas también apoyan esta opinión de los empresarios, pues dos de cada diez encuestados creen que la oferta de ocio en Andalucía ha empeorado y seis de cada diez que se mantiene respecto a la última visita. La apertura en el último año de la Telecabina de Benalmádena, única en la comunidad autónoma andaluza, el parque de ocio Selwo Marina, y el futuro Monorraíl, que unirá el nuevo puerto con el citado Telecabina, caminan precisamente en la dirección de ofrecer una oferta de ocio complementaria para hacer que los turistas se animen a visitar esta zona no sólo en verano.

Desde los empresarios turísticos también se defiende esta teoría. Recientemente, el presidente de la patronal hotelera de la Costa del Sol, Miguel Sánchez, mostró la necesidad de la zona de contar con una oferta de ocio más extensa para afrontar la ralentización del crecimiento turístico que para el año en curso prevé por el Patronato de Turismo de la Costa, que cree que en 2001 la llegada de turistas tan sólo subirá en un 2 por ciento, por un 7,5 por ciento de incremento que tuvo durante el año 2000, cuando alcanzó por primera vez los ocho millones de turistas y generó dos billones de pesetas.

Sin lugar a dudas, la creación de nuevos espacios de ocio para el turismo, como puede ser la construcción de un parque temático en Málaga o la ampliación del puerto deportivo de Benalmádena, son actuaciones que ayudarán a afrontar esa bajada en el crecimiento turístico y a conseguir la desestacionalización de la Costa del Sol.

9 Informes cuyos contenidos han presidido todos nuestros proyectos



En los últimos años hemos sido testigos de una revolución mundial cuyo principal objeto de disputa ha sido el medio ambiente y el entorno natural que nos rodea y en el que desarrollamos nuestras actividades diariamente. La defensa de la naturaleza ha movido a instituciones a firmar documentos en los que se comprometen a controlar el crecimiento urbanístico teniendo en cuenta los recursos naturales del entorno y a mantener un desarrollo sostenible y respetuoso con el medio ambiente. En este capítulo, realizamos una detallada exposición de algunos de estos documentos como son la Carta Verde de Málaga, una amplia definición del concepto sostenibilidad, principios de la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y Desarrollo, Artículos del Tratado de Maastrich sobre el Medio Ambiente, Carta del Paisaje del Mediterráneo, Carta Europea del Litoral y Estudio sobre el litoral andaluz por parte de la Junta de Andalucía.

El contenido de estos informes y declaraciones de intenciones, respecto al medio ambiente, no estaría justificada en modo alguno si nosotros mismos no las tuviéramos en cuenta a la hora de ejecutar nuestros proyectos, siendo el Proyecto Olimpo el principal ejemplo en este sentido. Cada uno de los subproyectos que completan el Proyecto Olimpo de Benalmádena ha sido elaborado teniendo en cuenta el entorno natural en el que está enmarcado. Para la puesta en marcha de la Telecabina, se ha replantado todo el monte Calamorro con más de un millón de plantones de pino pequeño cuyo resultado se podrá observar dentro de unos años. Además, el ayuntamiento mantiene su fiel compromiso de no construir más allá de la cota 300, límite que queda marcado por el trayecto de la autovía del Mediterráneo y de respetar los dos grandes pulmones del municipio integrados por el Parque de la Paloma, el Parque de la Naturaleza, y la finca rústica Casablanca, acondicionada para eventos populares y abierta al público durante todo el año.

En la definición de sostenibilidad se defiende la idea de un crecimiento urbano respetuoso con el medio ambiente y que permita un normal desarrollo del entorno en el futuro. En Benalmádena, no sería posible la ejecución de algún proyecto sin tener en cuenta estos principios ya que somos conscientes de la globalidad y complejidad de nuestras acciones. Nuestros planes e ideas están precedidos por una serie de principios como son el mantenimiento del patrimonio biológico, procurar un reparto equitativo de costes y beneficios y utilizar los recursos biológicos sin agotarlos. Todos ellos, están presentes en el proyecto de ampliación del Puerto Deportivo de Benalmádena tanto en su proceso de construcción como en la idea de su explotación posterior.

La actividad turística ha estado orientada, principalmente, a la satisfacción masiva de demandas elementales de sol y playa. Ajena a una mínima ordenación territorial y ejerciendo una fuerte presión medioambiental, el modelo tradicional se ha limitado a la ocupación de espacios vírgenes y a la concentración desordenada de instalaciones, casi siempre con insuficientes equipamientos e infraestructuras. Estos esquemas son superados por el Proyecto Olimpo con criterios de calidad y de respeto al medio natural, precisamente una de las bases de nuestro atractivo regional.

Como muestra de las bases que lo han inspirado, destacamos la Carta Verde, ya que la misma contiene un enfoque global y sostenible.



9.1 ◆ Ciedes y la Carta Verde

FUNDACION
CIEDES

"Centro de Investigaciones
Estratégicas y de Desarrollo
Económico y Social de Málaga"

La Fundación CIEDES es pionera en España en lo que respecta a sus fines y composición de su Patronato rector:

- Ayuntamiento de Málaga
- Cámara de Comercio
- Comisiones Obreras
- Confederaciones de Empresarios
- Diputación Provincial
- Federación AA.VV.
- Gobierno Civil de Málaga
- Junta de Andalucía
- Parque Tecnológico de Andalucía
- Unión General de Trabajadores
- Unicaja
- Universidad de Málaga

Las instituciones y organizaciones anteriores se comprometen formalmente en un proyecto para construir, potenciar y articular la ciudad de Málaga.

La Carta Verde de Málaga tiene como objeto constituirse en un instrumento para lograr una ciudad habitable, saludable, confortable y posible, en suma: una ciudad sostenible, que aumente su calidad de vida y de la que sean beneficiarios no solo aisladamente el ciudadano, como primer y principal actor, sino cada uno de los tejidos que la integran.

El eje central de la Carta Verde de Málaga lo constituye la declaración de Consenso. En sí, dicha declaración, tanto por la metodología como por el contenido de su articulado, se ajusta al concepto de Agenda Local 21, definida en el documento Agenda 21-Programa sobre estrategia mundial surgido en la Cumbre de Río de Janeiro sobre Medio Ambiente y Desarrollo (1992).

Ya en su introducción destaca diversos puntos, que se contemplan en el **Proyecto Olimpo**:

"...concepto de una Aldea Global. Sin embargo, la necesidad de concienciación y acción por los problemas ambientales globales ha generado paralelamente una preocupación por aquellos más inmediatos y cercanos, que han encontrado en este nuevo enfoque (Pensar globalmente y actuar localmente) una pauta para generar modelos y políticas sobre el principal hábitat humano: la ciudad"

"...y sobre todo en Europa, se han empezado a considerar prioritarias las políticas tendentes a la mejora de la calidad de vida en las ciudades, en virtud principalmente de sus condiciones ambientales. Por otra parte, y tal como se reconoce en el

presente documento, nuestro estilo de vida urbano actual, en particular nuestras pautas de división del trabajo y funciones, uso del territorio, transporte, producción industrial, agricultura, consumo y actividades de ocio, y por tanto nuestro estándar de vida, hacen esencialmente a las ciudades la causa generadora de muchos problemas ambientales de origen humano.”

“De esta manera, tomando como principio la sostenibilidad ecológica, distintos informes y documentos trascendentes ante el nuevo cambio social (Tratado de Maastricht, Libro Verde de las Ciudades Europeas, Informe Delors, etc.) introducen la variable ambiental como punto de referencia del desarrollo, afectando especialmente a las políticas locales.”

“...una Ciudad Sostenible, que aumente su calidad de vida y de la que sean beneficiarios no sólo aisladamente el ciudadano, como primer y principal actor, sino cada uno de los tejidos que la integran. La sostenibilidad ecológica es entendida como la estrategia más idónea de desarrollo que, si bien exige cambios importantes en la forma de vida de los ciudadanos y de la programación urbana, sirve para obtener (como rendimiento del uso racional de los recursos urbanos (naturales + culturales)) beneficios directos.”

Subsección 9.1 Medio Ambiente. Capítulo 25

9.2 ◆ Definición de sostenibilidad

Se entiende por Sostenibilidad (Documento sobre sostenibilidad: Una estrategia para el Planeta, preparado por UICN, PNUMA y WWF) la estrategia para el cuidado del Planeta. Se trata de producir un cambio mundial cuyo objetivo, es mejorar la calidad de vida de las personas sin reducir la capacidad del plan para sostenerlas a ellas y a sus descendientes. La diferencia con la Estrategia de los 80, es que ahora se consideran también las exigencias económicas y sociales.

Obstáculos:

1. Falta de compromiso ético con la sostenibilidad.
2. Distribución desigual del poder y del acceso a la información y a los recursos.
3. Creencia en la posibilidad de administrar por separado la conservación y el desarrollo.

Principios para la acción:

1. Limitar el impacto sobre la biosfera.
2. Mantener el Patrimonio biológico.
3. Utilizar los recursos sin agotarlos.
4. Procurar un reparto equitativo de costes, y beneficios.
5. Promover tecnologías que incrementen la caída de los recursos.
6. Utilizar la política económica para mantener los recursos naturales.
7. Decidir con criterio previsor y transectorial.



Direcciones estratégicas:

1. Transformación de las actitudes y las prácticas.
2. Formación de una alianza universal.
3. Otorgamiento de poder a las comunidades .
4. Integración del Medio Ambiente y Desarrollo.
5. Estabilización de la demanda de recursos y de la población.
6. Conservación de la diversidad de la vida.

Ámbitos:

1. Atmósfera, clima y energía.
2. Energía.
3. Tierras urbanas.
4. Tierras agrícolas y de pastoreo.
5. Tierras forestales.
6. Aguas dulces.
7. Océanos.

Se pretende lograr:

JUSTICIA SOCIAL + ECONOMÍA SOSTENIBLE + SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

La justicia social estará necesariamente basada en la equidad y en la sostenibilidad económica, lo que requiere de la sostenibilidad ambiental.

9.3 ◆ Títulos de las cartas, declaraciones, programas y planes inspiradores de la Carta Verde que son cumplidos por Proyecto Olimpo

Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo

PRINCIPIO 1

Los seres humanos constituyen el centro de las preocupaciones Relacionadas con el desarrollo sostenible. Tienen derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza.

PRINCIPIO 3

El derecho al desarrollo debe ejercerse en forma tal que responda equitativamente a las necesidades de desarrollo y ambientales de las generaciones presentes y futuras.

PRINCIPIO 4

A fin de alcanzar el desarrollo sostenible, la protección del medio ambiente deberá constituir parte integrante del proceso de desarrollo y no podrá considerarse en forma aislada.

PRINCIPIO 9

Los Estados deberían cooperar para reforzar la creación de capacidades endógenas para lograr un desarrollo sostenible, aumentando el saber científico mediante el intercambio de conocimientos científicos y tecnológicos, e intensificando el desarrollo, la adaptación, la difusión y la transferencia de tecnologías, entre éstas, tecnologías nuevas e innovadoras.

Artículos del Tratado de Maastricht sobre el Medio Ambiente

Subsección VI: Medio Ambiente. Capítulo 25

TÍTULO VII · Medio ambiente

Capítulo 130 R

5.- En el marco de sus respectivas competencias, la Comunidad y los Estados miembros cooperarán con los terceros países y las organizaciones internacionales competentes. Las modalidades de la cooperación de la Comunidad podrán ser objeto de acuerdos entre ésta y las terceras partes interesadas, que serán negociados y concluidos con arreglo al artículo 228.

Carta de las Ciudades y los Municipios Europeos hacia la Sostenibilidad

(Aprobada por los participantes de la «European Conference on Sustainable Cities & Towns» [Conferencia Europea sobre Ciudades y Municipios Sostenibles] el 27 de mayo de 1994, en Aalborg, Dinamarca).

111.- Las ciudades y los municipios, que suscriben el presente acuerdo, tratarán de crear puestos de trabajo que contribuyan a la sostenibilidad de la comunidad y, con ello, reducir la tasa de desempleo. Cuando traten de atraer o crear empleo, evaluarán el impacto, en términos de sostenibilidad, de cualquier empresa que desee establecerse en la zona en cuestión, a fin de fomentar la creación de empleo a largo plazo y la fabricación de productos duraderos de acuerdo con los principios de la sostenibilidad.

112.- Las ciudades y los municipios, que se suscriben el presente acuerdo, reconocen que es importante que las autoridades locales adopten políticas adecuadas respecto al uso del suelo y los planes urbanísticos, y que se incluyan estrategias de evaluación medio ambiental. Aunque deben aprovechar la oportunidad de proporcionar modos de transporte público y fuentes de energía eficaces, parecidos a los de las zonas de alta densidad demográfica, es importante mantener el desarrollo a escala humana. Al poner en marcha programas de reordenación urbana y planificar nuevos barrios residenciales, pretenden mezclar funciones para reducir la necesidad de desplazarse. Los conceptos de la interdependencia regional equitativa deben ayudar a equilibrar las corrientes entre las zonas rurales y urbanas, para evitar que éstas se limiten a explotar los recursos de su entorno.



118.- Las ciudades y los municipios, que suscriben el presente acuerdo, se comprometen a utilizar todos los instrumentos políticos y técnicos, así como los mecanismos disponibles para lograr un acercamiento del ecosistema a la gestión urbana. Aprovecharán toda la amplia gama de instrumentos a su disposición, incluyendo la recogida y el procesado de información sobre el medio ambiente y la planificación medio ambiental; instrumentos reguladores, económicos y de comunicación como directrices, impuestos y cánones; y los mecanismos para aumentar la toma de conciencia, incluyendo la participación pública. El propósito es establecer un nuevo sistema presupuestario medio ambiental que permita gestionar los recursos naturales tan económicamente como el principal recurso artificial, a saber, el dinero.

Carta de la Lucha Contra el Ruido

(TEXTO APROBADO POR EL CONGRESO NACIONAL SOBRE RUIDO COMO AGENTE CONTAMINANTE,
CELEBRADO EN ABRIL DE 1987 EN ZARAGOZA)

3.- Toda estrategia de lucha contra el ruido deberá establecer como objetivo final valores guía de inmisión para determinadas zonas con aproximación gradual, mediante normas dinámicas de rebaja progresiva de niveles sonoros, según la experiencia y los resultados de la técnica y de acuerdo con un calendario que se hará público.

7.- La planificación de la utilización del suelo, comprendiendo la del transporte, la ordenación del territorio y la evaluación del impacto ambiental constituyen para determinadas actividades instrumentos indispensables de la lucha contra el ruido y para la consideración en origen del ruido en todos los proyectos de equipamientos públicos y privados. Deberá en todo paso evitarse la implantación de nuevas actividades sensibles al ruido (residencia, hospitales, enseñanza e investigación) en zonas de elevado nivel sonoro, teniendo también presentes en la rehabilitación de viviendas la lucha contra el ruido en zonas de niveles sonoros elevados.

Carta del Paisaje Mediterráneo

FIRMADA, BAJO LOS AUSPICIOS DEL CONSEJO DE EUROPA, POR LAS REGIONES DE ANDALUCÍA,
LANGUEDOC-ROUSSILLON Y TOSCANA, EL 2 DE JULIO DE 1993 EN SIENA.
REFRENDADA POR LA XXI ASAMBLEA GENERAL DE LA CONFERENCIA DE LAS REGIONES PERIFÉRICAS Y MARÍTIMAS
(14 Y DE 15 DE OCTUBRE DE 1993 EN SAINT-MALO)

I.- DEFINICIONES Y CAMPOS DE APLICACIÓN

1.- Definiciones: el paisaje puede ser considerado como la manifestación formal de la relación sensible de los individuos y de las sociedades en el espacio y el tiempo con un territorio más o menos intensamente modelado por los factores sociales, económicos y culturales. El paisaje es así el resultado de la combinación de los aspectos naturales, históricos, funcionales y visuales. Esta relación puede ser de orden afectivo, identitario, estético, simbólico, espiritual o económico e implica la atribución a los paisajes por los individuos o las sociedades de los valores de reconocimiento social a diferentes escalas local, regional, nacional o internacional. En mayor medida que cualquier otro el paisaje mediterráneo está profundamente marcado por la huella del ser humano. Es producto de una vida urbana y rural refinadas.

2.- Las definiciones precedentes hacen del paisaje un concepto esencial en lo que se refiere al medio ambiente, a la ordenación del territorio y la protección y la gestión del patrimonio cultural o natural.

II.- OBJETIVOS PARA UNA POLÍTICA DE CONSERVACIÓN Y GESTIÓN DEL PAISAJE EN LA ZONA MEDITERRÁNEA

Una política de conservación y de gestión del paisaje en la zona mediterránea debería hacer frente a los objetivos siguientes:

- 1.- Conservar los paisajes que tengan un valor histórico o natural representativo de las civilizaciones mediterráneas
- 2.- Velar para que todas las acciones humanas conduzcan a la creación de un paisaje de la mayor calidad posible;
- 3.- Velar para que todos los proyectos de ordenación del territorio tengan en cuenta los elementos que contengan una valor natural, cultural o histórico existentes in situ;
- 4.- Velar para que la realización de las grandes infraestructuras del transporte o del desarrollo urbano, turísticas o industriales integre la reposición al estado previo a la ejecución de las obras;
- 5.- Asegurarse de que todas las medidas de utilización o de enajenación de bienes pertenecientes al dominio público preserven los paisajes más importantes por su valor histórico, cultural, natural;
- 6.- Mantener, como medio de acceso a los paisajes, los senderos y otro caminos rurales y con el fin de evitar la proliferación del viario;
- 7.- Actuar de manera que se produzca una justa precaución entre las zonas sometidas a las limitaciones por causas paisajísticas y a los espacios adyacentes que se benefician de la proximidad de aquellas para su desarrollo.

IV.- ACTUACIONES A FAVOR DEL PAISAJE

La consecución de los objetivos enunciados anteriormente implica la realización de las actuaciones siguientes:

- 1.- Aproximar los diferentes sectores concernidos: ordenación del territorio, gestión del medio ambiente y protección del patrimonio con el fin de dar lugar a programas concebidos con una visión global y concertada, en las diferentes escalas territoriales y principalmente en las del desarrollo local y regional.
- 2.- Fomentar la inserción de la dimensión paisajista en los estudios de impacto, los programas de actuación y los procedimientos de ordenación, de gestión del medio ambiente y del patrimonio. Estos diferentes medios de acción deberán conllevar el análisis de las consecuencias sobre el paisaje de las actuaciones ordenadoras, de los equipamientos y de las protecciones proyectadas, y dar lugar a medidas específicas tales como planes paisajísticos, proyectos de ordenación del paisaje, etc.
- 4.- Promover los trabajos de identificación de los paisajes y de análisis de sus valores de reconocimiento social, elaborando inventarios cartográficos, delimitando unidades de paisaje y localizando los paisajes y los lugares de interés que posean un fuerte valor social a las diversas escalas espaciales: internacional, nacional, regional y local. Esta última será objeto de estudios particularmente detallados, en la medida en que a ella concierne el aspecto de calidad de vida directamente ordenado y apreciado por sus habitantes.



5.- Desarrollar el conocimiento científico del paisaje en las diversas disciplinas, contribuyendo a su aproximación mediante el favorecimiento de investigaciones pluridisciplinares, en particular en los dominios siguientes: fundamentos ecológicos de los paisajes, metodologías para el inventario y ordenación de los paisajes, proyectos de paisaje.

Carta Europea del Litoral

(APROBADA EN CRETA EN OCTUBRE DE 1981, POR LA CONFERENCIA PLENARIA DE LAS REGIONES PERIFÉRICAS MARÍTIMAS DE LA CEE)

I.- PREÁMBULO

PROTECCIÓN Y DESARROLLO DEL LITORAL DEBEN CONCILIARSE

El litoral constituye el mayor objetivo del desarrollo de las regiones marítimas, puesto que ofrece posibilidades de actividades y de empleo específicas que pueden contribuir al reequilibrio de la economía europea en favor de la periferia.

- El desarrollo o la adaptación de las actividades tradicionales de la agricultura, de la pesca, de las industrias litorales y de los puertos.
- El lanzamiento de actividades nuevas basadas en la investigación oceanográfica, tales como la agricultura, la explotación de los fondos marinos, de las fuentes de energía marina, etc.
- El desarrollo de un turismo adaptado a cada región y respetuoso con su patrimonio natural y cultural.
- La explotación de las propiedades curativas del medio marino.
- El desarrollo de actividades ligadas a la protección de la naturaleza y de los paisajes que pueden igualmente, como todos los precedentes, contribuir a la creación de los empleos necesarios a las regiones.
- Una urbanización equilibrada, adaptada a las características originales de cada zona y favoreciendo la distribución armónica de las actividades precedentes en el conjunto de la región puede constituir en sí misma un factor de atracción y de desarrollo.
- Sólo una política voluntarista de ordenación integrada de las zonas litorales puede permitir resolver el problema en el espacio.

II.- OBJETIVOS DE LA CARTA

DESARROLLAR UNA ECONOMÍA LITORAL COMPETITIVA Y SELECTIVA

- Es preciso asegurar la promoción de la población litoral mediante la creación de empleo y de rentas, teniendo en cuenta las características demográficas propias de cada región.

- La escasez del espacio litoral impone, más que en otros lugares, una elección selectiva de estas actividades.
- Dicha elección no es verdaderamente posible más que si se mejoran considerablemente los enlaces entre las zonas litorales y el resto del territorio europeo a la vez por tierra, por mar y por aire, así como por medio de las telecomunicaciones.
- El objetivo es definido en su principales aspectos, constituye una de las más importantes condiciones de reequilibrio de la economía europea, entre el centro y la periferia marítima, que es la base de toda política regional europea.

PROTEGER Y DESARROLLAR LAS PECULIARIDADES DE CADA ZONA LITORAL

- La función metódica del medio litoral debe ser estimada como un dato previo a toda transformación del litoral.
- Los medios litorales, constituyendo ecosistemas frágiles que están entre los más amenazados de Europa deben beneficiarse no solamente de una protección general a nivel de principios, sino también de una protección activa integrada en los planes regionales y locales.
- La función cultural del paisaje litoral debe ser incluido como un dato esencial en la utilización del espacio litoral, teniendo en cuenta el papel que asume en relación con el conjunto de la población europea presente y futura.
- Las peculiaridades en el modo de vida deben ser respetadas en cada zona litoral, no son un espíritu ancestral, sino como un factor de calidad de vida y como un medio para luchar contra la uniformación y la despersionalización que acompañan demasiado frecuentemente al desarrollo urbano moderno.
- El aprovechamiento de los recursos propios de cada zona litoral debe ser tomado en cuenta entre los factores del desarrollo regional.

ORGANIZAR EL ESPACIO LITORAL

- Los objetivos de desarrollo y de protección de las zonas litorales no pueden ser conciliados más que con esfuerzo de organización del espacio.
- Para cada zona costera deben definirse planes y esquemas de ordenación, teniendo en cuenta las peculiaridades regionales y locales, asociando a ellos, lo más ampliamente posible, a la población.
- Para defenderse frente a la urbanización continua de la banda litoral, los esquemas deben organizar la ordenación en profundidad de la zona litoral, hacia el mar.
- Para defenderse frente a la igualación del paisaje, los esquemas deben prever una zonificación, que dé origen a contrastes en la utilización del espacio, adaptada a los diferentes lugares.



- Para permitir el desarrollo selectivo de las actividades contempladas en el apartado 1 los esquemas deben prever especialmente el suelo para las industrias y el comercio, teniendo en cuenta a la vez los imperativos técnicos y de protección del medio ambiente.
- Para luchar contra la privatización del litoral, los esquemas deben asegurar y organizar el libre acceso del público a la costa.
- Para facilitar la mejora de los enlaces litorales contemplados en el punto 1 anterior, los esquemas deben prever soluciones y trazados que tengan en cuenta los datos precedentes, especialmente en lo que se refiere al respecto al entorno del lugar.

ADMINISTRAR EL ESPACIO LITORAL

- El esfuerzo de organización del espacio litoral es inútil si no se apoya en una política del suelo global, que permita el control público de los suelos.
- Constituyendo el espacio litoral un bien escaso cuyo consumo aumenta rápidamente las necesidades a corto y a largo plazo, en particular a escala regional, deben conciliarse por medio de un plan de gestión del espacio litoral.



- El plan de gestión debe prever, por tanto, a la vez las políticas a implantar en lo referente a:
 - La propiedad del suelo, terrestre y marítimo.
 - Los medios naturales: agua dulce, aguas salitrosas costeras, medios húmedos, etc.
 - Los recursos naturales productivos: pesca, materiales, etc.
 - Las necesidades de espacios a urbanizar y la protección de los sitios de interés.
 - La gestión de residuos.
 - La definición de Organismos de gestión y de soporte técnico y científico en las diferentes zonas litorales.
- Debería realizarse con carácter prioritario un inventario de espacios naturales de interés europeo.
- La Comunidad Europea y los Estados miembros deberían ponerse de acuerdo para aportar conjuntamente los medios financieros necesarios con el fin de ayudar a las colectividades regionales y locales a gestionar el espacio litoral, y especialmente para permitir la adquisición, en los mejores plazos posibles, de los terrenos a reservar y de los espacios a proteger.

PREVENIR LOS RIESGOS

- En el medio submarino, la prevención de los riesgos constituye un objetivo permanente, que, en los momentos actuales, no está tomado en cuenta suficientemente por las autoridades del medio terrestre.
- Para prevenir los accidentes de navegación que originan catástrofes ecológicas cada vez más frecuentes y cada vez más considerables, las Instituciones Europeas deben imponer a todos los armadores que utilizan las aguas europeas, condiciones de seguridad muy rigurosas, dirigidas especialmente a eliminar los barcos y los equipos que no cumplan las normas y a imponer un sistema de limitaciones de rutas y asistencia inspirado en lo que se hace para la navegación aérea.
- Para detener el medio marino contra la contaminación creciente causada por desechos de origen telúrico, así como por los vertidos efectuados en el mar, las Instituciones Europeas deben poner en práctica un sistema de control de prevención y de sanción mucho más riguroso y mejor distribuido en el espacio.
- El litoral debe ser protegido igualmente contra los siniestros naturales, por dispositivos de seguridad, pedraolenes, diques, espigones, plantaciones, etc., así como por disposiciones normativas prohibiendo las intervenciones humanas susceptibles de presentar riesgos para la costa.
- En las zonas litorales afectadas por un fenómeno de retroceso de la costa, especialmente ciertas zonas de dunas, las construcciones privadas deben ser especialmente reglamentadas.
- De una manera general toda construcción en la zona litoral debe ser sometida a una autorización previa, lo cual puede dar lugar a un estudio previo de impacto proporcionado a su importancia, teniendo en cuenta las disposiciones previstas en el esquema de ordenación del litoral para la zona en cuestión.
- En los lugares excepcionales del litoral, así como en las zonas conservadas en estado natural, debe establecerse una protección reforzada para impedir toda urbanización salvaje.



- Finalmente, las Instituciones Europeas deben incitar a los Estados miembros a reforzar considerablemente y a aplicar más sistemáticamente y más rigurosamente las sanciones derivadas de todas las cuestiones precedentes.

CONTROLAR EL TURISMO

- El desarrollo considerable del turismo litoral -que es una fuente importante de rentas para la población en muchas regiones- debe ser vigilado en el espacio y en el tiempo, para hacerlo compatible a la vez con el objetivo del desarrollo de otras actividades, así como con el objetivo de protección de zonas litorales.
- En el espacio es preciso evitar la sobreexplotación y la sobreurbanización de ciertas regiones europeas, mientras que los equipamientos o las posibilidades existentes en otras regiones están subexplotadas. Una mejor utilización de las zonas de los equipamientos existentes en el conjunto de las regiones debería contribuir a ello.
- En el tiempo, es preciso hacer previsiones a largo plazo y adaptar la capacidad, así como la calidad de las estructuras de acogida, teniendo en cuenta la evolución observada a escala europea en el curso de los últimos decenios y de las perspectivas previsibles.
- Las instituciones Europeas tienen por otra parte que jugar un papel particular en la promoción de una política de distribución de las vacaciones, que deberá permitir alargar la estación turística, mejorar la rentabilidad de los equipamientos existentes y disminuir la presión ejercida por el turismo en la ordenación de las zonas litorales.
- El desarrollo del turismo debe coordinar con las otras actividades litorales, marítimas y terrestres -especialmente en el seno de las Cámaras Europeas- con el fin de evitar las incompatibilidades y las distorsiones susceptibles de terminar por hacer del turismo una monoactividad estacional, con exclusión de otras actividades importantes.
- En relación con la protección del medio ambiente, es preciso impedir a la vez la destrucción del medio de vida original de la población, especialmente en el momento de la implantación de complejos turísticos: los equipamientos nuevos, en mar y en tierra, deben tener en cuenta las características del entorno, las proporciones a respetar y la integración en el medio de vida que es preciso no solamente proteger, sino revalorizar.

9.4 ◆ Estudio sobre el litoral andaluz por parte de la Junta de Andalucía

INTRODUCCIÓN

El litoral andaluz es uno de los espacios geográficos que más personalidad imprimen a nuestra comunidad: su amplitud espacial entre el Atlántico y el Mediterráneo, participación en la configuración del territorio con presencia en cinco provincias y, sobre todo, su protagonismo social y económico han creado un espacio polifuncional en el que convergen actividades de diversa índole.

Estas actividades han de desarrollarse necesariamente sobre diversos subespacios en los que la singularidad, fragilidad y agotabilidad son sus características fundamentales. Es por ello, que una de las tareas esenciales a impulsar en el orden territorial de nuestra comunidad es la de compatibilizar los usos que confluyen en este espacio con la precariedad del medio donde se desarrollan. Como objetivo teórico dentro de la práctica que supone la Ordenación del Territorio, diseñar actuaciones concretas que garanticen la presencia humana y la conservación del medio no es en sí mismo una tarea difícil. Los inconvenientes surgen cuando las estrategias elaboradas han de adaptarse a las múltiples realidades que ofrece este medio, tal y como la experiencia más reciente ha demostrado.

Aparece de este modo uno de los principales problemas de las políticas territoriales: la adecuación de los contenidos teóricos a las realidades existentes, su cumplimiento y observancia, problemática que se desborda y acentúa en el espacio litoral dado su valor territorial, acusada conflictividad y permanente disputa entre los agentes actuantes. Por otra parte, ha sido una característica esencial en la mayor parte del espacio costero andaluz la rapidez con que se ha producido su desarrollo social y económico. Los años sesenta, setenta e incluso parte de los ochenta fueron testigos de un desarrollo vertiginoso, en el que primaron fundamentalmente los criterios economicistas al margen de políticas territoriales de integración y respeto por el medio ambiente. Todo ello supuso un crecimiento desmedido, el sacrificio de espacios de gran valor ambiental, la alteración de multitud de ecosistemas, así como la interferencia de procesos naturales sumamente delicados con dramáticas consecuencias para su equilibrio natural. Hoy, tras tres décadas de desarrollo ininterrumpido y con la experiencias negativas de nuestro pasado más inmediato se formulan nuevas estrategias de ordenamiento en las que destacan los contenidos medio-ambientales. Sin embargo, y a pesar de los esfuerzos realizados, siguen apareciendo disfunciones y nuevas realidades a las que hacer frente.

DIAGNÓSTICO DE PROBLEMAS

Como hemos señalado, el litoral andaluz es desde el punto de vista socio-económico el espacio geográfico más dinámico de nuestra comunidad. En contra partida este protagonismo territorial ha convertido al litoral en un espacio de conflictos y tensiones dada la diversidad de actividades antrópicas y su incompatibilidad con los frágiles procesos naturales que sobre él se desarrollan. De un espectro amplio de disfunciones y desajustes territoriales y ambientales, los procesos de erosión litoral se alzan como uno de los problemas más acuciantes del ámbito costero. Sus implicaciones sobre el territorio y sobre ciertos sectores económicos, esencialmente el turismo y la agricultura, más la dificultad que entraña la corrección de las causas que han provocado los procesos de erosión (la mayoría de las situaciones son irreversibles), confirman la recurrencia y complejidad de este problema, a la vez que demuestra la necesidad de actuar con firmeza para conseguir su minimización o erradicación.

Está demostrado que las acumulaciones sedimentarias del litoral andaluz han experimentado en las últimas décadas importantes transformaciones en su modelado. Estos cambios responden a una variada y compleja gama de causas entre las que destacan las actuaciones antrópicas realizadas tanto en el medio litoral como en sus cuencas vertientes.

La erosión litoral, cuyas manifestaciones más claras, son el debilitamiento de las acumulaciones sedimentarias y la intrusión marina, resulta de la concurrencia de varios factores que podemos resumir, en una primera aproximación, en tres grandes grupos:

- 1.- En primer lugar, la erosión litoral se produce por un déficit en la entrada de sedimentos al sistema costero, bien de carácter longitudinal, es decir, por la interrupción de la deriva litoral o bien de carácter transversal, como consecuencia de la alteración de las fuentes de aporte que alimentan este medio, especialmente aquellas actuaciones que modifican las tasas de





aportación sedimentaria procedentes de las cuencas vertientes. En ambos casos, se produce una carencia de sedimentos que acentúa el retrabajado y la acción erosiva del mar sobre amplios espacios costeros.

2.- En segundo lugar, la erosión litoral es consecuencia de la alteración de los mecanismos y elementos que protegen al medio sedimentario en condiciones naturales: Nos referimos a aquellas actuaciones que han provocado la modificación o anulación de los movimientos transversales de sedimentos, la destrucción de playas, dunas, arenales costeros y finalmente la alteración o desaparición de las praderas vegetales submarinas. Estos elementos y procesos naturales, regulan y protegen las costas de acumulación. Su interferencia o destrucción incrementan irremediamente los procesos de erosión.

3.- En tercer lugar, la erosión litoral es consecuencia de la descompensación en el nivel de equilibrio que mantienen los medios terrestre y marino. La elevación del nivel medio del mar constituye, según diversos autores, un proceso generalizado a escala mundial. Este incremento en el nivel del mar ocasiona un lento, pero sostenido, retroceso de las costas de acumulación. La dificultad de demostrar este tipo de fenómenos en un periodo cronológico tan reducido como el adoptado en este trabajo y las importantes contradicciones existentes sobre este complejo tema, nos lleva a afirmar que, si bien el ascenso del nivel del mar está originando un retroceso de la línea de costa, esta regresión es de muy escasa significación en relación a los procesos erosivos detectados por otros fenómenos de origen antropogénico, sin olvidar tampoco que estas fluctuaciones de nivel se deben en gran parte a acciones humanas.

Se puede afirmar que los factores que han causado la regresión y desaparición de amplias superficies de playa son los mismos en todo el litoral andaluz, y siempre, salvo casos muy puntuales, están relacionados de forma directa e indirecta con intervenciones humanas.

En un análisis más detallado podemos observar que entre las causas antrópicas que más han potenciado los procesos de erosión están:

- En primer lugar, la inserción de estructuras y elementos en la línea de costa. Estas actuaciones alteran la deriva litoral y, por tanto, el transporte longitudinal de sedimentos, como sabemos, un proceso dinámico natural esencial para la regulación de las costas de acumulación. La interrupción total o parcial de la distribución de sedimentos (efecto barrera) genera una distorsión en la línea de costa, con fenómenos acumulativos a barlomar y regresivos a sotomar. Entre las estructuras que más daños han ocasionado al medio sedimentario litoral se encuentran las obras de abrigo del sistema portuario andaluz. En el litoral analizado existen 53 dársenas portuarias que inciden de manera muy diferente sobre la dinámica litoral. Puertos comerciales, pesqueros y deportivos como los de Mazagón, Rota, Estepona, Puerto Banus, Cabopino, Málaga, Motril, Adra, Almerimar o Garrucha han resultado muy perjudiciales para la dinámica litoral generando graves distorsiones de la línea de costa. Por poner un ejemplo, el puerto de Adra, cuyos efectos sobre el medio litoral han sido ampliamente estudiados, constituye una de las obras de ingeniería que más han dañado la costa almeriense. Desde su construcción, el efecto barrera ocasionado por esta estructura ha retenido un total de 2.000.000 de metros cúbicos de sedimentos, lo que ha modificado profundamente el sistema de distribución de materiales en la unidad donde se asienta.



Afecciones similares ofrece el puerto de Motril en la ribera granadina. Según los estudios realizados por el Laboratorio de Puertos Ramón Iribarren (1979) el puerto de Motril obstaculiza anualmente un volumen medio de sedimentos de 40.000 m³. Ello supondría en el caso más desfavorable la retención de más de 3.000.000 m³ desde que se llevo a cabo su construcción en 1920.

Por último, no debemos olvidar tampoco las pérdidas que para los circuitos sedimentarios costeros conllevan los dragados de bocanas y canales de entrada a las dársenas portuarias para mantener en condiciones óptimas sus calados.

Al igual que ocurre con los puertos, los espigones y diques también introducen modificaciones en el balance de sedimentos y graves distorsiones en la línea de costa. La intensidad de las afecciones que se puedan derivar de su construcción dependen del diseño de la estructura y morfología de la costa donde se inserta. En este sentido, serán trascendentales la longitud del espigón, la exposición de la playa a los oleajes incidentes y, sobre todo, la capacidad de transporte que exista en el segmento de costa afectado. Según estos factores, las modificaciones resultantes sobre la deriva litoral varían en intensidad. En el litoral en estudio existen numerosas estructuras transversales a la línea de costa que obstaculizan la distribución de sedimentos, originando numerosas alteraciones. Existen espigones que se han construido con el fin de abrigar ciertas instalaciones e infraestructuras de los oleajes o de posibles aterramientos (emisarios submarinos, embarcaderos, canales de toma de aguas marinas, etc.). En este contexto se enmarcan algunos de los espigones que se encuentran en nuestro litoral. Por otro lado, la finalidad de un espigón es la creación de playa en un determinado sector, por lo que esta actuación se inscribe dentro de las obras de regeneración y defensa diseñadas por la Ingeniería de Costas. A este último tipo se deben la mayor parte de los espigones existentes en el litoral andaluz. En conjunto, y al margen de las funciones que desempeñan, en la ribera andaluza existen 137 espigones y diques, estructuras de ingeniería que además de artificializar profundamente el medio litoral, han contribuido a generar graves procesos de erosión.

Espigones y diques de regeneración como los construidos en la costa de Málaga, ribera oriental granadina y litoral almeriense se han mostrado en poco tiempo sistemas de corrección completamente ineficaces. Estas actuaciones sólo han conseguido detener los procesos de erosión en determinados puntos del litoral. Por el contrario, las zonas contiguas al lugar de actuación se han visto desprovistas de sedimentos incrementándose la regresión litoral. Playas como las de la Torre del Duque, Ancón, Chapas, de las Cañas, Artola, Chilches (Málaga), La Mamola (Granada) o Adra, Guardias Viejas, Almerimar y Mojácar (Almería) por citar algunos casos, ejemplifican de forma elocuente lo señalado. Pese a ser técnicas de regeneración obsoletas y poco adecuadas, estas actuaciones se siguen llevando a cabo en nuestro litoral. Sirvan como ejemplo los espigones construidos recientemente en el término municipal de El Ejido (Almería). El espigón de regeneración construido a sotavento del puerto de Almerimar no sólo no ha conseguido sus objetivos sino que además ha acrecentado los procesos de erosión. Como pudimos comprobar mediante mediciones directas de la línea de costa, esta estructura ha ocasionado desde 1996 regresiones superiores a los 60 m y pérdidas en la superficie de playa de más de 63.000 m² afectando en la actualidad al Paraje Natural de Punta Entinas-Sabinar uno de los ecosistemas más interesantes del litoral almeriense. En cuanto al espigón construido en el paraje de Peña del Moro, sólo ha conseguido crear a barlomar una exigua playa de poco más de 4.000 m². En cambio, el efecto barrera de esta estructura ha producido erosiones próximas a los 15.000 m² y regresiones en la línea de costa de hasta 30 m afectando gravemente a las playas situadas frente a la barriada de Guardias Viejas. Son ejemplos de detalle, con implicaciones territoriales muy localizadas que, sin embargo, demuestran las afecciones ocasionadas por estas estructuras.

- En segundo lugar, destacan aquellas intervenciones que han supuesto una destrucción directa de los medios de sedimentación litoral. De todas ellas, la más dramática por la magnitud alcanzada, ha sido el impacto ocasionado por las extracciones de arenas en el medio litoral para satisfacer la demanda de distintas actividades humanas, especialmente la construcción

y la agricultura. La extracción de arenas en playas, dunas y arenales costeros ha sido una práctica habitual y generalizada en todo el litoral andaluz. Numerosos sistemas dunares de Huelva y Cádiz se han visto sometidos durante décadas a extracciones de arenas masivas e indiscriminadas (playas de Ayamonte, Mazagón, Regla, Barbate, Torrecarbonera, Sotogrande, etc.) generando la destrucción de biotopos, graves impactos paisajísticos y serias alteraciones en la dinámica y estabilidad costera.

Las costas de acumulación de Málaga y Granada han estado igualmente afectadas por sacas incontroladas de áridos (playas del Rincón de la Victoria, Vélez-Málaga, Algarrobo, Torrox, Nerja, Albuñol, Sorvilan, Castell de Ferro, Gualchos, Motril, Salobreña). Pero es de nuevo el caso del litoral de Almería el que resulta más paradigmático. La generalización, a partir de los años sesenta, de los enarenados agrícolas en esta provincia motivó la extracción masiva de arenas en su litoral.

Según las investigaciones que hemos realizado, los volúmenes extraídos entre 1957 y 1997 han sido espectaculares: 17,5 millones de m³ de arenas han salido de su medio sedimentario costero y conforman en la actualidad los sustratos agrícolas del campo almeriense. De esta cantidad, el 53%, es decir, más de 9,2 millones de m³ de arenas han sido extraídos directamente de la playa, ocasionando daños irreparables en estas formaciones, el 39% de arenales y sistemas dunares y el 8% de fondos marinos próximos a la línea de costa. Finalmente, debe señalarse que si bien las extracciones de áridos en el litoral están reguladas por la Ley de Costas de 1988, en los últimos años se ha observado un incremento de las sacas en los depósitos sedimentarios costeros contiguos al Dominio Público Marítimo-Terrestre y sus servidumbres, escapando de este modo a las restricciones marcadas por esta legislación.

- En tercer lugar, el litoral andaluz se ha visto sometido a un fuerte proceso urbanizador ligado esencialmente al desarrollo turístico. La urbanización del espacio costero constituye una de las principales causas que han desencadenado los procesos de erosión. Junto a la urbanización ligada a la expansión de los denominados núcleos preexistentes como consecuencia del crecimiento demográfico, el desarrollo turístico-residencial ha sido el desencadenante de la urbanización y por tanto de la transformación de amplios sectores de la franja costera andaluza. De este modo, han aparecido multitud de urbanizaciones de nueva planta, en muchos casos justificadas por el ritmo creciente de la demanda turística, el ingreso de divisas y el desarrollo local y regional. Sin embargo, esta espontaneidad constructiva ha estado al margen de ordenamientos previos lo que ha desembocado, con el paso del tiempo, en situaciones no deseadas e incómodas para la actual demanda turística. Consumo desmedido de suelo, destrucción y/o alteración de espacios de interés ambiental, alteración de las tipologías urbanas tradicionales y transformaciones paisajísticas en ciertos casos muy severas, constituyen un primer grupo de las afecciones ocasionadas por el proceso urbano. No debemos olvidar tampoco los profundos cambios en los usos del suelo que ha originado esta expansión urbana, tal es el caso de la reconversión de antiguas salinas o parcelas agrícolas tradicionales en apartamentos, jardines o campos de golf. En los litorales de Huelva y Cádiz son frecuentes y espectaculares los ejemplos de destrucción y ocupación de sistemas dunares y arenales costeros, elementos imprescindibles para la conservación del litoral (urbanizaciones de Isla Antilla, Los Pinos, El Portil, Alcor, Matalascañas, Sancti-Petri, Roche, etc.). Otros ejemplos igualmente espectaculares los encontramos en Málaga y Almería. Las urbanizaciones de Roquetas de Mar y Almerimar constituyen magníficos ejemplos de invasión y aniquilación de playas de acumulación y sistemas dunares. En el primer caso, el mayor arenal de la provincia de Almería desaparece por completo en menos de 30 años ante el impulso turístico-residencial. En la actualidad, y por incomprensible que parezca, algunos segmentos de este sector tienen que ser alimentados artificialmente con arenas para mantener un ancho aceptable de playa. Igualmente significativo es el caso del barrio del Zapillo en la capital almeriense. Una larga hilera de edificaciones de gran altura sepulta la playa a escasos metros del mar, en una de las invasiones urbanas más deplorables llevadas a cabo por el hombre en el espacio costero almeriense.

Más aparatosa si cabe se muestra el caso del litoral malagueño, en donde actualmente es prácticamente imposible encon-



trar sistemas dunares que no hayan sido alterados o destruidos por el hombre. Sólo los sistemas de dunas de Playa Artola-Punta de los Ladrones y Playa de los Monteros constituyen los únicos testimonios de estas formaciones en la ribera malagueña.

Pero sobre todo, la urbanización en el litoral ha invadido espacios-playa y creado pantallas arquitectónicas infranqueables que interfieren los procesos sedimentarios de intercambio. De este modo, se han formalizado auténticas barreras artificiales en las que el denominador común ha sido el crecimiento lateral y en paralelo a la línea de costa. La interposición de construcciones (apantallamiento) entre los sistemas de dunas y la propia playa, ha alterado uno de los mecanismos de defensa más curiosos e interesantes del medio litoral: los intercambios transversales de sedimentos que ponen en contacto los depósitos-reserva del interior con la playa cuando se producen temporales marinos. Ello impide la formación de las características barras sumergidas que atenúan la energía del oleaje, potenciándose la erosión costera. Los litorales de Málaga, Granada y Almería se encuentran en la actualidad urbanizados en una longitud de 114, 21 y 56 m., respectivamente lo que supone el 83%, 53% y 39% de sus costas de acumulación. Además el desarrollo urbano no ha respetado las mínimas distancias de seguridad frente a la línea de costa, como sabemos extraordinariamente variable y dependiente de frágiles procesos naturales. Paseos, marítimos, carreteras, viviendas, instalaciones deportivas, etc., son alcanzados por el mar cuando se producen grandes temporales ocasionando innumerables daños y pérdidas materiales. El debilitamiento de las franjas sedimentarias por procesos de erosión y el temerario acercamiento de estas infraestructuras humanas a la línea de costa permite que este problema se repita con reiterada frecuencia en nuestro litoral.

Afecciones similares a las anteriormente señaladas se han generado por la agricultura intensiva. Los invernaderos, infraestructuras básicas del desarrollo agrícola del litoral Mediterráneo andaluz, actúan por su características y ubicación junto al mar, como obstáculos a los procesos de intercambio transversal de sedimentos, a la vez que ocupan grandes extensiones de espacio-playa, arenales costeros o sistemas dunares. Esta particularidad es fácilmente observable en los litorales de Málaga, Granada y especialmente Almería (Campo de Dalías) donde los invernaderos alcanzan el mismo borde del mar.

Por todo lo expuesto, se puede afirmar que en la costa de acumulación del litoral mediterráneo andaluz (Málaga, Granada y Almería) apenas quedan espacios en los que las transferencias transversales de sedimentos no hayan sido interferidas por la obstaculización de elementos humanos. Las mediciones efectuadas al respecto no pueden ser más reveladoras. De una longitud de 320,8 Km. de costa de acumulación, actualmente estas transferencias sedimentarias quedan obstaculizadas en 244,4 Km., lo que supone el 76,2 % de esta extensión.

- En cuarto lugar, uno de los aspectos más ignorados a la hora de analizar los procesos de erosión costera, ha sido la incidencia que tiene la degradación de las praderas de fanerógamas marinas en la dinámica litoral, el hidrodinamismo en aguas someras y en los procesos de sedimentación. La destrucción de esta vegetación submarina por actuaciones antrópicas (contaminación por vertidos urbanos e industriales, pesca de arrastre, construcción de puertos y espigones, dragados e incluso regeneraciones de arenas), han contribuido a incrementar los procesos de erosión al dejar desprovistas a las playas de los efectos protectores que tienen estas formaciones vegetales. A pesar de la falta de estudios que evalúen esta relación, se puede advertir fácilmente que las áreas del litoral donde la erosión es más intensa se corresponden con las zonas más degradadas de esta vegetación submarina. Sirva como ejemplo el caso del segmento de costa Punta Entinas-Sabinar en la provincia de Almería, uno de los tramos más afectados por erosión litoral y precisamente uno de los espacios donde mayor ha sido la regresión de la Posidonia oceánica.

- En quinto lugar, otro grupo de intervenciones antrópicas que han contribuido a la erosión costera son aquellas que a pesar de haberse realizado fuera del medio litoral han tenido una influencia directa sobre éste. Entre este grupo de factores destaca,



la construcción de presas, en tanto que este tipo de actuaciones interrumpen el flujo de materiales procedentes del continente. En consecuencia, se produce una modificación en las tasas de aportación que reduce la disponibilidad de sedimentos en el litoral generándose graves procesos de erosión. Los datos en este sentido no pueden ser más ilustrativos: Las cuencas del Guadiana y Guadalquivir vertientes al litoral Atlántico andaluz, se encuentran obstaculizadas mediante presas en un 77 y 82% respectivamente. Por su parte, la denominada cuenca Sur está represada en un 31% de su extensión. Del conjunto del territorio que vierte sedimentos al medio costero andaluz, 105.424 Km² están bloqueados por el efecto barrera que ejercen las presas, lo que supone la inutilización del 73,6% de su cuenca tributaria. Según datos del Estudio Hidrológico de Andalucía realizado por el Instituto Andaluz de Reforma Agraria, más de 25,6 millones de toneladas de sedimentos son retenidos anualmente en los embalses andaluces. Un análisis pormenorizado en dos cuencas fluviales del litoral almeriense nos permite obtener datos muy relevantes al respecto: desde que se construyó el pantano de Benínar, el río Adra ha reducido sus aportaciones en un 90-95%, pasando de valores próximos a los 100.000 m³ de sedimentos al año a los 5.000-10.000 m³ actuales (F.L. Torres Quevedo, 1991). Desde que se reguló mediante presa, el río Almanzora ha disminuido sus aportaciones anuales en aproximadamente un 90%, lo que supone una reducción de 130.000 m³ de sedimentos, y una aportación actual del orden de los 10.000 m³/año (Viciana, 1998). Se trata, sin duda, de datos espectaculares que ponen de relieve la magnitud del proceso que describimos.

- Por su parte, las repoblaciones forestales, encauzamientos y métodos de laminación de aguas (cadenas, azudes y pequeñas presas de contención de sólidos) han contribuido igualmente a disminuir las aportaciones de sedimentos. Estas medidas, enormemente beneficiosas para la conservación del medio, así como por su incuestionable utilidad en la prevención de avenidas torrenciales, resultan, por el contrario, muy perjudiciales para el mantenimiento de las costas de acumulación, al desequilibrar el balance de sedimentos y reducir ostensiblemente los porcentajes anuales de sedimentación. En Andalucía se han repoblado más de 1 millón de hectáreas entre 1940-1990, lo que ha supuesto una notable reducción de los procesos erosivos y de las pérdidas de suelo (entre 5 y 20 Tm/Ha/año según las áreas tratadas). Esta disminución de la erosión, indiscutiblemente necesaria para minimizar los impactos de la desertificación en Andalucía supone, sin embargo, un descenso considerable en la emisión de sedimentos al litoral, generando déficits en los balances de material que se resuelven con la regresión de la línea de costa y la intrusión marina.

Por su parte, los encauzamientos y métodos de laminación de aguas en los cursos fluviales interfieren igualmente los procesos de erosión/sedimentación. En el primer caso, los encauzamientos impiden la erosión lateral disminuyendo la carga sedimentaria. En el segundo caso, los métodos de laminación suavizan los picos de avenida reduciendo la capacidad aportadora de los colectores.

Ambas prácticas son generalizadas en las cuencas hidrográficas andaluzas, especialmente en la Cuenca Sur debido a su acusado carácter torrencial.

Finalmente, la extracción de áridos en los cauces fluviales constituye otra de las actividades humanas realizada fuera del medio litoral que mejor explican la actual regresión de la línea de costa.

Tradicionalmente, los cauces fluviales han constituido yacimientos de áridos esenciales para la actividad humana por su abundancia, calidad y fácil accesibilidad. La retirada de estos áridos para su utilización en la construcción y la agricultura, es una actividad generalizada que se practica en la mayor parte de la red hidrográfica andaluza a través de sacas muy diseminadas espacialmente, que en ocasiones han sido indiscriminadas y de gran magnitud. Generalmente esta actividad ha gozado de cierto beneplácito administrativo, dado el carácter benefactor que las extracciones tiene para la seguridad de los núcleos de población y campos de cultivo en casos de fuertes episodios torrenciales. Sin embargo, las extracciones en cauces fluviales también menoscaban la capacidad aportadora de ríos y ramblas. Como sabemos, los arrastres sólidos de una avenida fluvial tienden a regular el lecho por donde discurren, rellenando los huecos dejados por las extracciones y, por tanto, sedimentando parte de la carga sólida que desplazan. La reposición del perfil de equilibrio merma la cantidad total arrastrada, que como mínimo será igual a la sustraída previamente por la extracción. En consecuencia el litoral recibe menos aportes sedimentarios, potenciándose los procesos de erosión. Los cauces fluviales andaluces soportan grandes extracciones de áridos. Sirva como ejemplo las grandes extracciones realizadas en los colectores malagueños y granadinos: casi 7 millones de metros cúbicos sólo entre los años sesenta y setenta. En el caso de la provincia de Almería, esta actividad ha movilizad más de 6.000.000 m³ entre 1957 y 1995, lo que ha supuesto una considerable reducción en las tasas anuales de aportación, especialmente en sistemas de drenajes básicos para su costa de acumulación (río Adra 9%, Andarax 11%, Almanzora 18%).

Todos las intervenciones humanas que hemos señalado han conllevado un notable debilitamiento de las distintas formaciones sedimentarias que componen el litoral, menoscabo que ha potenciado la acción modeladora de uno de los agentes morfogenéticos por excelencia: el mar. Resultado de ello ha sido la regresión generalizada de la línea de costa. Como sabemos el avance del mar ocupa progresivamente zonas más internas del antepaís generando numerosas afecciones territoriales. De este modo, asentamientos e infraestructuras humanas, así como ciertos sectores económicos se ven afectados por el mar, produciéndose daños y pérdidas de bienes, en ocasiones irreparables. La agricultura intensiva y muy especialmente el

turismo, que tiene en los espacios playa y el ámbito litoral el principal producto de su oferta y motivo de atracción para la demanda, son los sectores de producción que más amenazados están por la intrusión marina. La erosión litoral se traduce en una pérdida de playa, en una disminución de la superficie de explotación turística, que repercute tanto en el usuario a nivel de acogida como en los agentes económicos que comercializan este espacio.

La regresión de la costa de acumulación también genera alteraciones ambientales y paisajísticas. El avance del mar altera, menguaba e incluso provoca la pérdida de ecosistemas litorales de gran valor ambiental, especialmente humedales costeros. Finalmente, numerosos yacimientos arqueológicos están afectados en la actualidad por la regresión de la línea de costa, o lo serán en un futuro próximo si continúan los procesos de erosión.

Está demostrado que existe una clara relación entre los sectores de costa donde se han observado los mayores procesos erosivos y el nivel de intervención humana. En este orden, debe subrayarse que las mayores regresiones se han detectado en aquellos segmentos del litoral más antropizados (Ayamonte-Cádiz, La Línea de la Concepción-Punta de Calaburras, Punta de Calaburras-Nerja, Salobreña-Calahonda, Adra-Roquetas de Mar, Almería-Cabo de Gata, Punta de los Muertos-Villaricos). Los sectores donde las intervenciones humanas son menos patentes, o prácticamente inexistentes (parte del P.N. de Doñana, Barbate-Algeciras, Nerja-Salobreña, Cabo de Gata-Punta de los Muertos, Villaricos-Límite con la provincia de Murcia), la erosión litoral es menos acusada o casi inapreciable.

En términos generales, mediante las mediciones que hemos llevado a cabo, se puede cuantificar que durante el periodo 1957-1996 se han perdido un total de 2.819.000 m² de superficie de playa sólo en el litoral almeriense, es decir, 281,9 Ha. de costa de acumulación han desaparecido como consecuencia del avance del mar. Para el resto de provincias andaluzas no se dispone de datos actuales sobre su evolución reciente. El único estudio que analizó las pérdidas de superficie debido a la erosión costera fue el Laboratorio de Puertos Ramón Iribarren en la década de los setenta. Este informe cuantificó en más de 1.400.000 m² la superficie de playa pérdida en la provincia de Málaga durante el periodo 1947-1977 y un incremento de superficie de 460.000 m² en la provincia de Granada (tramo Lance-El Pozuelo) durante el mismo periodo.

Es previsible que los procesos de erosión continúen en el litoral andaluz, puesto que las causas que los han provocado no han sido corregidas. Debe señalarse que los fenómenos de erosión litoral son recurrentes y que exigen una apremiante respuesta de la Administración para su minimización o erradicación. Hasta el momento los esfuerzos realizados han tenido resultados muy dispares según las zonas tratadas, si bien debe reconocerse que en conjunto no se han conseguido los objetivos deseados, todo ello a pesar de haber invertido entre 1983 y 1997 más de 30.000 millones de pesetas en la mejora, ampliación y regeneración de las playas andaluzas.

Además y como se sabe, existe en nuestra sociedad un clima de opinión más o menos generalizado que cuestiona la efectividad de las regeneraciones artificiales de playa como método para paliar los procesos de erosión. De forma análoga, se piensa que la aplicación de esta medida supone en numerosos casos un despilfarro económico, en tanto que no es capaz de detener la intrusión marina.

En el litoral andaluz han sido muy numerosas las actuaciones que han supuesto desagradables experiencias para la Administración al no conseguirse los objetivos previstos. En el caso concreto de la provincia de Almería son varias las actuaciones que no han detenido, a pesar los esfuerzos realizados, la intrusión marina.

Entre las intervenciones más desfavorecidas cabe señalar las realizadas entre 1985 y 1996 en las playas del Bobar-La Cañada, segmento de costa en el que se ha aportado un volumen de 320.000 m³ de arenas y se han invertido cerca de 650 millones de pesetas. En la actualidad no existe playa, y la línea de costa está fijada artificialmente por un largo muro de defensa.



Un caso similar nos lo ofrece la Vega de Adra. Para su restauración se han invertido un total de 166 millones de pesetas, entre 1986 y 1994, lo que ha permitido la ejecución de un escollero de defensa y la aportación de 235.000 m³ de arenas. Hoy por hoy la playa es exigua en la mayor parte del tramo, con anchos inferiores a los 10 m. En otras zonas simplemente no existe playa y la línea de costa está fijada artificialmente por el mencionado muro de defensa.

En la playa de Aguadulce, una de las de mayor uso turístico de la provincia de Almería, se emplearon 508.000 m³ de arenas entre 1984 y 1988 para su regeneración. Se pretendía pasar de una superficie de 40.000 m², insuficientes para el masivo uso de esta playa, a una nueva superficie de 129.000 m². Todo ello incrementaría su capacidad en aproximadamente 7.000 plazas. A pesar de estas obras, el nuevo relleno sedimentario se mostró poco estable. En agosto de 1991 la playa había perdido cerca de 45.000 m². Dos años después, en febrero de 1993, la plana sedimentaria sólo tenía 77.660 m², lo que suponía una pérdida de superficie del 40%.

Para la regeneración de Playa Serena (Roquetas de Mar), efectuada en 1994, se vertieron un total de 309.435 m³ de arenas, lo que supuso una inversión de 314 millones de pesetas. La playa presentaba una superficie previa a la actuación de sólo 13.414 m² en una longitud de 700 m, con un perfil medio de 23 m. y de sólo 2,5 m. en las zonas más erosionadas, dimensiones claramente insuficientes para el intenso uso turístico que soporta. Tras la actuación se consiguió una superficie de playa superior a los 58.000 m² con un perfil medio de 96 m. lo que permitía incrementar la capacidad en 3.500 personas, a la vez que posibilitaba la dotación de servicios (duchas, áreas de hamacas, zonas náutico-deportivas, etc.). Sin embargo, el nuevo relleno se mostró muy inestable.

En aproximadamente un mes se perdió una superficie de 19.713 m² (34%), situándose el ancho medio en 64,5 m. En febrero de 1995 la playa quedó reducida a 33.021 m², y apareció un escarpe de erosión que media entre 0,30 y 1,60 m. de altura, un evidente síntoma del retroceso. Al año siguiente, un fuerte temporal de Poniente acaba nuevamente con la playa. Las instalaciones turísticas así como el paseo marítimo son otra vez alcanzados por el mar. Playa Serena sólo dispone de una superficie de 26.351 m², lo que supone una pérdida del 45% del relleno de regeneración, y un ancho medio de 43 m., que pasa a ser de sólo 11 m. en los perfiles más desfavorables. De nuevo se vierten 50.000 m³ de arenas con el fin de salvar la campaña veraniega y proteger el paseo marítimo, viviendas e instalaciones turísticas. Recientemente se han vuelto a producir temporales de Poniente que han hecho desaparecer prácticamente la playa. En sólo 20 meses las situaciones anteriores y posteriores a la actuación son, por desalentador que parezca, prácticamente idénticas.

Es evidente que la mayor parte de las actuaciones mencionadas no consiguieron los fines propuestos, a pesar de la buena voluntad mostrada por la Administración. Todo ello explica la escasa aceptación que tiene este método, entre los usuarios, propietarios de bienes en primera línea de costa o de los agentes económicos que tienen intereses en ella.

Se abre, por tanto, un futuro lleno de incertidumbres y desconfianza para solucionar los problemas de erosión en el litoral andaluz. En nuestra opinión, la regeneración de playas mediante la aportación artificial de arenas constituye, a pesar de su caducidad y escasa aceptación social, el único método posible y válido para intentar detener la intrusión marina sin artificializar el medio ni ocasionar daños mayores sobre el mismo. Como afirman la mayoría de los estudios actuales, esta técnica es la menos dañina para el ámbito costero. Desde el punto de vista técnico, constituye, según De Meyer (1992), la manera más natural y flexible para preservar las playas, una forma potencialmente deseable de protección costera dada su similitud con los procesos costeros naturales y la ausencia de efectos bióticos importantes. Desde el punto de vista económico, el más viable por las inversiones que requiere.

Lo más preocupante del modelo de recuperación seguido hasta el momento radica en reconocer que las actuaciones más acertadas por su duración han sido precisamente aquellas que han utilizado estructuras rígidas, lo que abre a nuestro entender un futuro desalentador. Su utilización masiva, recordemos que el litoral andaluz presenta inestabilidad en amplios de su costa de acumulación, degradaría el paisaje y acentuaría el grado de antropización que ya ofrecen amplios sectores de nuestro litoral.

Frente a las posturas escépticas que cuestionan la intervención en el litoral, debemos recordar que los costes económicos, ambientales y sociales de la "no actuación" serían incalculables y desbordarían con creces las siempre escasas inversiones realizadas hasta el momento. Asumir la pasividad sólo determinaría la readaptación de todos los perfiles costeros de acumulación a las nuevas condiciones sedimentarias, cuyos intercambios están en su mayor parte, tal y como sabemos, mediatizados o interferidos. Ello dispararía la espiral de riesgos y acercaría un futuro de por sí incierto.

Finalmente, el actual valor de mercado que en la actualidad han adquirido los espacios playa exige, desde nuestro punto de vista, el mantenimiento de estas formaciones en óptimas condiciones de uso, lo que conlleva además de la oferta de equipamientos, higiene y condiciones ambientales adecuadas, una superficie suficiente que garantice su utilización, como se sabe, masiva durante el verano. En este sentido, la playa como bien capital, requiere cuidados permanentes, es decir, hay que reinvertir en ella para mantenerla en buen estado de uso y explotación.

ALTERNATIVAS Y POSIBLES SOLUCIONES

Como hemos tenido ocasión de comprobar los problemas de erosión litoral que padece la costa andaluza son muy complejos y de difícil solución. Una gran parte de estos problemas han sido provocados por actuaciones humanas que resultan hoy irreversibles. Por otra parte, es obvio que algunas de estas actuaciones son incuestionablemente necesarias, tal es el caso de la construcción de presas o las repoblaciones forestales. Sin embargo, hay otras actuaciones humanas que sí deben ser reorientadas y reguladas con firmeza para no caer en errores pasados. A continuación esbozamos algunas recomendaciones que, en nuestra opinión, contribuirán a proteger las costas de acumulación:

- Deslinde de bienes del Dominio Público Marítimo-Terrestre y de la Ribera del Mar. Es sumamente difícil proteger los bienes que integran el Dominio Público Marítimo-Terrestre y de la Ribera del Mar si estos no son delimitados y definidos. Tras diez años de vigencia de la actual Ley de Costas, son muy pocos los espacios del litoral andaluz que han sido deslindados con los criterios de la nueva legislación. Se pierde de este modo la oportunidad de materializar físicamente la visión más completa y novedosa que sobre los procesos litorales y el DPM-T ha tenido la legislación española. Conociendo con detalle que bienes integran el DPM-T será mucho más fácil aplicar la normativa existente al respecto. En el caso concreto del litoral almeriense, los deslindes vigentes fueron realizados con anterioridad a la promulgación de la Ley de Costas de 1969. Proceden, por tanto, de las determinaciones impuestas por la Ley de Puertos de 1928, que a su vez derivan, casi inalterados, de los propuestos por la Ley de 1880. Se trata, sin duda, de un extraordinario desfase cronológico, un serio inconveniente para la consecución de los fines y propósitos que marca la nueva legislación para la protección de la franja litoral.
- Cumplimiento y observancia de la Ley de Costas. Difusión y cumplimiento de las Directrices Regionales del Litoral de Andalucía: La Ley de Costas de 1988 constituye un marco de actuación excepcional para la conservación del litoral. No se trata de un mero inventario del patrimonio ambiental que acoge este ámbito, sino que por vez primera, y esto debe resaltarse, el nuevo marco normativo atiende con especial atención los múltiples procesos y fenómenos que interactúan en el medio litoral. Para ello se realiza una nueva delimitación de la franja costera más acorde con su realidad físico-ambiental, lo que en la práctica supone una considerable ampliación de los bienes demaniales, la reglamentación, mediante actuaciones y limita-





ciones específicas, de las áreas colindantes al demanio, independientemente de su titularidad privada, e incluso contempla la reversión al patrimonio público de aquellos terrenos que por su singularidad merezcan esta calificación. Se trata, no cabe duda, de una ley competente, moderna e innovadora, frente al ordenamiento previo, que ha intentado reglamentar con criterios conservacionistas la interfase litoral, dictaminando normas específicas para la protección de los diferentes ecosistemas que la integran.

En tal sentido, la ley de Costas de 1988 constituye, como reza en su exposición de motivos, el instrumento indispensable para garantizar la preservación de este patrimonio colectivo especialmente valioso como espacio natural. Conviene insistir en que la principal novedad del nuevo texto jurídico es la visión integrada que concede a los procesos y mecanismos que regulan las acumulaciones sedimentarias del litoral, reconocimiento que supone un avance extraordinario en comparación a las normativas precedentes. El litoral se entiende como un medio de interacción en el que tienen lugar frágiles relaciones e intercambios de los que resultan un delicado equilibrio natural.

La aplicación con firmeza de esta legislación debe contribuir a salvaguardar las costas de acumulación, durante décadas receptora de graves impactos ambientales. Suprimir las extracciones de áridos en el litoral (Servidumbres y Zona de Influencia) declarando áreas de reserva en estos espacios para su utilización en las labores de regeneración, retranqueo de las nuevas zonas urbanas respetando las servidumbres establecidas por la Ley, construcción de los nuevos paseos marítimos fuera de la Ribera del Mar con objeto de no perjudicar los procesos de intercambio sedimentarios, empleo de nuevas tipologías para estas infraestructuras evitando el apantallamiento e intentando transiciones menos duras entre el ámbito urbano y natural, re-

cuperación de aquellos espacios pertenecientes al Dominio Público Marítimo-Terrestre que por diversos motivos están ocupados por particulares, etc., son algunos ejemplos que la aplicación escrupulosa de la actual legislación conseguiría.

Por su parte, las Directrices Regionales del Litoral de Andalucía deben constituir un instrumento básico para la ordenación y planificación de los distintos municipios costeros. Como recientemente ha demostrado un trabajo del Defensor del Pueblo Andaluz (1995), la aplicación de las Directrices Regionales del Litoral de Andalucía no ha tenido los efectos deseados al no haberse dado el debido rigor en la observancia de estas normas. Tras realizar un seguimiento sobre el cumplimiento de esta normativa se ha podido demostrar que la mayor parte de los municipios costeros (67,8%), desconocen la existencia de la normativa por desalentador que parezca, o si la conocen, han ignorado el contenido de las mismas.

- Investigación de los procesos litorales y actuaciones humanas en el litoral: Se propone la realización de estudios detallados de clima marítimo, meteorológicos, geología, geomorfología, sedimentología, biología, ingeniería, oceanografía, etc. Ello implica la creación de grupos interdisciplinares que aporten la visión más completa posible de los procesos litorales. El conocimiento exhaustivo del funcionamiento del litoral facilitará la prevención de los impactos derivados de cualquier actuación humana en este medio. En tal sentido la investigación propuesta tendrá un carácter preventivo. Por otro lado, es necesario proponer una línea de investigación con carácter retroactivo, es decir, aquellos estudios encaminados a conocer la evolución histórica del litoral y analizar con profundidad las intervenciones humanas que han menoscabado este medio. Se sabe que las extracciones de áridos han alterado las acumulaciones sedimentarias, que las presas interrumpen flujos de aporte, que las repoblaciones forestales disminuyen la erosión y por tanto la emisión de sólidos al litoral, etc. pero en todos estos casos se desconocen, por falta de investigación, la cuantificación y afección real de estos fenómenos.
- Utilización de técnicas de regeneración y defensa costera no agresivas: Se trata de evitar en lo posible la utilización de estructuras transversales a la línea de costa (espigones), fomentando las denominadas técnicas "blandas", es decir la aportación artificial de arenas y el uso de diques exentos a la línea de costa, a ser posible sumergidos. Fomentar los trasvases de arenas (by-pass) que permite el traslado de las arenas retenidas a barlomar de una estructura a la zona deficitaria o subalimentada.
- Búsqueda de yacimientos alternativos de áridos: Uno de los mayores problemas que ha encontrado el Programa de Actuaciones en la Costa es la obtención de áridos para regenerar artificialmente las playas. Se propone la realización de estudios encaminados a la detección de depósitos de áridos en el interior del continente (playas fósiles). Igualmente se propone la utilización en las labores de regeneración de los áridos retenidos en los pantanos, consiguiendo de este modo un doble beneficio: la obtención de arenas de regeneración y la disminución de aterramiento del embalse tratado.

- Evaluación de alternativas en la construcción de nuevos puertos: Esta demostrado que la incidencia de los puertos sobre la dinámica litoral constituye una de las causas que más han potenciado los procesos de erosión en nuestro litoral. Por ejemplo, la construcción de puertos deportivos ha estado guiada por criterios economicistas y no medioambientales, localizándose en zonas de gran atractivo paisajístico, en ocasiones sobre grandes arenas y siguiendo pautas de localización basadas en la proximidad a núcleos turísticos. Para evitar el efecto barrera de estas infraestructuras se aconseja su ubicación en las zonas donde su incidencia sobre la dinámica litoral sea mínima, tales son los extremos de una unidad fisiográfica. Un buen ejemplo de ello, lo tenemos en el puerto deportivo de Aguadulce ubicado al final de una unidad fisiográfica y junto a los acantilados del Cañarete, una zona con escaso transporte de sólidos.

- Eliminación de barreras al transporte sólido litoral: Se trata de eliminar aquellas estructuras transversales a la línea de costa que tienen un efecto barrera sobre la dinámica litoral interfiriendo el transporte de sedimentos. Nos referimos a aquellos espigones que ya no tienen ninguna función (p.e. espigones de las Centrales Térmicas de Málaga y Almería), o aquellos espigones de regeneración que no han cumplido sus objetivos (Campo de espigones de la Mamola, Peña del Moro, Almerimar, Mojácar, etc.) por poner algunos ejemplos.

- Limitación de las extracciones de áridos en cauces de ríos y ramblas: Se trata de conseguir la máxima capacidad de aporte de los colectores fluviales, auténticas áreas madres de los procesos de sedimentación en el litoral. Este aspecto ha sido descuidado con frecuencia, permitiéndose extracciones de arenas masivas e incontroladas. En todo caso, los depósitos sedimentarios de cauces deben constituir yacimientos alternativos de áridos para su utilización en las labores de regeneración. Si bien las extracciones en cauces fluviales han sido restringidas en sus tramos finales, se propone la ampliación de estas áreas de reserva.

En la exposición de este análisis, se hace referencia a aquellas dársenas o puertos del litoral andaluz, que en total suman 53 de naturaleza comercial, pesquero o deportivo, que han resultado especialmente perjudiciales para el litoral, y cabe destacar que en ningún momento se nombre ni se relaciona al actual Puerto Deportivo de Benalmádena con este caso.

10 Benalmádena en la Historia

• DEL PALEOLÍTICO AL SIGLO XIX •



En este capítulo no se pretende hacer un estudio científico sobre la Historia global, sino simplemente un ensayo sobre una "posible" historia marítima de Benalmádena, sin que se analicen lógicamente otros factores históricos más generales.

En las páginas siguientes se desarrollan los resultados de estudios de campo realizados, sobre restos humanos, ajuares, utensilios y fragmentos de construcciones, de los primeros habitantes del litoral de la provincia de Málaga, desde el Paleolítico hasta principios del siglo XIX y su relación con la mar, tanto como medio del que obtener alimentos hasta como base de la economía de civilizaciones como la fenicia. Prueba de ello, son las ilustraciones que representan las diferentes embarcaciones utilizadas por todas las culturas que han convivido en la zona.

Cabe señalar, que en Benalmádena no están representadas todas estas etapas de la Historia, sobre todo hablamos del Neolítico, por lo que se toman como datos de referencia los estudios realizados a lo largo de la Bahía de Málaga hasta Marbella, ya que entendemos que sus habitantes debían llevar un estilo de vida muy similar.

En todas estas épocas encontramos un denominador común que es la estrecha relación de los habitantes con la mar. En un principio como medio de subsistencia, más tarde como importante vía de entrada de las diferentes civilizaciones, como los árabes, y también como puerto de intercambios comerciales para los tartesos, fenicios y romanos. Ya desde épocas prerromanas era conocido el enclave de Torremuelle, un enclave natural al abrigo de las montañas que lo convertirían en una ensenada clave para los barcos hasta, al menos, el siglo XVI, según consta en la documentación consultada.

10.1 ♦ El Paleolítico

El Paleolítico engloba un amplio conjunto de culturas que van desde las primeras manifestaciones humanas, hasta la aparición de un nuevo sistema económico, el Neolítico. Abarca tres periodos establecidos en base a criterios culturales. Son, de más antiguo a más moderno: Paleolítico Inferior, Medio y Superior. Desde el punto de vista cronológico, para el inicio del Paleolítico Inferior, tenemos una datación para Andalucía, de 1.000.000 de años aproximadamente; el Paleolítico Medio en Andalucía tendría unas fechas de 120.000 años para sus primeros momentos y el Paleolítico Superior se dataría en nuestra región en torno a los 30.000/ 28.000 años, para terminar hacia el 10.000 B. P. (antes del presente).

Durante el Paleolítico, la economía de los distintos grupos humanos se basaba en la caza, la pesca y la recolección, siendo básicamente depredadora, en contraste con el gran cambio que aportó la cultura Neolítica que, mediante la domesticación de animales y plantas, fue una economía de producción.

No se tiene constancia de ocupación en la zona de Benalmádena, hasta el llamado periodo Solutrense. Fue en este momento cuando tuvo lugar la expansión de los grupos humanos por toda la bahía de Málaga, produciéndose una auténtica "explosión" de yacimientos que se extienden por todo el arco calizo del Mediterráneo andaluz, penetrando algunas veces hacia zonas del interior.



En Europa conocemos cinco grandes periodos glaciares que se desarrollaron durante cerca de dos millones de años. Fueron momentos de gran dureza climática en que enormes casquetes de hielo ocuparon una gran parte del continente. Entre los momentos de clima más riguroso, se sitúan otros de clima más benigno, los interglaciares. La gran acumulación de agua congelada sobre los continentes durante los momentos más fríos, así como el fenómeno contrario en los estadios cálidos, darán lugar a una disminución o un aumento del nivel del mar, con su correspondiente aumento o disminución de la franja costera, fenómenos que se conocen como "regresiones" y "transgresiones" marinas. Como dato curioso podemos añadir que, durante la última glaciación que se desarrolló entre el 90.000 y el 10.000 BP, el nivel marino se situó 100 m por debajo del actual. Esto nos indica que el litoral actual no tiene nada que ver con el de esta época y por tanto sería muy aventurado intentar encontrar ningún vestigio "portuario".

Por lo tanto, lo único que podemos asegurar es la existencia de la pesca sin poder discernir entre marítima o fluvial. Ya que todo lo que nos queda son representaciones pisciformes, sin indicación del método de "recolección".

10.2 ◆ Del Neolítico a la Edad del Bronce

La principal problemática que presenta el Término Municipal de Benalmádena, de cara a afrontar una síntesis histórica de esta naturaleza, es sin duda, la ausencia de datos de que se dispone y la escasa credibilidad material de los disponibles. De este modo, se ha decidido conjugar los datos físicos a los que se ha podido acceder, con los aportados por la investigación en zonas vecinas del litoral malagueño en las que el panorama del Neolítico y Calcolítico comienza a ser mejor conocido.

Las zonas mejor estudiadas hacen referencia, tanto a la Bahía de Málaga y la Costa Oriental, como a la comarca capitalizada por Marbella, de modo que se puede observar que Benalmádena, pese a la escasez de datos que manifiesta hoy día, queda cercada por áreas muy próximas relativamente bien conocidas.

No parece descabellado pensar que el esquema histórico de éstas deba ser similar al experimentado por Benalmádena, de tal forma que nuevos trabajos de campo derivados de este estudio, aporten yacimientos similares aún por descubrir.

La bonanza climática establece un aumento de las temperaturas, expansión de los bosques y mayor variedad en la flora y fauna. Esto favorece la existencia de una mayor diversidad en la explotación de los recursos ya sean vegetales o animales incluyendo también mamíferos marinos y moluscos; generando toda una serie de circunstancias que permiten avances para la explotación de las materias primas y el control de las mismas.

Es en torno al noveno milenio cuando se estabilizan las fluctuaciones medioambientales, a medida que aumenta la temperatura se produce el deshielo subiendo el nivel del mar, desaparecen enormes franjas costeras, dando origen a una costa muy parecida a la que conocemos actualmente, sobre todo en la zona del Mediterráneo, con pequeñas calas y roquedales.

El lugar de hábitat predominante sigue siendo la cueva o abrigo, donde se prolonga la ocupación a lo largo del tiempo, sobre todo en las épocas estacionales más frías, con una serie de posibles asentamientos al aire libre de temporada, relacionados con la ampliación y diversificación de los recursos, sin dejar de lado el control estratégico del medio.

En el apartado de la cultura material observamos una continuidad con los elementos realizados en sílex, con épocas anterior-

res. Este tipo de herramientas no sólo se utiliza para la caza sino que además hay que ponerlas en relación con actividades de pesca y curtido de pieles. Los productos derivados de la caza como la piel, huesos y astas se aprovechan utilizándose como elemento ornamental junto con las conchas, que engrosarían los ajuares.

La división de estos momentos en dos periodos culturales como son el microlaminar y el geométrico, debido a los elementos líticos que engloban los diferentes utensilios que, definen también las características del grupo humano que los utiliza. El primero, el denominado como microlaminar es heredero de técnicas paleolíticas superiores, y lo localizamos en la costa malagueña en las cuevas de Victoria, Hoyo de la Mina, Duende y Nerja, sus materiales más representativos se compone de láminas y laminillas, hachas y cantos tallados junto con material óseo utilizado y trabajado para servir como buriles o anzuelos.

El sistema económico de estas comunidades es depredador basado en la caza, recolección y pesca. Cazaban jabalí, ciervo, conejo pero sobre todo, y esto se documenta bien en el periodo microlaminar, adquiere gran importancia la pesca y el marisqueo. Aprovechan la cercanía a la costa y explotan los recursos marinos, la utilización de redes, así como anzuelos, y la comprobación en los yacimientos europeos de la existencia de canoas.

En la zona que comprende el litoral malagueño observamos como el marisqueo tiene una depredación constante, en cuanto a los peces encontramos una importante variedad, dorada, mero, caballa y sargo en la dieta alimenticia.

La utilización de la madera y su explotación como recurso es un hecho cada vez más preciso a medida que avanzan las investigaciones y se localizan más yacimientos. En la actualidad se estudia la posible deforestación controlada para uso de estos grupos (canoas, primitivos muelles) y su inicio en épocas anteriores al noveno milenio.

Económicamente, los materiales recuperados transmiten una dependencia aún grande de la depredación del medio, fundamentalmente dirigida al marisqueo de bajo fondo arenoso y a la pesca eventual de piezas mayores. La actividad cinegética no parece ocupar un gran papel, capturándose animales de escasa talla; en su detrimento se observa un auge relativamente rápido de la ganadería, con abundancia de restos de ovicápridos en todos los yacimientos. Todo parece indicar que la agricultura está plenamente desarrollada cuando alcanza nuestras tierras, apoyándose de forma casi exclusiva en el cultivo del trigo a niveles subsistenciales.

10.3 ♦ Colonial fenicia al dominio de Roma

En torno al año mil antes de Cristo, las comunidades asentadas en el litoral malagueño presentaban un modo de vida muy similar al descrito para los momentos anteriores, con una tradición que abarca desde la edad del Cobre. El paisaje y los recursos disponibles para estas comunidades apenas habían variado desde al menos dos mil años. No obstante, es a partir de estos momentos cuando se inicia lo que va a ser con el tiempo una predilección generalizada por la ocupación de los valles de los arroyos, en las cercanías al litoral, que se convertirá en una constante del poblamiento hasta prácticamente época romana.

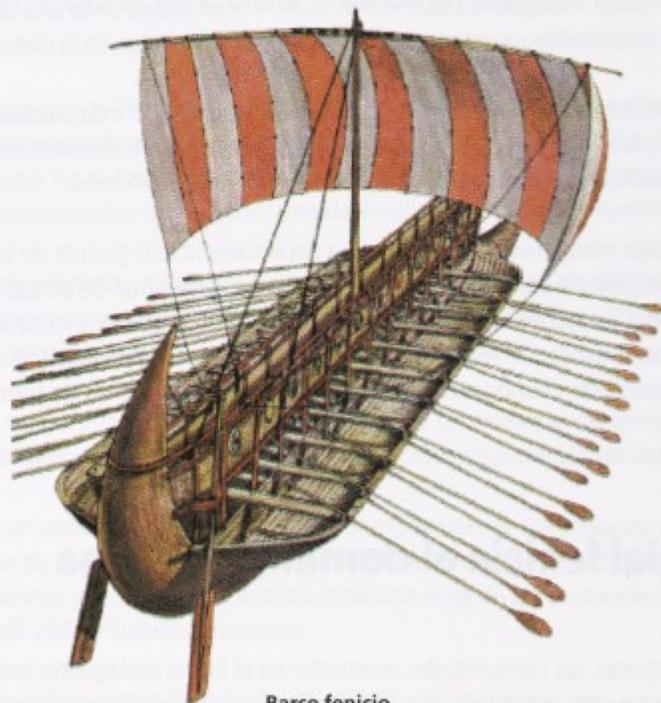
La economía presenta evidencias del aprovechamiento de los recursos agrícolas de las suaves colinas que conforman la margen izquierda de Arroyo de la Miel, ya que se han localizado molinos de piedra destinados a transformar el cereal. El resto de la dieta se completaba, en gran medida, con los recursos del litoral, mediante la recolección de mariscos, básicamente bival-



vos de especies que en su mayoría aún se consumen en la actualidad, como el mejillón rubio (*Perna picta*), la lapa (*Patella caerulea*, *Patella ulyssiponensis*), el curruco (*Acanthocardia tuberculata*), la peregrina (*Pecten maximus*) y el glycimeris insubrica, especie que localmente se conoce como "almejón de sangre".

A partir de mediados del siglo VIII a.C. el litoral de las tierras andaluzas va a presenciar un fenómeno que al poco tiempo resultará trascendental para la historia de los habitantes de toda Andalucía. Se trata de la instalación estable de colonos fenicios, procedentes de la ciudad de Tiro (ciudad costera, situada en el actual Líbano), en el entorno de la Bahía de Cádiz y en el área oriental de la provincia de Málaga.

Estas gentes tenían intereses comerciales en nuestras tierras, especialmente la plata explotada por los indígenas de Tartessos. Los resultados de este comercio iban orientados a mantener la economía del estado de Tiro, endeudado en estos momentos con el imperio Asirio, que lo tenía sometido a tributo. Para establecer las relaciones con Tartessos crearon un templo, en la isla de Gadir, de manera que su dios, Melkart, fuera el garante de la reciprocidad de las operaciones llevadas a cabo entre estas comunidades fenicia e indígena.



Barco fenicio

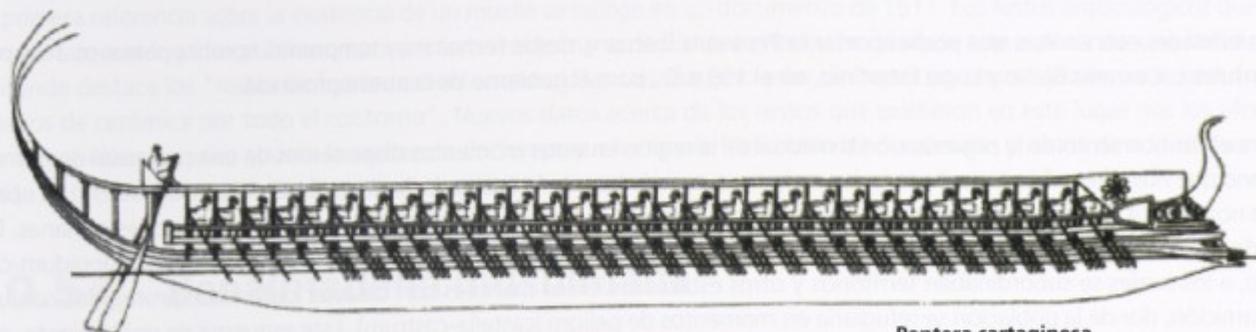
Las investigaciones que se llevan a cabo en la costa de Andalucía están dando lugar a conocer cada vez más la ocupación del territorio previo y coetáneo a la instalación de los fenicios. Los recientes hallazgos hacen pensar a algunos especialistas, que la ocupación era tan significativa que los fenicios necesitaron de pactos con los indígenas para poder ocupar el territorio en el que construyeron sus colonias, de forma similar a la que se observa en otros lugares del Mediterráneo, como la isla de Cerdeña.

A partir de esta circunstancia, se producirá un proceso dialéctico entre ambas comunidades, que motivará una fusión de elementos culturales que darán lugar al periodo conocido como "Orientalizante" en el mundo indígena. Pero esto no implica una transformación de las estructuras locales, ya que la población autóctona no cambiará demasiado su modo de vida hasta pasados casi cien años de convivencia con los colonos. Además, se observa que los cambios serán más evidentes en los poblados donde se ubican las jefaturas con las que los fenicios establecerán contactos comerciales en los primeros momentos de la colonización. Precisamente en el poblado de la Era se puede documentar esta circunstancia.

Con respecto a la economía del poblado de la Era, a finales del siglo VII, a falta de analíticas, se puede apuntar que debió estar relacionada con las posibilidades de explotación agrícola de los valles situados entre la sierra y el litoral (probablemente vid y olivo), así como relacionada con los recursos pesqueros. Estos son precisamente los productos distribuidos por los fenicios de forma masiva por el Mediterráneo en estos momentos.

Entre los restos cerámicos se documentan ajuares domésticos muy completos, destacando la abundancia de ánforas típicas de esta época, que probablemente contuvieron derivados de pescado, conocidas como "tipo Mañá-Pascual A-4". Estos contenedores son los propios de la producción de los poblados del litoral andaluz en estos momentos, y fueron "exportados" por todo el Mediterráneo, habiéndose documentado su presencia en los almacenes de las ciudades griegas como Ampurias, Atenas, Corinto y Quios, así como en la propia Cartago.

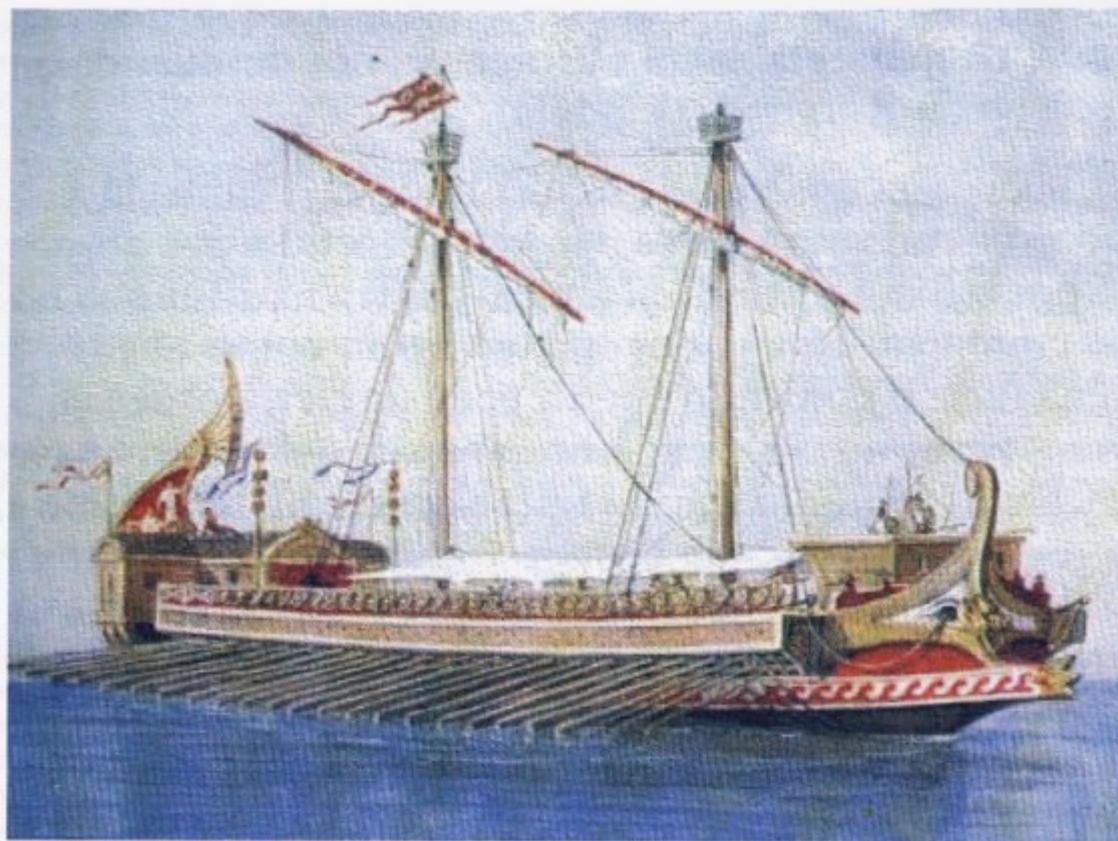
En el siglo IV a.C. desaparece el poblado de la Era. Las circunstancias de abandono pueden estar asociadas a un conjunto de hechos: los cambios políticos y económicos, que suponen un decaimiento de las actividades derivadas de la comercialización de los recursos pesqueros (menor presencia de ánforas tipo A4 en el Mediterráneo), o sus peores posibilidades defensivas, sin descartar una probable colmatación de su estuario, (que pudo inutilizarse como lugar de fondeadero resguardado, potenciándose quizás otros lugares, como Torremuelle (4º núcleo de Benalmádena), que cumplirá esta función en época romana, aunque en este lugar no se han localizado restos arqueológicos de esta época). Por otra parte se mantiene la población que ocupa La Capellanía (5º núcleo), así como los importantes poblados de las cabeceras de los ríos del litoral cercano.



Pentera cartaginesa

10.4 ♦ Benalmádena romana

El desembarco de las legiones de Roma en Ampurias el 218 a.C., a consecuencia de la II Guerra Púnica contra los cartagineses, marca el inicio de la dominación romana en los territorios hispanos. Si bien en un principio la presencia fue fruto de los avatares bélicos por ser estos territorios escenarios de la guerra, pronto veremos como el senado romano se interesa por las



Galera romana

posibilidades económicas que podía aportar la Península Ibérica y, desde fechas muy tempranas nombra patronos a los prócsules L. Cornelio Blasio y Lucio Estertinio, en el 199 a.C., para el gobierno de la nueva provincia.

Para el conocimiento de la organización territorial de la región en estos momentos disponemos de una narración de primera mano que nos ofrece Tito Livio, historiador romano que vivió durante la época de Augusto (hacia el cambio de Era). El episodio nos cuenta la conquista de las ciudades de Munda (Montilla) y Cartima (Cártama) por parte de las legiones romanas. Del texto se puede deducir como el autor distingue dentro de estos territorios unos centros urbanos principales (oppidum-civitas), a los cuales se subordinaban territorios y otros establecimientos menores con carácter defensivo, protegidos con una guarnición, donde la población se refugiaba en momentos de peligro (castella-castrum). Este esquema de poblamiento, que podríamos considerar de interior, es muy similar a otros localizados en territorios costeros y, en principio, podría aplicarse a la zona de Benalmádena y, por extensión, a la unidad geográfica en la que se integra.

Tras la conquista romana se materializarán una serie de transformaciones que incidirán de diversas maneras en la economía, la estructura social y la organización territorial, afectando así a la vida cotidiana, la religión, relaciones de parentesco y modos de vida en general. Si bien éste fue un proceso general para todo el territorio peninsular, no se produjeron al mismo tiempo ni actuaron de la misma manera en los territorios del sur; ni incluso aquí podemos hablar de una homogeneidad en las transformaciones.

Con respecto a las vías de comunicación, debemos destacar la excelente situación del conjunto de los yacimientos en relación no solo a uno de los hitos de navegación de cabotaje existente a lo largo de la costa mediterránea, sino de la vía terrestre de época prerromana denominada Heraklea cuya localización exacta no es bien conocida pero podría perfectamente haberse transformado en un ramal costero de la posterior vía romana Augusta.

Es patente que el término municipal de Benalmádena gozaría de unas condiciones muy apropiadas para el desarrollo de las actividades generadas del aprovechamiento de los recursos marinos, la pesca y elaboración de productos derivados de la misma, así como en menor medida marisqueo, o la propia extracción de la sal. El conjunto de estos establecimientos extendidos a lo largo de todo el litoral aprovechando los valles fluviales, bien aislados o integrados en villae o en los propios municipios, ha sido recientemente revisado poniendo de manifiesto la importancia que supuso el desarrollo de esta industria para la economía de la zona, dependiente en buena medida de la exportación de estos productos, para lo cual sería igualmente importante el desarrollo de otras actividades que complementarían el proceso, como la fabricación de los envases contenedores de la producción (ánforas) y la extracción de la sal.

Heredada de momentos precedentes, Benalmádena mantendría la excelente situación con respecto al conjunto de rutas comerciales tanto vía marítima como terrestre. Con relación a esta última, y como ya vimos, transformada la antigua vía Heraklea en época romana, debemos suponerle una serie de modificaciones que tenderían a renovar su trazado en función a los nuevos asentamientos costeros, así como mejorar su firme en base a las nuevas necesidades de transporte. Por otro lado no debemos olvidar que junto a estos fines comerciales de las vías, estas se constituyeron en sus orígenes para el mejor desplazamiento de los ejércitos así como vehículo propagador de la cultura romana.

El otro gran yacimiento de época imperial romana fue el conocido como Torremuelle, ya citado con anterioridad por su posible funcionamiento durante momentos prerromanos. Un primer condicionante a tener en cuenta es su conformación física como cerro avanzado hacia el mar a partir del cual se forman dos pequeñas ensenada, que supondrían en sí un seguro abrigo ante los temidos temporales.

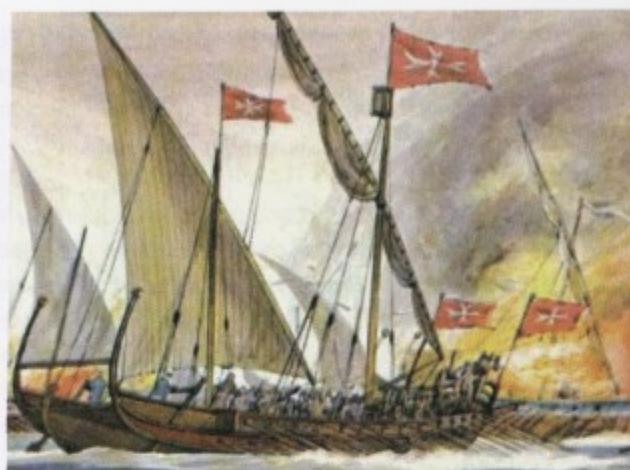
La primera referencia sobre la existencia de un muelle se recoge en un documento de 1511. Los restos arqueológicos que se conocen de este lugar se publicaron por primera vez de mano de Giménez Reina, limitándose este autor a dar una breve nota donde destaca los "restos de fuertes cimentaciones, pilas salarias y solerías de "opus signinum" y con numerosos fragmentos de cerámica por todo el contorno". Nuevos datos acerca de los restos que existieron en este lugar nos los ofrece Tembours Alvarez, quien apunta la existencia de "un pequeño muelle" así como de "materiales y restos de edificios romanos".

10.5 ♦ Benalmádena musulmana

Entre mediados del siglo VI y principios del VII, la franja costera que discurre entre Cartagena y Cádiz pasa a formar parte del imperio bizantino, constituyendo la provincia de Spania. La presencia de éstos en las costas peninsulares respondía al interés por dominar los antiguos territorios pertenecientes a Roma, de la que el imperio bizantino se consideraba sucesor.

Cuando los bizantinos arriban, a mediados del siglo VI, a los territorios que habían formado parte de la antigua provincia romana de la Bética, encuentran a la población agrupada bien en grandes villas rurales, bien en ciudades en proceso de despoblación, y encabezada por una aristocracia en permanente lucha por mantener su independencia con respecto al reino visigodo.





Dromon bizantino

En la zona costera malagueña el asentamiento más importante lo constituye la ciudad de Málaga; entre el resto de los núcleos habitados, muy mal conocidos, podríamos mencionar Torreblanca del Sol (Fuengirola), Vega del Mar (Marbella), etc.

A principios del siglo VII, los visigodos expulsan a los bizantinos de la Península Ibérica, produciéndose, a partir de este momento, un abandono generalizado de los escasos asentamientos costeros a favor de enclaves interiores, incluyendo a las ciudades como Málaga, que reduce su superficie de forma notoria debido a la subida a los Montes de buena parte de su población, huyendo de la incipiente protofeudalización que en época visigoda va desarrollándose, causado, entre otros factores, por la desmembración del Estado.

Será en este contexto cuando los musulmanes lleguen a la Península en el 711. Después de un rápido control de todo el territorio peninsular, mediante capitulaciones, pactos con señores y, en menor medida, conquistas por armas, se asiste a un periodo de dos siglos, durante el cual la formación social musulmana lucha por imponerse a los restos de organización protofeudal existentes, conformada por los señores terratenientes y parte de la iglesia. En definitiva, cabría considerar esta etapa como una transición en el que se dan los primeros pasos en la islamización de las poblaciones peninsulares.

En esta época tenemos que apuntar la posibilidad de que existiera una actividad pesquera en Benalmádena, aprovechando el muelle existente en Torremuelle, que es citado en las fuentes cristianas de 1511.

En el contexto de una situación permanente de guerra durante varios siglos, los distintos gobernantes de al-Andalus, a fin de defender con eficacia sus territorios, repararon o construyeron una red de recintos fortificados donde dar cobijo a las poblaciones en caso de ataque. No obstante, eran frecuentes las incursiones marítimas, facilitadas por la existencia en todo el litoral del Reino de Granada de multitud de calas abrigadas aptas para el desembarco, por lo que se recurrió a un sistema de defensa costera basado en la existencia de una serie de torres almenaras ubicadas en puntos elevados, desde donde, por medio de señales de fuego y humo (almenara significa iluminación), podía alertarse rápidamente acerca de cualquier desembarco enemigo en la costa.

Aunque este sistema de defensa costera tiene antecedentes, al menos desde época romana, y fue usado con seguridad por los musulmanes desde su llegada a la Península, los avatares políticos motivan que desde mediados del siglo XIII las costas del Reino de Granada sean objeto de especial atención, por lo que los monarcas granadinos construyen una serie de torres

almenaras que, posteriormente, y junto con torres de nueva construcción, serán incluidas en el sistema de defensa costero cristiano del siglo XVI.

Torre Muelle. Construcción cristiana. En los primeros intentos de organización del sistema de defensa costera se dispone que haya guardias en un lugar denominado "Muelle de Benalmádena", sin mencionarse la existencia de una torre. Algunos autores han propuesto que este muelle ya debía existir en época romana, aunque su ubicación en una cala abrigada motivó que perdurase posteriormente, vinculado a la población de la Benalmádena musulmana.

Torre Quebrada. Mencionada desde los primeros momentos por los cristianos, por lo que es segura su cronología musulmana. Se repara en varias ocasiones durante el siglo XVI.

Torre Bermeja. También es mencionada por los cristianos desde los primeros momentos, por lo que es segura su adscripción musulmana, aunque presenta reparaciones y añadidos de los siglos XVI y posteriores, destacándose la doble imposta de coronación y el revellín de la base.



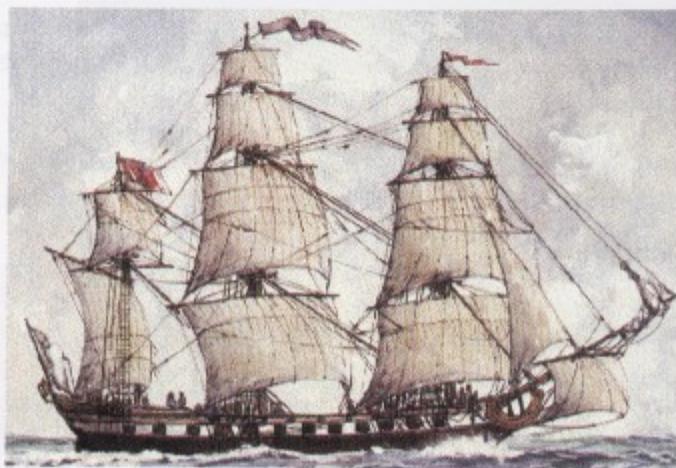
Jabeque árabe

10.6 ◆ Benalmádena cristiana

Después de la toma de Málaga en agosto de 1487 todo el aparato bélico se centra en la conquista de Granada, que caerá el año 1492. En esos cinco años los repartidores nombrados por el rey Fernando comienzan su trabajo de repoblación, especialmente en aquéllos pueblos que interesa no se queden más tiempo sin vecinos cristianos que sirvan de defensores en caso de ataques moros, como Bizmilia (actual Rincón de la Victoria), Benalmádena y Mijas. De éstas tres sólo Mijas registra una llegada inicial de pobladores más o menos organizada y en Benalmádena los pocos que intentan quedarse prefieren otras zonas más favorables. No obstante, el año 1490 hay registrado un número indeterminado de nuevos pobladores, muy pocos, que ante la inseguridad que ofrecen aquéllas ruinas se van a otra parte.

Tratando de paliar éstas dificultades, el rey despacha una carta de privilegio el ocho de noviembre de 1491, encargando al escribano Alonso Palmero, vecino de Écija, la repoblación de Benalmádena con treinta cristianos viejos y sus familias, de los

que él mismo será el alcalde, ateniéndose a las siguientes condiciones: Tiene de plazo dos años, a contar desde el día uno de enero de 1492; recibirá cada año treinta mil maravedíes, sacados de las alcabalas de las carnicerías de Écija, con los que pagará todos los gastos, incluido su sueldo, y no se le descontará diezmo ni cancillería; construirá la villa y su castillo y la tendrá a buen recaudo "por estar junto a la mar, enfrente de allende", defendiéndola de todo peligro, especialmente de] que pro venga de la mar y serán sus sucesores en el cargo su hijo o su yerno que case con su hija. En el castillo de Benalmádena, que está caído, reparará cinco torres y sus bóvedas y les pondrá puertas; levantará los adarves entre las torres y construirá una casa para vivienda de] propio Palmero, como alcaide del castillo y de la villa. En la muralla que rodea al pueblo levantará un torreón nuevo en el arrabal y junto a él una entrada con su puerta y otra torre sobre la puerta que sale a la sierra.



Garzota, Siglo XVII

Éstas condiciones confirman que efectivamente, Benalmádena fue destruida en la guerra y reflejan el interés en levantarla de nuevo para que sirva de vigía de la costa. En el informe que hace al rey el bachiller Juan Alonso Serrano, corregidor de Málaga, sobre el estado de las torres y fortalezas de su tierra, dice que *"la de Benalmádena, vuestras altezas mandaron proveer a Palmero para que la poblase. Es bien nesçesario que se pueble e cumpla lo que asentó el dicho Palmero para el bien de la costa e le mande que se dé priesa en ella"* y también, refiriéndose a las torres almenaras: *"la torre Quebrada es atalaya que está en la costa. Es provechosa e nesçesaria e está mal reparada e há menester reparo. La torre Bermeja es atalaya, está en la costa. Es nesçesaria para la guarda della"*, contestando el rey a Serrano que ordene repararlas. Además, desde 1492 y por diez años la Corona dispensa a Benalmádena de pagar alcabalas en las compras y ventas que se hagan para el abastecimiento de la villa, dentro de su política de facilitar el asentamiento de repobladores en los desiertos lugares de la costa.

Consecuencia inmediata de la expulsión de los musulmanes del antiguo Reino de Granada en 1492, es su reacción contra el territorio del que se vieron despojados. Organizan incursiones que desde Argel y otros puntos africanos tienen como objetivo entrar por las costas de Granada y Málaga, asaltando a la población ribereña, haciendo prisioneros y otras acciones con vistas a debilitar la frontera andaluza. Éste movimiento pirático en gran escala, apoyado por los turcos, obliga a los reyes españoles a organizar un sistema de defensa que garantice la inmunidad de la zona, de vital importancia para conseguir la repoblación efectiva de pueblos y villas como Rincón de la Victoria, Benalmádena, Mijas, Marbella y Estepona.

Para ello se reparan las torres almenaras que formaron parte de la defensa fronteriza costera del antiguo reino nazarí, se

construyen otras nuevas, como la torre de Calaburra y se destruyen algunas que pudieran servir al enemigo para sus ataques. Fruto de ésta política es una línea fortificada a lo largo del litoral desde Gibraltar hasta la linde con Murcia, de la que forman parte las torres del Muelle, Quebrada y Bermeja ubicadas en las playas y la propia Benalmádena. Su función defensiva consistía en dar aviso ante la presencia de barcos enemigos para que las guarniciones de Mijas, Fuengirola y Málaga, entre otras, acudieran al sitio por donde los berberiscos pretendieran acometer. Las ordenanzas para su funcionamiento se fueron adaptando a las circunstancias del momento hasta la época de Felipe II, ordenando hasta el detalle más mínimo las obligaciones de las personas encargadas de la vigilancia y las penas en caso de su incumplimiento.

Benalmádena constituye por su situación una inmejorable atalaya, desde la que se tiene un amplio horizonte marino y se divisan las señales de las torres costeras, que le permitía avisar con suficiente antelación a los viajeros y diligencias que transitaban por el camino de Málaga a Fuengirola. En la época musulmana su fortaleza estaba en el extremo sur de la villa, cercada de murallas con torreones y ésa misma estructura defensiva, destruida por la guerra en 1485 y el terremoto de 1494, es la que se encarga reconstruir al alcaide Alonso Palmero.

10.7 ◆ Del Siglo XVII a principios del Siglo XIX

Las consecutivas situaciones negativas sufridas por Málaga y su tierra durante el siglo XVII no supondrán para nuestro pueblo un cambio significativo en su esfuerzo por conseguir cotas más altas de productividad y de sosiego, Siglo inflacionista, con enorme retraimiento de la actividad económica, una mínima y atrasada industria incapaz de competir y descapitalización general, son claves a las que es forzoso sumar la epidemia del año 1600, la terrible de 1637 y la de 1648; las sequías de 1605, 1664 y 1651; el terremoto de 1680; los ataques berberiscos de 1600 y 1660; el bombardeo de Málaga por la escuadra inglesa en 1656; el cierre del puerto a los barcos ingleses en 1673 con motivo de la guerra y consiguiente paralización de la vendeja, indispensable ésta para dar salida a los productos agrícolas de exportación, especialmente la almendra, la pasa y el vino.

El título de "Vigía de la Costa" que ostenta Benalmádena tiene su origen en una compañía de milicias para la guarda de la costa, que bajo el mando de un capitán con jefatura en Mijas, actuaba en Benalmádena, no sólo contra los desembarcos de piratas berberiscos, sino también para aviso de la presencia de fragatas de la armada inglesa y de otras naciones europeas, en guerra con España durante éstos años turnándose con los destacamentos del castillo de Fuengirola y el de Mijas.

En algunas ocasiones las embarcaciones enemigas se veían obligadas a mandar su gente por agua potable a las desembocaduras de los ríos Guadalhorce y de Fuengirola, donde eran esperados por los vigías de dicha milicia acompañados de numerosos campesinos, impidiéndoles la aguada. Ante éstos estorbos, los capitanes de los barcos enviaban notas a la capital amenazando con bombardeos si no se les facilitaba la provisión de agua, amenazas que cumplieron disparando contra el castillo de Fuengirola y el 21 de julio de 1656 contra Málaga. El 18 de abril del mismo año se acercaban 21 barcos de moros, siendo dispersados por los navíos "San Jorge" y "Santa Susana" que desde el puerto de Málaga salieron a su encuentro, entablado combate con ellos.

En 1660 continúan los desembarcos de piratas turcos y norteafricanos, cautivando vecinos de Torremolinos y Benalmádena, exigiendo rescates para dejarlos libres. El 14 de junio de 1663 una flota berberisca se presenta frente a Benalmádena, llevándose los vecinos a sus mujeres e hijos a la sierra, colocándose ellos de centinelas en las torres de la costa y en el castillo del



pueblo. El mes de marzo de 1673 los moros asaltan el pueblo sin encontrar ninguna resistencia por no disponerse de pólvora, presentando el alcalde Juan Márquez un memorial al Concejo de Málaga pidiéndola.

Los labradores que tienen bueyes obtienen beneficios extras dando obradas a sus vecinos y algunos se especializan alquilando sus yuntas a los pescadores para varar las barcas en las playas, costumbre que ha subsistido hasta época reciente.

A lo largo de los últimos tres siglos Benalmádena ha tenido un crecimiento de población puramente vegetativo, con índices de natalidad y mortalidad más bien elevados, con importantes crisis de malas cosechas y epidemias que sumados a los períodos de emigraciones, han mantenido su población en índices moderados e incluso de retroceso en algunas etapas. Desde su incorporación al mundo cristiano se vio sometida, como hemos visto, a la constante inseguridad de su tierra a causa de los ataques procedentes del mar, impidiendo la llegada de nuevos vecinos. En ése aspecto, teniendo en cuenta las vicisitudes sufridas como "vigía de la costa", no sería descabellado considerar a Benalmádena durante las tres centurias como un centro militar a efectos de lugar poco propicio a mantener una vida sedentaria y tranquila, propia de las comunidades campesinas.

Entre los años 1795 y 1805 Benalmádena y sus alrededores ofrecen una visión más halagüeña en relación con el pasado inmediato. Las fábricas de papel, los molinos harineros, las canteras, las labores del campo, los embarques de esparto y anchoas en las playas de Torremuelle, el tráfico del camino de Málaga, la pesca, el trajín de los arrieros, etc. dan una sensación de tranquilidad y progreso desconocida hasta ahora, alejando de la memoria colectiva las épocas de grandes calamidades e inseguridad, gozándose ahora de la animación propia del afán esperanzado, del trabajo gratificante, la industria y el comercio.

En el litoral, las naves catalanas desembarcan aperos de labranza, anises, vinos y manufacturas, embarcando pasas, esparto, batatas, etc. beneficiándose de la exención del impuesto llamado "cuatro especies de millones" que disfruta "la nación catalana" en sus transacciones efectuadas "en el recinto de la venta y playas de Fuengirola", en donde se venden hasta los restos de los barcos destrozados por los temporales.



En el siglo XVII, Benalmádena recibe el título de "Vigía de la Costa", cuyo origen se debe a una compañía de milicias para la guarda de la costa que avisaban no sólo de los desembarcos de piratas berberiscos, sino también para aviso de la presencia de fragatas de la armada inglesa. Trescientos años después, en el siglo XIX, el litoral está abierto a todos los barcos que llegan por mar a nuestras costas. Con el paso del tiempo, el abrigo natural que constituía Torremuelle para las naos se ha trasladado al Puerto Deportivo convertido, hoy, en uno de los puertos con mayor capacidad y mejor equipados de la Costa del Sol.

Las torres vigías, Torremuelle, Torrebermeja y Torrequebrada, quedan como testigos de una época y prueba de la pleitesía que la localidad ha rendido siempre a sus costas. En la actualidad, hay que dar un paso más y permitir que la historia y la evolución del pueblo sigan su curso a través de ese hilo conductor que ha sido el mar para todas las civilizaciones que se han asentado en el municipio.





11 Benalmádena hoy



En este capítulo se aborda una fiel descripción de la fisonomía actual del municipio, cuya imagen se debe, en gran parte, al desarrollo experimentado según se ha descrito en capítulos precedentes. Podemos establecer como hilo conductor el hermanamiento del pueblo con el mar, ya que esa experiencia ha dado como resultado el actual Puerto Deportivo.

La construcción del Puerto Deportivo a finales de los años setenta y comienzos de los ochenta ha contribuido al desarrollo de la zona de la costa que hasta ese momento estaba siendo ocupada por construcciones hoteleras, aisladas entre sí, y el complejo portuario ha ayudado a dar cohesión a la actividad comercial y de ocio de la zona. Un ejemplo de ello, es la antigua nacional 340 o carretera de Cádiz, hoy convertida en la Avenida Antonio Machado, en total son alrededor de nueve kilómetros de calzada embellecida con mediana ajardinada y rotondas que han colaborado a aumentar la calidad de vida de la zona y a potenciar la actividad comercial.

Por otra parte, el Puerto se ha convertido en el escenario de importantes eventos sociales y deportivos en los últimos años que han contribuido a llevar el nombre de Benalmádena por todo el mundo, como han sido los casos de la Regata Europea de Vela o de la Concentración Mototurística del sur de Europa.

Los diez kilómetros de playa de Benalmádena condicionan todo su desarrollo, desde su clima hasta su principal fuente de ingresos que es la industria del turismo de sol y playa. Estos recursos, que en principio podemos considerar como un regalo de la naturaleza, Benalmádena ha sabido transformarlos e impregnarlos de calidad a través de una amplia oferta de ocio y cultura que es lo que desarrollamos a continuación.

11.1 ♦ Geografía y paisaje

Benalmádena, municipio español de la provincia de Málaga, en Andalucía, situado a 20 km. al sudoeste de la capital provincial. La población consta de tres núcleos: el antiguo, que se encuentra a 280 m de altitud y fue fundado en 1493 con claras funciones defensivas, el segundo núcleo que ha tomado su propio nombre – Arroyo de la Miel –, y, por otro lado, la costa, con unos 10 km. de playa, con los hoteles, el comercio y el ambiente de las costas turísticas, al que se añade un excelente puerto deportivo. El pueblo muestra el caserío blanco y típico andaluz, ubicado en un bello paraje natural. En la ciudad se desarrollan numerosas actividades culturales (exposiciones, conciertos y universidad de verano), donde destacan también unos restos de época romana y un museo arqueológico.

Si la provincia de Málaga la dividimos en unidades diferenciadas por su marco geográfico, las características del suelo y la explotación humana que se hace del mismo, el término municipal de Benalmádena vendría a ocupar lo que sería la comarca de la Costa Occidental, que recorre el litoral desde el término de Torremolinos, al Este, hasta las lindes con la comarca del Campo de Gibraltar, ya en la provincia de Cádiz, al Oeste. Hacia el interior, el límite lo marcan las Sierras próximas al litoral, desde la de Mijas a la Crestellina, junto a Casares, pasando por Sierra Blanca, sobre Marbella, o la mole pardo rojiza de Sierra





Bermeja, a la altura de Estepona. El término de nuestro municipio, de unos 26'7 kilómetros cuadrados, se extiende de Este a Oeste, entre el extremo oriental de la comarca descrita, donde comienza el municipio de Torremolinos, por un lado, y los de Fuengirola y Mijas por el opuesto; mientras que al Norte comparte límites con Alhaurín de la Torre y al Sur con el Mar Mediterráneo. Siendo su Latitud de 36° 35' N y su Longitud 4° 34' O.

El mar le otorga a Benalmádena casi 9 kilómetros de costa totalmente regenerada y que en muchos puntos se adentra hasta un centenar de metros dentro del cálido Mediterráneo. El mar permite la práctica de todo tipo de actividades y deportes acuáticos durante la totalidad del año.

11.2 ♦ Climatología

Las características climáticas que afectan al municipio habría que englobarlas dentro de los parámetros que individualizan al clima mediterráneo (subtropical de verano seco), debido en principio a su situación en latitudes medias, entre 30° y 45° de latitud Norte. Clima que se caracteriza por sus inviernos suaves y húmedos y veranos templados y secos, con precipitaciones máximas en primavera y otoño y nulas en verano, alternando en los años con temporadas de sequía. En cuanto a la temperatura, no existen grandes contrastes entre el mes más frío y el más cálido, con mínimas en el mes de enero y máximas en Agosto.

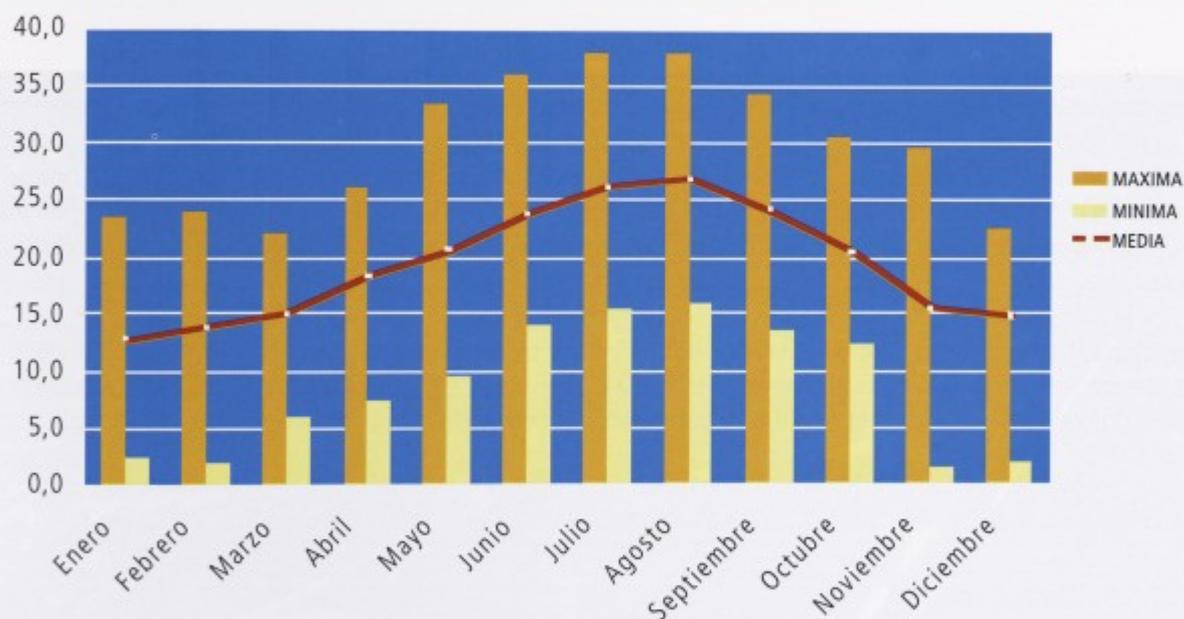
Las particularidades del clima en Benalmádena vienen dadas por su carácter costero, el relieve que lo limita al N. y su cercanía al Atlántico.

La litoralidad determina igualmente las condiciones térmicas suavizándolas a partir de las brisas, la humedad procedente del mar, y el efecto de las corrientes marinas. La intervención de estos tres factores se refleja en un menor contraste de temperaturas a lo largo del año al suavizarse las mismas en verano e invierno.

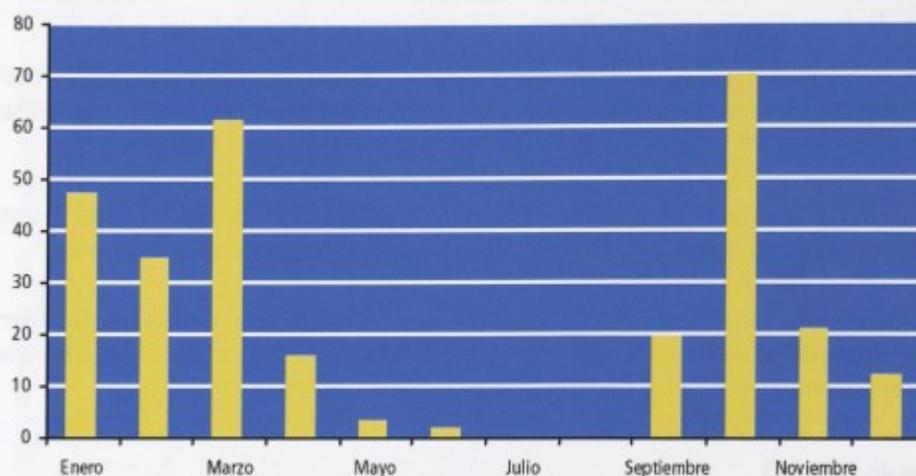
La Sierra de Mijas afecta, asimismo, a la temperatura desde el punto en que supone una barrera entre la costa y el interior de la provincia, obstaculizando el paso de los vientos del norte fríos en invierno y muy calurosos en verano.

Las temperaturas medias anuales se mantienen por encima de los 18° a lo largo de una franja que se extiende paralela a la costa por debajo de la Sierra y de Benalmádena Pueblo, sobre los núcleos de Arroyo de la Miel y Benalmádena Costa; entre los 16° y 17° sobre la misma Sierra y entre 17° y 18° en una franja intermedia de ésta y la costa.

Temperaturas en 1999 (°C)



Precipitaciones mensuales (1999)



En el ámbito provincial, la distribución de temperaturas presenta una clara coincidencia como consecuencia de dos factores geográficos, como son, por un lado, la disposición de las formaciones montañosas y, por otro, la cercanía del Atlántico por el Estrecho de Gibraltar, lugar de penetración de frentes nubosos y masas de aire húmedo que, siguiendo la trayectoria oeste-este, van dejando precipitaciones en la misma dirección al ir chocando contra el relieve (gradiente descendente), de manera que en el sector occidental de la provincia hasta la Sierra de Mijas viene a ser más del doble que el resto hasta la provincia de Granada.

El término municipal estaría repartido entre la Málaga Subhúmeda (entre 600 y 800 mm), con un registro de entre 600 y 700 mm, y la Málaga Seca con una precipitación media menor de 600 mm, que en Benalmádena fluctúa entre los 500 y 600 mm, sector en el que quedan incluidos sus tres núcleos: Benalmádena Pueblo, Arroyo de la Miel y Benalmádena costa.

11.3 ♦ Comunicaciones

El desarrollo en los últimos años de las infraestructuras de comunicaciones permite disponer en la actualidad de una facilidad y rapidez de acceso con cualquier punto de Europa y del mundo.

A la gran infraestructura de carreteras y ferrocarril existentes en Benalmádena hay que añadir la ubicación, a tan solo 11 kms, del aeropuerto internacional Pablo Ruiz Picasso, uno de los más modernos y mejor dotados de Europa, que permite situarse en apenas 120 minutos en cualquiera de las principales capitales europeas. Este aeropuerto tiene capacidad para mover hasta 12 millones de pasajeros anuales y dispone, igualmente, de modernas terminales para carga y vuelos privados.

En lo relativo a las infraestructuras de comunicaciones terrestres, Benalmádena está cruzada por dos autovías, una línea de ferrocarril así como una nutrida red de carreteras que permiten el traslado a cualquier punto de la región con rapidez y comodidad. Por otro lado, la puesta en marcha del proyecto de ampliación del Puerto supone el fomento e implantación del transporte marítimo tanto de crucero como costero.



11.4 ♦ Infraestructuras deportivas

Una de las cualidades que el clima propicia a Benalmádena es la posibilidad de practicar cualquier deporte al aire libre durante la totalidad del año. A los deportes que, tradicionalmente, se pueden practicar en los pabellones y recintos cubiertos, se unen dos polideportivos al aire libre perfectamente equipados donde la elite del deporte mundial acude anualmente para su entrenamiento y preparación debido a las excepcionales condiciones climáticas y a una infraestructura deportiva modélica.

Dentro de la oferta deportiva cabe especial mención al puerto deportivo de Benalmádena, el cual, con sus más de 1.000 atraques es el mayor de sus características en toda la costa, el más moderno, completo y que, en 1995 y 1997, recibió el premio a la mejor marina deportiva del mundo. También cabe destacar que su entorno se ha convertido en uno de los escenarios más importantes de la Costa del Sol que acoge numerosos eventos deportivos, que luego detallaremos en capítulo aparte, así como exhibiciones y exposiciones nacionales e internacionales de motos, coches, barcos, etc.

Quizás el deporte más asociado en los últimos años a la Costa del Sol es el golf, deporte para el que Benalmádena cuenta con uno de los campos mejor preparados y de mayor calidad del circuito, el Campo de golf de Torrequebrada, el cual está acompañado por cerca de 40 campos de golf en apenas sesenta minutos de desplazamiento. En el año 1995 la Costa del Sol atrajo a cerca de 300.000 golfistas.



Campo de Golf de Torrequebrada

Campo de 18 Hoyos y Par 72, considerado como uno de los mejores de España. Está adaptado a todo tipo de competiciones, estando gestionado por el mejor hotel del municipio – Hotel Torrequebrada –, que cuenta con cinco estrellas y categoría de lujo. En él podemos encontrar varios restaurantes, diversos bares, piscinas, Casino y la única Salas de Fiestas de la Costa del Sol.



Deportes Náuticos

Como no podía ser menos, en Benalmádena se pueden practicar todo tipo de deportes relacionados con el mar. Para ello dispone de Escuelas de Vela, Náutica y de Buceo. Los eventos deportivos, regatas, torneos de pesca, etc., giran siempre en torno al Puerto Deportivo sin cuya existencia y labor de motor del turismo interior y exterior del municipio, no serían posibles, ni éstos, ni su influencia en todos los demás.



Escuela Hípica

Club y Escuela Hípica, en uno, sus instalaciones y actividades lo sitúan entre los mejores de España. Entre sus numerosas actividades destaca el senderismo ecuestre a través de los parajes naturales de Benalmádena.



11.4.7 Infraestructuras deportivas

Una de las ciudades que ofrece un gran número de instalaciones deportivas es Benalmádena, en la localidad del Puerto Deportivo de Benalmádena, donde se encuentran las instalaciones deportivas más modernas y completas de la zona.

Dentro de la oferta deportiva que ofrece el Puerto Deportivo de Benalmádena, se encuentra el deporte de aventura, que ofrece una gran variedad de actividades para practicar en un entorno único y espectacular.

Desde el punto de vista más deportivo, el Puerto Deportivo de Benalmádena ofrece una gran variedad de instalaciones deportivas para practicar todo tipo de deportes.



Escuela de Parapente

Para los amantes de emociones fuertes, el Monte Calamorro ofrece la posibilidad de practicar parapente en un entorno único: con un desnivel de 700 m., se puede volar hasta la playa.

Instalaciones deportivas municipales

Benalmádena cuenta, además, con un gran número de instalaciones deportivas para practicar todo tipo de deportes.

- Complejo Deportivo de Arroyo de la Miel: campo de césped, pista de atletismo, pabellón cubierto, pistas polideportivas, pistas de tenis.
- Polideportivo de Benalmádena Pueblo: piscina de 25x12 metros, campo de césped, pista de tenis, pista polideportiva, gimnasio, saunas.
- Campo de césped sintético de Arroyo de la Miel: para fútbol, hockey, cricket y béisbol.
- Piscina municipal de Arroyo de la Miel: piscina de 33x16 metros, pistas de tenis, minifrontón, pistas de petanca.



Polideportivo municipal de Benalmádena Pueblo

Deportistas federados

La gran infraestructura deportiva de Benalmádena responde a la gran afición de sus ciudadanos y visitantes por el deporte. De hecho, en Benalmádena se estima que unas 25.000 personas hacen deporte, siendo 14.000 de ellos federados en diferentes disciplinas deportivas.

Otros

Benalmádena cuenta con un importante calendario de actividades deportivas durante todo el año. Desde cursos de natación o tenis, hasta actividades en escuelas deportivas de fútbol, badminton, atletismo o baloncesto. Destaca el curso de animación deportiva en la playa de Malapesquera y Fuente de salud, que incluye aerobio, voley playa, petanca, discos voladores y otros juegos.

11.5 ♦ Infraestructuras de ocio y recreo

Benalmádena se ha desarrollado como un gran centro de servicios turísticos y su crecimiento, desde hace más de veinte años, ha estado orientado en este sentido proporcionando en la actualidad un conjunto de infraestructuras inigualables en diversidad y calidad. A continuación se enumeran, a título indicativo, algunos de los puntos de interés turístico, de ocio o recreo existentes en la actualidad en el municipio: teniendo que empezar por el primero de todos, que es el Puerto Deportivo.



Puntos de interés

1. Puerto Deportivo
2. Parque Temático de la Naturaleza Selwo Marina
3. Parque Temático de la Tierra - Tivoli
4. Área de recreo Calamorro
5. Telecabina
6. Parque de la Paloma
7. Castillo Bil-Bil
8. Campo de Golf Torrequebrada
9. Parque Rústico Casablanca
10. Casco Histórico de Benalmádena
11. Museo Arqueológico
12. Centro Exposiciones
13. Acuarium Sea Life
14. Centro Náutico
15. Castillo de Colomares

Puerto Deportivo

Con unos 1.100 puntos de atraque para barcos de 6 a 30 metros de eslora, el Puerto Deportivo, situado en Benalmádena Costa, es el complejo portuario y residencial más sorprendente de la Costa del Sol. Además de su Club Náutico, uno de los más importantes de la zona, cuenta con todo un abanico de actividades para el ocio:

- Varadero de Benalmádena
- Escuela de Vela
- Escuela de Buceo
- Escuela Náutica, etc...



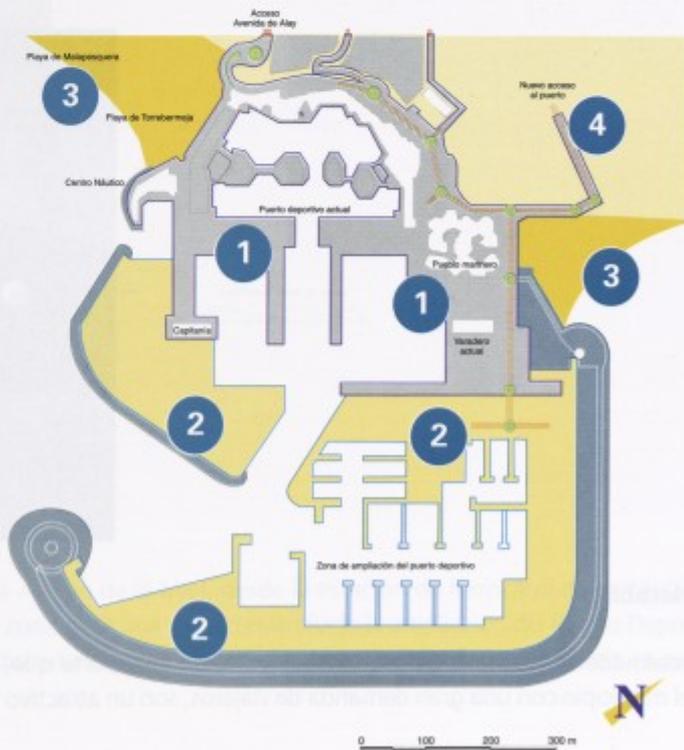
Mención especial se merece el **Aquarium Sea Life**, donde, de una forma didáctica y divertida, se exponen la fauna y flora marinas del entorno de Benalmádena, único en la Costa del Sol.

El Puerto Deportivo ofrece un amplio programa de Regatas, Pesca y Competiciones Náuticas, además de increíbles posibilidades de ocio, como el alquiler de barcos de vela y motor, varias salas de fiestas, así como numerosos Pubs y Restaurantes.

A todas estas atractivas características del Puerto hay que unir su futura ampliación en un espacio de 50 Ha que se ganarán al mar y que permitirán poner la oferta turística de Benalmádena en un primer nivel, ya que el Puerto será el más grande y mejor equipado del Mediterráneo, en el que se podrán acometer todo tipo de eventos, incluidos los de carácter Olímpico que pudiesen celebrarse en nuestro país.

Proyecto de ampliación

1. Puerto Deportivo actual
2. Zonas de ampliación del Puerto Deportivo
3. Playas
4. Nuevos accesos al Puerto



Con esta ampliación el Puerto Deportivo doblará sus puntos de atraque hasta alcanzar los 2.500. Además y como ya hemos comentado, la nueva zona del Puerto estará conectada con Arroyo de la Miel a través del Monorraíl. Esta apuesta por el Puerto de Benalmádena responde a su increíble atractivo para el turismo que ha conseguido dinamizar la sociedad malagueña hacia la zona occidental de la provincia, traspasando la barrera turística de Torremolinos para descubrir la ciudad más mágica de la Costa del Sol: Benalmádena.



Benalmádena Pueblo

Es el núcleo urbano histórico del municipio. Conserva el sabor de la tradición y el encanto de los pueblos andaluces de montaña. Por su inmejorable y privilegiada situación es un punto desde el que se puede admirar toda la costa, es, como figura en su escudo, "vigía de la Costa".

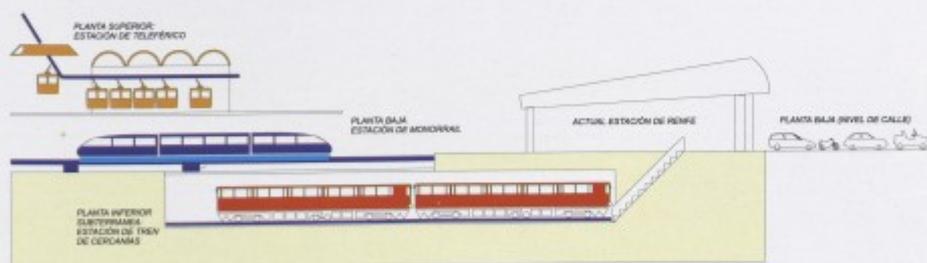


Telecabina

Benalmádena cuenta con dos nuevos medios de transporte que, además de cumplir su función genuina de acercar zonas del municipio con una gran demanda de viajeros, son un atractivo turístico más de la ciudad.

La Telecabina es una instalación pionera en la Costa del Sol. Parte de la estación de ferrocarril de cercanías de Arroyo de la Miel (cerca del Parque de Atracciones Tivoli World), y su destino es un paraje único: el Monte Calamorro, alcanzando una cota de altura de 769 m., equivalente a 2'5 veces el Empire State y más de 3 veces la altura de la Torre Eiffel. Esta situación permite obtener unas sorprendentes vistas de la zona.

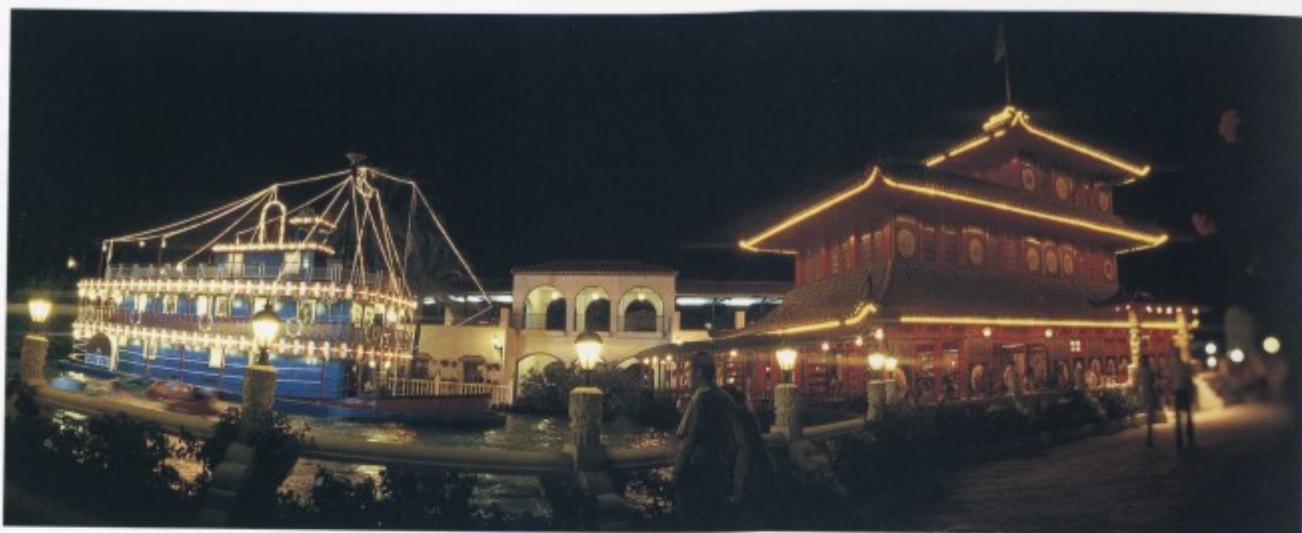
La panorámica recoge gran parte de la costa malagueña, el Valle del Guadalhorce y, en los días despejados, hasta los montes de Africa, Gibraltar y Sierra Nevada. La construcción de la telecabina ha respetado en todo momento el entorno natural, además de contribuir a la reforestación del Monte Calamorro, la creación de senderos y, en definitiva, la recuperación de este Monte para el uso y disfrute de visitantes y ciudadanos de Benalmádena. Las 64 cabinas que componen su flota tienen capacidad para 4 personas, lo que garantiza un flujo de 800 personas/hora. Realizan un recorrido de 2.646 m., con un desnivel de 636 m., y su recorrido, a una velocidad de 4 metros por segundo, es de 12 minutos.



Monorraíl

El Monorraíl (proyecto en fase de estudio avanzado) unirá Arroyo de la Miel, desde la estación de ferrocarril de cercanías, con Benalmádena Costa, exactamente con Isla Bermeja, la zona en la que se ha desarrollado la ampliación del Puerto Deportivo. Contará con la más moderna tecnología y permitirá disfrutar de una paseo panorámico por la ciudad a una altura que en algunos de sus tramos puede alcanzar los 50 metros.





Parque de Atracciones

Situado en Arroyo de la Miel, el Parque de Atracciones Tivoli World es el único en toda Andalucía que ofrece espectáculos y atracciones dentro de un maravilloso entorno. Tiovivos, norias, montaña rusa, teatro, restaurantes y bares se combinan con actuaciones diarias de artistas con reconocimiento internacional.



Casino

El Casino está ubicado en el complejo deportivo y hotelero Torrequebrada de Benalmádena, uno de los centros vacacionales más lujosos de Europa al borde del Mediterráneo. El Casino convive con una fabulosa sala de fiestas con espectáculos internacionales, hotel de 5 estrellas y salas para convenciones y congresos.



Club Hípico

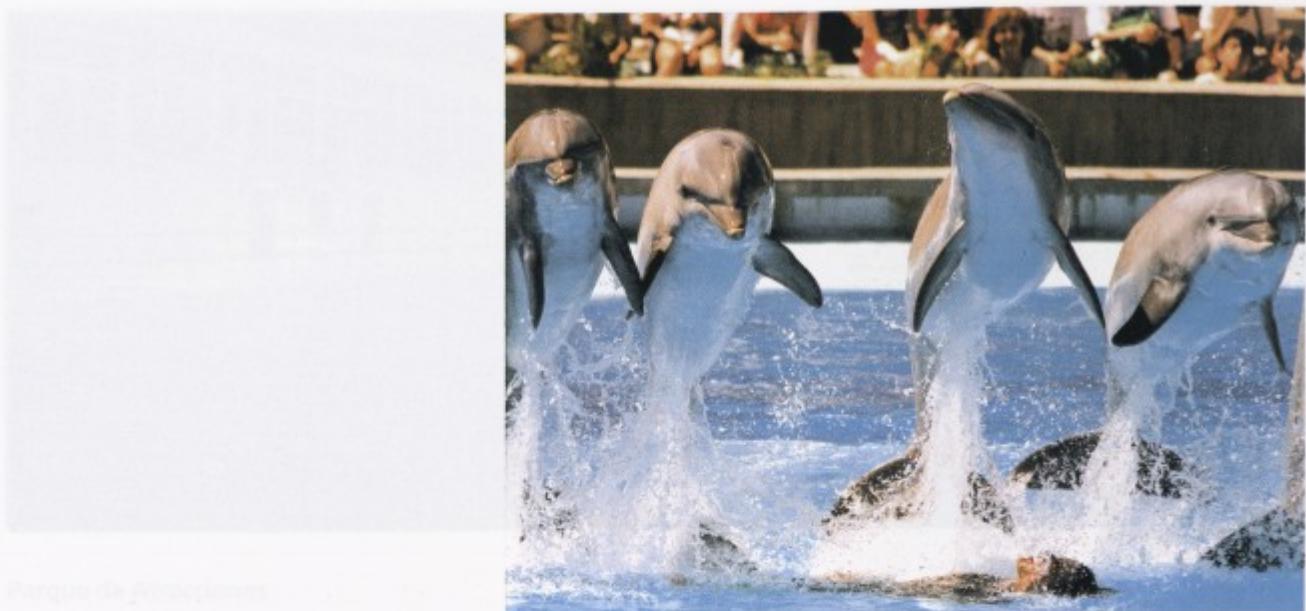
Las instalaciones y actividades del Club Hípico de Benalmádena lo sitúan entre los mejores de España, Entre sus numerosas actividades destaca el senderismo ecuestre a través de los parajes naturales de Benalmádena.



Plaza de Toros

Como cualquier pueblo andaluz que se precie, Benalmádena cuenta con una Plaza de Toros donde ciudadanos y visitantes disfrutan del arte del toreo. El ruedo de Benalmádena ostenta un récord nacional, siendo el de mayor número de festejos en el 1999 en toda España.





Parque de Atracciones

Parque Temático de la Naturaleza • Selwo Marina

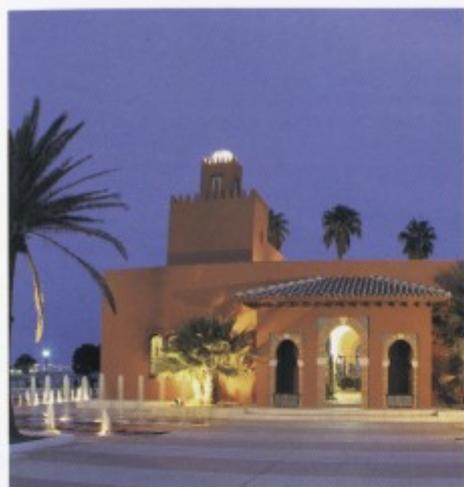
Situado junto al Parque de la Paloma, las instalaciones de Selwo Marina reúnen una amplia variedad de fauna marina agrupadas en varias zonas temáticas, donde el visitante podrá observar a los acrobáticos delfines, las habilidades de los leones marinos, aves exóticas o el primer pingüinario de hielo de la península, además de participar en multitud de actividades de ocio que proponen los animadores del Parque.

11.6 ◆ Benalmádena con la cultura

Actividades Culturales

Benalmádena es una ciudad donde la cultura siempre está en su punto álgido de ebullición. En La Casa de la Cultura "Pablo Ruiz Picasso", sede de la Concejalía de Educación y Cultura, se lleva a cabo un programa de actividades a lo largo de todo el año. Desde las muestras de los talleres municipales como la Escuela Municipal de Música y Danza (con 450 alumnos), de Teatro o de Artesanía Popular, hasta conciertos, conferencias, cine, danza o exposiciones, la Casa de la Cultura ofrece un amplio abanico de actividades culturales y lúdicas, tanto para los miembros de los talleres como para los ciudadanos y visitantes que acuden a ella siguiendo sus propuestas culturales.

Por otro lado, el Centro de Formación Profesional Ocupacional cumple una importante labor social ofreciendo a desempleados y jóvenes una puerta al mercado laboral o a la formación continua de los trabajadores. En este Centro se imparten cursos de albañilería, fontanería, jardinería, secretariado de dirección, instalador electricista, auxiliar de escuelas infantiles y otras profesiones con gran demanda en el mercado. El esfuerzo de los profesionales del Centro y la ilusión de los alumnos han contribuido al éxito que año tras año renueva el Centro de Formación Profesional Ocupacional de Benalmádena.



Castillo Bil Bil

Situado en Benalmádena Costa, es una construcción de estilo árabe, con enlucido rojo en su exterior y decoración de azulejos y bajorrelieves de exquisita tradición Nazarí. El Castillo de Bil Bil es el verdadero centro cultural de Benalmádena. En sus instalaciones, el Ayuntamiento realiza continuamente exposiciones, conferencias, conciertos, encuentros de poesía y cursos de todo tipo, convirtiendo este fabuloso Castillo en punto de referencia cultural para todos los vecinos de Benalmádena y sus visitantes. Uno de los atractivos más emblemáticos del Castillo de Bil Bil es la estatua conocida como El Torso, visitada continuamente por cientos de personas.



Museo Arqueológico

Creado por Orden Ministerial el 8 de octubre 1970 y situado en Benalmádena Pueblo este museo es único en nuestro país. Alberga piezas precolombinas donadas por Don Felipe de Orlando, antropólogo y Director del Museo así como piezas neolíticas y romanas encontradas en yacimientos locales. En total son más de 600 piezas, algunas de ellas del año 1300 antes de Cristo. Entre los restos arqueológicos de indudable valor histórico de la ciudad de Benalmádena destaca la Cueva Paleolítica que conserva una pintura de un toro acéfalo. El paso de diferentes culturas por la ciudad también queda ejemplificado por los restos de una Villa romana perteneciente al Siglo I de la era cristiana.





Plaza de España

En esta plaza de Benalmádena Pueblo, se encuentra la conocida escultura emblema de nuestra ciudad "La Niña de Benalmádena", que representa a una niña desnuda en posición oferente con una concha en sus manos, obra del escultor Jaime Pimentel.



Castillo Colomares

Situado en Benalmádena Pueblo, se trata de un monumento de reciente construcción, levantado en conmemoración al descubrimiento de América.



Benalmádena, multicultural y ecuménica

Benalmádena es, desde tiempos remotos, cruce de caminos entre diferentes culturas. Prueba de ello es la convivencia aún en nuestros días de tradiciones y creencias en nuestra ciudad. En las calles de Benalmádena se mezclan la espiritualidad del Templo hindú, con la majestuosidad de la imagen del Buda feliz y la reciente construcción de una nueva Iglesia, además de las 3 parroquias (Sto. Domingo, Inmaculada y El Carmen) con las que cuenta el municipio.

11.7 ◆ Benalmádena, con la naturaleza

En los últimos años, Benalmádena ha experimentado un importante incremento en zonas verdes, además de la recuperación de sus espacios naturales. Este hecho es la respuesta a la creciente preocupación de los ciudadanos de Benalmádena por preservar su Medio Ambiente. En la actualidad, la ciudad cuenta con 4 pulmones verdes, que, sin duda, han mejorado la calidad de vida de sus habitantes, además de convertir Benalmádena en un lugar donde la modernidad de una ciudad de siglo XXI convive con el respeto al Medio Ambiente, consiguiendo convertir en realidad la idea de un desarrollo sostenible.



Monte Calamorro

La atractiva naturaleza del Monte Calamorro ha sido por fin recuperada para el uso y disfrute de ciudadanos y visitantes de Benalmádena. La zona se ha reforestado, incluyendo rutas de senderismo. Además, la ubicación de la telecabina en el monte supone un mayor atractivo para este entorno natural.

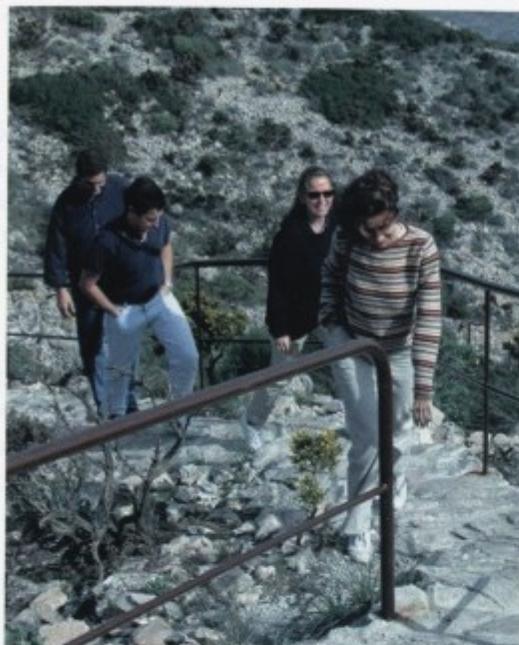




Parque de la Paloma

Es la principal zona verde del municipio y el único parque urbano de Benalmádena Costa. Con más de 250.000 metros cuadrados de naturaleza, el Parque de la paloma se ha convertido en una zona de esparcimiento y recreo, con espacios para niños, paseos, lago artificial, etc. En los últimos años, se han plantado en el Parque de la Paloma más de 2.400 árboles, 2.500 arbustos y unos 2.100 m² de césped.





Parque de la Naturaleza

Si el Monte Calamorro representa el espacio montañoso de la ciudad, el parque de la Naturaleza es la apuesta de Benalmádena por la recuperación de una zona costera como área de recreo y conocimiento del Medio Ambiente. En esta zona verde que constituye este original parque, ciudadanos y visitantes podrán aprender, divirtiéndose, todos los secretos la Madre Naturaleza ha escondido en Benalmádena.

Parque de Casablanca

El Parque de Casablanca es un extensión de 100.000 m² de bosque, plagado de árboles antiguos y especies autóctonas, donde se aseguran las mejores rutas de senderismo y espacios abiertos para garantizar el esparcimiento de todos los ciudadanos.

Jardín de las Aguilas

Se trata de un Centro de recuperación de aves en peligro de extinción. Además, cuenta con un espectáculo de cetrería destinado a difundir los valores de la Naturaleza. El jardín de las Aguilas se encuentra situado el Castillo de Colomares.

Jardines del Muro

Este enclave natural único se encuentra en Benalmádena Pueblo y refleja la rica flora de la zona. Uno de sus elementos más característicos es el ascensor panorámico que comunica los jardines con la zona de aparcamientos del inferior. Los visitantes de los Jardines del Muro contarán con una increíble vista en su acceso a la zona.



11.8 ♦ Infraestructura y servicios

Congresos, convenciones y reuniones de diferentes empresas e instituciones tienen lugar cada año en Benalmádena. Para ello, Benalmádena se ha preparado para el siglo XXI dotando a la ciudad de instalaciones y modernos hoteles donde pueden celebrarse todos estos actos de empresa. Además, a sólo 2 Km. de Benalmádena, se encuentra el Palacio de Congresos y Exposiciones de la Costa del Sol.

Mejoras urbanísticas:

En los últimos años, Benalmádena ha cambiado su paisaje urbano para convertirse en una ciudad de espacios abiertos, zonas verdes y grandes paseos. Ejemplo de este cambio es la Avenida Antonio Machado. Esta vía municipal era antes de 1996 la antigua Nacional 340 y en estos momentos se ha convertido en un punto de reunión de vecinos y visitantes de Benalmádena. El tráfico está siendo enterrado y la vía ha pasado a ser un paseo jalonado de populares rotondas, como la del Molinillo, Puerto o Vela.

Entre las mejoras urbanísticas de Benalmádena destaca, además, la nueva Estación de RENFE y los planes de soterramiento de determinados tramos de vías.

Hoteles

Benalmádena cuenta con una importante oferta hotelera, además de ser de las de mayor calidad en la Costa del Sol. En total, existen en la ciudad 20 hoteles con más de 7.700 plazas hoteleras. En los últimos años se han solicitado 9 licencias para nuevos hoteles, tres concedidas hasta la fecha, 7 de cuatro estrellas y 2 de cinco estrellas. Además, Benalmádena ofrece a los visitantes unas 5.000 camas en apartahoteles. Entre los complejos hoteleros más importantes de la ciudad destacan Torrequebrada, Alay y Tritón.

Gastronomía:

Benalmádena ofrece al visitante una variada oferta gastronómica:

- Restaurantes de rango nacional especializados en platos regionales.
- Chiringuitos, con sus típicos pescados.
- Restaurantes especializados en cocina internacional: italiana, francesa, hindú, argentina, mexicana, china...

Entre los restaurantes más típicos de la ciudad destacan Mar de Alborán, Carretero y El Mero, además de la popular escuela de Hostelería de Benalmádena. Situada dentro de La Fonda, un verdadero Parador donde el visitante se siente como en su propia casa, en sus 26 habitaciones con unas vistas maravillosas, está especializada en los típicos platos de la Cocina Andaluza. La Escuela sólo ofrece almuerzos, pero merece la pena degustar los platos que cientos de estudiantes aprenden a cocinar gracias a los maestros de la Escuela. Entre los platos más típicos de la gastronomía de Benalmádena recomendamos la Sopa amarilla, las Tortas de aceite, los Huesos de Santo y los Buñuelos de Batata.

11.9 ♦ Benalmádena con la tradiciones

Semana Santa

En un monte cercano a Benalmádena Pueblo, cada año se representa en vivo la Pasión de Jesús, denominada "El Paso". Se trata de una de las fiestas populares más tradicionales de la ciudad.



Procesión del Corpus

Cuando llega el Corpus, las calles de Benalmádena se llenan de flores. Es la bellísima alfombra de pétalos de flores y hierbas aromáticas que los vecinos de j pueblo preparan la noche anterior para que discurra la procesión.

San Juan

El 24 de junio, San Juan, Arroyo de la Miel celebra sus fiestas, con las tradicionales hogueras que dan la bienvenida al verano. La noche del 23 se representa la Quema de Júas. Y por su puesto no podían faltar las tradicionales romerías andaluzas. En San Juan se celebra en el Parque de la Paloma.

Veladilla del Carmen

A mediados de julio en Benalmádena Costa se celebra la procesión marinera en honor a la patrona de las gentes del mar.

Virgen de la Cruz

El 15 de agosto se celebra la fiesta de la Virgen de la Cruz en Benalmádena. El parque de Casablanca es el lugar donde los vecinos y visitantes acuden en romería para venerar a la Virgen del verano.

En los últimos treinta años, Benalmádena ha experimentado un crecimiento superlativo. A medida que ha ido aumentando su población y desarrollo económico (aspecto que se estudia en los siguientes capítulos), el municipio ha ampliado su oferta turística y de ocio, siempre manteniendo la calidad en su imagen y servicio, requisitos indispensables para alcanzar el estatus que ostenta en la actualidad como uno de los municipios con una propuesta de ocio única en la Costa del Sol.

Para mantener, incluso impulsar ese nivel de calidad turística, Benalmádena puso en marcha hace varios años el Proyecto Olimpo, cuyo objetivo es dotar al municipio de una serie de infraestructura que sirvan de catalizador definitivo para atraer al turismo de lujo, que es el que deja más huella en la actividad empresarial y turística del municipio. Pues bien, para lograr este objetivo, existen varios pilares fundamentales, como son la Telecabina, el Monorraíl y la ampliación del Puerto Deportivo de Benalmádena, con capacidad para dos mil yates, entre los que están incluidos megayates de más de 12 de metros de eslora.

Entre los últimos años, Benalmádena ha experimentado un crecimiento superlativo. A medida que ha ido aumentando su población y desarrollo económico (aspecto que se estudia en los siguientes capítulos), el municipio ha ampliado su oferta turística y de ocio, siempre manteniendo la calidad en su imagen y servicio, requisitos indispensables para alcanzar el estatus que ostenta en la actualidad como uno de los municipios con una propuesta de ocio única en la Costa del Sol.

Para mantener, incluso impulsar ese nivel de calidad turística, Benalmádena puso en marcha hace varios años el Proyecto Olimpo, cuyo objetivo es dotar al municipio de una serie de infraestructura que sirvan de catalizador definitivo para atraer al turismo de lujo, que es el que deja más huella en la actividad empresarial y turística del municipio.

Hotels

Benalmádena cuenta con una importante oferta hotelera, tanto en el núcleo urbano como en las zonas turísticas. Actualmente, el municipio cuenta con 15 hoteles con un total de 1.200 habitaciones. La oferta hotelera se encuentra distribuida en tres zonas: el núcleo urbano, el Puerto Deportivo y las zonas turísticas.

Gastronomía

Benalmádena cuenta con una importante oferta gastronómica, tanto en el núcleo urbano como en las zonas turísticas. Actualmente, el municipio cuenta con 15 restaurantes con un total de 1.200 plazas. La oferta gastronómica se encuentra distribuida en tres zonas: el núcleo urbano, el Puerto Deportivo y las zonas turísticas.

Entre los últimos años, Benalmádena ha experimentado un crecimiento superlativo. A medida que ha ido aumentando su población y desarrollo económico (aspecto que se estudia en los siguientes capítulos), el municipio ha ampliado su oferta turística y de ocio, siempre manteniendo la calidad en su imagen y servicio, requisitos indispensables para alcanzar el estatus que ostenta en la actualidad como uno de los municipios con una propuesta de ocio única en la Costa del Sol.



12 Evolución de Benalmádena en cifras • 1988 - 2001 •



En este capítulo se describe la evolución de Benalmádena en cifras desde el año 1988 hasta el 2001. Comenzamos por un minucioso desglose de la evolución de la población a través de los ciclos migratorios, de inmigración y saldos migratorios.

En los distintos gráficos realizados podemos observar la evolución de las viviendas rústicas y urbanas, al aumento de contratación de líneas telefónicas y cuentas bancarias del municipio que nos dan una idea del crecimiento de la población en los últimos diez años.

Asimismo, la actividad e inversión empresarial del municipio está fielmente reflejada, destacando, cómo ya es de suponer, el sector de la Hostelería y Comercio.

En todos los gráficos podemos observar cómo la evolución en cifras de Benalmádena mantienen un nivel constante de crecimiento en los últimos diez años, lo que significa que para mantener el nivel de vida y de calidad, Benalmádena necesita de proyectos culturales, de infraestructura y de ocio, semejantes al proyecto de ampliación del Puerto Deportivo para comenzar otro despegue de bonanza económica y que pueda sostenerse a largo plazo.



12.1 ◆ Población

INMIGRACIÓN

El número de inmigrantes llegados a Benalmádena fue superior a los 1.000 en los años 1988, 1989 y 1990. Sin embargo, en 1991 tan sólo 514 personas trasladaron su residencia a este municipio, tendencia que al año siguiente, 1992, se rompe y marca una recuperación sorprendente al alcanzar los 1.197 inmigrantes en ese año, a partir del que la llegada de nuevos habitantes al municipio comenzó, de nuevo, a ascender.

De este modo, en 1993 fueron 1.230 las personas que llegaron a la localidad, cifra similar, aunque un poco inferior, a la de 1994 y a la de 1995, en el que llegaron 1.568 personas. En 1996 se produce una repentina parada en el traslado de habitantes a Benalmádena, pues en este año tan sólo fueron 724 los que se empadronaron en el municipio. Esta circunstancia es coyuntural y en 1997 se recupera el ritmo de años anteriores, al entrar 1.523 nuevas personas, cifra que en 1998 asciende a 2.072, tendencia que se mantiene en 1999 con 2.388 y en el 2000 alcanza las 2.609 personas. Durante esos diez años, la mayor parte de las personas llegadas a Benalmádena provenían del resto de Andalucía. De hecho, en 1998, de los más de 2.000 inmigrantes que recalaban en Benalmádena, 1.200 eran andaluces. Sin embargo en el año 1999 y 2000 esta tendencia disminuye llegando los extranjeros a suponer los 900 y los andaluces se mantuvieron en la cifra anterior. Los años 1991 y 1996 representan una excepción a este hecho, pues la llegada de inmigrantes procedentes de Andalucía y de otras comunidades autónomas fue prácticamente similar.

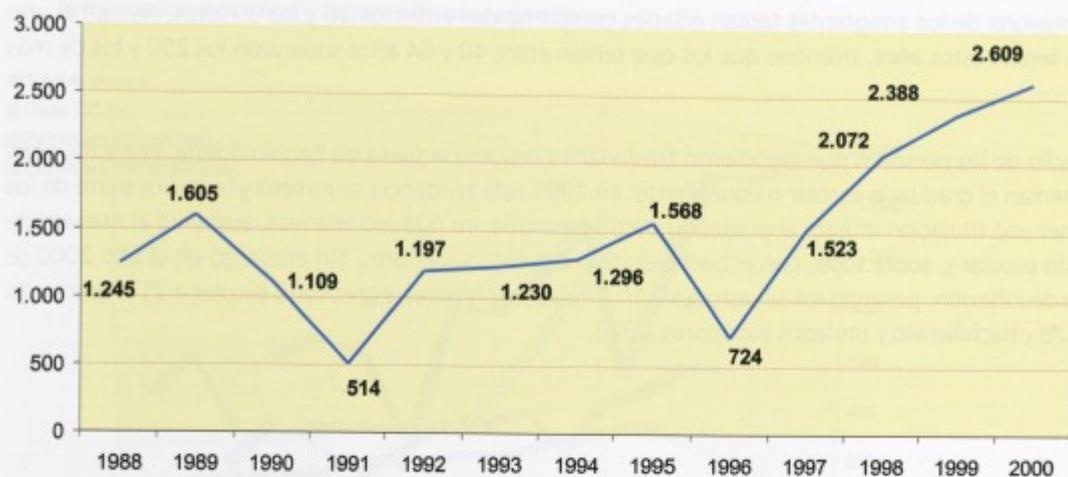
En cuanto a la llegada de extranjeros que decidían afincarse en Benalmádena, en 1988 alcanzó los 287, lo que significó que uno de cada cinco inmigrantes que llegaba al municipio era extranjero. Esa tendencia no se mantuvo durante el resto de la década. Al año siguiente comenzó a bajar considerablemente la entrada de extranjeros, que no se volvió a recuperar hasta el año 1992, cuando empezó a ascender para alcanzar en 1998 los 372 y se ha mantenido la tendencia en 1999 con 589, llegando en el año 2000 a 769 personas. La gran mayoría de las personas que llegaron a Benalmádena en esa década tenían edades comprendidas entre los 16 y los 39 años. Aproximadamente, la mitad de los inmigrantes llegados a la localidad en esos años tenían esas edades. En 1991 se produjo una caída, pues no llegaron a 300 las personas de esas edades que se trasladaron a Benalmádena, tendencia que de nuevo se rompió en el año 1992, en el que fueron prácticamente el doble.

El nivel de estudios de los inmigrantes que se trasladaron a Benalmádena fue evolucionando en esos diez años. Si bien a finales de la década de los ochenta la mayoría tenían el graduado escolar o equivalente, en 1992 casi 400 de los inmigrantes de la localidad tenían un título inferior al graduado escolar. En 1994 comienzan a ser mayoría los que poseen el bachiller o títulos superiores, tendencia que se confirma en 1998 cuando 511 de los inmigrantes tenían esta calificación, por unos 450 que poseían una calificación inferior al graduado escolar, pasando en 1999 a 490 y en el año 2000 a 448, estabilizándose la tendencia, bajando a cero el número de inmigrantes sin titulación.

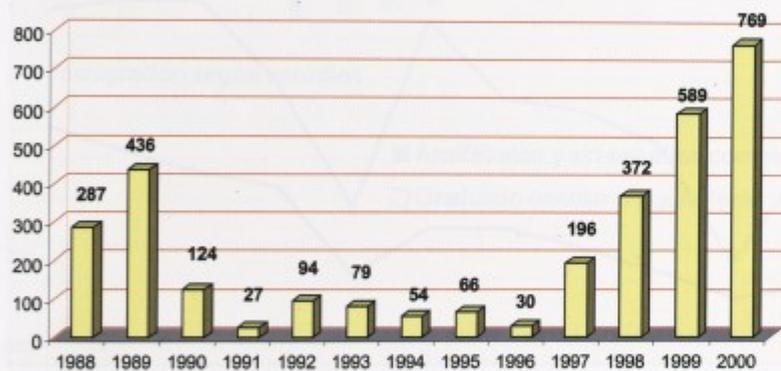
EMIGRACIÓN

En cuanto a la emigración, entre los años 1988 y 2000 siempre fue inferior a la inmigración recibida por Benalmádena. En 1988 fueron 266 las personas que se fueron del municipio, cantidad que subió paulatinamente hasta las 415 en 1992. En 1993, 552 personas se fueron de la localidad y tanto en 1994 como en 1995, unas 650 personas decidieron marcharse. Al año siguiente se produjo una parada en la emigración, pues sólo afectó a 446 personas, cantidad que prácticamente se dobló al año siguiente y que llegó a las 932 en 1998, pasando a 1.044 y 1.158 en los años 1999 y 2000.

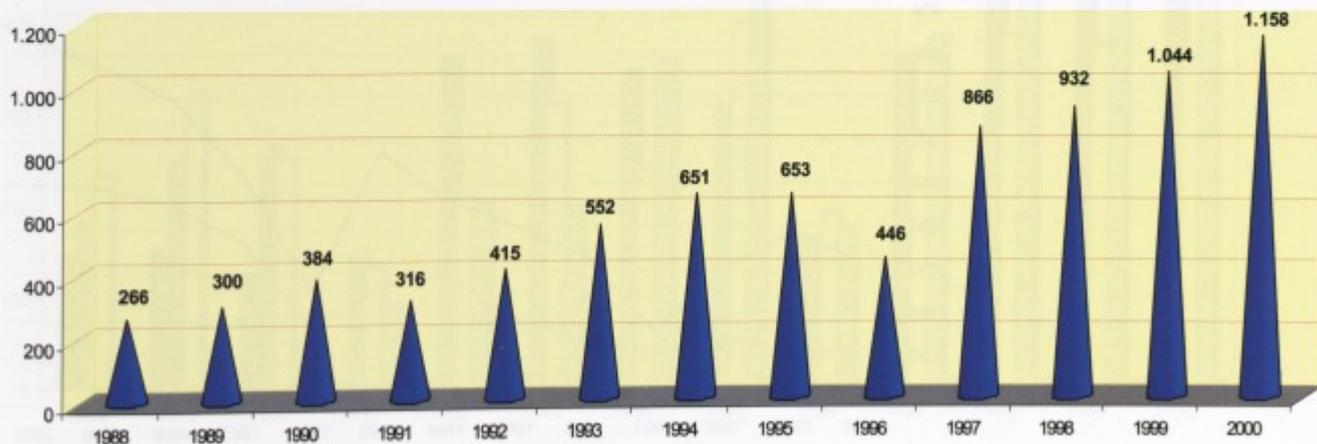
Inmigración



Inmigración Extranjera



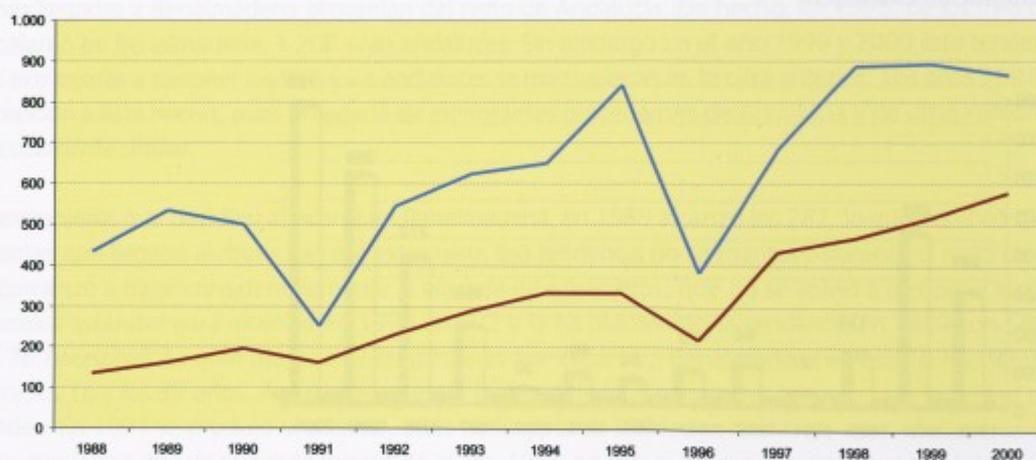
Emigración



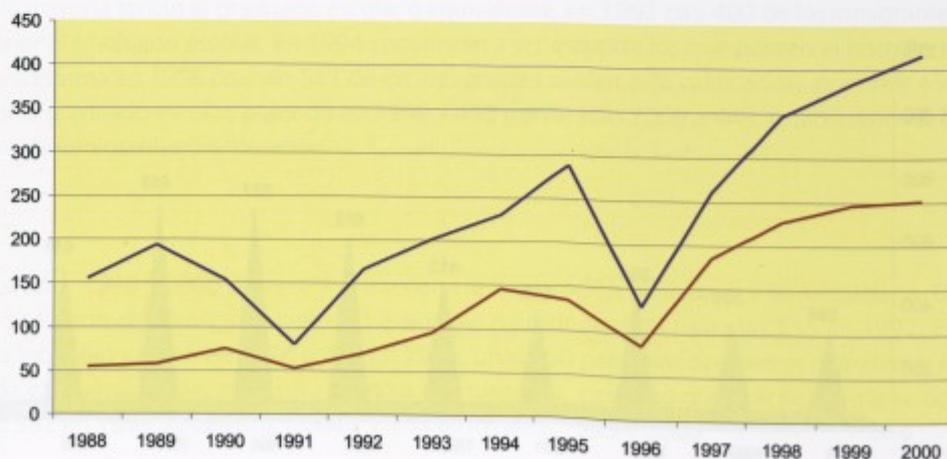
En cuanto a la edad, la mayoría de los emigrantes tenían edades comprendidas entre los 16 y los 39 años. Así, en el año 2000 fueron 580 los que tenían estos años, mientras que los que tenían entre 40 y 64 años superaron los 250 y los de más de 64 años unos 84.

Respecto al nivel de estudio de las personas que decidieron trasladar su residencia fuera de Benalmádena, entre los años 1988 y 1990 la mayoría tenían el graduado escolar o equivalente. En 1991 esta tendencia se rompió y la mayor parte de los emigrantes pasaron a tener una titulación inferior al graduado escolar, aunque, en número relativos, aumentó el número de inmigrantes con graduado escolar y, sobre todo, con el bachillerato o estudios superiores. Sin embargo en el año 2000 se produce un nuevo punto de inflexión, pasando los sin estudio a 10, titulados inferiores a graduado escolar a 217, graduado escolar o equivalente a 328 y bachillerato y titulados superiores a 373.

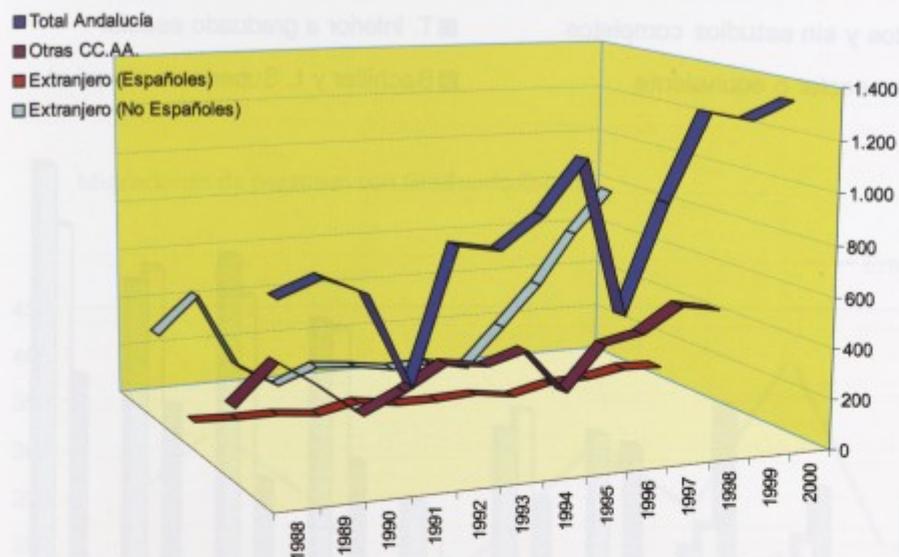
Movimientos migratorios · Personas entre 16 y 39 años



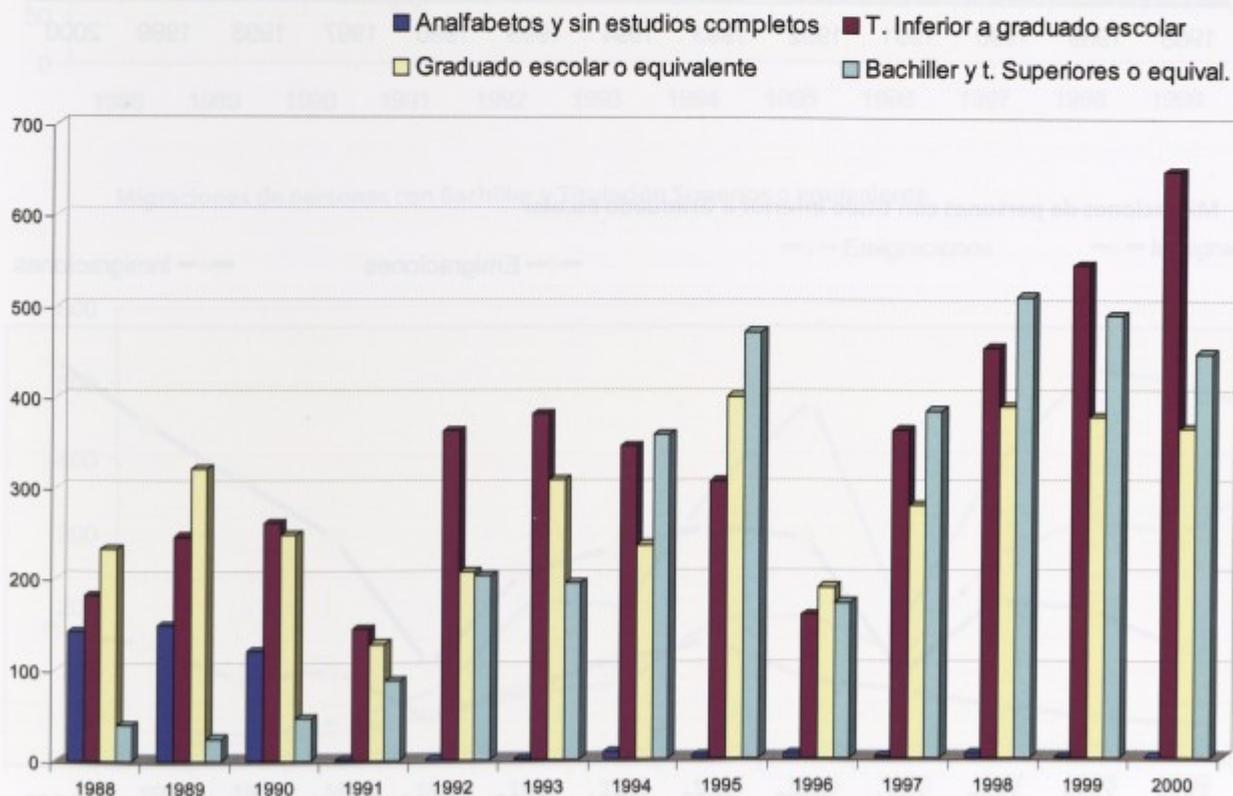
Movimientos migratorios · Personas mayores de 39 años



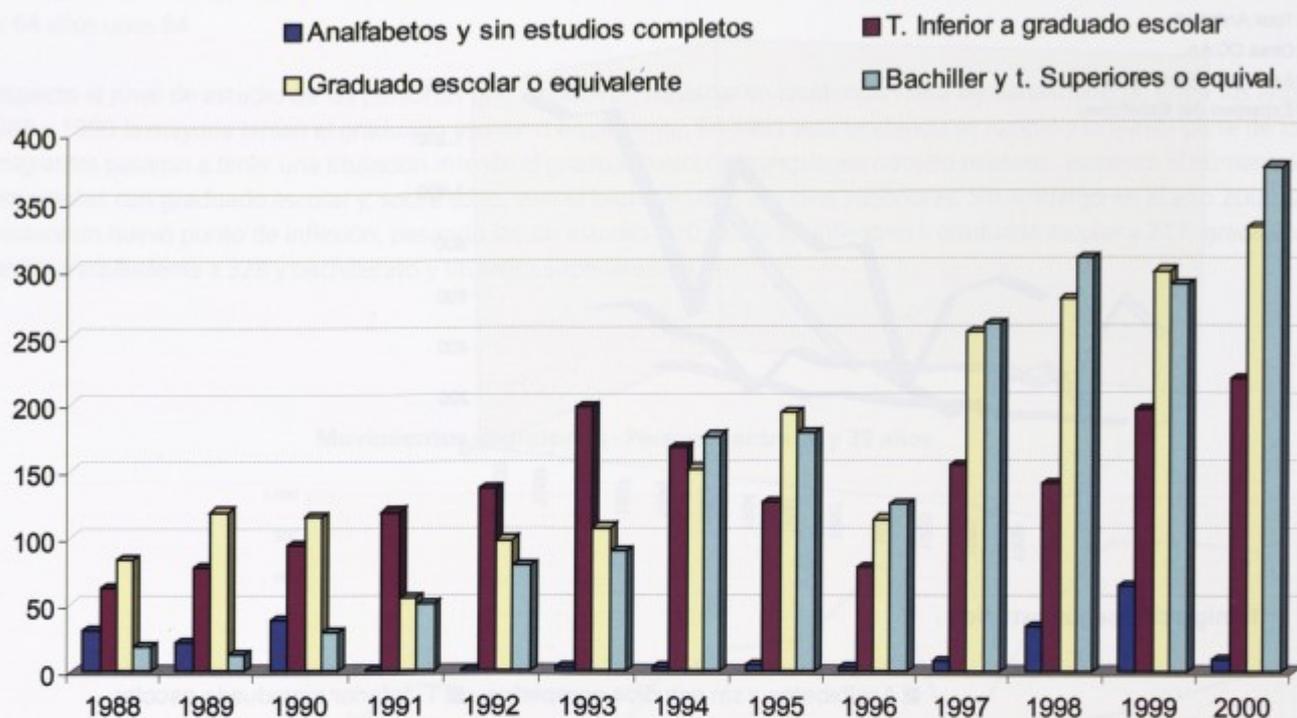
Inmigración por años y lugares de procedencia



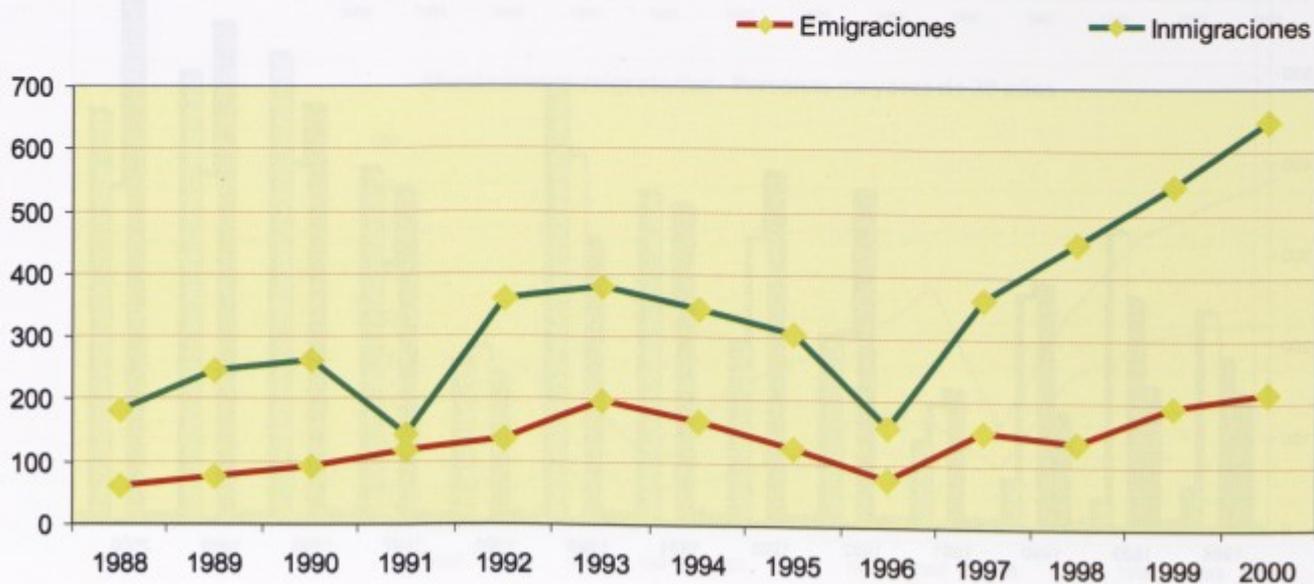
Inmigración según estudios



Emigración según estudios

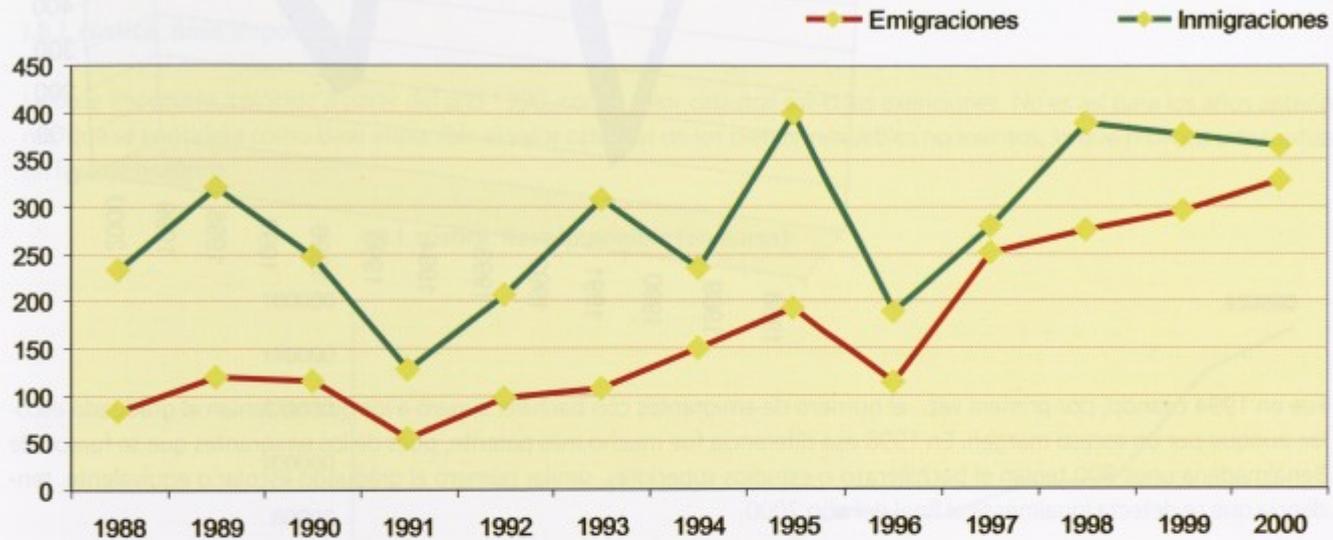


Migraciones de personas con título inferior a Graduado Escolar

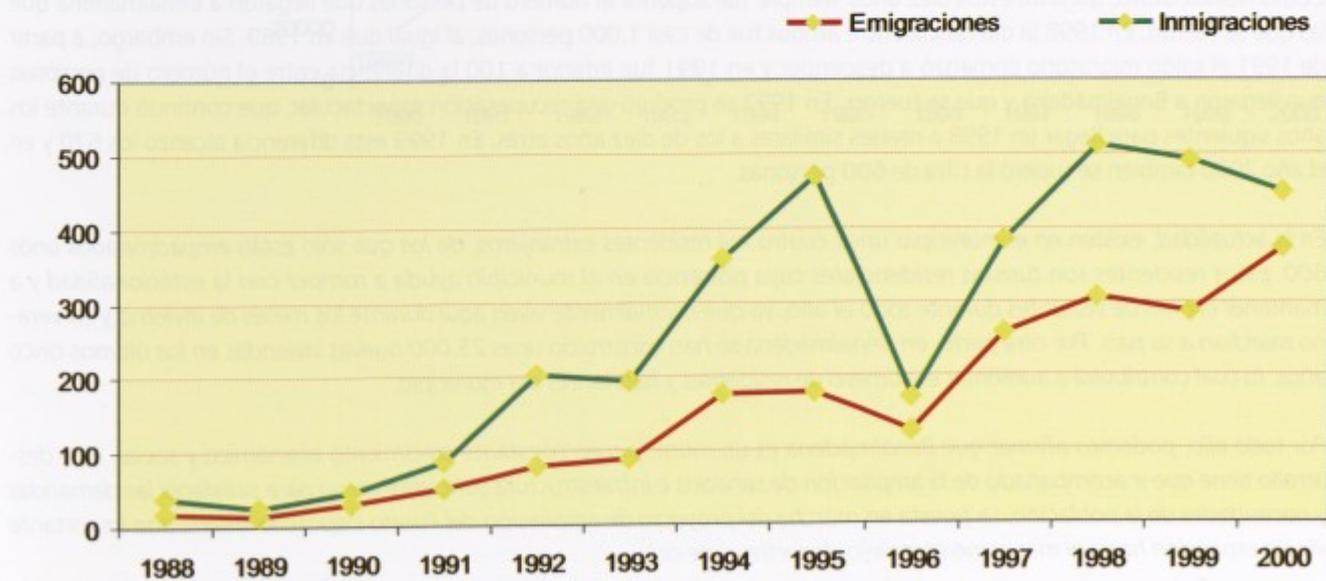


12.2 I.B.I. fincas rústicas y urbanas

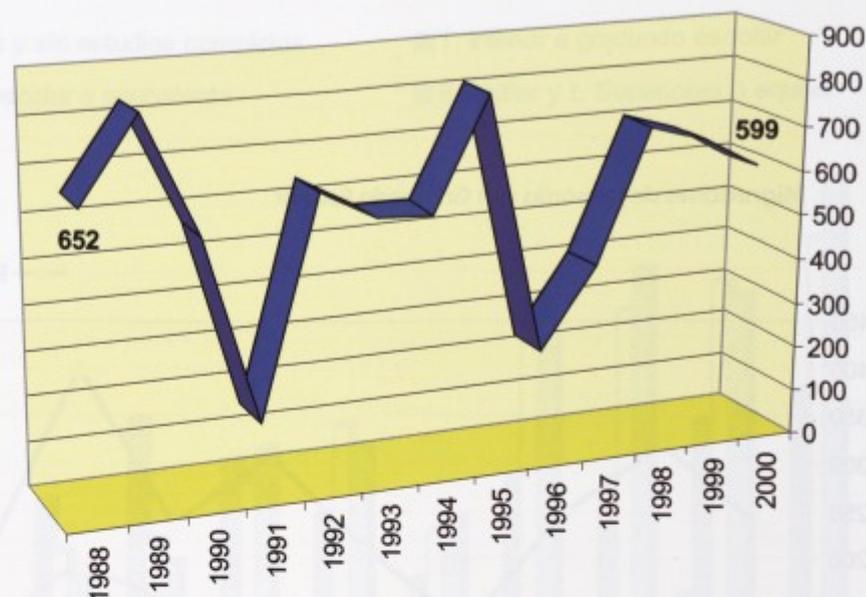
Migraciones de personas con Graduado Escolar



Migraciones de personas con Bachiller y Titulación Superior o equivalente



Saldo migratorio



Fue en 1994 cuando, por primera vez, el número de emigrantes con bachiller superó a los que no tenían el graduado escolar, aunque por un escaso margen. En 1998 esa diferencia fue mucho más patente, pues de los emigrantes que se fueron de Benalmádena unos 300 tenían el bachillerato o estudios superiores, similar número el graduado escolar o equivalente, tendencia que se detecta igualmente al final del año 2000.

SALDO MIGRATORIO

Como hemos dicho, durante estos diez años siempre fue superior el número de personas que llegaron a Benalmádena que las que se fueron. En 1998 la diferencia entre ambos fue de casi 1.000 personas, al igual que en 1989. Sin embargo, a partir de 1991 el saldo migratorio comenzó a descender y en 1991 fue inferior a 100 la diferencia entre el número de personas que llegaron a Benalmádena y que se fueron. En 1992 se produjo una recuperación espectacular, que continuó durante los años siguientes para llegar en 1998 a niveles similares a los de diez años atrás. En 1999 esta diferencia alcanzó los 670 y en el año 2000 también se superó la cifra de 600 personas.

En la actualidad, existen en el municipio unos cuatro mil residentes extranjeros, de los que sólo están empadronados unos 600. Estos residentes son turistas residenciales cuya presencia en el municipio ayuda a romper con la estacionalidad y a mantener el nivel de visitantes durante todo el año, ya que normalmente viven aquí durante los meses de invierno y en verano marchan a su país. Por otra parte, en Benalmádena se han construido unas 25.000 nuevas viviendas en los últimos cinco años, lo cual contribuirá a aumentar el número de residentes y habitantes del municipio.

Por todo ello, podemos afirmar que Benalmádena es un municipio en constante crecimiento económico y social. Este desarrollo tiene que ir acompañado de la ampliación de servicios e infraestructura suficiente como para satisfacer las demandas y necesidades de la población. La puesta en marcha del proyecto de ampliación del Puerto Deportivo crearía una importante vía de expansión hacia el mar como complejo deportivo y de ocio.

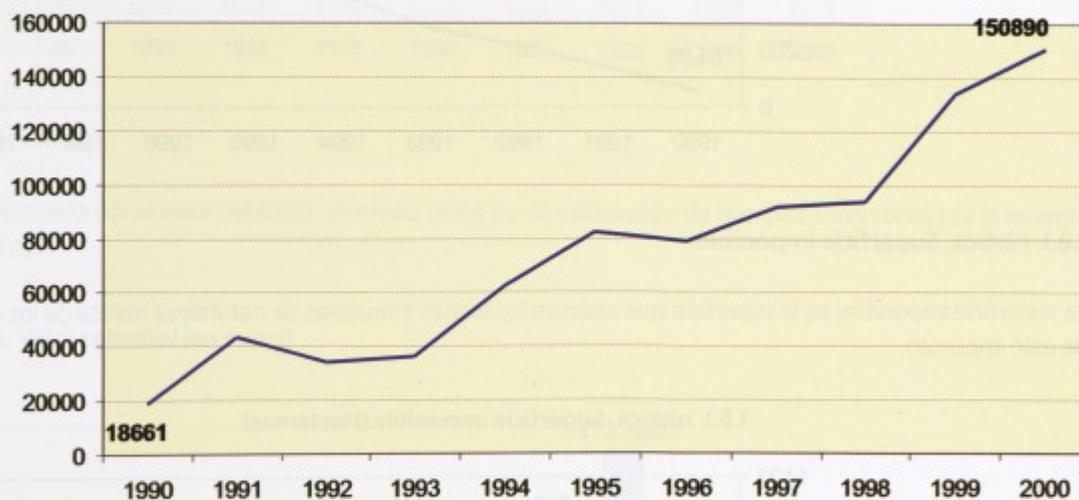
12.2 ♦ I.B.I. fincas rústicas y urbanas

El análisis del número de fincas y urbanas y rústicas existentes en Benalmádena deja patente que en este municipio apenas existe agricultura extensiva, ya que las explotaciones agrícolas existentes son de particulares que tienen pequeños terrenos que destinan a este uso. En la localidad predominan, por este motivo, sobre todo las fincas urbanas, que se dedican exclusivamente a acoger viviendas.

I.B.I. rústica. Base imponible

La base imponible, coincide a partir del año 1990, con el valor catastral salvo las exenciones. No es así para los años anteriores, que se considera como base imponible el valor catastral de los bienes inmuebles no exentos, lo que provoca una ruptura en la serie histórica.

I.B.I. rústica. Base imponible (en euros)



I.B.I. rústica. Cuota

La cuota, se obtiene a partir del año 1990, como multiplicando el tipo de gravamen por la base imponible. Anteriormente este tipo se calculaba sobre la base liquidable, lo que provoca una ruptura en la serie histórica.

I.B.I. rústica. Cuota (en euros)



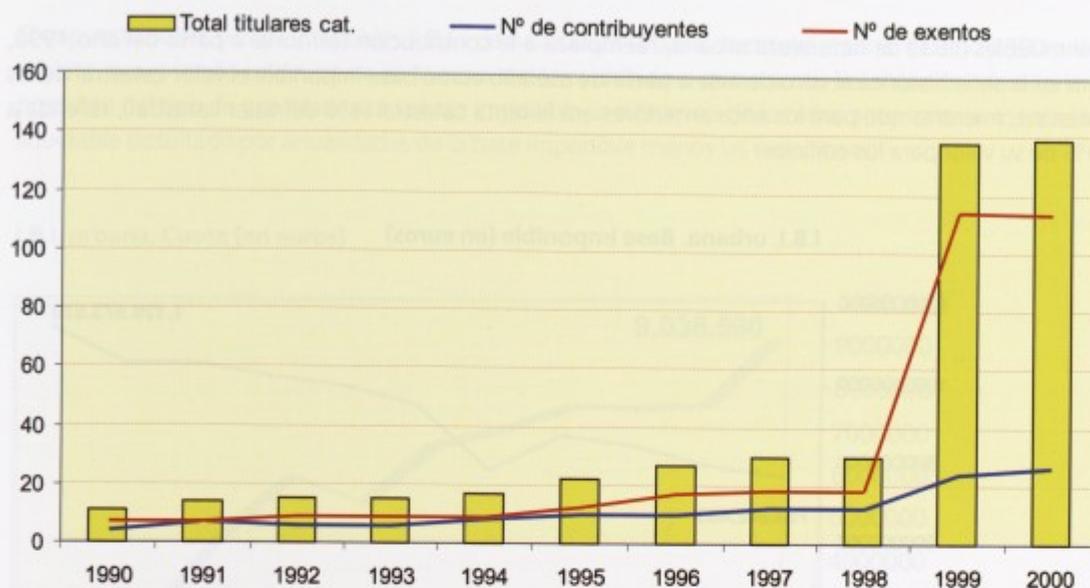
I.B.I. rústica. Superficie imponible

La superficie imponible, es la superficie que abarcan los bienes inmuebles de naturaleza rústica de los contribuyentes objeto de este impuesto.

I.B.I. rústica. Superficie imponible (Hectáreas)



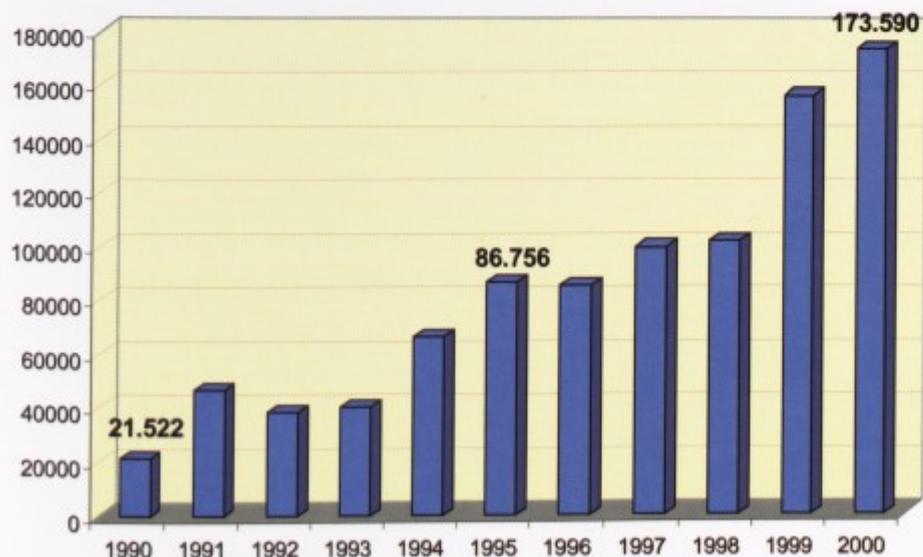
I.B.I. rústica. Titulares catastrales



I.B.I. rústica. Valor catastral

El valor catastral está formado por el valor del suelo, afectado tanto por la calificación de la explotación como por la intensidad del aprovechamiento.

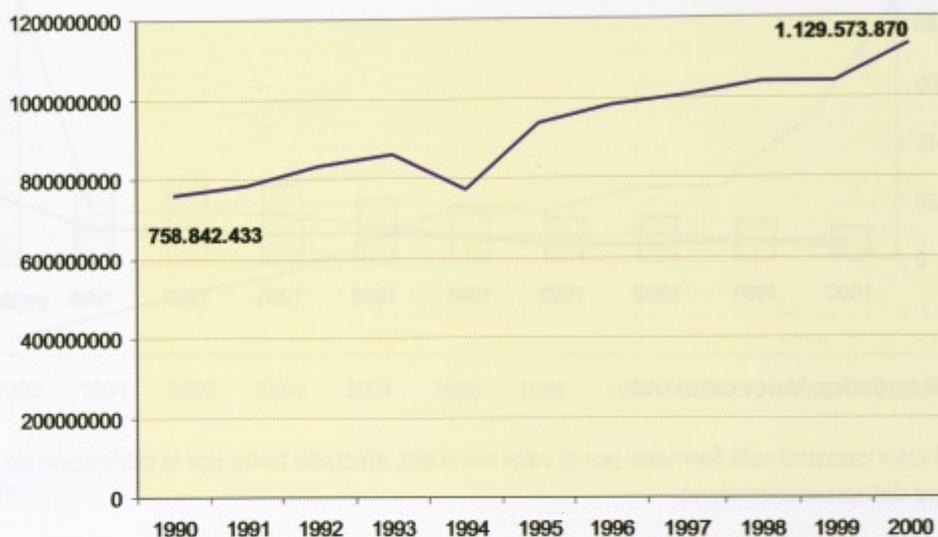
I.B.I. rústica. Valor catastral (en euros)



I.B.I. urbana. Base imponible

El impuesto de bienes inmuebles (I.B.I.) de naturaleza urbana, reemplaza a la contribución territorial a partir del año 1990, provocando una ruptura en la serie histórica al considerarse a partir de ese año como base imponible el valor catastral de los bienes inmuebles no exentos, mientras que para los años anteriores era la renta catastral (4% del valor catastral), referida a cada anualidad o el 30% de su valor para los edificios.

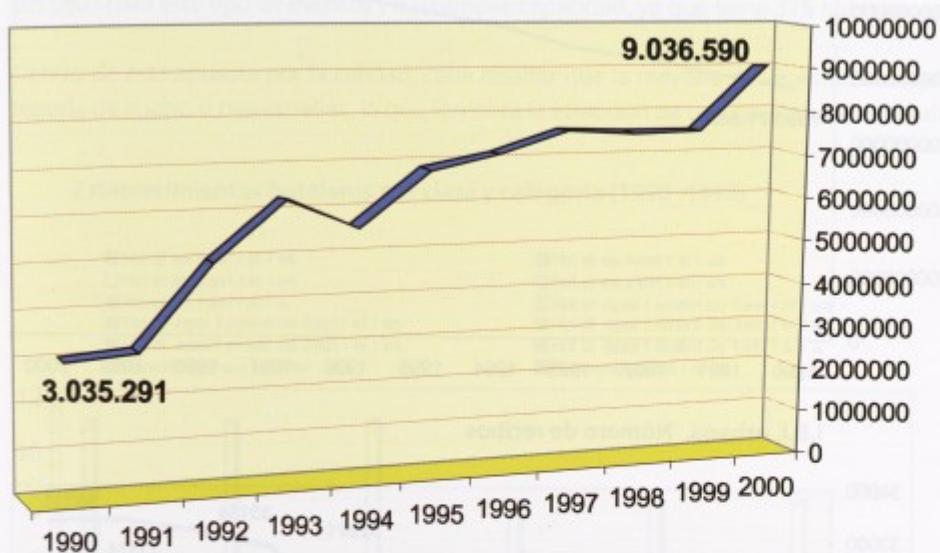
I.B.I. urbana. Base imponible (en euros)



I.B.I. urbana. Cuota

El impuesto sobre bienes inmuebles (I.B.I.) de naturaleza urbana, sustituye a partir del año 1990 a la contribución territorial urbana, provocando una ruptura en la serie histórica debido a que a partir del mencionado año la cuota se obtiene como producto del tipo de gravamen por la base imponible, a diferencia de los años anteriores en los que se aplicaba sobre la base liquidable (resultado por anualidades de la base imponible menos las exenciones).

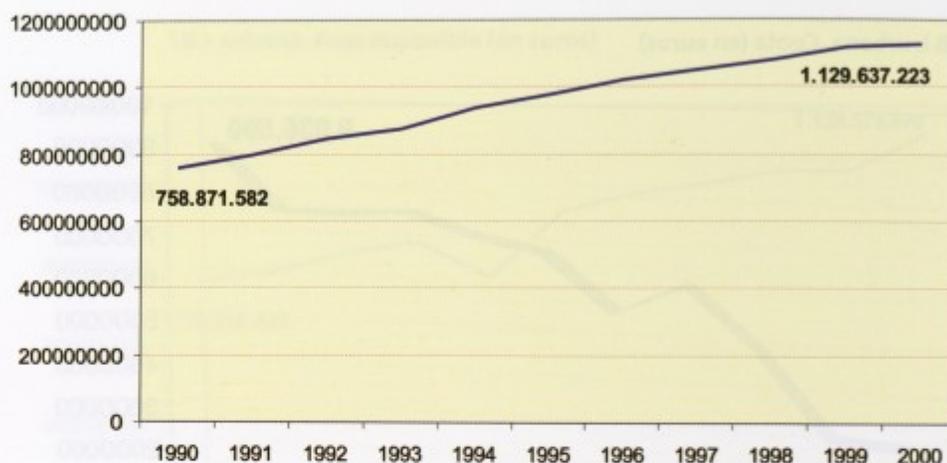
I.B.I. urbana. Cuota (en euros)



I.B.I. urbana. Valor catastral

El valor catastral está integrado por los valores del suelo, y en su caso, de las construcciones, afectada su suma por un índice que atiende a los casos en que aquellos no correspondan al aprovechamiento más idóneo del suelo.

I.B.I. urbana. Valor catastral (en euros)



I.B.I. urbana. Número de recibos



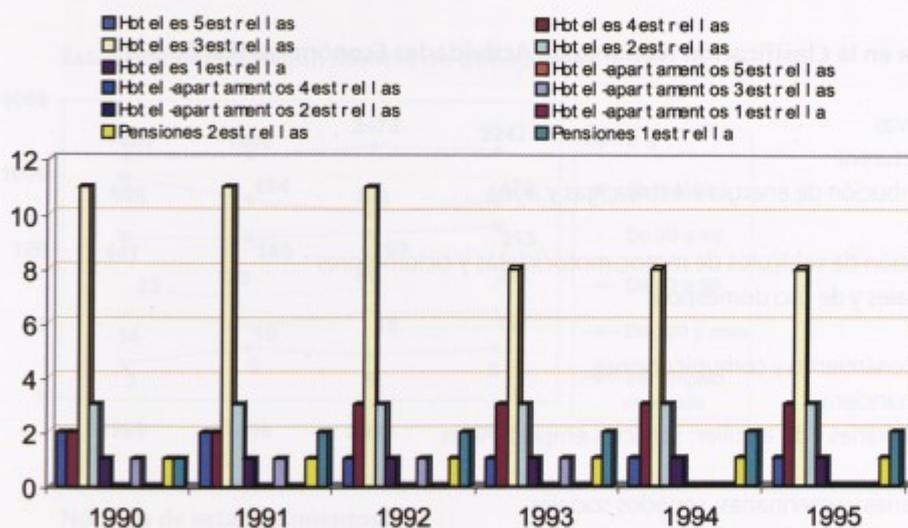
El número de recibos sujetos al Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI) encuadrados dentro de la categoría urbana tuvieron un aumento espectacular a partir del año 1995, que, no obstante, se inició en 1993. Así, si entre 1990 y 1992 fueron unos 29.000 los recibos que se cobraron, el número de éstos comenzó a subir y pasó de los 29.500 en el año 1995 a 33.000 en 1998, un aumento del 11,8 por ciento en tan sólo tres años. A partir de este año se estabiliza la cifra.

12.3 ♦ Establecimientos, viviendas y locales

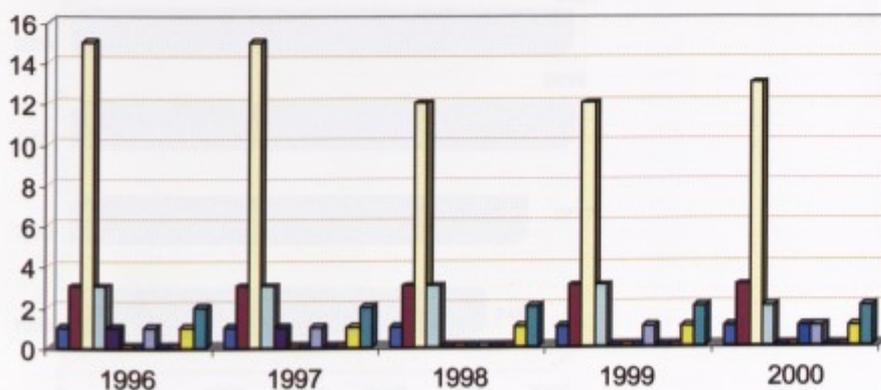
Desde 1992, año en el que se cerró algún hotel debido a la crisis económica que afectó a todo el país, se produce un mantenimiento de la oferta hotelera de Benalmádena. Sin embargo, en 2000 observamos cómo hay un hotel que, dentro de la apuesta por reforzar la calidad de la planta hotelera malagueña, incrementa su categoría hasta cuatro estrellas. Como dato destacado, Benalmádena es el único municipio de la Costa del Sol Oriental –desde Torremolinos hasta Nerja– que dispone de un establecimiento de cinco estrellas, el hotel Torrequebrada, que fomenta el turismo de congresos en la localidad gracias a sus salas para este tipo de eventos y a su amplia capacidad, ya que tiene 375 habitaciones.

Dentro de esta apuesta por la calidad, cabe resaltar que la mayoría de los establecimientos de Benalmádena tienen una categoría de cuatro o tres estrellas, lo que fomenta la atracción de un tipo de turista con alto poder adquisitivo.

Establecimientos hoteleros por clase y categoría (1990 -1995)



Establecimientos hoteleros por clase y categoría (1996 - 2000)



Establecimientos por actividad económica

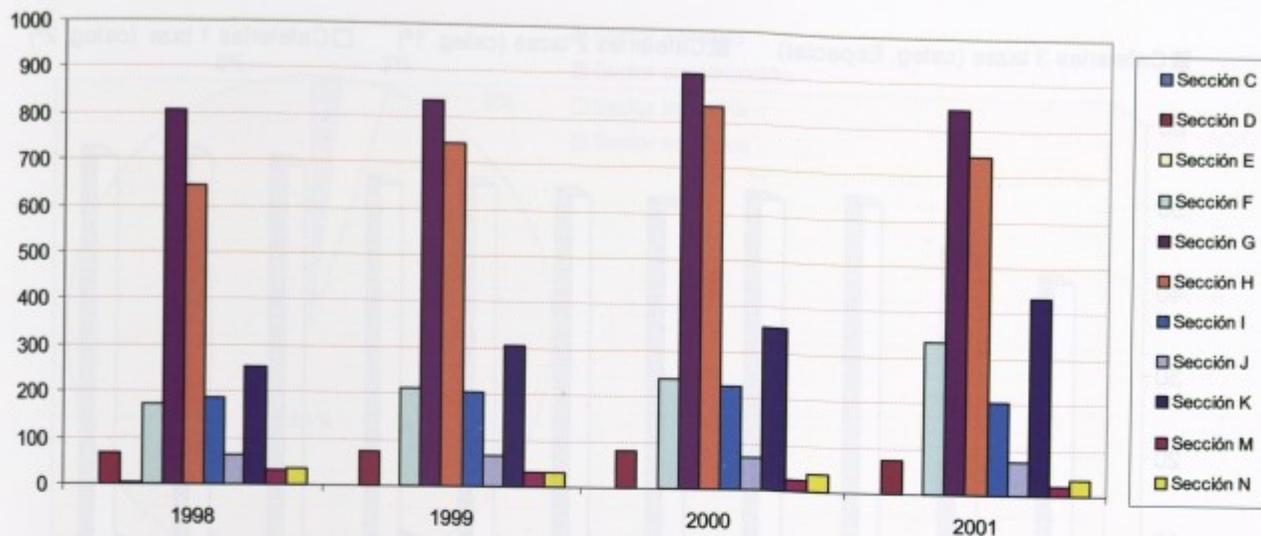
La Base de Datos de Actividad Económica de Andalucía comprende todos los establecimientos ubicados en la Comunidad Autónoma de Andalucía. El término establecimiento hace referencia a una unidad productora de bienes y/o servicios que desarrolla una o más actividades de carácter económico o social, bajo la responsabilidad de un titular o empresa, en un local situado en un emplazamiento fijo y permanente. La actualización de la Base de Datos se realiza fundamentalmente con información procedente de diversos registros administrativos y con periodicidad al menos anual. Aunque la Base de Datos contiene los centros de producción económica de Andalucía, no se consideran, sin embargo, una serie de actividades económicas:

- Aquellas que no entran a formar parte del Producto Interior Bruto regional
- Las actividades agrarias
- Las actividades de la Administración Pública
- Las actividades realizadas en unidades móviles o sin instalación permanente
- Las que se realizan en el interior de viviendas familiares sin posibilidad de identificación desde el exterior y sin acceso fácil al público

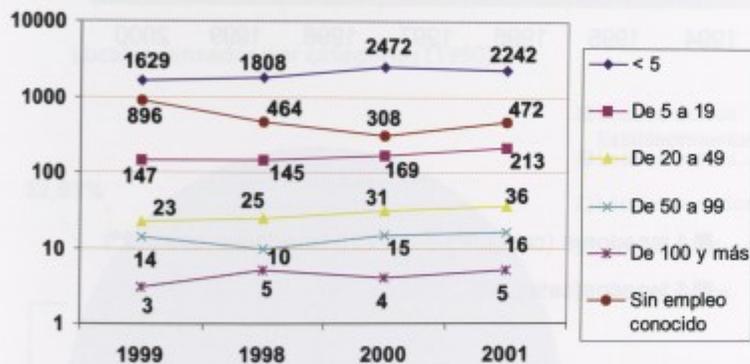
La clasificación que se realiza se basa en la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE-93):

- Sección C: Industrias extractivas
- Sección D: Industria manufacturera
- Sección E: Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua
- Sección F: Construcción
- Sección G: Comercio; reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico
- Sección H: Hostelería
- Sección I: Transporte, almacenamiento y comunicaciones
- Sección J: Intermediación financiera
- Sección K: Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales
- Sección M: Educación
- Sección M: Actividades sanitarias y veterinarias, servicios sociales
- Sección O: Otras actividades sociales y de servicios prestados a la comunidad; servicios personales

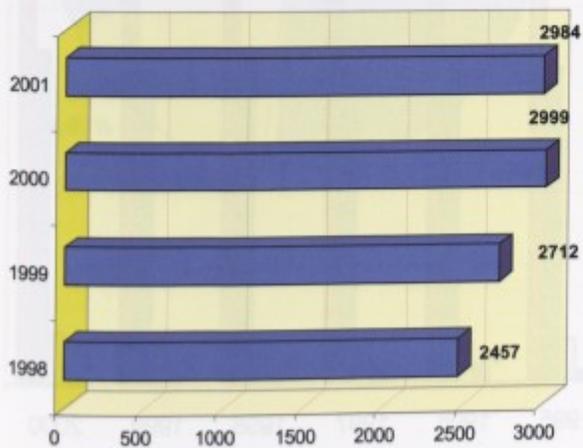
Número de establecimientos por Actividad Económica (CNAE '93)



Establecimientos según número de trabajadores

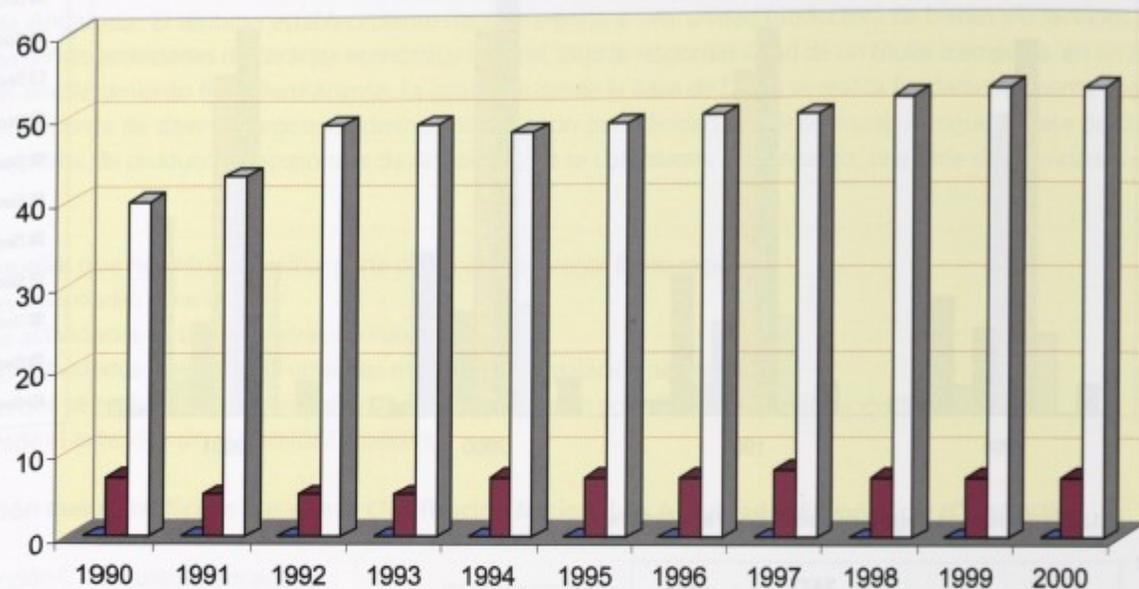


Número de establecimientos



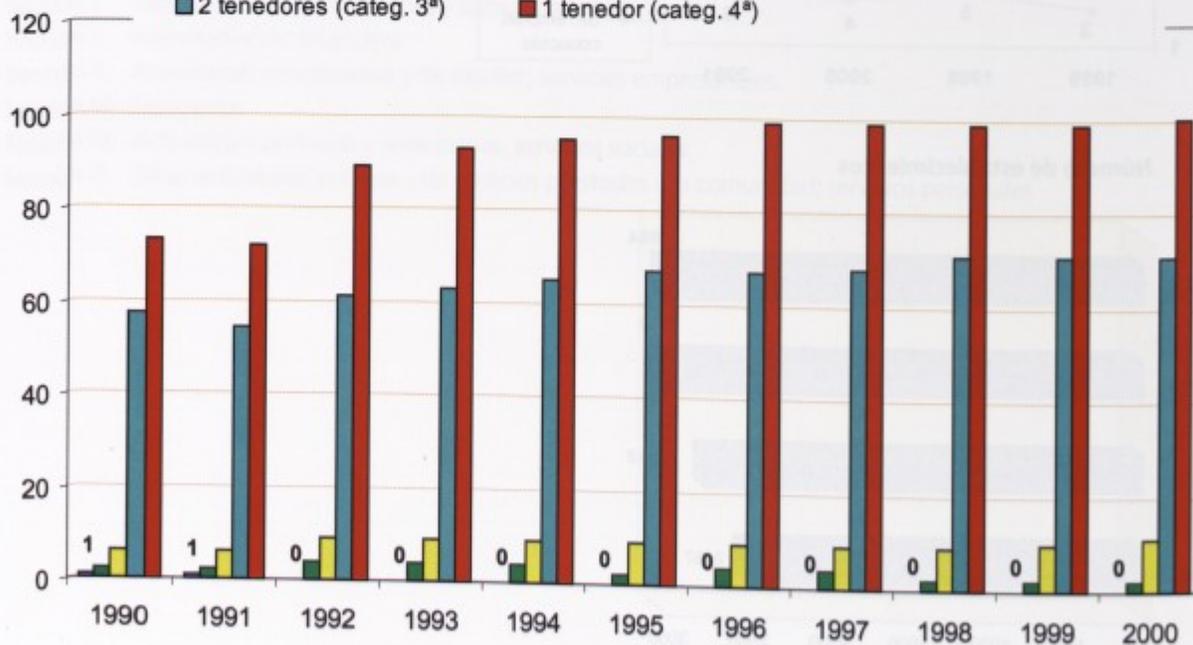
Cafeterías por categorías

■ Cafeterías 3 tazas (categ. Especial) ■ Cafeterías 2 tazas (categ. 1ª) □ Cafeterías 1 taza (categ. 2ª)

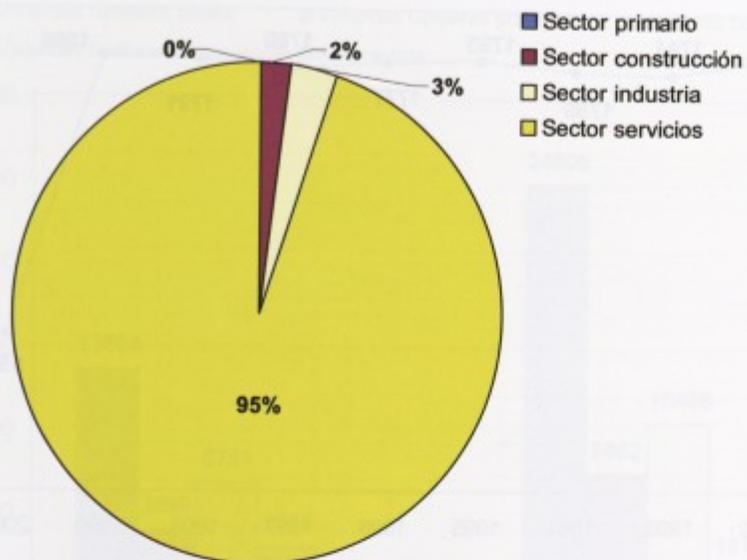


Restaurantes por categorías

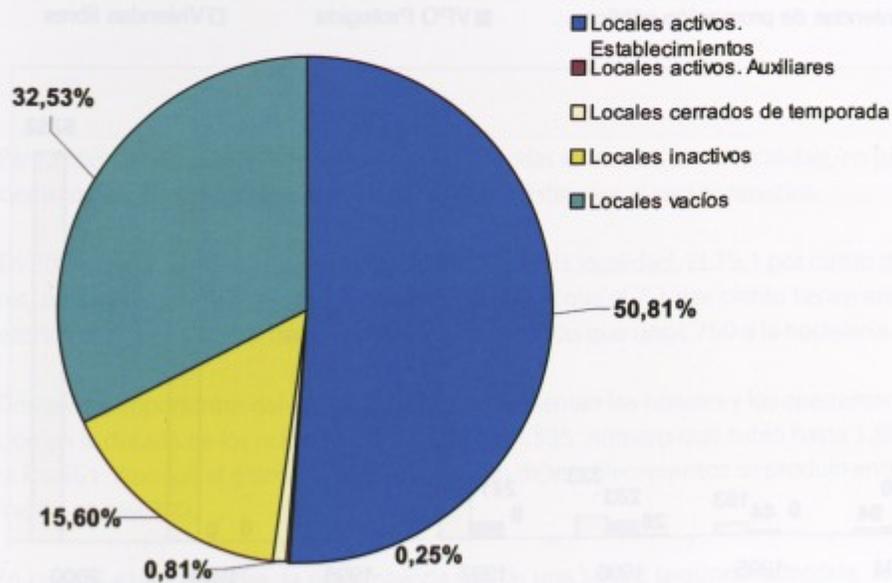
■ 5 tenedores (categ. L) ■ 4 tenedores (categ. 1ª) ■ 3 tenedores (categ. 2ª)
 ■ 2 tenedores (categ. 3ª) ■ 1 tenedor (categ. 4ª)



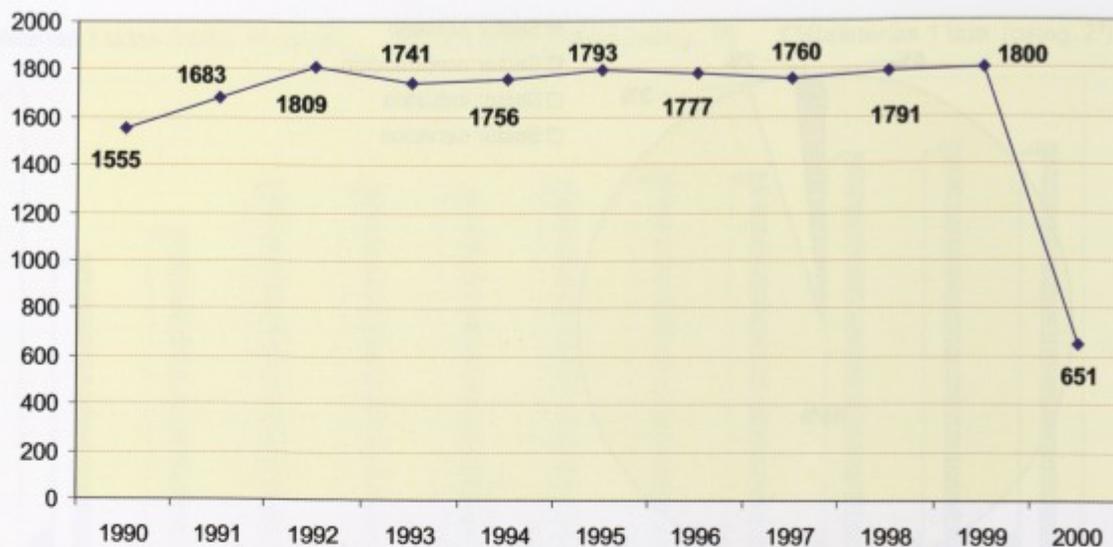
Locales - establecimientos por sectores de actividad (1990)



Locales censados por categorías (1990)



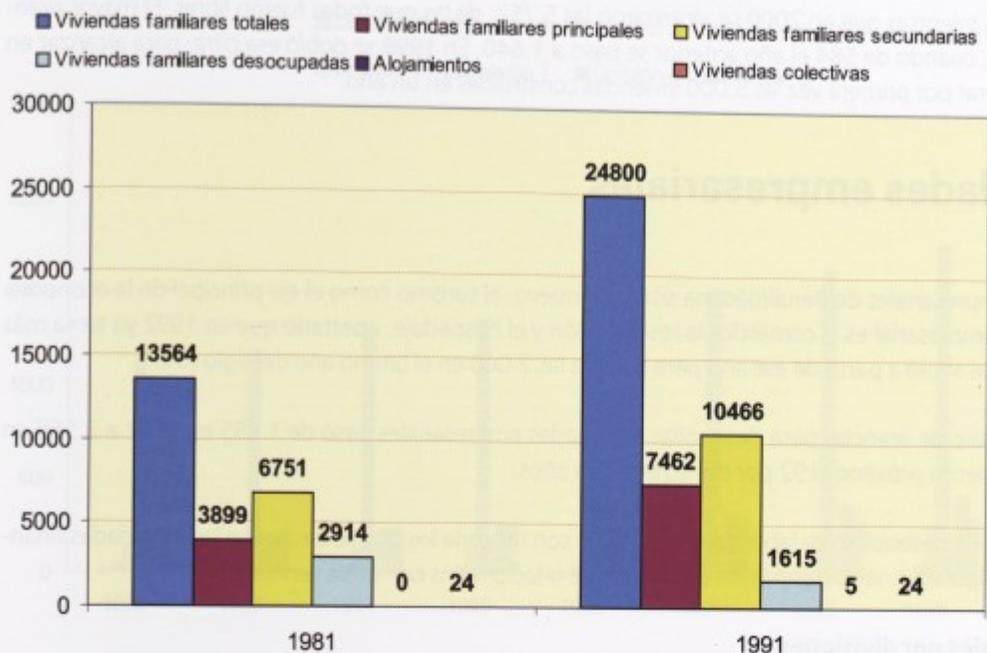
Número de apartamentos



Viviendas de nueva construcción



Viviendas según clase



Para entender el tipo de establecimientos y viviendas existentes en la localidad, en primer lugar hay que saber que el 95 por ciento de los locales comerciales que tiene están destinados al sector servicios.

En 2001 eran 2.984 los establecimientos abiertos en la localidad. El 75,1 por ciento de éstos son pequeños negocios familiares, pues tienen menos de cinco empleados, mientras que el 7,1 por ciento tienen entre 5 y 19 trabajadores. Por actividades económicas, unos 850 se dedican al comercio, mientras que unos 750 a la hostelería.

Dos pilares importantes del sector servicios lo representan los hoteles y los apartamentos. Estos últimos, sufrieron una evolución en la década de los noventa. En 1990 había 1.555, número que subió hasta 1.800 en 1999 y que en 2000 bajaron hasta los 651. Aunque el gran aumento en este tipo de establecimientos se produjo entre los años 1990 y 1992, en los que aumentó en casi 300.

En cuanto a las cafeterías, la gran mayoría son de una taza o segunda categoría. A principios de la década de los noventa eran unas 40 las abiertas, cifra que superó las 50 en 2000. Las cafeterías de dos tazas abiertas son unas cinco durante toda la década, mientras que las de tres tazas o categoría especial son inexistentes.

Los restaurantes abiertos en 2000 superaban los 180, de los que 100 eran de un tenedor o cuarta categoría, unos 70 de dos tenedores o tercera categoría, por unos cinco de tercera y ninguno de cuatro o cinco tenedores. El número absoluto de restaurantes creció en la década, ya que en 1990 únicamente había unos 70 de un tenedor y menos de 60 de dos tenedores.

Respecto a la construcción de nuevas viviendas, el aumento fue espectacular entre 1994 y 2000. Así, en 1994 se hicieron 194 viviendas de nueva planta, mientras que en 2000 se alcanzaron las 5.752, de las que todas fueron libres. El mayor avance se produce a partir de 1997, cuando de 584 el año anterior se pasó a 1.640. En 1998 se dobló esa cifra, para alcanzar en 1999 las 4.460 y en 2000 superar por primera vez las 5.000 viviendas construidas en un año.

12.4 ♦ Actividades empresariales

El análisis de las actividades empresariales de Benalmádena sitúa, de nuevo, al turismo como el eje principal de la economía local. Así, su mayor actividad empresarial es el comercio, la restauración y el hospedaje, apartado que en 1992 ya tenía más de 1.100 licencias, cantidad que subió a partir de ese año para llegar a las 2.000 en el último año del siglo XXI.

En términos absolutos, el número de licencias para desarrollar actividades empresariales pasó de 1.855 en 1992 a 3.565 en 2000, lo que supone un incremento próximo al 92 por ciento en ocho años.

En cuanto a los profesionales que desarrollan su labor en el municipio son mayoría los que se dedican a las actividades financieras, jurídicas, de seguros y alquileres, seguidos por los profesionales relacionados con otros servicios.

IAE: Actividades empresariales por divisiones

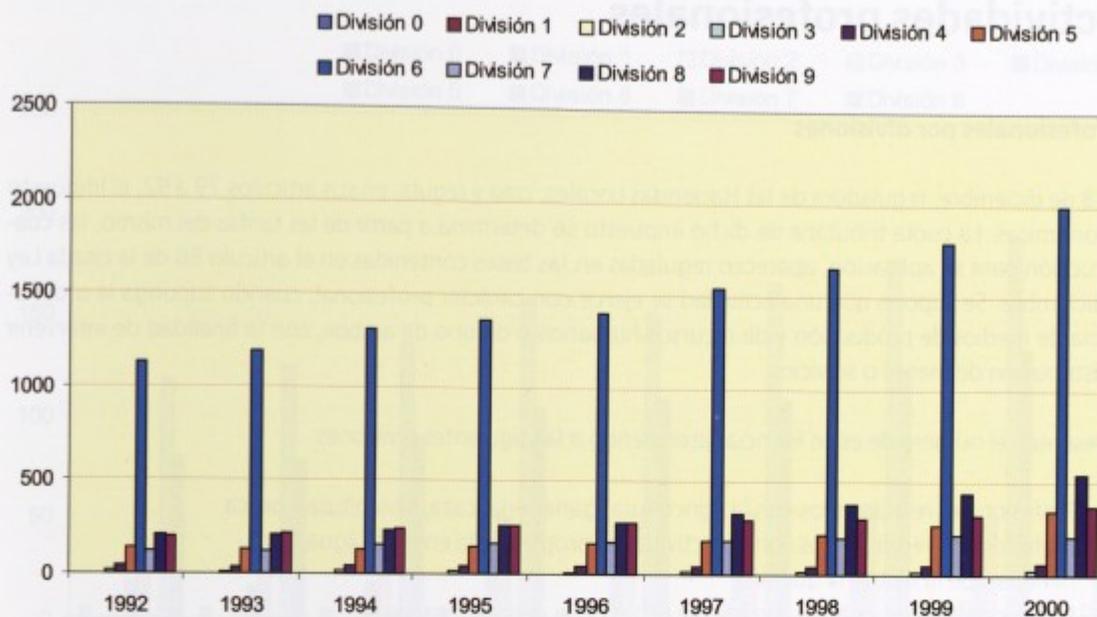
La Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas Locales, crea y regula, en sus artículos 79 a 92, el Impuesto sobre Actividades Económicas. La cuota tributaria de dicho impuesto se determina a partir de las tarifas del mismo, las cuales, junto con la instrucción para su aplicación, aparecen reguladas en las bases contenidas en el artículo 86 de la citada Ley 39/1988, de 28 de diciembre. Se supone que una actividad se ejerce con carácter empresarial, cuando suponga la ordenación por cuenta propia de medios de producción y de recursos humanos o de uno de ambos, con la finalidad de intervenir en la producción o distribución de bienes o servicios.

En el siguiente gráfico se presentan el número de estas licencias atendiendo a las siguientes divisiones:

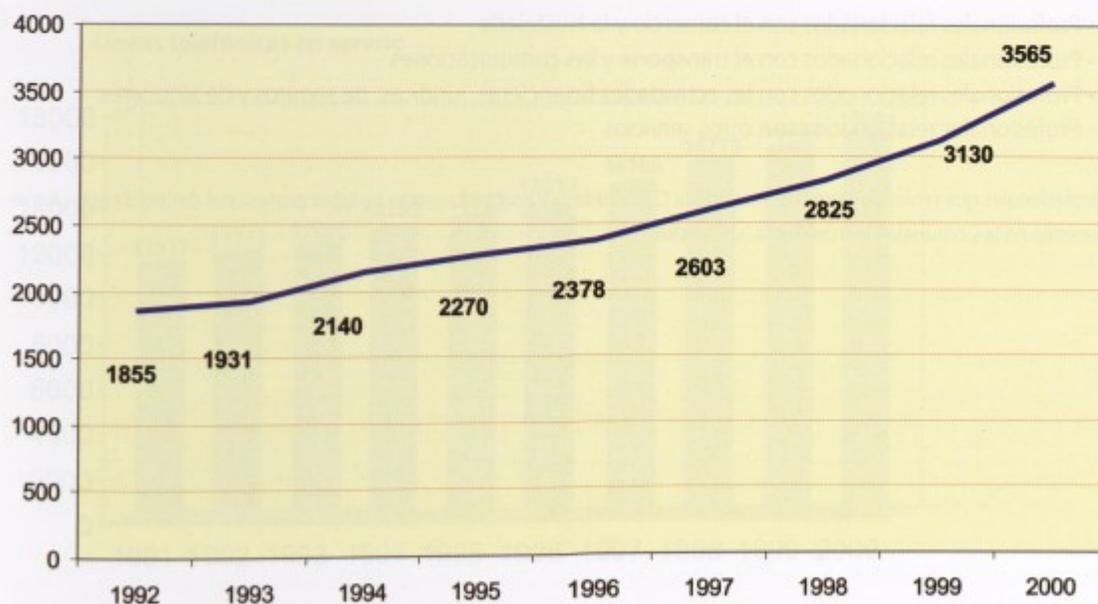
- División 0 - Ganadería independiente
- División 1 - Energía y agua
- División 2 - Extracción y transformación de minerales no energéticos y productos derivados. Industria química
- División 3 - Industrias transformadoras de los metales. Mecánica de precisión
- División 4 - Otras industrias manufactureras
- División 5 - Construcción
- División 6 - Comercio, restaurantes y hospedaje. Reparaciones
- División 7 - Transporte y comunicaciones
- División 8 - Instituciones financieras, seguros, servicios prestados a las empresas y alquileres
- División 9 - Otros servicios

(*) Se incluyen aquellas empresas que teniendo domicilio fuera de la Comunidad Autónoma, están ubicadas dentro de ésta. Aquellas que aún teniendo domicilio en la Comunidad están ubicadas fuera, son excluidas.

IAE: Actividades empresariales por Divisiones



IAE: Actividades empresariales



12.5 ♦ Actividades profesionales

IAE: Actividades profesionales por divisiones

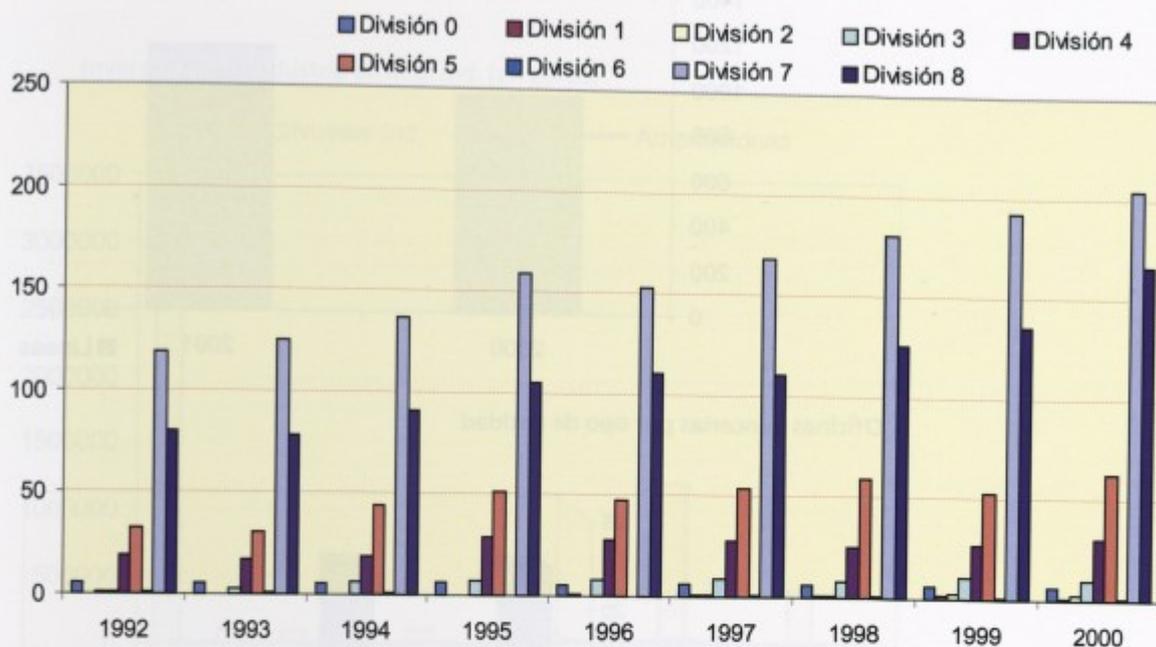
La Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas Locales, crea y regula, en sus artículos 79 a 92, el Impuesto sobre Actividades Económicas. La cuota tributaria de dicho impuesto se determina a partir de las tarifas del mismo, las cuales, junto con la instrucción para su aplicación, aparecen reguladas en las bases contenidas en el artículo 86 de la citada Ley 39/1988, de 28 de diciembre. Se supone que una actividad se ejerce con carácter profesional, cuando suponga la ordenación por cuenta propia de medios de producción y de recursos humanos o de uno de ambos, con la finalidad de intervenir en la producción o distribución de bienes o servicios.

A continuación se presentan el número de estas licencias atendiendo a las siguientes divisiones:

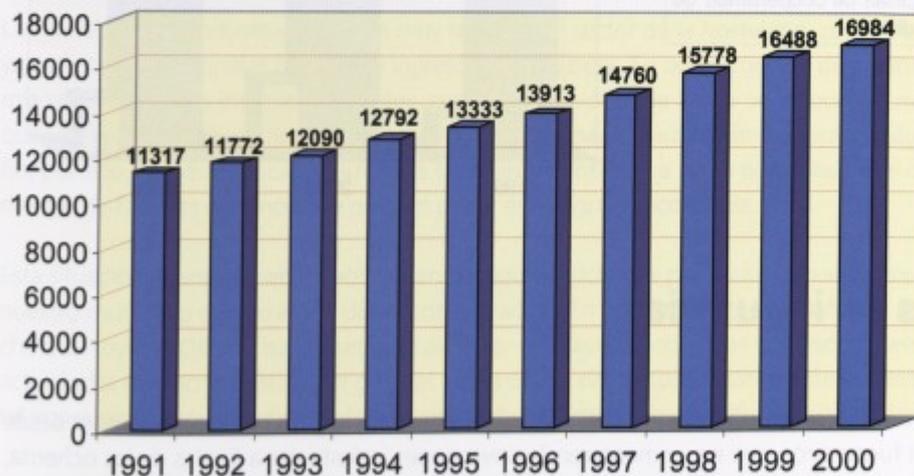
- División 0 - Profesionales relacionados con la agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca
- División 1 - Profesionales relacionados con las actividades propias de la energía, agua, minería y de la industria química.
- División 2 - Profesionales relacionados con las industrias de la aeronáutica, de la telecomunicación y de la mecánica de precisión
- División 3 - Profesionales relacionados con otras industrias manufactureras
- División 4 - Profesionales relacionados con la construcción
- División 5 - Profesionales relacionados con el comercio y la hostelería
- División 6 - Profesionales relacionados con el transporte y las comunicaciones
- División 7 - Profesionales relacionados con las actividades financieras, jurídicas, de seguros y de alquileres
- División 8 - Profesionales relacionados con otros servicios

(*) Se incluyen aquellos profesionales que teniendo domicilio fuera de la Comunidad Autónoma, ejercen su labor profesional dentro de ésta. Aquellos que aún teniendo domicilio en la Comunidad ejercen fuera, son excluidos.

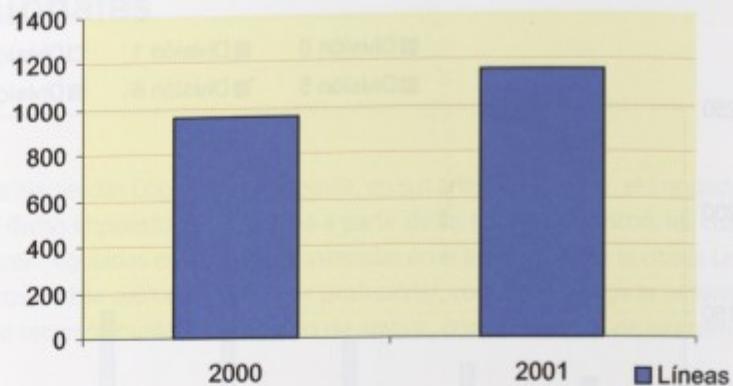
IAE: Actividades profesionales por Divisiones



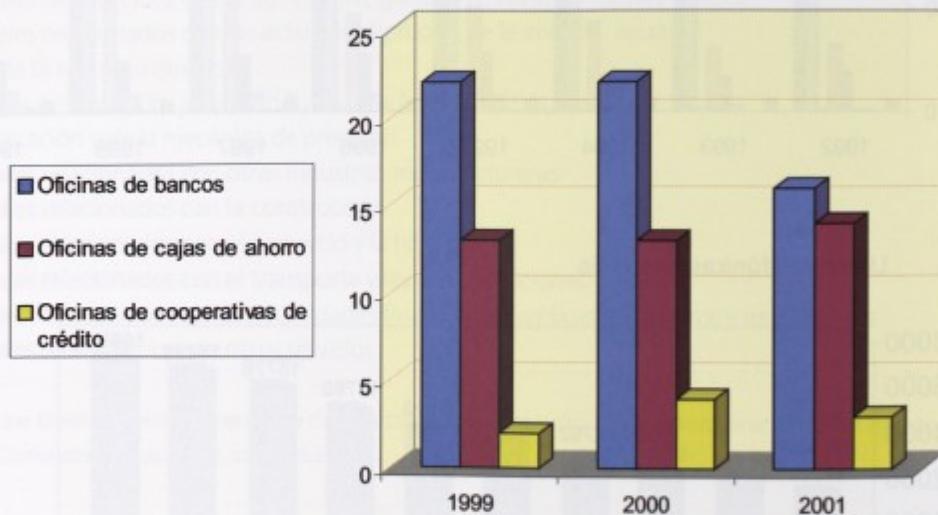
Lineas telefónicas en servicio



Accesos básicos RDSI



Oficinas bancarias por tipo de entidad

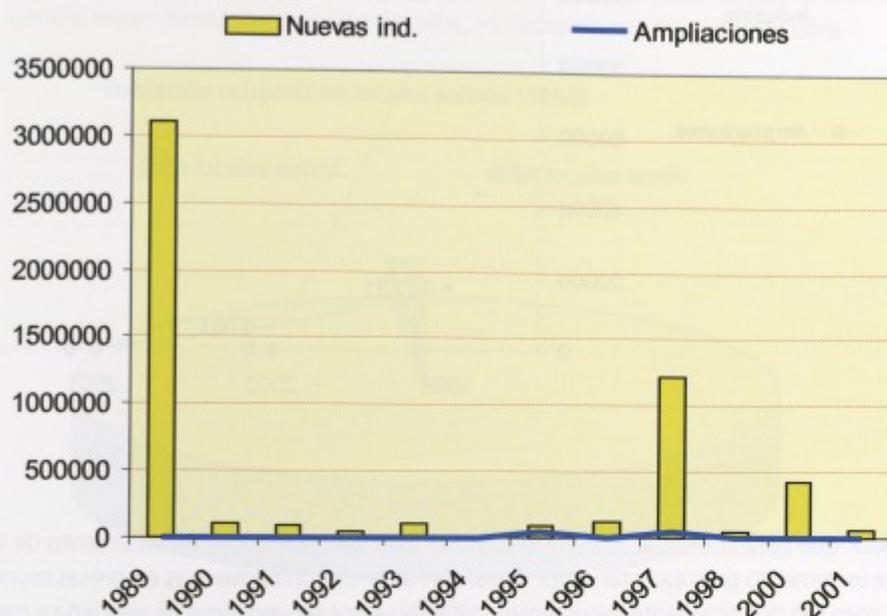


12.6 ◆ Inversiones en industrias

En el siguiente gráfico distinguimos la evolución de las industrias ya afincadas en Benalmádena y las nuevas inversiones desde el año 1989 hasta el año 2001. Tras el fuerte tirón que experimentaron las inversiones industriales a finales de los ochenta, como consecuencia de la bonanza económica de todo el país, durante los ocho años siguientes esta actividad se paraliza quedando reducida al mínimo. Las consecuencias de este receso económico las sufrieron los trabajadores locales, y concretamente, el sector de la hostelería y el comercio, que en el año 1998 registraban las tasas más altas de paro, un 24% y 15% respectivamente, pero este aspecto se detalla en el epígrafe siguiente.

Por otra parte, las inversiones en las industrias ya censadas por esa fecha en el municipio experimentan un leve impulso en el año 97, que se mantiene con pequeños altibajos hasta nuestros días.

Inversiones en Industria en Reg. Ind. (en euros)

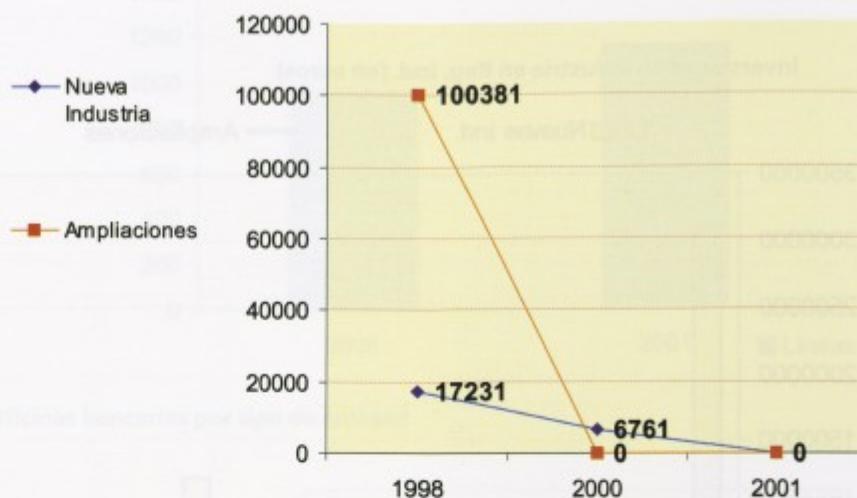


La inversión en la industria local está muy reducida al sector de la hostelería, comercio y todo lo relacionado con el turismo, ya que son las principales fuentes de ingreso del municipio. En un margen de diez años se observa cómo el ciclo de la economía se refleja en las inversiones locales, con grandes picos que luego se reducen al mínimo durante una larga etapa, hasta que vuelve a subir durante un año, para luego mantenerse bajo mínimos durante algunos años. Este ciclo parece no tener fin, por ello, hay que buscar alternativas factibles y rentables a largo plazo, hay que crear industrias productivas no dependientes de factores externos que puedan poner en peligro su economía.

Esta situación aparentemente caótica para cualquier núcleo de población con sectores mixtos, tiene una lectura diferente en nuestro municipio debido a una doble consideración. En primer lugar el empeño del municipio a través de la puesta en marcha del Proyecto Olimpo ha conseguido alcanzar una serie de objetivos que componen la segunda oferta más importante de actividades de ocio y turísticas en general. Así la oferta del sector terciario, hoteles, restaurantes, cafeterías, entre otros es de tal importancia que absorbe un elevado porcentaje de mano de obra durante todo el año.

En segundo lugar la industria de la construcción de viviendas y lugares de ocio sigue desde hace varios años un incremento importante, que si bien da lugar al consumo de mano de obra interna y externa en un nivel muy elevado, consume igualmente materiales de construcción que son fabricados por una serie de municipios y ciudades del entorno y en general del país cuya supervivencia está muy ligada al desarrollo de este sector en nuestro municipio.

Inversiones en construcción en Regist. Industrial (en euros)



Y como conclusión también podemos decir que para coordinar, crear y desarrollar toda esta política, el Ayuntamiento de la ciudad ha experimentado un importante incremento presupuestario por lo que, al haber creado numerosas empresas municipales y mixtas, ha contribuido a que el paro sea prácticamente inexistente y a que el sector secundario o de pequeña y mediana industria ya existente en la actualidad esté en una dimensión óptima y el complemento de su oferta tenga que provenir forzosamente de otras áreas.

12.7 ♦ Población activa y desocupada

El objetivo de este epígrafe es analizar la situación laboral de la población de Benalmádena, así como los sectores que generan el mayor porcentaje de empleo en este municipio.

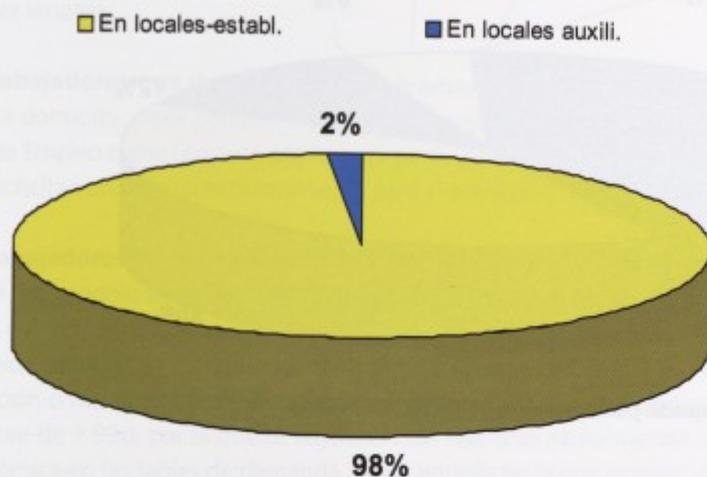
Sin lugar a dudas, el sector servicios es, al igual que sucedía con el tipo de empresas, el que genera el mayor número de empleos, tanto en términos absolutos como porcentuales, en el municipio. Concretamente, el 93 por ciento de las personas que trabajaban en Benalmádena en 1991 lo hacían en el sector servicios.

Por sectores económicos un año después, en 1992, el 40 por ciento trabajaban en comercios, restaurantes y hostelería y un 42 por ciento en el sector servicios. La construcción, con el 12 por ciento de los trabajadores, es el tercer sector de actividad con importancia en el municipio.

En cuanto a la situación profesional, el 40 por ciento de los trabajadores eran fijos, mientras que el 32 por ciento eventuales y el 14 por ciento empresarios que no emplean a nadie.

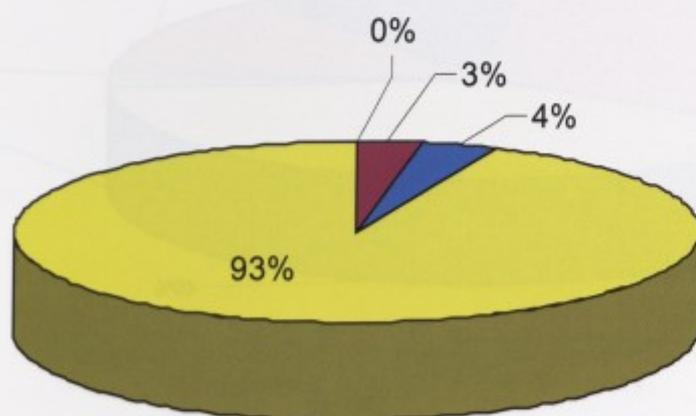
Respecto al paro, se observa que el mayor porcentaje de desempleados, un 23 por ciento, corresponde a la hostelería. Sin embargo, este paro es sin lugar a dudas estacional, ya que es un sector en el que es necesaria una gran cantidad de mano de obra en la temporada estival, tal y como demandan periódicamente los empresarios. Además, muchos de los trabajadores que en verano realizan labores en la hostelería, aprovechan la temporada en la que la demanda es menor para realizar actividades en otros sectores económicos, como es la construcción en la que, debido a la explosión en la creación de nuevas viviendas experimentada en los últimos años, es necesaria mucha mano de obra.

Población ocupada en locales activos (1990)



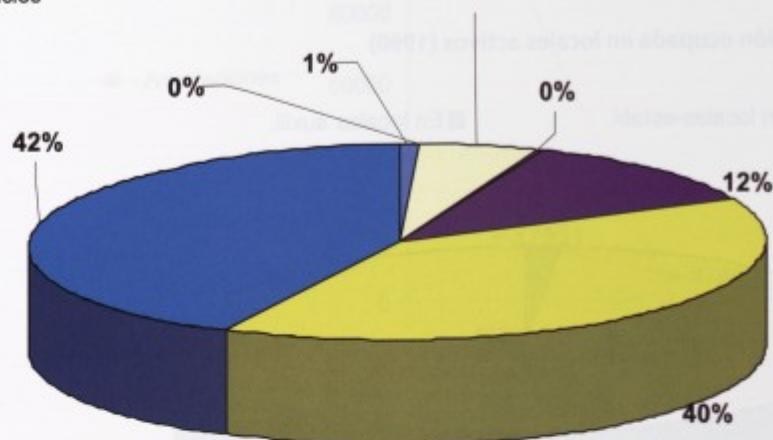
Población ocupada locales - estab. sector act. (1990)

■ Sector primario ■ Sector construcc. ■ Sector industria ■ Sector servicios



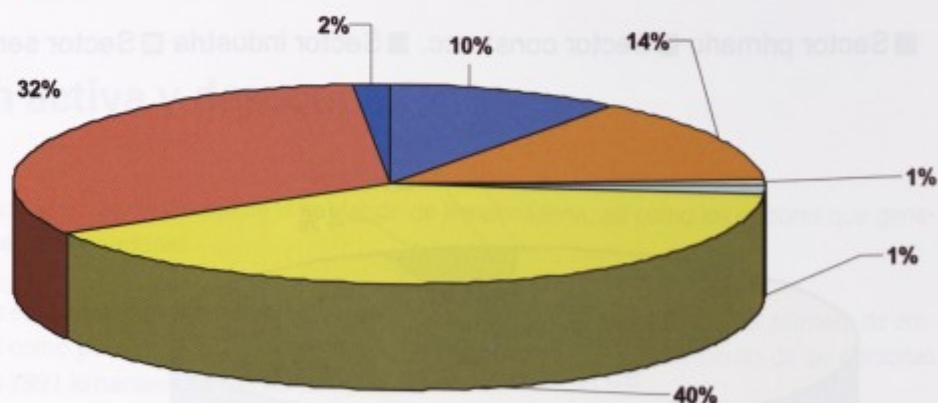
Población ocupada por sectores económicos (1991)

- Agricultura o pesca
- Industrias extractivas
- Industrias manufactur.
- Energía y agua
- Construcción
- Comercio restaur. y host.
- Servicios



Población ocupada por situación profesional (1991)

- Empresario que emplea
- Empresario que no emplea
- Cooperativista
- Ayuda familiar
- Trabajador fijo
- Trabajador eventual
- Otra situación



Paro registrado por secciones de actividad

Según la Orden de 11 de marzo de 1.985 del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, el paro registrado lo componen las demandas de empleo pendientes de satisfacer el último día del mes en las Oficinas de Empleo del INEM, excluyendo las correspondientes a las siguientes situaciones:

1. Trabajadores ocupados: los que solicitan un empleo para compatibilizarlo con el actual o cambiarlo por el que ocupan, las personas que están en suspensión o reducción de jornada por un expediente de regulación de empleo y los que están ocupados en trabajos de colaboración social.

2. Trabajadores sin disponibilidad inmediata para el trabajo o en situación incompatible con el mismo: jubilados, pensionistas de invalidez absoluta o gran invalidez, personas mayores de 65 años, trabajadores en situación de incapacidad laboral transitoria o baja médica, demandantes que están cumpliendo el servicio militar, estudiantes de enseñanza oficial reglada siempre que sean menores de 25 años o demandantes de primer empleo y alumnos de formación profesional ocupacional cuando sus horas lectivas superen las veinte semanales, tengan una beca de manutención y sean demandantes de primer empleo.

3. Trabajadores que demanden exclusivamente un empleo de características específicas: los que solicitan un empleo a domicilio, o por periodo inferior a tres meses o jornada semanal inferior a 20 horas; los que se inscriben en las Oficinas de Empleo como requisito previo para participar en un proceso de selección para un puesto de trabajo determinado y los que solicitan un empleo exclusivamente para el extranjero.

4. Trabajadores eventuales agrarios beneficiarios del subsidio especial por desempleo: los que están percibiéndolo o que, habiéndolo agotado, no haya transcurrido un periodo superior a un año desde el día del nacimiento del derecho. Estos criterios se empezaron a aplicar el 1 de abril de 1.985.

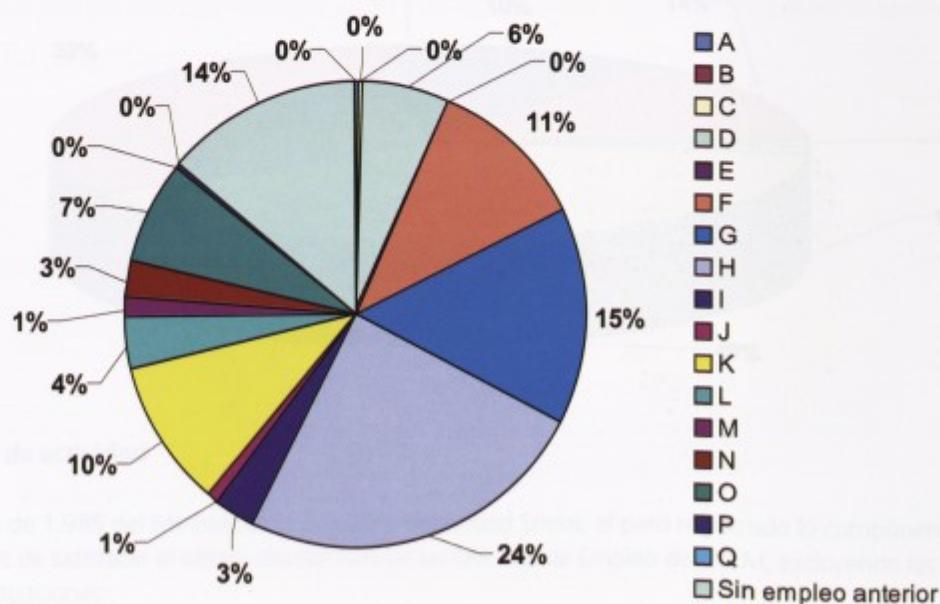
También se excluyen los demandantes inscritos como parados que se niegan injustificadamente a participar en acciones de inserción o formación profesional ocupacional adecuadas a sus características profesionales (Art. 34 del R.D. de 14 de Diciembre de 1.990, por la que se regula el Plan Nacional de Formación e Inserción Profesional. BOE 19/12/90). La actividad económica en las tablas de demanda indica aquella en la que trabaja el demandante o en la que realizó su último trabajo, según el caso. Las claves utilizadas son las correspondientes a la Clasificación Nacional de Actividades aprobada por Real Decreto 1560/92 de 18 de diciembre (CNAE-93).



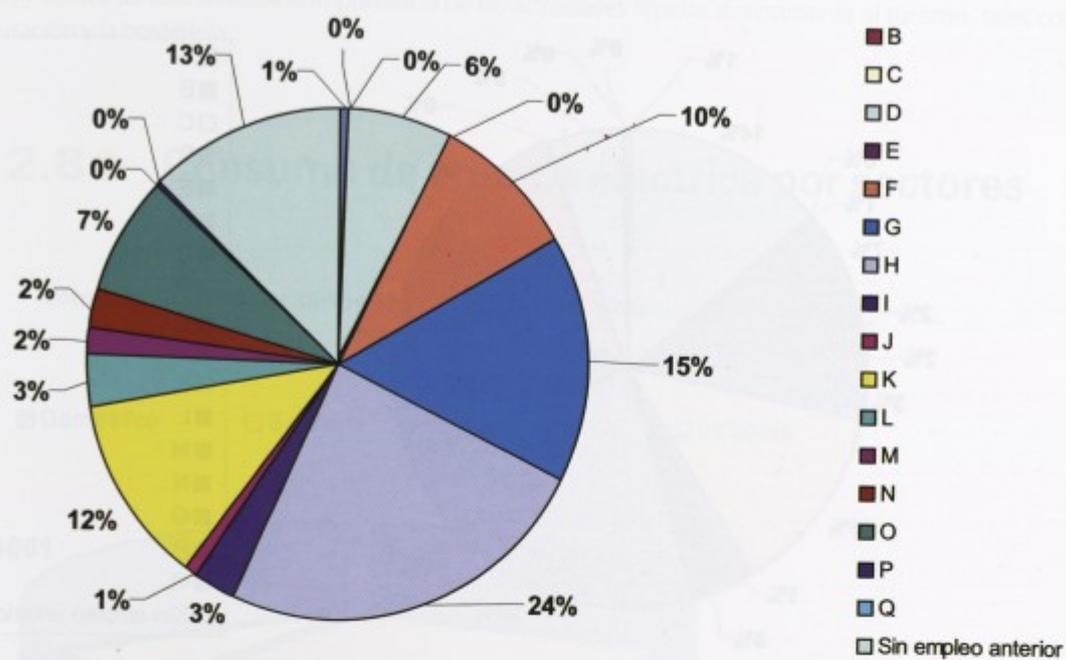
La clasificación que aquí se define consta de 17 Secciones, que se corresponden con:

- Sección A: Agricultura, ganadería, caza y selvicultura.
- Sección B: Pesca.
- Sección C: Industrias extractivas.
- Sección D: Industria manufacturera.
- Sección E: Producción y distribución de energía eléctrica, gas y agua.
- Sección F: Construcción.
- Sección G: Comercio; reparación de vehículos de motor, motocicletas y ciclomotores y artículos personales y de uso doméstico.
- Sección H: Hostelería.
- Sección I: Transporte, almacenamiento y comunicaciones.
- Sección J: Intermediación financiera.
- Sección K: Actividades inmobiliarias y de alquiler; servicios empresariales.
- Sección L: Administración Pública, Defensa y Seguridad Social obligatoria.
- Sección M: Educación.
- Sección N: Actividades sanitarias y veterinarias, servicios sociales.
- Sección O: Otras actividades sociales y de servicios prestados a la comunidad; servicios personales.
- Sección P: Hogares que emplean personal doméstico.
- Sección Q: Organismos extraterritoriales.
- Sin empleo anterior.

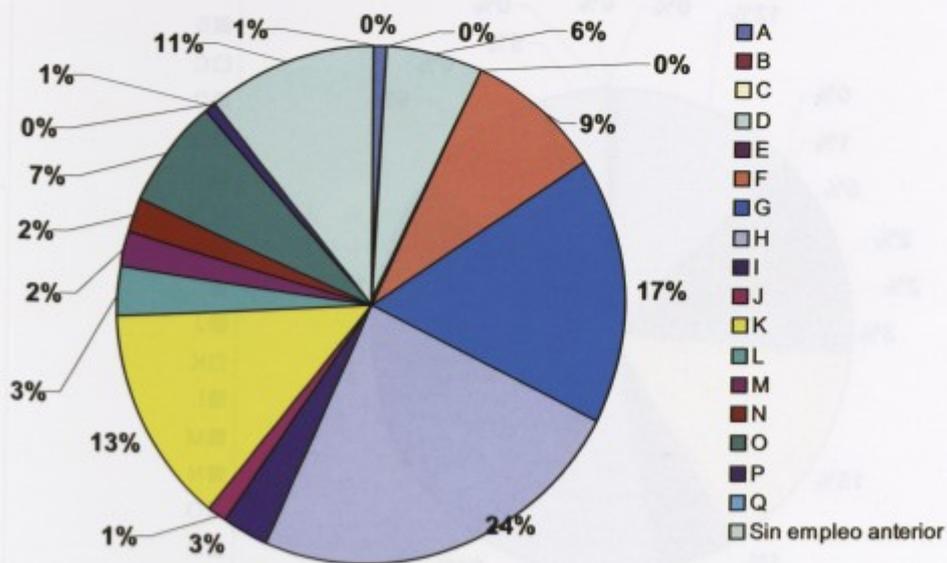
Paro registrado por sectores de actividad (CNAE '93) 1997



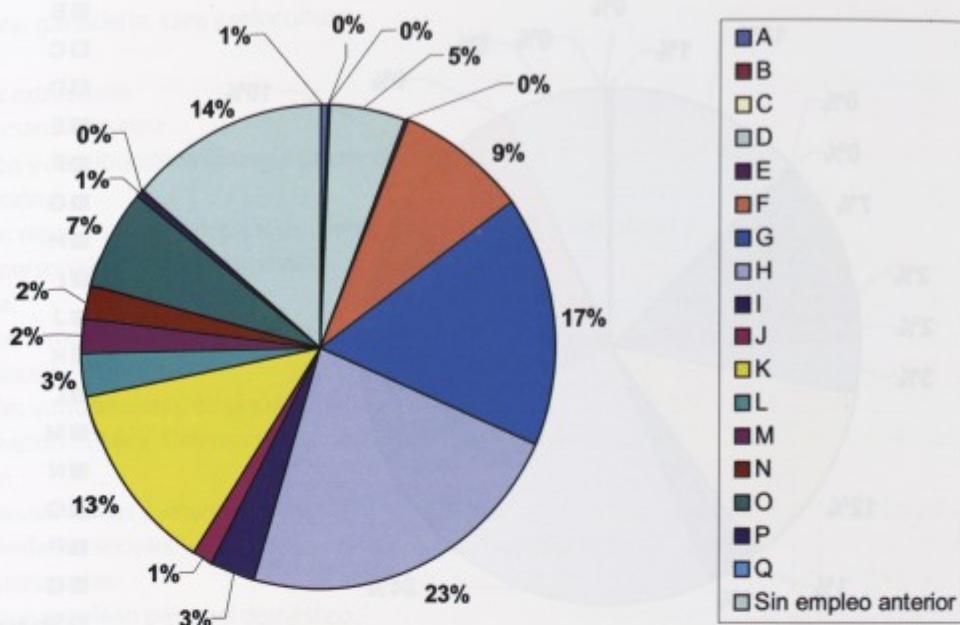
Paro registrado por sectores de actividad (CNAE '93) 1998



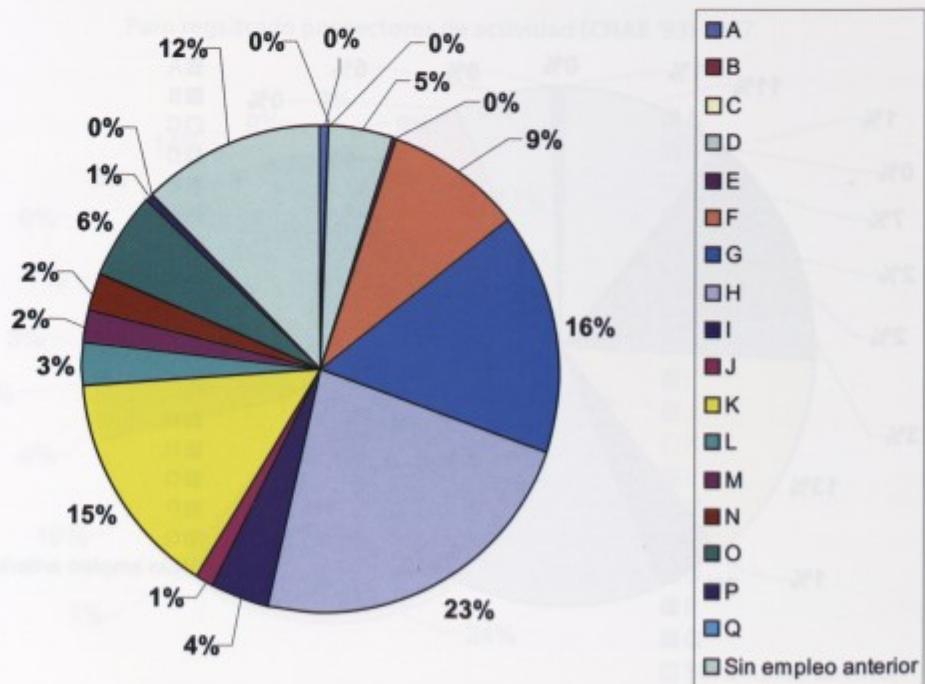
Paro registrado por sectores de actividad (CNAE '93) 1999



Paro registrado por sectores de actividad (CNAE '93) 2000



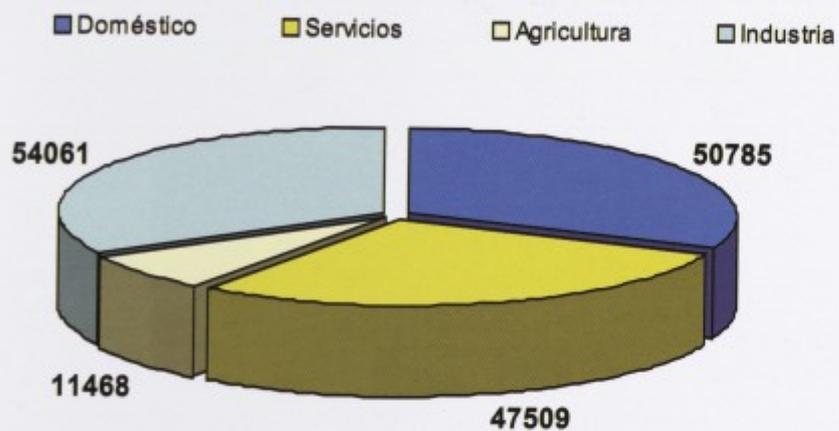
Paro registrado por sectores de actividad (CNAE '93) 2001



Estos datos demuestran claramente que el sector servicios es el que genera un mayor porcentaje de empleos en el municipio, y dentro de éste destaca la importancia de las actividades ligadas directamente al turismo, tales como los hoteles, la restauración y la hostelería.

12.8 ♦ Consumo de energía eléctrica por sectores

Consumo eléctrico por sector (Megavatios / hora) 2000



Este dato representa el consumo eléctrico por actividad económica y sector de actividad económica. El consumo eléctrico por actividad económica se divide en consumo eléctrico por actividad económica y consumo eléctrico por actividad económica. El consumo eléctrico por actividad económica se divide en consumo eléctrico por actividad económica y consumo eléctrico por actividad económica.

12.8 Consumo de energía eléctrica por sectores



Anexos



A continuación añadimos varios anexos que añaden más información sobre leyes, inconstitucionalidad de la Ley de Puertos de Andalucía, Informe especial nº 3/96 relativo a la política del turismo y su promoción acompañada de las respuestas de la comisión, además de fotocopias de artículos periodísticos publicados en prensa desde el año 1970 hasta el 2000.

En estas páginas podemos analizar cómo existen algunos artículos de la Ley de Puertos de Andalucía que rallan la inconstitucionalidad. En la sentencia sobre el recurso de inconstitucionalidad cabe destacar el Fundamento Jurídico Décimo 8 (que destacamos en negrita) cuando se refiere a la inconstitucionalidad del art. 103.2 del Real Decreto 1471/1989, en cuanto al mismo preveía la doble concesión estatal y autonómica en los casos de gestión de las citadas obras o instalaciones del dominio público adscrito.

Por otra parte, también se añade un resumen de la información aparecida en prensa, en los diarios Sur y Diario Málaga relacionadas con el Puerto Deportivo. Esta información se remonta al año 1970, cuando encontramos los primeros textos sobre el el proyecto del Puerto Deportivo de Benalmádena, hasta nuestros días. Podemos comprobar cómo, desde un principio, el puerto resultó muy atractivo para la Costa del Sol desde el punto de vista turístico y de infraestructuras.

Anexo I

Inconstitucionalidad de determinados artículos de la ley de puertos deportivos de Andalucía

9880 · TC Pleno S 193/1998 de 1 Oct. · Ponente: Sr. Cruz Villalón

COMUNIDADES AUTONOMAS · Competencias sobre puertos · Zonas destinadas a fines náutico-deportivos

La competencia sobre puertos, que la CE atribuye, en sus arts. 148.1.6 y 149.1.20, bien al Estado, bien a las Comunidades Autónomas, se extiende tanto a la realidad física del puerto como a la actividad portuaria que en él se desarrolla. En la CE no se atribuye competencia sobre ciertas zonas de los puertos, ni sobre determinado tipo de actividades portuarias, sino sobre el puerto como tal, en sí mismo considerado. Es evidente que ello no significa que sobre la realidad física del puerto e incluso sobre la actividad en él desarrollada no puedan incidir otros títulos competenciales —como los de urbanismo y ordenación del territorio, por ejemplo—, pero lo que no es posible es la concurrencia del mismo título competencial, pues entonces se produce la identidad tanto del objeto físico como del jurídico. Ahora bien, hay que distinguir, dentro de los puertos de interés general, entre la zona I o interior de las aguas portuarias y la zona II o exterior de las mismas, de tal modo que la competencia estatal sobre las referidas zonas destinadas a fines náutico-deportivos debe entenderse limitada a los casos en que las mismas se sitúen en el recinto portuario en sentido estricto, es decir, en el espacio de tierra que delimita lo que la L 27/1992 de 24 Nov. (puertos del Estado y marina mercante) (LA LEY-LEG. 3251/92) denomina como zona I (Cfr. TC Pleno S 40/1998 de 19 Feb., LA LEY, 1998, 26984).

Si efectivamente se entendiera que todas las instalaciones abarcadas por las aguas integrantes de la zona de servicio del puerto pertenecen al puerto estatal, se podría llegar a la absurda conclusión, especialmente en los puertos ubicados en rías o bahías, de que verdaderos puertos de competencia autonómica pasarían a ser de titularidad estatal por la simple extensión de la zona II o de los espacios de reserva. Este problema, no obstante, queda resuelto si se tiene en cuenta que tanto las dársenas pesqueras como las zonas destinadas a fines náutico-deportivos, a las que se refiere el art. 3.6 L 27/1992 de 24 Nov. (puertos del Estado y marina mercante) (LA LEY-LEG. 3251/92), no pueden ser otras que las incluidas en el recinto portuario en sentido estricto, es decir, en el espacio de tierra que delimita lo que la Ley denomina como zona I. Ello es coherente no sólo con la noción de puerto, sino también con la propia concepción de la zona II como zona que incluye sólo la superficie de agua, sin afectar, por tanto, a los posibles puertos —o instalaciones— de titularidad autonómica bañados por esas aguas, que en modo alguno pueden considerarse incluidos bajo la gestión de la Administración estatal por el hecho de que hasta los mismos pueda alcanzar la hipotética zona II de un puerto de su competencia. Por otra parte, es también claro que el Estado no puede ampliar de forma artificial la zona de servicio del puerto con intención de incluir en la misma puertos pesqueros o deportivos que, de otra forma, serían de titularidad autonómica; de hacerlo así, siempre cabrá el correspondiente recurso jurisdiccional (Cfr. TC Pleno S 40/1998 de 19 Feb., LA LEY, 1998, 26984).



Puertos deportivos en Andalucía · Ley 8/1988 de 2 de noviembre

El inciso 2.º art. 2 L 8/1988 de 2 Nov. CA Andalucía (puertos deportivos) es constitucional siempre que se interprete en el sentido de que las zonas portuarias de uso náutico-deportivo no comprenden las situadas en la zona I de los puertos de interés general radicados en el litoral coincidente con el de la CA Andalucía, con la precisión añadida de que el ejercicio por la Comunidad Autónoma de sus competencias sobre las zonas de uso náutico-deportivo ya existentes y radicadas en la zona de servicio de los puertos de interés general correspondiente a la superficie de agua de la zona II requerirá en todo caso el consiguiente cambio de titularidad. Una vez efectuada esta interpretación conforme al orden de competencias de la tipología «zona portuaria náutico-deportiva», las sucesivas referencias contenidas en la Ley a dichas zonas, al quedar remitidas a aquélla, resultan ya plenamente correctas desde el punto de vista de distribución competencial, sin que sea necesario, en este extremo, acoger la solicitud de declaración de inconstitucionalidad y nulidad, por consecuencia, de dichas referencias tal como aparecen en los arts. 5.2 aps. 1 y 2, 8 b), 12.1, 17.1 y 22.1 L 8/1988.

Instalaciones marítimas menores · Actuaciones de cooperación interadministrativa

La TC Pleno S 149/1991 de 4 Jul. (LA LEY, 1992-1, 39) consideró plenamente constitucional el art. 110 b) L 22/1988 de 28 Jul. (protección, utilización y policía de costas), por lo que no resulta aceptable que la L 8/1988 de 2 Nov. CA Andalucía (puertos deportivos) pretenda extender el ámbito de la competencia autonómica en materia de puertos deportivos a cualquier varadero o pantalán por el hecho de que los mismos puedan ser susceptibles de algún tipo de utilización náutico-deportiva, pues es claro que no se trata de verdaderos puertos. Con independencia de ello, es obvio que si en determinados supuestos concretos las instalaciones marítimas menores —art. 2 inciso 3.º—, por la entidad de las mismas o por la relevancia de la utilización náutico-deportiva que en ellas se realizare, fueran susceptibles, fácticamente, de asimilarse a un puerto deportivo, siempre será posible iniciar las actuaciones de cooperación interadministrativa que, en su caso, pudieran conducir al cambio de calificación de las instalaciones correspondientes, con la consiguiente alteración de la titularidad de las mismas, tras su calificación como puerto deportivo.

Inconstitucionalidad del inciso tercero del artículo 2

Tras declarar la inconstitucionalidad del art. 4 L 27/1992 de 24 Nov. (puertos del Estado y marina mercante) (LA LEY-LEG. 3251/92), relativo a las «instalaciones marítimas», la TC Pleno S 40/1998 de 19 Feb. (LA LEY, 1998, 26984) precisó que ello en nada afecta a la competencia del Estado sobre las instalaciones menores a que se refiere el art. 110 b) L 22/1988 de 28 Jul. (protección, utilización y policía de costas), así como a la posibilidad de controlar, mediante la adscripción de espacios de dominio público marítimo-terrestre prevista en los arts. 16 L 27/1992 y 49.1 L 22/1988, que lo que por las Comunidades Autónomas se denomina puerto reúne las características propias de éstos y no se trata de simples instalaciones marítimas menores de competencia estatal. En conclusión, el inciso 3.º art. 2 L 8/1988 de 2 Nov. CA Andalucía (puertos deportivos) —instalación ligera náutico-deportiva: aquella que no comporta obras de abrigo y de atraque de carácter portuario fijo y que no supone alteración sustancial del medio físico donde se implanta— es inconstitucional, por cuanto excede claramente de la competencia asumida por la CA Andalucía en materia de puertos deportivos, a la vez que contradice lo dispuesto en el citado art. 110 b). Por tanto, deben considerarse también inconstitucionales y nulos todos los incisos contenidos en diversos preceptos de la

Ley relativos a estas «instalaciones ligeras náutico-deportivas», cuales son los de los arts. 3.1, 5.2 aps. 1 y 2, 8 b), 12.1, 17.1 y 22.1 L 8/1988.

Titularidad autonómica de las obras e instalaciones portuarias Compatibilidad con la permanencia en el demanio estatal

La competencia autonómica abarca todos los servicios portuarios, tanto los generales como los específicos, así como todos los servicios y actividades anejos e inherentes que no sean de competencia estatal. De ahí se sigue que las obras e instalaciones del puerto son creadas y gestionadas por la Comunidad Autónoma, que ostenta sobre ellas una titularidad plena, o diferida a la reversión tras la extinción de la concesión que pudiera existir sobre la obra o instalación. Ahora bien, la indudable titularidad autonómica de las obras e instalaciones portuarias no conlleva la plena titularidad demanial de aquella franja de terreno que es de titularidad estatal, por mandato expreso de la CE (Cfr. TC Pleno S 149/1991 de 4 Jul., LA LEY, 1992-1, 39). Tal es también el criterio del art. 14.3 L 27/1992 de 24 Nov. (puertos del Estado y marina mercante) (LA LEY-LEG. 3251/92). Por tanto, en los puertos deportivos de competencia autonómica resulta compatible la permanencia en el demanio estatal de la franja de terrenos que aquéllos ocupan con la titularidad de la Comunidad Autónoma de las obras e instalaciones portuarias.

Otorgamiento de concesiones de construcción y explotación

La CA Andalucía siempre podrá otorgar las correspondientes concesiones de construcción y explotación en los distintos espacios portuarios de su competencia, en virtud de la que ostenta sobre «las obras públicas de interés para la Comunidad Autónoma de Andalucía cuya realización no afecte a otra Comunidad Autónoma, y siempre que no tenga la calificación legal de interés general del Estado» —art. 13.9 LO 6/1981 de 30 Dic. (EA Andalucía)—. En efecto, la TC Pleno S 198/1991 de 17 Oct. (LA LEY, 1992-2, 7) declaró inconstitucional el art. 103.2 RD 1471/1989 de 1 Dic. (Regl. de Costas) (LA LEY-LEG. 3168/89), en cuanto el mismo preveía la doble concesión estatal y autonómica en los casos de gestión indirecta de las citadas obras o instalaciones en el dominio público adscrito. No se trata de dilucidar si el sistema de dualidad concesional —concesión demanial otorgada por el Estado y concesión portuaria otorgada por la Comunidad— es o no tan respetuoso con el orden constitucional de competencias como el sistema de concesión autonómica única, previo informe con virtualidad adscriptoria por parte de la Administración del Estado, pues la opción entre estos dos sistemas para acomodar o integrar las competencias concurrentes sobre las dependencias demaniales que sirven de soporte a infraestructuras portuarias y viarias de titularidad autonómica ya ha sido realizada por quien tenía potestad para decidirla, las Cortes Generales, que han establecido, en el art. 49 L 22/1988 de 28 Jul. (protección, utilización y policía de costas), un sistema que ha sido considerado constitucional en la TC Pleno S 149/1991 de 4 Jul. (LA LEY, 1992-1, 39). La ilegalidad del Reglamento en este punto no es inocua para el bloque de la constitucionalidad, porque afecta a una norma de la Ley en la que se ha definido un determinado equilibrio entre las competencias de las instituciones centrales y de las instituciones autonómicas del Estado.

Informe preceptivo del Ministerio de Obras Públicas sobre la ocupación del dominio público · Legitimidad

La legitimidad del contenido del informe estatal vinculante que se encuentra regulado en el art. 49 L



22/1988 de 28 Jul. (protección, utilización y policía de costas) ha sido apreciada por la TC Pleno S 149/1991 de 4 Jul. (LA LEY, 1992-1, 39), declarando que nada hay que objetar a que el informe estatal condicionante de la adscripción se refiera a la delimitación del dominio público afectado por las obras y a las medidas necesarias para su protección o a los usos previstos en cuanto a las repercusiones que éstos puedan tener sobre los bienes demaniales adscritos, pues es claro que en todo lo demás el modo de disponer los servicios portuarios y viarios y de configurar las correspondientes obras e instalaciones queda fuera del ámbito de competencia estatal. Al respecto, debe recordarse que es doctrina consolidada del TC que para la integración de las competencias de las Administraciones Públicas se debe acudir a fórmulas de cooperación, como la referida, y que este tipo de fórmulas son especialmente necesarias en supuestos de concurrencia de títulos competenciales, en que deben buscarse aquellas soluciones con las que se consiga optimizar el ejercicio de ambas competencias, pudiendo elegirse, en cada caso, las técnicas que resulten más adecuadas al mutuo intercambio de información, la emisión de informes previos en los ámbitos de la propia competencia, la creación de órganos de composición mixta, etc.

Reales decretos de traspasos

Los reales decretos de traspasos no vinculan a las Cortes Generales ni a los Parlamentos Autonómicos al regular los sectores, instituciones o materias sujetas a su competencia, conclusión que es evidente con sólo reparar en sus autores y en su finalidad.

Normas aplicadas

Arts. 1, 2 aps. 2 y 3, 3.1, 4 aps. 1 y 2, 5.2 aps. 1 y 2, 8 b), 10, 12.1, 17.1 y 22.1 L 8/1988 de 2 Nov. CA Andalucía (puertos deportivos); arts. 148.1.6 y 149.1 aps. 6, 18 y 20 CE; art. 13 aps. 8, 9, 11, 17 y 31 LO 6/1981 de 30 Dic. (EA Andalucía); arts. 49 aps. 1 y 2, 64, 65 y 110 b) L 22/1988 de 28 Jul. (protección, utilización y policía de costas); art. 103.2 RD 1471/1989 de 1 Dic. (Regl. de Costas) (LA LEY-LEG. 3168/89); L 62/1997 de 26 Dic. (modificación de la L 27/1992 de 24 Nov., sobre puertos del Estado y marina mercante) (LA LEY-LEG. 4464/97); arts. 3.6, 4, 14.3, 15 aps. 1 y 7 y 16.2 y disp. adic. 17.ª L 27/1992 de 24 Nov. (puertos del Estado y marina mercante) (LA LEY-LEG. 3251/92); art. 13 RDL 19 Ene. 1928 (Ley de Puertos).

El Pleno del TC, compuesto por los Sres. Rodríguez Bereijo, Gabaldón López, García-Mon y González-Regueral, Gimeno Sendra, González Campos, Cruz Villalón, Viver Pi-Sunyer, Jiménez de Parga y Cabrera, Vives Antón, y García Manzano, ha pronunciado

EN NOMBRE DEL REY

la siguiente

SENTENCIA

En el recurso de inconstitucionalidad núm. 242/1989 promovido por el Presidente del Gobierno contra determinados preceptos de la Ley del Parlamento de Andalucía 8/1988 de 2 Nov., de Puertos Deportivos de la CA Andalucía. Han sido parte el Gobierno, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, y el Parlamento de Andalucía. Ha sido Ponente el Magistrado Sr. Cruz Villalón, quien expresa el parecer del Tribunal.

(...)

Fundamentos jurídicos

Primero: El Presidente del Gobierno ha recurrido diversos preceptos de la Ley de Andalucía 8/1988 de 2 Nov., de Puertos Deportivos de la CA Andalucía (en adelante, LPDA), por entender que los mismos, según los casos, vulneran el orden constitucional de distribución de competencias (art. 149.1.20.ª CE) y la titularidad estatal de dominio público (art. 132.2 CE). El Parlamento y el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía defienden la competencia legislativa ejercida con apoyo en diversos preceptos de su Estatuto de Autonomía, cuales son sus arts. 13.11 (competencia exclusiva sobre puertos de refugio, puertos deportivos y, en general, los que desarrollen actividades comerciales) y 13.8 (competencia exclusiva sobre ordenación del litoral), a los que la representación del Parlamento de Andalucía incorpora las competencias exclusivas sobre promoción y ordenación del turismo y sobre deporte y ocio (art. 13.17 y 31 EA Andalucía). Desde la interposición del presente recurso, no obstante, este Tribunal ha dictado, en particular, las TC SS 149/1991, recaída en los recursos de inconstitucionalidad acumulados sobre la L 22/1988, de Costas; 198/1991, relativa a los conflictos de competencia dirigidos frente al Real Decreto 1471/1989 por el que se aprueba el Reglamento General para el desarrollo y ejecución de la expresada Ley, y 40/1998, sobre la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se resuelven, como se verá, buena parte de los extremos aquí debatidos.

Son básicamente tres las cuestiones suscitadas en el presente recurso de inconstitucionalidad: en primer lugar, el alcance de la competencia de la Comunidad Autónoma para regular la construcción y explotación de obras e instalaciones (singularmente en «zonas portuarias de uso náutico-deportivo», y las «instalaciones ligeras náutico-deportivas») destinadas a la prestación de los servicios demandados por las embarcaciones deportivas (arts. 1 y 2.2 y 3 LPDA); en segundo lugar, la calificación que realiza el art. 3.1 LPDA de los puertos deportivos, así como de las anteriormente citadas «zonas portuarias» e «instalaciones ligeras» como bienes de dominio público cuya titularidad corresponde a la Comunidad Autónoma; finalmente, el sistema concesional previsto en los arts. 4 aps. 1 y 2 y 10 LPDA.

Respecto de los preceptos constitucionales y estatutarios invocados por las partes en defensa de sus respectivas posiciones, no hay duda alguna acerca de la incidencia en el presente recurso de inconstitucionalidad de los que alega el Abogado del Estado, esto es, la titularidad estatal del dominio público y su competencia exclusiva sobre los puertos de interés general (arts. 132.2 y 149.1.20.ª CE). Por el contrario, en relación con los alegados por la Comunidad Autónoma de Andalucía, si bien el relativo a los «puertos de refugio, puertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales» (art. 13.11 EA Andalucía) resulta plenamente pertinente, no sucede lo mismo con la invocada competencia de «ordenación del litoral», pues ya hemos declarado que la inclusión en regla de más amplio alcance, debe ceder ante la regla más especial (TC S 71/1982, FJ 6.º, entre otras muchas). Menor relevancia aún presentan los de «promoción y ordenación del turismo» y «deporte y ocio», por cuanto, como también hemos dicho, «la incidencia de la resolución en conflicto sobre estas otras materias es tan lejana, mediata y leve que en modo alguno puede ser tomada en cuenta» (TC S 80/1985, FJ 2.º).

Segundo: Dispone el art. 1 LPDA que «Se regirán por la presente Ley la construcción y la explotación de aquellas obras e instalaciones que se realicen en los puertos o en las costas del litoral andaluz para la prestación de los servicios demandados por las embarcaciones deportivas», estableciendo «a tal efecto» el art. 2 LPDA, en su primera parte, tres «tipologías» de obras e instalaciones: «puerto deportivo», «zona portuaria de uso náutico-deportivo» e «instalación ligera náutico-deportiva», con sus correspondientes defi-



niciones. Entiende el Abogado del Estado que de la puesta en conexión del art. 1 LPDA con las dos últimas categorías resulta una vulneración de lo previsto en los art. 132.2 y 149.1.20.ª CE, tal como veremos separadamente. Conviene, pues, advertir ya que el art. 1 LPDA no es objeto de recurso a partir del texto del propio precepto, sino en la medida en que las definiciones del art. 2 LPDA, por su conexión sistemática, pasan a integrar el alcance del objeto de la Ley expresado en dicho art. 1. En consecuencia, una vez depurada la constitucionalidad de las definiciones del art. 2 LPDA como forma de integrar el objeto de la Ley recurrida, el contenido normativo del art. 1 LPDA resultará, ya, acorde con el orden constitucional de distribución de competencias.

Tercero: Por lo que hace, en primer lugar, al inciso «2.º Zona portuaria de uso náutico-deportivo: Parte de un recinto portuario preexistente que se destina a la prestación de servicios a las embarcaciones deportivas» del art. 2 LPDA, entiende el Abogado del Estado que, al proyectar esta «tipología» sobre el objeto de la Ley tal como se contiene en el art. 1 LPDA, la Comunidad Autónoma se atribuye ilegítimamente competencias sobre puertos de interés general (art. 149.1.20.ª CE) que incluyan en su recinto zonas de uso náutico-deportivo. Entiende, en concreto, que esa posibilidad menoscaba la competencia exclusiva del Estado sobre dichos puertos, que incluye la planificación, organización y gestión de todos los servicios de dichos puertos y, con ello, la decisión de crear la correspondiente zona de uso náutico-deportivo.

Por el contrario, la representación del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía alega que ese destino o finalidad a que sirve el puerto es el criterio determinante de su calificación como puerto de uno u otro tipo. Esta distinta finalidad o destino debe ser también el criterio delimitador de las competencias del Estado y de las Comunidades Autónomas en materia de puertos, lo que habilita a éstas para regular la construcción y explotación de las obras e instalaciones que se realicen para la prestación de servicios a las embarcaciones deportivas, sin que pueda enervar dicha competencia la proximidad de un puerto de interés general o incluso su enclave en el mismo de la zona que se destina a la prestación de aquellos servicios. Las alegaciones de la representación del Parlamento de Andalucía son sustancialmente coincidentes con las del Consejo de Gobierno, si bien invoca igualmente las competencias exclusivas en materia de ordenación del litoral, de deporte y ocio (arts. 13.8 y 31 EA Andalucía).

Cuarto: Ante todo conviene advertir que de lo dicho por el Abogado del Estado se desprende que la existencia de «zonas portuarias náutico-deportivas» en puertos de titularidad autonómica no es objetada, recurriéndose sólo en la medida en que dichas zonas pueden situarse en puertos de interés general. Pues bien, ceñida la impugnación del referido inciso del art. 2 LPDA a este supuesto, debe hacerse constar que la cuestión ha sido resuelta por este Tribunal en su reciente TC S 40/1998, recaída en los recursos de inconstitucionalidad presentados frente a la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. En el FJ 12 de dicha sentencia declaramos, en primer lugar, que la competencia del Estado sobre un puerto de interés general se extiende a las zonas deportivas existentes en el mismo, en los siguientes términos:

«La cuestión estriba, por tanto, en determinar si la competencia exclusiva del Estado sobre un puerto de interés general se extiende igualmente a las dársenas pesqueras y zonas deportivas existentes en el mismo o si, como pretenden los ejecutivos autonómicos, la gestión de tales espacios corresponde a sus Comunidades Autónomas, en virtud de su competencia sobre puertos pesqueros y deportivos.

Para resolver esta cuestión, conviene tener en cuenta que la Constitución, en sus arts. 148.1.6.ª y

149.1.20.º, atribuye, bien al Estado, bien a las Comunidades Autónomas, competencia sobre "puertos" y que, como hemos señalado en anteriores ocasiones (TC S 77/1984), esa competencia se extiende tanto a la realidad física del puerto como a la actividad portuaria que en él se desarrolla. Pues bien, desde cualquiera de esas perspectivas se llega a la conclusión de que el precepto cuestionado es conforme con el modelo diseñado por la Constitución. En ésta, no se atribuye competencia sobre determinadas zonas de los puertos, ni sobre determinado tipo de actividades portuarias, sino sobre el puerto como tal, en sí mismo considerado. Es evidente que ello no significa —y será necesario volver sobre este tema más adelante— que sobre la realidad física del puerto e incluso sobre la actividad en él desarrollada no puedan incidir otros títulos competenciales (como por ejemplo, los de urbanismo y ordenación del territorio), pero lo que no es posible es la concurrencia del mismo título competencial pues entonces —tal y como sostiene el Abogado del Estado— se produce la identidad tanto del objeto físico como del jurídico» (TC S 40/1998, FJ 12).

Ahora bien, en el mismo fundamento jurídico de dicha sentencia efectuamos una precisión adicional, al distinguir, dentro de los puertos de interés general, entre la «Zona I, o interior de las aguas portuarias» y la «Zona II, o exterior» de las mismas, de tal modo que la competencia estatal sobre las referidas zonas destinadas a fines náutico-deportivos debe entenderse limitada a los casos en los que las mismas se sitúen «en el recinto portuario en sentido estricto, es decir, en el espacio de tierra que delimita lo que la Ley denomina como Zona I»:

«El citado art. 15.1 LPMM atribuye a la Administración estatal la competencia para delimitar la zona de servicio de sus puertos, zona que incluirá "las superficies de tierra y de agua necesarias para la ejecución de sus actividades, las destinadas a tareas complementarias de aquéllas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria" y, por lo que se refiere a la superficie de agua, ésta se subdividirá en dos zonas: "Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios incluidos dentro de los diques de abrigo y las zonas necesarias para las maniobras de atraque y de re- viro, donde no existan éstos", y "Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que abarcará las zonas de entrada, maniobra y posible fondeo, subsidiarias del puerto correspondiente y sujetas a control tarifario de la Autoridad Portuaria" (art. 15.7 LPMM). Si efectivamente se entendiera que todas las instalaciones abarcadas por las aguas integrantes de la zona de servicio del puerto pertenecen al puerto estatal, se podría llegar a la conclusión absurda, especialmente en los puertos ubicados en rías o bahías, de que verdaderos puertos de competencia autonómica pasarían a ser de titularidad estatal por la simple extensión de la mencionada Zona II o de los espacios de reserva.

Este problema queda, no obstante, resuelto si se tiene en cuenta que tanto las dársenas pesqueras como las zonas destinadas a fines náutico-deportivos a las que se refiere el art. 3.6 de la Ley no pueden ser otras que las incluidas en el recinto portuario en sentido estricto, es decir, en el espacio de tierra que delimita lo que la Ley denomina como Zona I. Ello es coherente no sólo con la noción de puerto sino también con la propia concepción de la Zona II como zona que incluye sólo la superficie de agua, sin afectar, por tanto, a los posibles puertos —o instalaciones— de titularidad autonómica bañados por esas aguas, que en modo alguno pueden considerarse incluidos bajo la gestión de la Administración estatal por el hecho de que hasta los mismos pueda alcanzar la hipotética Zona II de un puerto de su competencia. Por otra parte, es también claro que el Estado no puede ampliar de forma artificial la zona de servicio del puerto con intención de incluir en la misma puertos pesqueros o deportivos que, de otra forma, serían de titularidad autonómica; de hacerlo así siempre cabrá el correspondiente recurso jurisdiccional» (TC S 40/1998, FJ 12).



Sentado lo anterior, conviene aún efectuar una referencia a la modificación producida en esta materia como consecuencia de la incorporación de una nueva disp. adic. 17 a la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en la modificación efectuada a la misma por la reciente L 62/1997 (art. único ap. 34), que dispone lo siguiente:

«Los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos, a que se refiere el ap. 6 art. 3 de esta Ley, podrán ser segregados de la zona de servicio de los puertos de interés general, siempre que posean infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados, no dividan o interrumpan la zona de servicio del puerto afectado a la explotación de éste, no existan usos alternativos previstos en el plan de utilización de los espacios portuarios para dichas zonas, se acredite que la segregación no puede ocasionar interferencia alguna en la gestión de los puertos de interés general y se garantice la reversión si se modifican las causas y circunstancias que den lugar a dicha segregación.

La segregación requerirá el informe favorable del ente público Puertos del Estado y será aprobada por el Gobierno, mediante Real Decreto dictado a propuesta del M.º Fomento. Una vez acordada la segregación se modificará la zona de servicio del puerto, de conformidad con lo dispuesto en el art. 15 de esta Ley.»

Pues bien, sin necesidad de entrar a pronunciarnos sobre cualquier extremo interpretativo que pueda plantear la disposición reproducida, sí parece claro, a la vista de su tramitación parlamentaria, que la misma puede servir de base a otras modalidades de ejercicio de las competencias autonómicas en materia de puertos deportivos.

En conclusión, el referido inciso del art. 2 LPDA es constitucional interpretado en el sentido de que dichas zonas no comprenden las situadas en la Zona I de los puertos de interés general radicados en el litoral coincidente con el de la CA Andalucía, con la precisión añadida de que el ejercicio por la Comunidad Autónoma de sus competencias sobre las zonas de uso náutico deportivo ya existentes, y radicadas en la zona de servicio de los puertos de interés general correspondiente a la superficie de agua de la Zona II, requerirá en todo caso el consiguiente cambio de titularidad.

Una vez efectuada esta interpretación conforme al orden de competencias de la tipología «zona portuaria náutica-deportiva», las sucesivas referencias contenidas en la Ley a dichas zonas, al quedar remitidas a aquél, resultan ya plenamente correctas desde el punto de vista de distribución competencial, sin que sea necesario, en este extremo, acoger la solicitud de declaración de inconstitucionalidad y nulidad, por consecuencia, de dichas referencias tal como aparecen en los arts. 5.2.1 y 2, 8 b), 12.1, 17.1 y 22.1 LPDA.

Quinto: Por su conexión con el ámbito de la Ley descrito en el art. 1 LPDA, se ha recurrido también el inciso «3.º Instalación ligera náutico-deportiva: aquella que no comporta obras de abrigo y de atraque, de carácter portuario fijo y que no supone alteración sustancial del medio físico donde se implanta» del art. 2 LPDA. Se argumenta al efecto que, de este modo, se entrega a las autoridades autonómicas la decisión de elegir una concreta porción de costa para el establecimiento de dichas instalaciones Comunidad Autónoma, se añade, carece de competencia al amparo del art. 13.11 EA Andalucía para adoptar esta decisión, puesto que las instalaciones ligeras no son puertos y con ello se conculcarían las potestades estatales, dado que la competencia sobre el establecimiento de las instalaciones ligeras corresponde al Estado según el art. 110 b) Ley de Costas.

La representación del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía se opone a lo alegado por el Abogado del Estado, sosteniendo que las instalaciones ligeras son verdaderos puertos, tanto fáctica como jurídicamente (art. 13 Ley de Puertos, aprobada por RDL 19 Ene. 1928). La representación del Parlamento de Andalucía rechaza también los argumentos del Abogado del Estado invocando las TC SS 77/1984 y 227/1988, las cuales han sostenido la coexistencia de diversas competencias en el mismo espacio físico y no pueden enervarse las competencias autonómicas sobre ordenación del litoral y ordenación turística y deportiva a que se ha hecho ya referencia.

Sexto: El recurso debe ser estimado en este extremo. El art. 110 b) Ley de Costas dispone que corresponde a la Administración del Estado «la gestión del dominio público marítimo-terrestre... y, en todo caso, las concesiones de obras fijas en el mar, así como las de instalaciones marítimas menores, tales como embarcaderos, pantalanes, varaderos y otras análogas que no formen parte de un puerto o estén adscritas al mismo». Pues bien, la TC S 149/1991, FJ 7.º A) b), consideró plenamente constitucional el citado precepto, por lo que no resulta aceptable que la LPDA pretenda extender el ámbito de la competencia autonómica en materia de puertos deportivos a cualquier varadero o pantalán por el hecho de que los mismos puedan ser susceptibles de algún tipo de utilización náutico-deportiva, pues es claro que no se trata de verdaderos puertos. Con independencia de ello, es obvio que si en determinados supuestos concretos las instalaciones marítimas menores, por la entidad de las mismas o por la relevancia de la utilización náutico-deportiva que en ella se realizare, fueran susceptibles, fácticamente, de asimilarse a un puerto deportivo, siempre será posible iniciar las actuaciones de cooperación interadministrativa que, en su caso, pudieran conducir al cambio de calificación de las instalaciones correspondientes, con el consiguiente cambio de titularidad de las mismas, tras su calificación como puerto deportivo.

En la misma orientación insistió también la TC S 40/1998, FJ 9.º, la cual, tras declarar la inconstitucionalidad del art. 4 Ley de Puertos del Estado, relativo a las «instalaciones marítimas», precisó que ello «en nada afecta a la competencia del Estado sobre las instalaciones menores a que se refiere el art. 110 b) in fine Ley de Costas, así como a la posibilidad de controlar, mediante la adscripción de espacios de dominio público marítimo terrestre prevista en los arts. 49.1 de la misma Ley y 16 LPMM que lo que por las Comunidades Autónomas se denomina puerto reúne las características propias de éstos y no se trata de simples instalaciones marítimas menores de competencia estatal» (TC S 40/1998, FJ 9.º).

En conclusión, el inciso «3.º instalación ligera náutico-deportiva: Aquella que no comporta obras de abrigo y de atraque de carácter portuario fijo y que no supone alteración substancial del medio físico donde se implanta» del art. 2 LPDA es inconstitucional por cuanto excede claramente de la competencia asumida por la CA Andalucía en materia de puertos deportivos, a la vez que contradice lo dispuesto en el ya citado art. 110 b) Ley de Costas, cuya corrección desde la perspectiva competencial, como ya hemos recordado, tuvimos ocasión de declarar. Por tanto y como se solicita en el recurso, deben considerarse también inconstitucionales y nulos, por consecuencia, todos los incisos contenidos en diversos preceptos de la Ley relativos a estas «instalaciones ligeras náutico-deportivas», cuales son los de los arts. 3.1, 5.2.1 y 2, 8 b), 12.1, 17.1 y 22.1 LPDA.

Séptimo: El segundo grupo de problemas planteados por el recurso se centra, como señalábamos, en el art. 3.1 LPDA, del siguiente tenor: «Los puertos deportivos, zonas portuarias de uso náutico-deportivo y las instalaciones ligeras náutico-deportivas constituyen bienes de dominio público, cuya titularidad corres-



ponde a la CA Andalucía y que se destinan mediante adecuada explotación a la prestación de servicios públicos».

Prescindiendo ya de la referencia a las «instalaciones ligeras náutico-deportivas», cuya inconstitucionalidad por consecuencia acabamos de declarar, entiende el Abogado del Estado, en primer lugar, y por lo que hace a los puertos deportivos, que no pueden incluirse incondicionalmente en el dominio público autonómico porque tanto si los puertos son construidos directamente por la Comunidad Autónoma como si son construidos por un concesionario, dichos bienes conservan su calificación de dominio público estatal (arts. 49, 64 y 65 Ley de Costas). Frente a ello, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía entiende que el dominio público natural sufre una transformación cuando sirve de sustrato a un puerto, de modo que surge un nuevo objeto jurídico no condicionado por la previsión de art. 132.2 CE. Por su parte, la representación del Parlamento de Andalucía alega que el art. 3 LPDA debe ser interpretado en términos respetuosos con el dominio público estatal marítimo-terrestre, pero nada impide que se declaren incluidas en el demanio autonómico las obras y construcciones que se realicen sobre el dominio público adscrito.

En cuanto a las zonas portuarias de uso náutico-deportivo, el Abogado del Estado considera que, al incluirse en puertos de interés general, siguen necesariamente el destino de dichos puertos que no es otro que el de su pertenencia al demanio estatal según el criterio de que «la titularidad del bien es accesoria a la competencia», de acuerdo con la TC S 227/1988, FJ 14. Para las representaciones del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía y del Parlamento de Andalucía, sin embargo, la inclusión de las zonas portuarias de uso náutico-deportivo en el demanio autonómico se considera perfectamente constitucional por las mismas razones que los puertos deportivos, pues, en definitiva, se trataría de verdaderos puertos autonómicos localizados en ámbitos portuarios de interés general.

Octavo: Dejando para un momento posterior la cuestión relativa a la incidencia de lo previsto en los arts. 64 y 65 Ley de Costas sobre el otorgamiento de concesiones, que no es todavía relevante, debe señalarse que la controversia suscitada en torno a este punto ya encontró respuesta en la TC S 149/1991, por la que se resolvieron los recursos de inconstitucionalidad interpuestos frente a la L 22/1988, de Costas. En su FJ 4 D) b) a) declaramos que «la competencia autonómica abarca a todos los servicios portuarios, tanto los generales como los específicos, así como todos los servicios y actividades anejos e inherentes que no sean de competencia estatal. De ahí se sigue que las obras e instalaciones del puerto son creadas y gestionadas por la Comunidad Autónoma, que ostenta sobre ellas una titularidad plena, o diferida a la reversión tras la extinción de la concesión que pudiera existir sobre la obra o instalación. Ahora bien, la indudable titularidad autonómica de las obras e instalaciones portuarias no conlleva la plena titularidad demanial de aquella franja de terreno que es de titularidad estatal, por mandato expreso de la CE» (TC S 149/1991, FJ 4 D b a). Tal es también el criterio del art. 14.3 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Por tanto, en los puertos deportivos, de competencia autonómica, resulta compatible la permanencia en el demanio estatal de la franja de terrenos que aquéllos ocupan con la titularidad de la Comunidad Autónoma de las obras e instalaciones portuarias. Esta ha sido, precisamente, la interpretación que la representación del Parlamento de Andalucía ha dado al precepto, interpretación que responde con naturalidad al tenor literal del mismo en cuanto se refiere a los puertos deportivos de competencia autonómica. Por fin, respecto de las «zonas portuarias náutico-deportivas», interpretada su definición en el modo dado ya en el FJ 4.º, tanto si se encuentran en puertos autonómicos como si se encuentran en puertos de interés ge-

neral, en los supuestos en que con arreglo a dicho fundamento jurídico resulte legítimo, debemos predicar idéntica compatibilidad, con la conclusión de que el art. 3.1 LPDA, una vez suprimida, por consecuencia, la referencia a las «instalaciones ligeras náutico-deportivas» no vulnera el orden constitucional de competencias.

Noveno: El tercer y último grupo de cuestiones planteadas en el presente recurso hace referencia, como señalábamos, a las concesiones administrativas susceptibles de ser otorgadas en orden a la construcción y explotación de las obras e instalaciones objeto de la presente Ley. De este modo, han sido objeto de recurso los arts. 4 aps. 1 y 2 y 10 LPDA, el primero de los cuales dispone textualmente, en los mencionados apartados:

«1. La CA Andalucía podrá otorgar a personas naturales o jurídicas, tanto públicas como privadas, que lo soliciten, la oportuna concesión administrativa para la construcción y la explotación de obras e instalaciones destinadas a la prestación de servicios a la marina deportiva.

2. Corresponderá su otorgamiento al Consejo de Gobierno para puertos deportivos y zonas portuarias de uso náutico-deportivo, para el resto de los casos a la Consejería de Obras Públicas y Transportes.»

Para el Abogado del Estado, la inconstitucionalidad de los precedentes apartados «se desprende claramente de cuanto llevamos dicho» es decir, de cuanto se alegó en relación con los tres primeros artículos de la Ley. Por el contrario, para la representación del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía el precepto recurrido se sustenta en la competencia genérica de la Comunidad Autónoma en materia de puertos deportivos y, en este caso, también en su competencia exclusiva en materia de ordenación de litoral. Esta última competencia sería determinante incluso aunque no se considerara que las distintas modalidades de puertos deportivos que regula la Ley autonómica deben incluirse en el demanio autonómico, ya que las competencias se han de ejercer con independencia de la titularidad del dominio sobre el cual se proyectan, de acuerdo con la TC S 227/1988, FJ 15, entre otros. Dicha representación coincide también con la del Parlamento de Andalucía en que el Estado carece de competencias en relación con el régimen concesional, salvo lo que pueda constituir materia básica, no pudiendo sostenerse que los arts. 64 y 65 Ley de Costas constituyen normas básicas en materia concesional, puesto que no se ha explicitado su carácter básico ex art. 149.1.18 CE y tampoco pueden considerarse básicas desde una perspectiva material. Además, los actos de otorgamiento concesional en modo alguno son básicos, dada su naturaleza ejecutiva.

Décimo: A partir de lo declarado en los anteriores fundamentos jurídicos, y con la salvedad que más adelante se hará, el recurso debe ser desestimado en lo que al art. 4 LPDA se refiere. Baste añadir que la CA Andalucía siempre podría otorgar las correspondientes concesiones de construcción y explotación en los distintos espacios portuarios de su competencia y en virtud de la que ostenta sobre «las obras públicas de interés para la CA Andalucía cuya realización no afecte a otra comunidad autónoma y siempre que no tenga la calificación de legal de interés general del Estado» (art. 13.9 EA Andalucía).

No se opone a lo anterior la invocación repetidamente efectuada en las alegaciones del Abogado del Estado de lo dispuesto en los arts. 64 y 65 Ley de Costas, tendentes a defender la competencia del Estado para otorgar la correspondiente concesión previa a toda ocupación de los bienes de dominio público marítimo-terrestre estatal con obras o instalaciones no desmontables (art. 64), sin perjuicio de la obtención de otras



concesiones y autorizaciones que sean exigibles por otras Administraciones públicas en virtud de sus competencias (art. 65).

En efecto, en la TC S 198/1991, que resolvió los conflictos de competencia acumulados interpuestos frente al RD 1471/1989, por el que se aprobó el Regl. General para el desarrollo y ejecución de la Ley de Costas, este Tribunal declaró inconstitucional el art. 103.2 de dicho Real Decreto, en cuanto el mismo preveía la doble concesión estatal y autonómica en los casos de gestión indirecta de las citadas obras o instalaciones en el dominio público adscrito:

«No se trata de dilucidar, como presupone el Abogado del Estado, si el sistema de dualidad concesional (concesión demanial otorgada por el Estado, y concesión portuaria otorgada por la Autonomía) es o no tan respetuoso con el orden constitucional de competencias como el sistema de concesión autonómica única, previo informe con virtualidad adscriptoria por parte de la Administración del Estado. La opción entre estos dos sistemas para acomodar o integrar las competencias concurrentes sobre las dependencias demaniales que sirven de soporte a infraestructuras portuarias y viarias de titularidad autonómica ya ha sido realizada por quien tenía potestad para decidirla, las Cortes Generales, que han establecido en el art. 49 de la Ley un sistema que ha sido considerado constitucional en nuestra S 149/1991 (FJ 4.º D b a). La ilegalidad del Reglamento en este punto no es inocua para el bloque de la constitucionalidad, porque afecta a una norma de la Ley en la que se ha definido un determinado equilibrio entre las competencias de las instituciones centrales y de las instituciones autonómicas del Estado. Por lo que es preciso declarar, sin más, la nulidad de este art. 103.2 RD 1471/1989» (TC S 198/1991, FJ 4.º C b).

Como consecuencia de todo ello, procede desestimar el recurso en lo que concierne al art. 4 aps. 1 y 2 LPDA con la única salvedad del inciso «para el resto de los casos a la Consejería de Obras Públicas y Transportes» de dicho ap. 2, el cual debe ser declarado inconstitucional por consecuencia, toda vez que a partir de una interpretación sistemática, sólo cabe entender que hace alusión a las «instalaciones ligeras náutico-deportivas» definidas en el art. 2 LPDA en un inciso cuya inconstitucionalidad ha sido apreciada ya en el FJ 6.º.

Undécimo: El recurso de inconstitucionalidad se ha dirigido, finalmente, frente al art. 10 LPDA en el cual se contienen diversas prescripciones respecto del informe a emitir por el M.º Obras Públicas y Urbanismo sobre la ocupación del dominio público en el marco del expediente de concesión administrativa regulada en los arts. 4 y ss. de la Ley. El precepto dispone textualmente lo siguiente:

«Recibida la documentación a que se refiere el artículo anterior, la Consejería de Obras Públicas y Transportes dará traslado del expediente al M.º Obras Públicas y Urbanismo, para que éste emita el preceptivo informe sobre la ocupación del dominio público.

Dicho informe será vinculante en los siguientes aspectos:

- a) Respecto a las prescripciones en orden a asegurar el libre acceso y uso público de las zonas de dominio público.
- b) En la imposición de condiciones relativas a la restitución artificial del dominio público afectado por las obras e instalaciones.

c) En la fijación de condiciones o adopción de cualquier otra precaución relacionadas con la conservación de la titularidad del Estado sobre el dominio marítimo.

El informe del M.º Obras Públicas y Urbanismo deberá emitirse en un plazo máximo de 3 meses, a partir de la remisión del expediente. De no evacuarse en dicho plazo, se entenderá que es favorable.»

Para el Abogado del Estado el precepto resulta inconstitucional porque regula un informe del Estado, que debe emitirse en el curso del procedimiento concesional previsto en los arts. 4 y ss. LPDA, informe que tiene su antecedente en el regulado en el RD 3137/1983, de traspasos a la CA Andalucía en materia de puertos, no se atiene a lo que prevé el art. 49 Ley de Costas. Considera que el contenido sobre el que versa dicho informe es más limitado en el artículo recurrido y señala que el art. 49 Ley de Costas no establece plazo para su emisión, en tanto que aquél lo sitúa en 3 meses y dispone que debe entenderse favorable de no emitirse en plazo.

Las representaciones del Consejo de Gobierno y del Parlamento de Andalucía consideran ajustado el precepto al orden constitucional de competencias por cuanto a través de dicho informe estatal se pueden integrar las competencias sustantivas de la Comunidad Autónoma que le habilitan para el otorgamiento de las concesiones con la adecuada utilización del demanio natural estatal. De otro lado, se rechaza que el art. 49 Ley de Costas puede servir de canon al art. 10 LPDA, el cual responde al contenido del Real Decreto de traspasos, que debe ser respetado y no modificado unilateralmente por la Ley de Costas en deterioro del ámbito competencia de la Comunidad Autónoma.

Duodécimo: El presente recurso de inconstitucionalidad debe ser estimado en este extremo. Ante todo, conviene señalar que la legitimidad del contenido del informe estatal vinculante que se encuentra regulado en el art. 49 Ley de Costas, ya ha sido apreciado por este Tribunal en la reiterada TC S 149/1991, donde declaramos que «nada hay que objetar a que el informe estatal condicionante de la adscripción, se refiera a la delimitación del dominio público afectado por las obras y a las medidas necesarias para su protección o a los usos previstos en cuanto a las repercusiones que éstos puedan tener sobre los bienes demaniales adscritos, pues es claro que en todo lo demás, el modo de disponer los servicios portuarios y viarios, y de configurar las correspondientes obras e instalaciones, queda fuera del ámbito de competencia estatal» (FJ 4 D b a). Por lo demás, debe recordarse que es doctrina consolidada de este Tribunal que para la integración de las competencias de las Administraciones Públicas se debe acudir a fórmulas de cooperación como la presente y que «este tipo de fórmulas son especialmente necesarias en estos supuestos de concurrencia de títulos competenciales en los que deben buscarse aquellas soluciones con las que se consiga optimizar el ejercicio de ambas competencias (TC SS 32/1983, 77/1984, 227/1987 y 36/1994), pudiendo elegirse, en cada caso, las técnicas que resulten más adecuadas: el mutuo intercambio de información, la emisión de informes previos en los ámbitos de la propia competencia, la creación de órganos de composición mixta, etc.» (TC S 40/1998, FJ 30).

A lo anterior no cabe oponer el argumento de que el citado informe no se ajuste a lo previsto en el Real Decreto de traspasos antes citado, pues, como también declaramos en referencia expresa al que aquí nos ocupa, «estos Reales Decretos de traspasos no vinculan a las Cortes Generales ni a los Parlamentos Autonómicos al regular los sectores, instituciones o materias sujetas a su competencia. Esta conclusión es evidente, con sólo reparar en sus autores... y en la finalidad de estos Decretos» (TC S 149/1991, FJ 4.º D b).



El art. 49.2 Ley de Costas, en términos sustancialmente reproducidos con posterioridad en el art. 16.2 Ley de Puertos del Estado dispone, en la parte que aquí importa, que «los proyectos de las Comunidades Autónomas deberán contar con el informe favorable de la Administración del Estado en cuanto a la delimitación del dominio público estatal susceptible de adscripción, usos previstos y medidas necesarias para la protección del dominio público». Basta contrastar dichos preceptos con lo dispuesto en el art. 10 LPDA, tal como más arriba ha quedado reproducido, para concluir que el legislador andaluz ha operado, cuando menos, una reformulación del contenido y ámbito del informe estatal, para lo que claramente carece de competencia. Desde la TC S 40/1981, FJ 1.º c), este Tribunal ha apreciado en numerosas ocasiones los efectos nocivos, incluso, de la misma técnica reproductora; así, en la TC S 10/1982, consideró que este procedimiento, «al utilizarse por órganos legislativos distintos, está inevitablemente llamado a engendrar tarde o temprano una innecesaria complicación normativa cuando no confusión e inseguridad» (TC S 10/1982, FJ 8.º). Con mayor razón debe llegarse a la misma conclusión en casos como el presente en el que el legislador autonómico reformula e integra el contenido de dichos preceptos estatales. Por otra parte, y para finalizar, cabe añadir que la vigente normativa estatal, contenida en el RD 1112/1992, art. único ap. 16, ha previsto, a diferencia del art. 10 LPDA, un plazo de 2 meses para la emisión del informe estatal, lo que confirma el criterio anteriormente expuesto.

Fallo

En atención a todo lo expuesto, el TC, por la autoridad que, le confiere la CE,

Ha decidido

Estimar parcialmente el presente recurso de inconstitucionalidad y, en consecuencia, declarar:

1.º Que son inconstitucionales y nulos: el inciso «3.º Instalación ligera náutico-deportiva: aquella que no comporta obras de abrigo y de atraque, de carácter portuario fijo y que supone alteración sustancial del medio físico donde se implanta» del art. 2, así como, por consecuencia, las referencias a dichas instalaciones contenidas en los arts. 3.1, 5.2.2, 8.b), 12.1, 17.1 y 22.1; el art. 4.2 en el inciso «para el resto de los casos a la Consejería de Obras Públicas y Transportes»; y el art. 10, todos ellos de la L 8/1998 de 2 Nov., de Puertos Deportivos de la CA Andalucía.

2.º Que es constitucional el inciso «2.º Zona portuaria de uso náutico-deportivo: Parte de un recinto portuario preexistente que se destina a la prestación de servicios a las embarcaciones deportivas» del art. 2 de la misma Ley interpretado en el modo fijado en el fundamento cuarto de esta sentencia.

3.º Desestimar el recurso en todo lo demás.

Madrid, 1 Oct. 1998.

Anexo II

Informe Especial nº 3/96 relativo a la política del turismo y su promoción, acompañado de las respuestas de la Comisión

Diario Oficial nº C 017 de 16/01/1997 P. 0001 - 0023

Texto:

INFORME ESPECIAL Nº 3/96 relativo a la política del turismo y su promoción acompañado de las respuestas de la Comisión (97/C 17/01)

ÍNDICE

Apartados Página

INTRODUCCIÓN . 1 8 2

ACCIONES COMUNITARIAS EN MATERIA DE TURISMO Y SU IMPORTANCIA FINANCIERA . 9 15 3

Acciones directas . 9 11 3

Actividades comunitarias relacionadas con el turismo . 12 15 3

PROBLEMAS OBSERVADOS EN RELACIÓN CON LAS ACCIONES

DIRECTAS EN FAVOR DEL TURISMO . 16 68 4

Informe especial del Tribunal de Cuentas sobre el Año Europeo del Turismo . 16 19 4

Hechos acaecidos desde la presentación del Informe especial . 20 29 4

Fiscalización del Tribunal . 20 4

Investigaciones internas llevadas a cabo por la Comisión . 21 22 4

Investigaciones llevadas a cabo en los Estados miembros . 23 27 4

Medidas de recuperación . 28 5

Cooperación del Tribunal con los servicios responsables . 29 5

Controles complementarios del Tribunal sobre el Año Europeo del Turismo . 30 48 5

Marco general . 30 32 5

Resultados de los controles complementarios del Tribunal . 33 48 6

Fiscalización por el Tribunal del plan de acciones en favor del Turismo . 49 68 8

Introducción . 49 50 8

Problemas generales detectados . 51 56 8

Problemas relativos al procedimiento de selección de los proyectos . 57 58 8

Problemas relativos a la evaluación . 59 62 9

Problemas relativos a las acciones de promoción en países terceros . 63 66 9

Problemas relativos a los contratos . 67 68 10

EL TURISMO Y LAS DEMÁS POLÍTICAS COMUNITARIAS . 69 92 10



Coordinación entre los diferentes servicios de la Comisión .	69 73 10
Marco general .	69 70 10
Consultas interservicios .	71 73 11
El Feder y el turismo .	74 92 11
Papel del turismo en el desarrollo regional .	74 11
Financiación de los proyectos en el ámbito del turismo .	75 77 11
Resultados de la fiscalización del Tribunal .	78 92 12
CONCLUSIÓN .	93 99 13
ANEXO .	15
Respuestas de la Comisión .	18

INTRODUCCIÓN

1. El Parlamento Europeo y el Consejo aprobaron en 1983 (1) y 1984 (2) resoluciones relativas a una política comunitaria del turismo. La primera acción concreta de la Comunidad en favor del turismo fue la Decisión del Consejo de 21 de diciembre de 1988 (3) que declaraba 1990 «Año Europeo del Turismo».
2. Desde la entrada en vigor del Tratado de la Unión Europea, el turismo figura en la letra t) del artículo 3 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea como uno de los ámbitos en los cuales la Comunidad tiene la facultad de adoptar medidas para alcanzar los fines que se le asignan en el artículo 2. De acuerdo con la declaración nº 1 adjunta al Tratado CE, según la cual la Conferencia Intergubernamental (CIG) de 1996 examinará la cuestión de la introducción en el Tratado de los títulos relativos a los ámbitos mencionados en la letra t) del artículo 3, la Comisión presentó el 3 de abril de 1996 el informe previsto a tal efecto (4).
3. A pesar de la dificultad de juzgar con precisión el peso económico del turismo (5), los análisis y estadísticas disponibles coinciden en destacar su importancia tanto a nivel europeo como mundial. El turismo constituye uno de los sectores que durante mucho tiempo ha registrado un crecimiento estable, representando de media un 5,5 % del PIB y un 6 % del total del empleo en la Unión. Aunque su cuota de mercado en términos de llegadas y de ingresos tiende a disminuir, Europa sigue siendo la principal potencia turística mundial (6).
4. Se pueden establecer dos categorías de acciones comunitarias en favor del turismo: las específicas previstas por el presupuesto general (acciones directas) y las relacionadas indirectamente con el turismo o en las que éste sirve de instrumento para la consecución de otros objetivos (acciones indirectas).
5. Las acciones directas, cuyo volumen financiero representa menos del 1 % del total, son gestionadas por la unidad «turismo» de la DG XXIII (Política de la Empresa, Comercio, Turismo y Economía Social), mientras que la gestión de las acciones indirectas corre a cargo de las DG pertinentes.
6. El Tribunal procedió en 1994 a una fiscalización horizontal de la política del turismo y su promoción. En la primera inspección que llevó a cabo en la Comisión, el Tribunal observó que se habían producido graves irregularidades, sancionadas por la suspensión de dos agentes de la DG XXIII, sin que la Comisión hubiera difundido ninguna información al respecto. El Tribunal destacó que las irregularidades observadas guarda-

ban relación con los fallos señalados en su Informe especial sobre el Año Europeo del Turismo (AET) presentado en 1992 (7).

7. Aunque el análisis complementario del AET efectuado por el Tribunal abarca sólo parte de las acciones cofinanciadas (véase el apartado 32) y aunque hay procedimientos judiciales en curso, el Tribunal ha decidido presentar un informe especial que ayude a explicar el estado actual de las acciones en favor del turismo, señalando en particular las deficiencias de los sistemas de gestión y control.

8. Las irregularidades, hechas públicas mientras tanto, se registraron principalmente en las acciones directas en favor del turismo. Por esta razón, y con el fin de dar cumplimiento a la Resolución del Parlamento Europeo, del 21 de abril de 1994, sobre la ejecución presupuestaria y financiera del AET (8), en el presente Informe se ha prestado especial atención a este tipo de acciones.

ACCIONES COMUNITARIAS EN MATERIA DE TURISMO Y SU IMPORTANCIA FINANCIERA

Acciones directas

9. El objetivo del AET consistía en aprovechar la función integradora del turismo en la creación de la Europa de los ciudadanos y en realzar su importancia económica y social. En total, fueron gastados 7,74 millones de ecus del presupuesto comunitario en el marco del AET.

10. Con independencia del AET, la autoridad presupuestaria concedió créditos para acciones en el ámbito del turismo (línea presupuestaria B2-710), que pasaron de 3 millones de ecus en 1989 a 4,9 millones de ecus en 1992, y para la promoción del turismo europeo en terceros países (línea presupuestaria B7-830) por un total de 1,75 millones de ecus en 1992-1993 (véase el cuadro 1).

11. El Consejo aprobó el 13 de julio de 1992 (9), sobre la base del artículo 235 del Tratado, un plan de acciones en favor del turismo de tres años a partir del 1 de enero de 1993. La autoridad presupuestaria puso a disposición de este plan un total aproximado de 21,7 millones de ecus con cargo a la línea presupuestaria B5-325 (véase el cuadro 1). Las prioridades expuestas en el Anexo de la Decisión del Consejo se tradujeron en estudios y proyectos piloto referentes sobre todo al turismo rural, cultural, de formación profesional y de medio ambiente. Por otro lado, se financiaron acciones destinadas a aumentar el atractivo del «destino a Europa» para los turistas de países lejanos. La Comisión tenía que coordinar el plan de acciones con las distintas políticas comunitarias.

Actividades comunitarias relacionadas con el turismo

12. La importancia del turismo dentro del presupuesto general se refleja sobre todo en los Fondos estructurales (véase el cuadro 2), y dentro de ellos en el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER).

13. Los marcos comunitarios de apoyo (MCA) del período 1989-1993 prevén expresamente un apoyo financiero comunitario en favor del turismo en el marco de los objetivos nos 1, 2 y 5b que asciende a 2 305,9 millones de ecus. Para el período 1994-1999, la contribución comunitaria en favor del turismo prevista en el marco de los objetivos nos 1, 2, 5b y 6 asciende a 7 284,9 millones de ecus. A este importe se



añade la parte correspondiente a las acciones turísticas de los objetivos nos 3 y 4, de las iniciativas comunitarias y del Fondo de cohesión, así como la contribución indirecta de otros programas o ejes al desarrollo del turismo, que no pueden precisarse sin embargo.

14. Por otro lado, el Banco Europeo de Inversiones (BEI) interviene en favor del turismo. Sus financiaciones directas (préstamos individuales y créditos sobre préstamos globales) en el ámbito «turismo-ocio» se elevaron durante el período 1990-1994 a 1 014,2 millones de ecus.

15. A lo anterior se añade que distintas actividades comunitarias, en particular la política social, el medio ambiente, los transportes, las redes transeuropeas, la investigación, la formación y la educación, la cooperación y la acción cultural, disponen de presupuestos que prevén implícita o explícitamente la financiación de proyectos que tienen impacto en el turismo. Pero sólo en una minoría de casos resulta posible deducir la parte que representan exactamente las acciones relativas al turismo, al ascender el importe asignado aproximadamente a 25 millones de ecus anuales. En sectores como el transporte y el empleo, determinadas medidas pueden tener un efecto significativo sobre el desarrollo del turismo aunque su incidencia no esté cuantificada.

PROBLEMAS OBSERVADOS EN RELACIÓN CON ACCIONES DIRECTAS EN FAVOR DEL TURISMO

Informe especial del Tribunal de Cuentas sobre el Año Europeo del Turismo

16. Ya en 1990 el Parlamento Europeo había expresado su inquietud con respecto a posibles irregularidades en relación con las acciones del AET y había pedido un dictamen del Tribunal al respecto. El Tribunal presentó un Informe especial (10) el 30 de septiembre de 1992.

17. A pesar de la falta de transparencia y de documentación que acompañó a los gastos efectuados durante el AET, el análisis efectuado por el Tribunal «hizo posible formular varias observaciones que cuestionaban la legalidad y regularidad de algunos de los gastos así como la buena gestión de los créditos a ellos dedicados. Las observaciones resultantes del control se referían en particular a:

- a) el programa administrativo y organizativo;
- b) los procedimientos aplicados a la adjudicación de los contratos y su ejecución, a la concesión de subvenciones financieras y la utilización de éstas por los beneficiarios;
- c) el respeto de la reglamentación presupuestaria y contable;
- d) la gestión financiera global del AET.» (11).

18. Además, el Tribunal había constatado «la insuficiencia de los controles del interventor tanto en lo que se refiere a los compromisos de gastos como de pagos» (12).

19. En su respuesta al Informe especial, la Comisión no discutió las dificultades surgidas por la ausencia de transparencia y de documentación, pero consideró que las observaciones formuladas no justificaban el juicio del Tribunal (13).

Hechos acaecidos desde la presentación del informe especial
Fiscalización del Tribunal

20. El Tribunal ha venido examinando desde octubre de 1994 el curso dado por la Comisión a los expedientes de presuntos fraudes e irregularidades en el ámbito del turismo, tras haber fijado con dicha institución las modalidades de acceso a este tipo de expediente. El Tribunal, no obstante, se abstiene de comentar el contenido de los expedientes con el fin de no perturbar las investigaciones en curso, pero no renuncia a describir por ello, en la medida de lo posible, los sistemas de gestión en el marco de los cuales se produjo la situación actual, así como analizar el refuerzo de las medidas de gestión administrativa y financiera desde la presentación de su Informe especial sobre el AET. También quiere exponer nuevas observaciones producto de su fiscalización en la medida en que no obstaculizan los procedimientos entablados.

Investigaciones internas llevadas a cabo por la Comisión

21. La DG XXIII recibió en junio de 1992 una comunicación a la que se adjuntaba copia de una carta referente a un proyecto en vías de atribución, en la que se advertía de una serie de elementos que podían ser indicativos de una situación irregular. En otro caso, tras una investigación interna, la DG XXIII pidió la asistencia de la DG XX (Control Financiero) en junio de 1993 para que realizara un control in situ. En el segundo semestre de 1993, otras informaciones hicieron que se emprendiera en la DG XXIII una investigación interna de mayor amplitud. Los primeros resultados de esta investigación se discutieron con la Secretaría General de la Comisión y la DG IX (Personal y Administración) en diciembre de 1993, hasta que en marzo de 1994 se produjo el traslado en interés del servicio del jefe de la unidad «turismo» y en agosto de 1994 su separación del servicio, así como la rescisión del contrato de un agente temporal de la misma unidad. Paralelamente a estos acontecimientos, entre mayo y julio de 1994, se enviaron a la DG IX informes detallados de la investigación interna de la DG XXIII, con copia a la Secretaría General y a la DG XX.

22. Por otro lado, la DG XX efectuó en 1993 y 1994 una auditoría interna de la DG XXIII en su conjunto y una investigación sectorial de toda la actividad de la unidad «Turismo». Los resultados de estas investigaciones confirmaron que persistían los problemas observados por el Tribunal al fiscalizar el AET en 1991 y 1992.

Investigaciones llevadas a cabo en los Estados miembros

23. Hasta julio de 1994 no se pidió a la unidad de coordinación de la lucha contra el fraude de la Comisión (UCLAF) que iniciara una investigación. Ante la naturaleza de las presuntas irregularidades (fraude, corrupción), la UCLAF dio inmediatamente a su tarea una orientación prejudicial, interviniendo en parte de las visitas de inspección practicadas en los Estados miembros por la DG XX a raíz de la investigación sectorial de la DG XXIII. Además, adoptó el enfoque de abarcar todos los problemas que existían en el ámbito del turismo.

24. Con arreglo a la información que obraba en poder de la UCLAF, la Comisión, de conformidad con el artículo 209 A del Tratado, instó en diciembre de 1994 a dos Estados miembros a que iniciaran, en caso necesario, diligencias judiciales (Bélgica) y una investigación preliminar (Francia). En febrero de 1995 el Sr. McMillan Scott, diputado del Parlamento Europeo, presentó una denuncia ante las autoridades judiciales belgas. En marzo de 1995 se instó a un tercer Estado miembro (Grecia) a que iniciara una investigación preliminar.



25. Las autoridades judiciales belgas pidieron a la Comisión en febrero y marzo de 1995 la suspensión de la inmunidad de tres de sus agentes, la suspensión de la obligación de secreto profesional en relación con siete agentes que tenían encomendados trabajos en el ámbito del turismo, la autorización de acceder a todas las dependencias necesarias para la investigación y la preparación de todos los documentos probatorios útiles a la investigación. La Comisión procedió sin demora a la suspensión de la inmunidad, del secreto profesional y de la inviolabilidad de los edificios.

26. Las autoridades judiciales belgas procedieron en marzo y abril de 1995 a indagaciones y a la toma de declaraciones en las dependencias de la DG XXIII. Por otro lado la UCLAF adoptó medidas en abril de 1995, en conexión con la DG IX, para que la AIPN autorizara a presentarse como testigos a todos los agentes de la UCLAF que trabajaran en el asunto. La primera toma de declaraciones tuvo lugar en mayo de 1995. Tras solicitarlo en julio de 1995, las autoridades judiciales accedieron en agosto del mismo año a los expedientes «turismo» de la DG XX. La entrega posterior de documentos corrió a cargo de la UCLAF. En noviembre de 1995, las autoridades pidieron oficialmente la suspensión de la obligación de secreto de personas que ejercían actividades en los sectores sometidos a investigación con el fin de oír sus declaraciones como testigos. La Comisión respondió a esta petición sin demora e informó a sus agentes, en activo o no, de la decisión de la AIPN. En enero de 1996 se dictó orden de detención para tres personas, que ulteriormente obtuvieron la libertad bajo fianza.

27. En mayo de 1995, la Comisión atendió de inmediato las peticiones de documentos formuladas por las autoridades judiciales francesas y griegas. Grecia inició los preparativos necesarios para una posible acción judicial. La UCLAF se ocupó de que las autoridades responsables dispusieran de todos los elementos relacionados con el asunto. En Francia se dictó orden de detención de varias personas a finales de 1995 y principios de 1996.

Medidas de recuperación

28. Durante sus controles de 1993 y 1994, que se referían a acciones posteriores al AET, la DG XX detectó 43 casos en los que era necesaria la recuperación. La DG XXIII aún no ha emitido órdenes de ingreso en relación con 31 de los expedientes, cuyo importe recuperable se estima aproximadamente en 324 000 ecus. Por lo que se refiere a las 12 cartas que pedían el reembolso de las ayudas abonadas por un total de 1 105 588 ecus, 11 no se enviaron hasta el mes de julio de 1995. Las solicitudes de reembolso se basaron en la existencia de gastos no subvencionables, y en parte en la mala calidad de los trabajos realizados o de los informes presentados. En los casos en que se procedió al pago final, la mala calidad de las prestaciones tendría que haberse declarado como muy tarde al cerrar los expedientes. Por otra parte, una lista de deudores de los créditos, confeccionada por la UCLAF con arreglo a la información en poder de la DG XXIII y presentada en enero de 1996 al Secretario General de la Comisión, a los Directores Generales de las DG IX, XX y del Servicio Jurídico así como al Tribunal, incluye un caso en el que de hecho no se dictó orden de ingreso por un importe de 41 067 ecus.

Cooperación del Tribunal con los servicios responsables

29. El Tribunal coopera estrechamente con la UCLAF y la DG XX desde que fueron detectados los problemas en septiembre de 1994 y, además, respondió positivamente a una petición de colaboración judicial

formulada en marzo de 1995 por las autoridades judiciales belgas. A results de ello, prestaron testimonio los funcionarios del Tribunal citados oficialmente durante la instrucción en curso. Del mismo modo, se pusieron a disposición de las autoridades competentes los documentos que el Tribunal pudo reunir durante sus controles del sector que era objeto de la investigación, así como los informes que pudo elaborar a raíz de estos controles.

Controles complementarios del Tribunal sobre el Año Europeo del Turismo

Marco general

30. A raíz de la Resolución del Parlamento Europeo, del 21 de abril de 1994, sobre la ejecución presupuestaria y financiera del AET (14), el Tribunal procedió a controles complementarios. El contexto en el cual reanudó sus controles era el siguiente:

- El departamento de Control Financiero no había efectuado investigación alguna sobre el AET. En cambio, había realizado los controles mencionados en el apartado 22, en relación con la DG XXIII en general y la unidad «turismo» en particular.
- Durante sus inspecciones en la dependencias de la DG XXIII, la DG XX encontró los mismos problemas graves que el Tribunal durante su primer control (véanse los apartados 17 y 18).
- Algunas irregularidades de carácter fraudulento hubieran podido ser detectadas por los servicios de la Comisión utilizando sus propios métodos de investigación en inspecciones de los beneficiarios de las ayudas.

31. La Comisión tenía encomendada la puesta en práctica del AET, con el asesoramiento de un comité organizativo compuesto por un máximo de dos representantes por Estado miembro y presidido por un representante de la Comisión. Se invitaba a los Estados miembros a encontrar proyectos, controlar su ejecución y enviar a la Comisión las solicitudes de pago. Aunque la Decisión 89/46/CEE del Consejo (15) no establecía comités nacionales (CN) de organización del AET, la Comisión en todo momento afirmó su importancia, considerando su instauración como un elemento indispensable para el éxito del AET. En consecuencia, se creó en cada Estado miembro un CN compuesto por los principales agentes públicos y privados del sector turístico.

32. Las auditorías del Tribunal vinculadas a la preparación del Informe especial sobre el AET se centraron en la gestión de la Comisión y de las acciones financiadas enteramente por el presupuesto general. En sus controles complementarios el Tribunal fiscalizó sobre el terreno proyectos cofinanciados comenzando por Francia, el Estado miembro que tenía la parte más significativa (alrededor del 25 % del presupuesto previsto de 2,5 millones de ecus).

Resultados de los controles complementarios del Tribunal Ejecución de los proyectos cofinanciados en Francia

33. Mediante decreto del Ministro competente se instauró en julio de 1989 el CN encargado de organizar el AET en Francia, es decir, de concebir, preseleccionar y coordinar las operaciones y programas que iban a llevar a cabo personas y entidades públicas y privadas. El CN no estableció un reglamento interno que precisara su funcionamiento.

34. En abril de 1990 se creó una asociación sin ánimo de lucro, l'Association pour la promotion de l'Année européenne du tourisme (APAET) o asociación para la promoción del año europeo del turismo, que, según sus estatutos, tenía por objeto promover las manifestaciones organizadas en el marco del AET. A tal efecto la APAET recogía y administraba por cuenta del CN y bajo su control los fondos comunitarios y los procedentes de otras fuentes, procedimiento previsto en sus estatutos pero que no se derivaba de una decisión oficial de las autoridades competentes. Por otra parte, no se respetaron las exigencias impuestas por el Ministerio de Hacienda a las asociaciones que se benefician de financiación pública. El funcionamiento de la APAET, y en consecuencia de las subvenciones que se le pagaron, escapó a los procedimientos presupuestarios nacionales así como a los procedimientos de control correspondientes.

35. Además, las competencias y responsabilidades del Ministerio de Turismo, del CN y de la APAET no se delimitaron suficientemente, insuficiencia que no se corrigió ni a nivel francés ni a nivel comunitario, y continuó durante toda la vigencia del AET.

36. La Decisión 89/46/CEE del Consejo establecía que «todos los comprobantes del coste real» de las acciones subvencionadas en el marco del AET debían presentarse a la Comisión. A pesar de este hecho y de la obligación contractual de conservar los justificantes durante al menos cinco años, la contabilidad y los expedientes que obran en poder de los servicios responsables (Ministerio de Turismo, CN y APAET) no permiten reconstituir los gastos e ingresos declarados. Por otra parte, la APAET no informó a la Comisión de la desaparición de todas las facturas y documentos contables relativos al AET. Según una carta enviada por la asociación al Ministerio de Turismo, la policía rechazó una declaración de pérdida o robo ante la ausencia de pruebas y de fuerza en las cosas.

37. Las solicitudes de ayuda forman parte de los contratos celebrados entre la Comisión y los beneficiarios. A pesar de la imprecisión con que estaban redactadas dichas solicitudes, la DG XXIII no pidió explicaciones suplementarias a los beneficiarios franceses, por lo que resulta muy difícil determinar qué gastos son subvencionables. Además, existen discordancias entre los beneficiarios designados en los contratos y los beneficiarios reales de los fondos. En ningún contrato de los examinados se ha designado correctamente al contratista, y la DG XXIII pagó ayudas a organismos con los cuales no existían relaciones contractuales. En un caso, la designación como promotor de un organismo internacional no implicado directamente en el proyecto, permitió obtener de la Comunidad una ayuda suplementaria (50 000 ecus). Por último, la DG XXIII aceptó firmas sin verificar si los firmantes tenían la correspondiente autorización.

38. Algunas cartas fueron firmadas y enviadas a los servicios franceses competentes por agentes de la DG XXIII que no contaban con la correspondiente autorización. Se dieron casos en que distintos agentes de distintos niveles de la DG XXIII enviaron consecutivamente cartas con la misma información. En casi todos los casos controlados, se informó a los solicitantes de que la ayuda había sido aprobada antes de que el interventor hubiera concedido su visado.

39. El formulario de concesión de ayudas financieras preveía la transmisión de un extracto de cuenta compulsado o de un estado financiero acompañado de justificantes certificados conforme con los debidos requisitos. Sólo en los recordatorios por incumplimiento de los plazos contractuales la Comisión insistió en obtener la lista o las copias de las facturas. Pero incluso en estos casos, los pagos se ordenaron con la mera presentación de un balance financiero. No se respetaron nunca los plazos para la presentación del informe

final y del balance financiero. No se efectuó ningún análisis de los informes de ejecución ni de los balances financieros, ni tampoco se procedió a ningún control sobre el terreno y ni siquiera se señalaron insuficiencias obvias. En todos los casos, fue imposible reconstituir los gastos declarados por la inexistencia de justificantes o porque los documentos presentados se referían a gastos no subvencionables.

40. La Comisión no precisó la forma que debían adoptar los informes de ejecución y los balances financieros que era necesario presentarle. Los presentados por los distintos organismos, con excepción de uno solo, contienen datos incompletos o erróneos. En una de las acciones, se pagaron los mismos gastos dos veces, una directamente por la Comisión (4 000 ecus) y otra mediante la asociación (30 000 francos franceses, o sea 4 567 ecus) (16). Por añadidura, dos organismos diferentes pero con la misma dirección postal presentaron las mismas facturas por un total de 167 034,52 francos franceses (o sea 25 427 ecus) a la Comisión y a la asociación por dos acciones diferentes.

41. Un agente temporal de la Comisión ejerció las funciones de secretario permanente de una federación nacional en el ámbito del turismo y de miembro de un grupo de trabajo del CN antes y durante el período en que ejercía funciones en la unidad «turismo» de la DG XXIII. Esa misma federación nacional recibió ayudas comunitarias en el marco del AET y más tarde de otras acciones directas. Sin embargo, ni a nivel francés ni a nivel comunitario se señaló esta situación de conflicto de intereses ni hubo ningún intento de aclarar la situación.

Procedimientos de recuperación en el marco del AET

42. En su respuesta al Informe especial del Tribunal sobre el AET, la Comisión mencionaba diecisiete contratos que daban lugar a recuperación por un total de 146 412 ecus, de los cuales se ha recuperado efectivamente el 73 %.

43. Por lo que se refiere al contrato de más elevado importe de esa lista (57 419 ecus, o sea el 39 % del total), la DG XXIII no dictó orden de ingreso. De hecho, el Estado miembro afectado (Italia) había reembolsado este importe en febrero de 1992 por propia iniciativa. A pesar de ello la DG XXIII no pidió documentación que permitiera comprobar ese importe ni procedió a su regularización. En consecuencia se transfirió a ingresos varios del presupuesto de 1994.

44. Tres de las dieciséis órdenes de ingreso dictadas efectivamente por la DG XXIII son incorrectas. En un caso, la orden de ingreso se dictó por un importe superior a la ayuda realmente pagada (diferencia de 3 000 ecus). En los dos casos restantes, las órdenes se emitieron por importes demasiado bajos debido a la aplicación de un porcentaje de ayuda erróneo (diferencia de 3 755 ecus).

45. En otros tres casos que totalizaban 21 362 ecus (24 % de las recuperaciones pedidas), las órdenes de ingreso se cancelaron porque los contratistas habían enviado documentos complementarios. Ahora bien, estos últimos no reunían requisitos que permitieran paralizar el procedimiento de recuperación.

46. Seis contratistas (unos de los cuales se había beneficiado de cinco contratos) reembolsaron efectivamente las ayudas indebidamente percibidas por un total de 55 863 ecus (63 % de las recuperaciones pedidas). Tres órdenes de ingreso por un importe de 8 857 ecus (10 % de las recuperaciones pedidas) siguen



pendientes de cumplimiento porque los contratistas se han mudado a una dirección desconocida o han dejado de existir.

Comunicación a la Comisión de los problemas detectados

47. El Tribunal comunicó a la Comisión todos los detalles de los problemas descritos con el fin de que pudiera incluirlos, llegado el caso, en los procedimientos iniciados, y recuperar los importes no subvencionables. Asimismo, se invitó a la Comisión a examinar con todo detenimiento el conjunto de las acciones cofinanciadas en conexión con el AET.

48. Por otro lado, se instó al ordenador de pagos a que pidiera de manera individual a los beneficiarios que prorrogaran el plazo habitual de conservación de los justificantes y de los documentos útiles para el control de las acciones subvencionadas. La DG XXIII respondió a esta petición sin estar en condiciones de garantizar que la lista de los destinatarios correspondiera exactamente con los beneficiarios, en particular por la falta de expedientes completos.

Fiscalización por el Tribunal del plan de acciones en favor del turismo

Introducción

49. A raíz de los problemas encontrados, la Comisión informó al Parlamento en enero de 1995 que había reforzado desde el inicio de 1994 los procedimientos de selección, control y evaluación de los proyectos. En paralelo al nombramiento en junio de 1994 del jefe de la unidad «turismo», se decidió nombrar a un subjefe para reforzar la estructura de este servicio. Además, se creó una unidad central encargada de la gestión de los asuntos financieros y presupuestarios en la DG XXIII.

50. El Tribunal procedió a finales de 1995 a un control minucioso de las acciones directas, que se gestionan dentro del plan de acción y se sufragan mediante las líneas presupuestarias B5-325 y B7-830 (véase el cuadro 1).

Problemas generales detectados

51. En la fase inicial de la ejecución del plan de acción (1993-1994), la Comisión seguía sin fijar adecuadamente los procedimientos de selección, las modalidades de financiación y las cláusulas tipo de los contratos. La Comisión mejoró más tarde la gestión de los proyectos, en particular reduciendo en los años 1994/95 la utilización del instrumento de las «subvenciones ad hoc», que escapa en gran medida al control interno de dicha institución y representa, pues, un sector de elevado riesgo. Sin embargo, siguen sin resolverse algunos de los problemas expuestos en el Informe especial sobre el AET y más tarde por la DG XX.

52. Debido a la falta de personal permanente y a la rotación considerable de la unidad «turismo», algunos expedientes importantes son gestionados por personal temporal y externo.

53. Gran parte de las irregularidades solamente pudo ser detectada por la DG XX y la UCLAF a raíz de inspecciones sobre el terreno. La DG XXIII, por su parte, a pesar de los indicios de que disponía, efectuó demasiado pocos controles de los beneficiarios.

54. La DG XXIII ha llegado a la conclusión de que los contratos problemáticos celebrados en 1993 representan más del 40 % del presupuesto destinado al turismo en ese año, y que algunos de los contratos sólo pudieron salvarse utilizando acuerdos específicos. Además, los expedientes de instrucción a menudo están incompletos. En el caso de algunos contratos firmados en 1994 y 1995, las decisiones de concesión de ayuda no siempre son lo bastante detalladas como para indicar exactamente el objetivo del contrato y los gastos subvencionables.

55. Las debilidades del sistema de gestión de la DG XXIII permitieron al ordenador de pagos asumir compromisos jurídicos antes del visado del interventor, tras haber presentado propuestas de compromisos erróneas o mal documentadas. En un caso la misma operación fue objeto de dos visados, uno de ellos concedido a posteriori. En otro caso se suscribió el compromiso jurídico antes del visado del interventor, el cual aceptó concederlo ulteriormente porque no se trataba de una consulta a posteriori propiamente dicha, posición que no concuerda con el principio de visado previo.

56. Los informes de ejecución y los balances financieros se envían a menudo tarde. La DG XXIII concluyó actas adicionales para prorrogar los contratos sólo excepcionalmente, pues en la mayoría de los casos no pide documentación adecuada en relación con los gastos subvencionables. El análisis de los documentos obtenidos a veces se efectúa de manera superficial y determinadas decisiones sobre los gastos subvencionables son erróneas o imposibles de reconstituir.

Problemas relativos al procedimiento de selección de los proyectos

57. En el contexto del plan de acciones, el procedimiento de selección de los proyectos sobre la base de una convocatoria de ofertas y de propuestas iniciada en mayo de 1994 (17) no es transparente, y registró problemas técnicos, en particular de registro de las ofertas. Por otro lado, durante la preselección se enviaron a una serie de coordinadores de ofertas ya seleccionadas algunas peticiones de información complementaria en relación con el plan de trabajo y el calendario, así como un presupuesto más detallado que especificara a los beneficiarios. Esta información, esencial para evaluar una oferta, habría debido incluirse en la propuesta inicial, como lo prevén las modalidades de convocatorias de ofertas y de propuestas. El proceso de selección de 1995 fue mejorado pero la práctica sigue sin ser coherente. La DG XXIII volvió a pedir información complementaria a algunos candidatos, mientras que otras ofertas fueron rechazadas sin haber sido examinadas al estar incompletas, según se desprende de las actas levantadas en la apertura de pliegos.

58. Los criterios generales de selección indicados en las «convocatorias de ofertas y propuestas» de 1994 y 1995 relativas al plan de acción comunitario en favor del turismo no prevén expresamente la obligación de rechazar los proyectos en caso de que falten datos, lo que, en el ámbito de las convocatorias de ofertas, contradice lo dispuesto en el artículo 104 del Reglamento sobre normas de desarrollo del Reglamento Financiero (18).

Problemas relativos a la evaluación

59. Los dos Informes anuales de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo y al Comité Económico y Social sobre acciones comunitarias que afectaban al turismo (19) (20) se presentaron con retrasos de diez y de diecinueve meses respecto al plazo prescrito en el artículo 5 de la Decisión 92/421/CEE del Consejo que



establece el plan de acciones. El tercer Informe anual que habría debido presentarse en julio de 1995 no ha sido adoptado todavía por la Comisión.

60. El primer Informe, de 6 de abril de 1994, no se ajusta a la Decisión del Consejo porque no contiene una evaluación de las actividades de la Comunidad que tienen impacto en el turismo, sino que se limita a describir estas actividades. La propia Comisión indica que «la evaluación de las actividades es más bien descriptiva» (21). El segundo Informe, de 5 de febrero de 1996, constituye según la Comisión «un intento de estimar» el impacto de las acciones indirectas a favor del turismo (22). Por lo que se refiere a las acciones directas, de nuevo se limitó a una simple descripción.

61. Para la preparación del Informe de evaluación del plan de acciones a favor del turismo previsto por el artículo 6 de la Decisión 92/421/CEE del Consejo, la DG XXIII organizó en noviembre de 1994 una convocatoria de propuestas. La Comisión Consultiva de Compras y Contratos (CCCC) emitió en enero de 1995 un dictamen desfavorable sobre la adjudicación de este estudio debido a su falta de publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, al plazo demasiado corto de presentación de las ofertas, a la confusión entre los criterios de selección y de adjudicación y al valor dado a los criterios de selección. Con el fin de respetar el plazo del 30 de junio de 1995, la DG XXIII presentó una segunda propuesta recibida en la misma licitación que fue también objeto de un dictamen desfavorable de la CCCC, en particular por la falta de diferencias significativas con la anterior propuesta y la insuficiente justificación de la urgencia. Por último, se publicó una nueva licitación en julio de 1995 que obtuvo un dictamen favorable de la CCCC en octubre de 1995. El contratista presentó su Informe final en febrero de 1996 de acuerdo con el plazo contractual, o sea, ocho meses después del plazo fijado para la presentación del Informe de la Comisión al Consejo. El Tribunal no pudo conocer el informe hasta que no se hizo público (23).

62. El Informe de evaluación se basa en el examen de los resultados de los dos primeros años del plan (1993-1994), que corresponden al 55 % del total de los compromisos. Se refiere fundamentalmente a la eficacia de las acciones realizadas en el marco de este plan; no analiza los mecanismos de los presuntos fraudes e irregularidades, pero tiene en cuenta su repercusión en la aplicación global del plan. Aunque los objetivos de la evaluación no sean los mismos que los del control externo, las conclusiones del informe de evaluación se acercan en buena medida a las observaciones del Tribunal, aunque en determinados casos éste es más crítico que el autor de la evaluación.

Problemas relativos a las acciones de promoción en terceros países

63. El Parlamento Europeo invitó a la Comisión en diversas ocasiones a lanzar en terceros países una campaña para fomentar el turismo con destino a Europa (24). Por otra parte, el plan de acción en favor del turismo implicaba un objetivo similar. El presupuesto general contiene desde 1992 una línea específica de financiación de estas acciones de promoción (línea B7-830 - véase el cuadro 1), mientras que la línea presupuestaria B5-325 relativa al turismo no excluye tampoco la financiación de acciones de promoción.

64. El contrato adjudicado por la DG XXIII para la realización de la campaña 1994 no se concluyó hasta el mes de octubre de ese año, pese a que el contratista había comenzado los trabajos en febrero después de haber firmado el proyecto de contrato. Los dos primeros pagos, por un importe de 500 000 ecus, se efectuaron en 1994 con cargo a la línea B7-830. El tercer pago y el pago final (total de 498 056 ecus) se efec-

tuaron en 1995 con cargo a la línea B5-325. Los pagos intermedios se efectuaron sin que el contratista hubiera presentado un estado detallado de gastos, y el pago final sin que un auditor independiente hubiera certificado la relación de gastos, pese a que el contrato lo requería.

65. El «programa de trabajo turismo» de la DG XXIII para el año 1995 preveía también una campaña de promoción del turismo europeo en terceros países. Para la financiación de la acción prevista, la DG XXIII propuso, en agosto de 1995, una transferencia de créditos de compromiso por un importe de 1,9 millones de ecus de la línea B5-325 a la B7-830, dotada de un «p. m.». La DG XIX no dio curso favorable a esta propuesta porque esta línea iba a dejar de ser operativa en 1996 y la subsección B7 está destinada a financiar acciones en beneficio de terceros países. Las dos acciones de promoción ejecutadas con anterioridad fueron sin embargo financiadas, al menos parcialmente, por la línea B7-830.

66. En octubre de 1995, la DG XXIII procedió a una transferencia de 1,9 millones de ecus de la línea B5-325 a la línea B5-320 (fomento de las empresas - PYME), justificada por la imposibilidad de utilizar para acciones de promoción en terceros países los créditos previstos en el plan de acciones. Por lo tanto, un 21 % de los créditos consignados en el presupuesto de 1995 para acciones directas a favor del turismo se utilizaron con otros objetivos.

Problemas relativos a los contratos

67. En la organización del gran premio europeo «turismo y medio ambiente», a pesar de que el procedimiento de selección de 1993 careciera de transparencia y los datos financieros y los resultados presentados por el contratista fueran considerados insuficientes, la DG XXIII pidió al mismo contratista que presentara un presupuesto rectificativo ante la inclusión de cinco nuevos países del Espacio Económico Europeo. El asesor siguió trabajando sobre esta nueva base, aunque el contrato había finalizado el 31 de diciembre de 1994. La Comisión firmó, en agosto de 1995, un nuevo contrato que permitió al asesor incluir los trabajos efectuados de enero a agosto de 1995. La DG XXIII se enteró, en enero de 1996, de que la empresa del contratista estaba en liquidación desde septiembre de 1994. En los gastos suplementarios por un importe de 146 450 ecus hay una discordancia entre el compromiso visado por el interventor, correctamente imputado a la línea B5-325, y la imputación contable efectiva a la línea B5-320 (fomento de las empresas - PYME), error que en principio no permite el sistema contable de la Comisión.

68. En referencia a la elaboración de un directorio europeo del sector turístico, el anexo del contrato dispone que el documento final se considerará aceptado por la Comisión si, en el plazo del mes siguiente a su recepción, no formula expresamente observaciones a los contratistas. A pesar de objeciones muy firmes de los organismos turísticos y a pesar de numerosos errores en el proyecto de guía final presentado a la Comisión, que llevaron a la concesión de un plazo suplementario, la DG XXIII sólo informó al contratista de la calidad inaceptable del informe cuatro meses después de su presentación. A raíz de una carta del contratista en la que señalaba que el documento se consideraba aceptado, puesto que la Comisión no había reaccionado en el mes siguiente a su recepción, la DG XXIII negoció la manera de obtener un producto válido que permitiera la liquidación de los importes comprometidos. En agosto de 1995, ocho meses después del vencimiento del contrato inicial, las partes firmaron un acta adicional al mismo. Tras la recepción del documento definitivo, el pago final se efectuó sin la relación de gastos prevista en el contrato. La cuenta presentada se basaba en estimaciones e incluía gastos no subvencionables por un porcentaje superior al 50 % del total de 64 300 ecus.



EL TURISMO Y LAS DEMÁS POLÍTICAS COMUNITARIAS

Coordinación entre los distintos servicios de la Comisión

Marco general

69. Dada la dispersión entre las distintas DG de las acciones que tienen impacto en el turismo, resulta indispensable una buena coordinación. La Comisión había decidido, a partir de 1981, crear un grupo interservicios del turismo (GIT) (25) encargado de garantizar la coordinación de las cuestiones relativas a este sector. Al mismo tiempo se utilizan los procedimientos habituales de consulta con el fin de obtener el acuerdo sobre expedientes específicos de los distintos servicios interesados.

70. En el marco de la preparación del plan de acciones en favor del turismo, la Comisión encargó a la DG XXIII, en marzo de 1991 (26) que asumiera el cometido de aclarar, coordinar y racionalizar las acciones emprendidas por la Comunidad en el ámbito del turismo. Esta obligación también se incluyó en el artículo 3 de la Decisión del Consejo relativa al plan de acciones.

Consultas interservicios

71. La documentación de la DG XXIII no permite hacer balance de las consultas interservicios hasta el inicio de 1994, consultas que se deben más a iniciativas personales de los distintos agentes que a la aplicación de procedimientos sistematizados.

72. La unidad «turismo» no comenzó a reaccionar de manera sistemática a las consultas sobre los Marcos Comunitarios de Apoyo (MCA), programas operativos (PO) o Iniciativas Comunitarias (IC) hasta que en mayo de 1994 no emitió una nota otra unidad, encargada, entre otras cosas, de las respuestas de la DG XXIII en las consultas relativas a los Fondos estructurales. Por otra parte, en junio de 1994, se creó una célula de coordinación dentro de la unidad «turismo» y algunos representantes de esta unidad fueron designados para formar parte de los comités de seguimiento de los PO Turismo de distintos Estados miembros.

73. A pesar de estas mejoras, la coordinación es aún insuficiente. Así, en marzo de 1994, la DG VII (Transportes) entabló una consulta con los sectores interesados sobre el reparto de los costes de los sistemas informatizados de reservas. Aunque la DG XXIII haya destacado en sucesivas ocasiones la importancia del tema, sólo después de pedirlo expresamente se le informó en diciembre de 1994 de los resultados de dicha consulta. La DG VII tampoco consultó a la DG XXIII para preparar un proyecto de comunicación de la Comisión sobre la congestión del tráfico aéreo, también muy importante para la actividad turística. Hasta junio de 1995 no recibió de manos de la DG VII el documento final para su aprobación.

El FEDER y el turismo

Papel del turismo en el desarrollo regional

74. La importancia del turismo en el desarrollo de una región deriva, en particular, de su capacidad de creación de empleo, de su contribución a la diversificación de las actividades económicas regionales y de los efectos indirectos causados por los gastos turísticos. En este sentido, en su informe sobre las acciones co-

munitarias que afectan al turismo la Comisión declaró lo siguiente en relación con las políticas regionales: «Parece necesario la elaboración de un informe específico sobre el turismo con el fin de medir no sólo la repercusión positiva, sino también las limitaciones encontradas particularmente en la creación de una infraestructura importante» (27). Sin embargo un informe semejante no se ha presentado hasta ahora.

Financiación de los proyectos en el ámbito del turismo

75. Los MCA y los documentos únicos de programación (DOCUP) cristalizan el esfuerzo conjunto de los Estados miembros y de la Comunidad en favor de los ejes prioritarios de desarrollo, incluido el sector turístico. Para casi todas las regiones afectadas se ha previsto un capítulo de desarrollo turístico. En este contexto, los PO contienen un eje «turismo», o incluso están previstos específicamente para este sector.

76. Con respecto al conjunto de los MCA que abarcaban el período 1989-1993, se previó una intervención comunitaria referida directamente al turismo por un total aproximado de 2 305,9 millones de ecus, cifra que representa alrededor del 4 % de la ayuda comunitaria. Cerca del 86 % de esta ayuda procede del FEDER, un 5 % del Fondo Social Europeo (FSE) y un 9 % del FEOGA-Orientación. Para el período 1994-1999, las contribuciones comunitarias de los MCA y los DOCUP en favor del turismo ascienden a 7 284,9 millones de ecus, o sea, alrededor del 6 % de las contribuciones comunitarias, de los cuales el 61 % es financiado por el FEDER, el 5 % por el FSE y el 34 % por el FEOGA-Orientación. En el cuadro 2 figura un desglose de estos importes por objetivos y por países.

77. Las iniciativas comunitarias permiten también la financiación de acciones en favor del turismo. Por ejemplo, en el marco de la iniciativa comunitaria LEADER I (1991-1994), las medidas relativas al turismo rural representan alrededor del 40 % de la ayuda disponible de 400 millones de ecus. La importancia del turismo en LEADER II (1995-1999), que posee una dotación financiera provisional de 1 400 millones de ecus, no se conoce aún definitivamente, pero se calcula que no disminuirá. Por otro lado, la iniciativa comunitaria ENVIREG (1990-1993) para la cual se movilizaron fondos comunitarios por un total de 580 millones de ecus, se utilizó principalmente para financiar proyectos en regiones costeras donde el turismo es importante.

Resultados de la fiscalización del Tribunal

78. En 1995 el Tribunal controló en cuatro Estados miembros (Grecia, Irlanda, Italia y el Reino Unido) los PO previstos específicamente para ayudar al desarrollo turístico. Además, se fiscalizaron en otros países los proyectos incluidos en el eje «turismo» de otros PO o iniciativas comunitarias.

Observaciones relativas a las declaraciones de gastos

79. Las declaraciones de gastos presentadas a la Comisión no siempre son fiables: en el caso de Italia incluyen sistemáticamente (con excepción de los proyectos donde el organismo responsable es un Ministerio específico) los pagos de anticipos efectuados por los organismos intermediarios en favor del beneficiario final, en vez de los gastos en que éste ha incurrido. Esta práctica aceptada por la Comisión se aparta de las exigencias expuestas en su decisión inicial de aprobación del PO Turismo italiano de 14 de diciembre de 1990, de que los gastos presentados debían corresponder a gastos efectuados, y se aleja incluso de las disposiciones de ejecución financiera aplicables a las formas de intervención revisadas en junio de 1995, se-



gún las cuales en casos excepcionales debidamente motivados y para hacer frente a dificultades concretas, la Comisión puede aceptar, a petición del Estado miembro, que los gastos certificados se refieran a los pagos a los beneficiarios finales (28).

80. En el caso de un proyecto de restauración de un palacio, los pagos reales del beneficiario final ascendían a 1 783 millones de liras italianas (0,9 millones de ecus). En cambio, la declaración de gastos ascendía a 2 250 millones de liras italianas (1,14 millones de ecus), que fueron pagados por el organismo intermedio al beneficiario final. El último pago a dicho beneficiario se efectuó en febrero de 1992 y hasta 1995 no tuvo lugar aproximadamente el 10 % de los pagos de éste. Ello hizo que el beneficiario dispusiera durante más de tres años de 500 millones de liras italianas (0,25 millones de ecus), sin utilizarlos para el proyecto. El mismo problema se observó en un proyecto de construcción de un puerto deportivo donde el importe declarado ascendió a 3 500 millones de liras italianas (1,77 millones de ecus) y el importe realmente pagado por el beneficiario a 3 230 millones de liras italianas (1,64 millones de ecus).

81. En un proyecto de acondicionamiento de un barrio turístico de Irlanda, el organismo intermediario pagó un anticipo de 2 millones de libras irlandesas (2,52 millones de ecus) de ayudas del FEDER al beneficiario final sin que hubiera una contrapartida nacional. Sin embargo, se incluyó una cofinanciación nacional teórica de 667 000 libras irlandesas (0,84 millones de ecus) en la declaración de gastos presentada a la Comisión. En el mismo Estado miembro, las declaraciones de gastos de los distintos «grupos LEADER» no contienen el desglose entre los distintos Fondos estructurales que financian una subvención global y el Ministerio nacional prepara una relación de los gastos de cada grupo por fondo sobre la base de estimaciones.

82. En el Reino Unido, hubo que presentar cuatro veces una declaración de gastos relativa al PO Turismo debido a las incoherencias aparecidas con el informe de ejecución previo, y la Comisión no pudo pagar el anticipo hasta un año después de la solicitud inicial. El saldo del compromiso del año anterior no pudo liquidarse porque el Estado miembro no envió el informe anual del año en cuestión. Durante la visita de inspección del Tribunal, la autoridad competente no pudo justificar la exactitud de su declaración final de gastos, y el informe final de ejecución no estaba aún disponible.

Observaciones relativas a proyectos específicos

83. Las decisiones de la Comisión relativas a los PO establecen siempre un plazo para los compromisos jurídicamente obligatorios y los compromisos financieros, pero no siempre se respetan estas disposiciones. Por ejemplo, en Irlanda, el organismo competente redistribuyó, un año después del plazo establecido para los compromisos, los fondos no utilizados con destino a proyectos que implicaban costes suplementarios.

84. En Italia, seis de los siete proyectos fiscalizados en el marco del PO Turismo se beneficiaron de pagos comunitarios por gastos efectuados por valor de 26 100 millones de liras italianas (14,29 millones de ecus), pese a estar sujetos a procedimientos judiciales (realización no acorde con lo estipulado en el convenio, incumplimiento de las normas medioambientales y las relativas a la protección del patrimonio histórico y cultural, expropiaciones y concesiones irregulares).

85. No se informó a la autoridad designada, ni a la Comisión, ni al Comité de seguimiento de los procedi-

mientos mencionados en el apartado anterior. La Comisión se declaró de acuerdo con las observaciones transmitidas por el Tribunal e indicó que haría lo necesario, sobre todo en relación con las necesarias recuperaciones.

86. Por otra parte, la reorganización de las competencias de ejecución del PO Turismo llevó consigo retrasos de ejecución del programa y problemas de coordinación, debilitándose además las disposiciones de control.

87. En Irlanda, a raíz de una decisión de la «High Court» el Gobierno suspendió, en ausencia de los permisos de construcción correspondientes, los trabajos de construcción de tres centros de visitantes en parques nacionales subvencionados por el FEDER (4 412 250 libras irlandesas, o sea, 5,56 millones de ecus). Los costes de los trabajos previos y las medidas de seguridad de los emplazamientos de las obras se consideraron subvencionables. Por el contrario, los costes derivados de la paralización de las obras se imputaron a una «cuenta de espera». Uno de estos proyectos se abandonó y se demolieron las estructuras construidas. Se ha instado a la Comisión a que recupere las ayudas pagadas a las obras paralizadas y se pronuncie sobre la admisibilidad de los demás costes.

88. Los estudios de viabilidad de una serie de proyectos sobrestimaron el volumen de visitantes y los posibles ingresos. Estos proyectos sólo son viables si se les conceden subvenciones suplementarias. Para la construcción de un parque de atracciones se concedieron subvenciones contrariamente a la opinión de los expertos independientes, prevista en las disposiciones de concesión de las ayudas (1,867 millones de libras irlandesas o 2,35 millones de ecus del FEDER, y 1,810 millones de libras irlandesas o 2,28 millones de ecus de cofinanciación nacional). Dados los problemas a los que se enfrenta el proyecto, en particular el insuficiente número de visitantes y la infracapitalización, la inversión corre el riesgo de perderse.

89. Dentro del PO Turismo griego, la organización nacional de turismo financió trabajos para reparar daños causados por obras anteriores que habían sido financiados por otros programas. Por ejemplo, se construyó un puerto deportivo con la ayuda de un Programa Integrado Mediterráneo (PIM) sin evaluar adecuadamente su impacto en el medio ambiente. A raíz de la erosión costera provocada por el proyecto, se decidió financiar con el PO Turismo la construcción de dos rompeolas. Dado que estas instalaciones fueron en parte destruidas por las inclemencias meteorológicas, las reparaciones, por un importe de 37 000 ecus, fueron también financiadas por el PO Turismo. Se construyó otro puerto deportivo en el marco de los PIM sin la infraestructura necesaria. A raíz de varias quejas, se decidió construir un aparcamiento e incluir este proyecto en el PO Turismo. El proyecto fue paralizado debido a protestas de tipo ecológico. El plazo y los costes que resultaban de los nuevos planes aumentaron el coste final del proyecto en cuestión en un 58 %, a 172 millones de dracmas griegas (o sea, 0,58 millones de ecus).

90. La misma organización nacional del turismo es propietaria de una cadena hotelera. La renovación de 65 chalés de un complejo de la cadena se incluyó en la medida «inversiones públicas» del PO Turismo (527,5 millones de dracmas griegas, o sea 1,79 millones de ecus). Este proyecto sólo hubiera podido subvencionarse dentro de la medida «inversiones privadas», específicamente prevista para inversiones hoteleras. Los trabajos realmente efectuados no corresponden a los planos técnicos que sirvieron de base a la firma de los contratos y que se modificaron con posterioridad. Dos «chalés VIP» equipados con lujo están exclusivamente a disposición del Estado. Ante estos hechos, habría que revisar las condiciones de la ayuda y recuperar los importes abonados indebidamente.



91. En el caso de otra inversión hotelera, el Tribunal no pudo proceder a su control porque el responsable del proyecto declaró que toda la documentación había quedado destruida por el fuego, aunque no pudo presentar prueba alguna de que se hubiera producido el siniestro.

92. En dos Estados miembros (Italia y Grecia), la mayoría de los organismos ejecutores visitados no fue informada de que el FEDER había cofinanciado las subvenciones recibidas en virtud del régimen de ayudas nacional hasta que no recibió la carta anunciando la visita de inspección del Tribunal, por lo cual no estaban en condiciones de garantizar el respeto de las normas comunitarias. Por ejemplo, no se habían colocado, o se colocaron tarde, carteles para informar al público sobre las ayudas comunitarias.

CONCLUSIÓN

93. Las actuaciones internas de la Comisión en relación con las irregularidades presuntas en las acciones directas en favor del turismo se iniciaron con retraso. Con arreglo a la información de junio de 1992, la DG XXIII habría podido informar inmediatamente a los servicios competentes de la Comisión. Controles posteriores efectuados por la DG XXIII y la DG XX revelaron en 1994 irregularidades graves y dieron lugar al bloqueo de los pagos y a solicitudes de recuperación. No se pidió la intervención de la UCLAF hasta julio de 1994. Sus investigaciones tuvieron de inmediato una orientación prejudicial y desembocaron, a finales de 1994 y principios de 1995, en investigaciones en algunos Estados miembros y, a finales de 1995 y principios de 1996, en órdenes de detención.

94. La Comisión no informó al Tribunal de las irregularidades detectadas; este último tuvo conocimiento de los problemas a raíz de un control sobre el terreno. Sin embargo, desde el mes de octubre de 1994 recibió los documentos necesarios para el seguimiento del expediente.

95. Los fallos e irregularidades detectados ya en 1992 por el Tribunal no siempre se habían eliminado por completo en 1995, perturbando, pues, la aplicación del plan de acciones en favor del turismo. La consignación de una anotación «p. m.» en el presupuesto 1996 para las acciones directas en favor del turismo permite a la Comisión concentrarse en los contratos en curso y adoptar medidas necesarias para cerrar los expedientes de manera regular.

96. En este contexto, es indispensable que la DG XXIII disponga de todos los documentos necesarios para determinar los gastos subvencionables y que complete su análisis, llegado el caso, mediante inspecciones sobre el terreno. Además, habría que proceder a un examen global con el fin de recuperar todos los fondos indebidamente pagados.

97. Ante las nuevas comprobaciones efectuadas por el Tribunal en relación con las acciones cofinanciadas en el marco del AET, se insta a la Comisión a que revise los expedientes en este ámbito con el fin de incorporarlos, en su caso, a los procedimientos en curso.

98. Para garantizar la gestión de los créditos destinados a las acciones directas en favor del turismo es necesario establecer un sistema fiable. La Comisión debería, pues, reforzar los procesos de selección, seguimiento, evaluación y control. Habría que dotar a la unidad central de la DG XXIII encargada de la gestión de los asuntos financieros y presupuestarios con los medios previstos para ejercer sus funciones.

99. Resulta indispensable hacer un esfuerzo de coordinación de las distintas actividades con impacto en el

turismo. Ello reviste especial importancia en el caso de las intervenciones de los Fondos estructurales que, dada su importancia financiera, desempeñan un papel clave en este sector. Por otro lado, estas intervenciones deberían ser objeto de una evaluación específica.

El presente informe ha sido aprobado por el Tribunal de Cuentas en Luxemburgo en su reunión de 7 de noviembre de 1996.

Por el Tribunal de Cuentas
Bernard FRIEDMANN
Presidente

- (1) Resolución del Parlamento Europeo, de 16 de diciembre de 1983, relativa a una política comunitaria del turismo (DO n° C 10 de 16. 1. 1983, p. 281).
- (2) Resolución del Consejo, de 10 de abril de 1984, relativa a una política comunitaria del turismo (DO n° C 115 de 30. 4. 1984, p. 1).
- (3) Decisión 89/46/CEE del Consejo (DO n° L 17 de 21. 1. 1989, p. 53).
- (4) SEC (96) 496 final.
- (5) UN-WTO, Recommendations on tourism statistics, ST/ESA/STAT/SER, M/83, 1993. La Organización Mundial del Turismo define a éste como el conjunto de actividades desplegadas por las personas durante su viaje y su estancia en el lugar situado fuera de su entorno habitual, por un período consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, negocios y otros motivos.
- (6) Organización Mundial del Turismo, «Tourism in 1994 - Highlights», enero de 1995, Madrid.
- (7) Informe especial n° 4/92 del Tribunal de Cuentas Europeo sobre los gastos del Año Europeo del Turismo.
- (8) DO n° C 128 de 9. 5. 1994, p. 340.
- (9) Decisión 92/421/CEE del Consejo (DO n° L 231 de 13. 8. 1992, p. 26).
- (10) Informe especial n° 4/92 del Tribunal de Cuentas Europeo sobre los gastos del Año Europeo del Turismo.
- (11) *ibid.*, apartado 3.1.
- (12) *ibid.*, apartado 4.6.
- (13) *ibid.*, respuesta a los apartados 3.1. y 3.2.
- (14) DO n° C 128 de 9. 5. 1994, p. 340.
- (15) DO n° L 17 de 21. 1. 1989, p. 53.
- (16) Las conversiones en ecus se hicieron al tipo de cambio de diciembre de 1995.
- (17) DO n° C 122 de 4. 5. 1994, p. 9.
- (18) Reglamento (Euratom, CECA, CE) n° 3418/93 de la Comisión, de 9 de diciembre de 1993, sobre normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento Financiero de 21 de diciembre de 1977.
- (19) COM(94) 74 final de 6 de abril de 1994.
- (20) COM(96) 29 final de 5 de febrero de 1996.
- (21) Véase COM(94) 74 final de 6 de abril de 1994, p. 5.
- (22) Véase COM(96) 29 final de 5 de febrero de 1996, pp. 6 y 7.
- (23) COM(96) 166 final de 30 de abril de 1996.
- (24) Véase, en particular, la Resolución sobre el turismo en la perspectiva del año 2000 (DO n° C 44 de 14. 2. 1994, p. 61) y la Resolución a raíz del informe de la Sra. Díez de Rivera, PE 209.8977 final, de 23 de noviembre de 1994.



(25) SEC(81) 1142 de 17 de julio de 1981.

(26) SEC(91) 520/2 de 22 de marzo de 1991.

(27) COM(94) 74 final de 6 de abril de 1994, p. 60.

(28) Cláusulas generales aplicables a las formas de intervención de 25.7.1991.

RESPUESTAS DE LA COMISIÓN

OBSERVACIONES GENERALES

Las observaciones del Tribunal se refieren a tres grandes temas, a saber:

- I) el Año Europeo del Turismo (AET) - 1990,
- II) el descubrimiento en 1993 de graves irregularidades relacionadas con la presentación, ejecución y gestión de acciones turísticas financiadas directamente por la Comunidad,
- III) la falta de suficiente coordinación en las medidas relativas al turismo, los interrogantes sobre acciones específicas y la necesidad de una evaluación efectiva. Además de los comentarios sobre cuestiones específicas planteadas en las observaciones del Tribunal, la respuesta general de la Comisión es la siguiente:

I) Año Europeo del Turismo (AET) - 1990

Las dificultades encontradas por la Comisión en la gestión del Año Europeo del Turismo y las carencias señaladas al respecto figuraban en su totalidad en el Informe especial del Tribunal nº 4/92 y la Comisión reconoce las críticas. Una novedad de las últimas observaciones del Tribunal es la indicación de graves irregularidades que están investigando actualmente las autoridades judiciales nacionales. La Comisión está al tanto de la situación y garantizará la protección completa de los intereses financieros de la Comunidad.

En lo referente a las restantes acciones del Año Europeo del Turismo, la Comisión ha decidido revisar todos los proyectos en cuestión para ofrecer la garantía necesaria de que los fondos comunitarios se han desembolsado de acuerdo con las normas y procedimientos establecidos, lo que supondrá un nuevo examen de unos 200 proyectos en once Estados miembros.

II) Acciones turísticas financiadas directamente por la Comunidad (1991-1995)

Hay que mencionar que fue a raíz de las acciones de la Comisión que se inició la investigación judicial en marcha actualmente en algunos Estados miembros; mediante su cooperación y su participación activa en los procesos, la Comisión está en buena situación para perseguir y defender los intereses de la Comunidad.

Las circunstancias de las primeras denuncias de irregularidades, que llevaron al cese de funcionarios de la Unidad «Turismo», se abordan en las observaciones específicas.

En cuanto al trabajo pendiente de ese período, hay más de setenta casos que han de revisarse y finalizarse en relación con los años 1991-1993. No se prevé que los proyectos aprobados en 1994 y 1995 planteen dificultades importantes; los proyectos seleccionados en 1995 están en marcha y se están supervisando estrechamente.

Las carencias de la estructura y la gestión del Plan de medidas comunitarias a favor del turismo (1993-1995) se señalaron y reconocieron en el informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento [COM(96) 166 de 30 de abril de 1996], relativo a la evaluación del Plan por un evaluador externo. Se han reconocido las mejoras registradas en la gestión y los procedimientos.

Con el fin de garantizar una administración eficaz del Programa de turismo 1997/2000 propuesto (Philoxenia), se está llevando a cabo el trabajo preparatorio con el asesoramiento estrecho de las unidades creadas recientemente en la DG XXIII responsables del control y los contratos. La Unidad «Turismo» está reorganizándose teniendo en cuenta las observaciones del Tribunal y las del evaluador externo.

III) Coordinación y evaluación

Dada la diversidad y complejidad del turismo, una coordinación eficaz representa un gran desafío a las estructuras organizativas, las capacidades técnicas y los recursos humanos necesarios. La Comisión está de acuerdo con la observación de que la coordinación de las acciones relacionadas con el turismo no ha sido completamente satisfactoria y ha dado instrucciones a todos los servicios interesados para facilitar el proceso de coordinación. La reorganización de la Unidad «Turismo» de la DG XXIII tendrá en cuenta la necesidad de incrementar su participación en las acciones indirectas en favor del turismo y de aumentar la eficacia de su contribución a la labor de otras direcciones generales. Respecto a la evaluación, las acciones que se pongan en marcha dentro del programa Philoxenia estarán sujetas a evaluación previa y posterior. La cuestión de la evaluación de las acciones indirectas, realizadas, por ejemplo, en el marco de los Fondos estructurales, es más compleja ya que la cuestión está más relacionada con los objetivos prescritos de cohesión y desarrollo regional que de las ventajas para el turismo. Sin embargo, la Comisión se propone perfeccionar las técnicas de evaluación de las medidas que afectan al turismo.

REVISIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS PROYECTOS

Se están tomando medidas especiales para abordar el trabajo pendiente de reexamen de los proyectos relacionados con el Año Europeo del Turismo y los proyectos de 1991-1993 de los que se ha reconocido la necesidad de una mayor investigación. Un equipo trabajará bajo la supervisión directa de un director de la DG XXIII y en colaboración estrecha con los servicios más interesados (DG XIX, XX, el Servicio Jurídico y la Dirección de Coordinación de la Lucha contra el Fraude). La Comisión se asegurará de que la tarea esté finalizada en junio de 1997 como muy tarde y en ese momento se presentará al Tribunal un informe completo.

INTRODUCCIÓN

6. En su primer control in situ en la Comisión, el Tribunal ha comprobado que los controles de la Comisión han revelado irregularidades graves y que la Comisión las ha sancionado con la suspensión de dos agentes de la DG XXIII.

La falta de información observada por el Tribunal se debía al hecho de que una serie de controles aún estaba en marcha en ese momento.



PROBLEMAS OBSERVADOS EN RELACIÓN CON LAS ACCIONES DIRECTAS EN FAVOR DEL TURISMO

Hechos acaecidos desde la presentación del Informe especial

Investigaciones internas llevadas a cabo por la Comisión

21. La comunicación de la que habla el Tribunal consistía en una carta de 15 de junio de 1992 del director de una entidad dedicada a la promoción entre sus miembros pertenecientes a la Unión Europea y de la que se había enviado una copia a la Comisión. Dicha entidad, que se había presentado a una convocatoria de propuestas, pretendía que otro licitador estaba a punto de ser escogido gracias al apoyo del antiguo jefe de la Unidad «Turismo». La carta ponía en duda la realidad del apoyo de las organizaciones turísticas europeas que invocaba el otro licitador y su capacidad de ejecutar el trabajo solicitado, aunque no hablaba de irregularidades.

Esta información no se consideró fiable por dos razones, la primera de las cuales es que la Comisión recibe a menudo cartas de este género relacionadas con una convocatoria de propuestas cuyo objetivo es influir en la toma de la decisión. No es raro que tal tipo de correspondencia intente desacreditar los proyectos rivales.

En aras del desarrollo normal de los procedimientos, no es adecuado prestarles una atención como para necesitar en todos los casos la consulta de la Dirección de Coordinación de la Lucha contra el Fraude (UCLAF). En este caso concreto, la información procedía de una entidad que había recibido durante dos años seguidos subvenciones directas de la Comisión para el fomento de Europa como destino turístico y que parecía soportar mal someterse al juego de la competencia en una convocatoria de propuestas. La segunda razón es que las organizaciones turísticas europeas habían confirmado finalmente su apoyo al proyecto del otro licitador. En este contexto, no cabía dar especial importancia a las alegaciones expuestas.

La segunda frase del texto del Tribunal es exacta, pero se refiere a un caso distinto sobre el que no se aportó información hasta febrero de 1993.

Por último, la investigación interna de la DG XXIII citada en la tercera frase del apartado 21 no empezó en realidad hasta 1994. Las conversaciones con la Secretaría General y la DG IX de diciembre de 1993 no tenían otro objeto que los demás datos recibidos durante el segundo semestre, que llevaron a la DG XXIII a iniciar una investigación interna cuyos primeros resultados tangibles sólo pudieron obtenerse tras el traslado en interés del servicio del jefe de la Unidad «Turismo». El primer informe presentado por la DG XXIII a la DG IX en 1994 tenía un carácter por lo demás muy inconcreto y la DG IX no consideró que aportase indicios suficientes.

Medidas de recuperación

28. El informe de la DG XX señaló treinta y un casos en los que pareció necesaria, tras un examen inicial, la recuperación. En muchos casos, hace falta un estudio más minucioso para llegar a una postura definitiva. Dicho examen se llevará a cabo dentro de un reexamen general de las acciones pendientes en el sector turístico.

Controles complementarios del Tribunal sobre el Año Europeo del Turismo

Resultado de los controles complementarios del Tribunal Ejecución de los proyectos cofinanciados en Francia

33 - 40. Como indica en sus observaciones generales, la Comisión llevará a cabo las investigaciones necesarias en relación con todos los Estados miembros y seguirá las vías más adecuadas para reclamar cualquier cantidad adeudada.

41. El empleado en cuestión era un experto nacional en comisión de servicio en ese momento y se le señalaron específicamente las normas relacionadas con el conflicto de intereses.

Fiscalización por el Tribunal del plan de acciones en favor del turismo

Introducción

49. La unidad responsable de la gestión de los recursos financieros se creó en abril de 1996.

Problemas generales detectados

53. Sin las investigaciones iniciadas por la DG XXIII que condujeron a investigaciones posteriores de la DG XX y la UCLAF es improbable que se pudieran descubrir las irregularidades en ese momento. La DG XXIII tomó la iniciativa de organizar visitas de control conjuntamente con la DG XX hasta que ésta inició más tarde su vigilancia de la Unidad «Turismo» y se encargó de la organización de más visitas.

54. La necesidad de llegar a acuerdos ad hoc derivó del hecho de que varios proyectos de 1993 eran insuficientes desde el punto de vista de las obligaciones jurídicas de los beneficiarios y los servicios intentaron por tanto llegar a los acuerdos apropiados para garantizar unos resultados razonables. El Tribunal y el evaluador externo han reconocido las mejoras introducidas en los procedimientos de selección y gestión de los proyectos de 1994 y 1995.

55. El procedimiento para tratar los casos de consulta a posteriori se estableció por la Decisión de la Comisión de 1 de abril de 1992, que contempla que el interventor pueda aprobar compromisos a posteriori si las circunstancias los hacen inevitables en la práctica.

En cuanto al primero de los dos casos citados por el Tribunal, el Control Financiero había concedido su visado antes de la firma del contrato.

En el segundo caso, la propuesta de compromiso había sido sometida al Control Financiero antes de la firma del contrato. Aquél había concedido su visado a la vista de las explicaciones satisfactorias sobre algunos puntos que había planteado y que se recibieron después de la firma del contrato, por lo que no se trataba en realidad de una consulta a posteriori.



Problemas relativos al procedimiento de selección de proyectos

57. En principio, en un procedimiento de convocatoria de propuestas, las solicitudes de información complementaria o de detalles sobre un plan de trabajo, un calendario o un presupuesto más pormenorizado son legítimas si se trata de hacer más preciso o completo el contenido de las propuestas y siempre que no surtan efectos discriminatorios. También es legítimo rechazar las propuestas si la Comisión considera que la información aportada es incompleta. Se puede recordar al respecto que se especificó en el anuncio publicado en el Diario Oficial que «la Comisión se reserva el derecho de solicitar información adicional sobre los proyectos presentados y de no aprobar las solicitudes que contengan información incompleta o no se adapten a los criterios, condiciones y procedimientos estipulados». La Comisión puede confirmar que la información suplementaria solicitada después de la fecha límite de presentación de las convocatorias de propuestas/licitaciones de 1994 se refería únicamente a las propuestas.

Se hizo llegar la misma solicitud a todas las propuestas que habían llegado a la fase final y el Control Financiero se mostró de acuerdo con esta medida, que no se aplicó a ninguna licitación.

58. En efecto, el punto 3 del anuncio publicado en el Diario Oficial contempla expresamente el derecho de la Comisión, no la obligación, de rechazar los proyectos en caso de falta de datos. Sin embargo, la Comisión estima que su facultad de solicitar determinadas precisiones o datos suplementarios que se consideren indispensables para la evaluación de los proyectos no contradice el artículo 104 del Reglamento por el que se establecen las modalidades de aplicación del Reglamento financiero. De conformidad con dicho artículo, sólo se desecharán las ofertas que no cumplan los requisitos específicos de la licitación.

Por otra parte, ese artículo no se aplica a las convocatorias de propuestas.

Problemas relativos a la evaluación

59. Como el Plan de acciones a favor del turismo no empezó hasta enero de 1993, es decir, seis meses después de su adopción, los Informes anuales se han elaborado ajustándose al año natural.

Problemas relativos a las acciones de promoción en terceros países

65. La propuesta de transferencia presentada por la DG XXIII suponía una mutación de créditos entre partidas diferentes dentro de las perspectivas financieras. Dada la obligación de respetar los topes de éstas, ese tipo de transferencia sólo se efectúa en circunstancias muy excepcionales que no se cumplían en este caso, de manera que los fondos liberados se destinaron a otros fines.

Problemas relativos a los contratos

67. Hay que decir que la Comisión todavía retiene el 50 % del precio contractual acordado. Dicha cantidad sólo será abonada si están en regla las cuentas detalladas presentadas hace poco.

La imputación de este compromiso a la línea B5-320 (Fomento de las empresas) en vez de a la línea B5-325 (Política comunitaria del turismo) fue de hecho un error no detectado por los distintos servicios de la Comisión y, de todas formas, este tipo de equivocación, que los justificantes presentados no aclaraban, ya no podría producirse en la actualidad en la medida en que toda la transacción, a saber, el compromiso y la orden, se hacen en Sincom y el sistema detectaría cualquier anomalía que les afectara.

68. La cláusula de los contratos según la cual los informes se considerarán aceptados de no reaccionar la Comisión en el mes siguiente a su recepción fue eliminada en 1994. En el caso citado, el contrato se celebró para la ejecución de una tarea concreta según un precio convenido.

EL TURISMO Y LAS DEMÁS POLÍTICAS COMUNITARIAS

Coordinación entre los distintos servicios de la Comisión

Consultas interservicios

73. En lo relativo a la cuestión del reparto de los costes de los sistemas informatizados de reservas (SIR), hay que observar que la reunión de marzo de 1994 no era una reunión de consulta de los sectores interesados sino una reunión informativa sobre la interpretación de una cláusula vigente del código de conducta de los SIR en la que únicamente el Servicio Jurídico debía ser invitado a participar.

Por el contrario, la DG XXIII ha participado plenamente en el tema de la ampliación del código de conducta de los SIR a las agencias de viajes.

En lo referente al proyecto de comunicación de la Comisión sobre la congestión del tráfico aéreo, es verdad que no se consultó a la DG XXIII sobre el primer proyecto, aunque posteriormente hubo contactos entre las dos direcciones generales interesadas. Durante la preparación a finales de 1995 del Libro blanco sobre la gestión del tráfico aéreo, la DG XXIII ha participado con la suficiente antelación en las reflexiones de la DG VII.

El FEDER y el turismo

Resultados de la fiscalización del Tribunal

Observaciones relativas a las declaraciones de gastos

79. El PO Turismo italiano se aprobó el 14 de diciembre de 1990, pero se aplicó de acuerdo con las disposiciones financieras revisadas de junio de 1991. Con el objeto de liberar determinados pagos de la Comisión (los anticipos sobre cada tramo), la Comisión decidió, a petición del Estado miembro y de conformidad con la disposición citada por el Tribunal, considerar que el gasto declarado se refería a los pagos a los beneficiarios finales. Sin embargo, al tratarse del saldo, los gastos declarados deben referirse a los pagos efectuados por los beneficiarios finales y estar justificados mediante facturas pagadas o justificantes de valor probatorio equivalente.



En opinión de la Comisión, no existe contradicción con las disposiciones financieras aplicables.

80. Las autoridades italianas se han comprometido a efectuar controles para conocer los casos en que el gasto declarado es distinto del gasto real de los beneficiarios finales y corregir consecuentemente los importes declarados a la Comisión. Esta cuestión la plantearon los representantes de la Comisión en las reuniones del Comité de seguimiento de octubre de 1995 y junio de 1996.

En lo que se refiere al caso del beneficiario final que dispuso durante tres años de parte de los importes pagados sin utilizarlos en el proyecto, la Comisión ha sido informada de que esto se debió a los atrasos en la realización del proyecto causados por la suspensión de determinadas fases por la autoridad supervisora por razones de incumplimiento de las normas relativas a la protección del patrimonio cultural e histórico.

81. En el primer caso, el Ministerio de Turismo y Comercio irlandés informó a la Comisión de que el error en los libros de contabilidad y en la declaración de gastos fue corregido en marzo de 1994 tras su descubrimiento por el organismo intermediario (Bord Failte).

En cuanto a la falta de desglose entre los distintos Fondos estructurales del gasto declarado por los grupos Leader y su desglose indicativo cuando se declaró a la Comisión, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Bosques se comprometió a presentar a la Comisión la cuenta pormenorizada del gasto real por grupo y por Fondo. En junio de 1996 la Comisión solicitó a dicho Ministerio una confirmación específica de la exactitud del desglose del gasto en la declaración final. Hasta que no se aclare esta cuestión, el pago final del programa permanecerá en suspenso.

82. La Comisión ha detectado una serie de inexactitudes en las declaraciones de gastos del PO Turismo de Irlanda del Norte y ha pedido que se hagan las correcciones necesarias. La Comisión ha recibido y aprobado todos los Informes anuales; el Informe final también ha sido recibido en forma de borrador y está en discusión. Debido a los defectos de sus procedimientos contables el UK National Audit Office (Oficina Nacional de Auditoría del Reino Unido) fiscalizó hace poco la Oficina de Turismo de Irlanda del Norte. El último pago del programa permanecerá en suspenso hasta que no se solucionen los problemas de contabilidad y los servicios de la Comisión aprueben el informe final.

Observaciones relativas a proyectos específicos

83. El Ministerio de Comercio y Turismo irlandés ha explicado que los importes no gastados (ahorros no muy elevados) en algunos proyectos se destinaron después del plazo establecido a proyectos en que se habían registrado sobrecostes, sin que ello alterase la posición global. En junio de 1996 la Comisión pidió al Ministerio irlandés que comprobase si el gasto incluido en la declaración final se refería sólo a los compromisos jurídicos y financieros anteriores al final del plazo establecido para los compromisos. El pago final del programa quedará en suspenso hasta que no se aclare este punto.

84 86. La Comisión está investigando los casos citados por el Tribunal, especialmente en el marco del Comité de seguimiento, en cuyo seno recibe regularmente información sobre la situación. El Informe anual sobre el desarrollo del programa que había solicitado la Comisión se presentó en el Comité de seguimiento de 13 de junio de 1996 y contiene, entre otras cosas, la información relativa a la situación financiera y física de los proyectos y a la de los eventuales problemas jurídicos. De ser necesario, se pedirá a las autori-

dades italianas que reduzcan la ayuda en cuestión.

87. De los tres proyectos citados, uno recibió después de la auditoría del Tribunal la licencia de construcción y está en curso. Los otros dos se han abandonado. El 2 de agosto de 1996 la Comisión inició el procedimiento previsto en el artículo 24 del Reglamento (CEE) n° 4253/88, en cuya versión modificada se contempla la suspensión de la ayuda en determinadas circunstancias.

88. No está previsto que tales proyectos del sector público rindan grandes beneficios sino que actúen como estímulos para la inversión privada y no subvencionada en sus zonas geográficas. La Comisión sabe que varios de esos proyectos han desempeñado un papel crucial en el notable aumento de la inversión privada no subvencionada en regiones que de otro modo no la habrían atraído.

En lo referente al proyecto de centros de visitantes en parques nacionales que tuvieron problemas financieros y dejaron al final de funcionar, la Comisión ha solicitado un informe completo de su historial y finanzas.

89. En el primer caso no se efectuó un estudio del impacto en el medio ambiente porque este proyecto de puerto deportivo se aprobó dentro de los Programas Integrados Mediterráneos, que no exigen tales estudios. La prevención de la erosión costera precisó más obras (construcción de dos rompeolas) que se financiaron en el marco del PO Turismo como una etapa posterior del proyecto de puerto deportivo. Sin embargo, unas inclemencias meteorológicas excepcionales provocaron, antes de la finalización de los rompeolas, daños cuya reparación costó 37 000 ecus.

En el segundo caso, el coste final del proyecto fue de 172 millones de dracmas griegas (0,58 millones de ecus), pero sólo 149 millones de dracmas griegas (0,50 millones de ecus) se consideraron gastos que pudieran acogerse a cofinanciación FEDER.

90. Las autoridades griegas no han aclarado en su respuesta al informe de fiscalización del Tribunal de Cuentas cuál fue el nivel máximo de ayuda concedido a un proyecto generador de rentas consistente en la renovación de un complejo hotelero. La Comisión ha planteado el tema al Ministerio de Economía Nacional, al que ha solicitado una justificación completa, so pena de rebaja de la ayuda.

Entretanto permanece en suspenso el pago final del programa. No obstante, la organización del turismo griega, beneficiaria del proyecto, es un organismo público con objetivos sociales y de desarrollo económico y no una empresa privada con ánimo de lucro, por lo que el proyecto en cuestión no parece una inversión privada sino pública.

Las obras llevadas a cabo corresponden a los planos técnicos revisados (renovación de 65 chalés en vez de los 54 proyectados inicialmente). Este reexamen requirió también la modificación de los primeros contratos. Las autoridades griegas han informado a la Comisión de que los dos «chalés VIP» no están exclusivamente a disposición del Estado sino también de clientes.

91. La Comisión ha planteado al Ministerio de Economía Nacional griego la cuestión de la ausencia de justificantes de los gastos de inversión en este hotel y ha preguntado por qué la documentación sobre el incendio no se presentó a los auditores del Tribunal. El Ministerio ha informado a la Comisión de que está llevando a cabo una investigación administrativa formal que incluye los testimonios de todas las personas



implicadas y una misión de control in situ.

92. A raíz de una decisión del Comité de seguimiento, su presidente envió cartas en 1994 (antes de la auditoría del Tribunal) a todos los beneficiarios privados en Grecia informándoles sobre la cofinanciación comunitaria.

En lo relativo a Italia, la Comisión ha venido recordando a las autoridades nacionales desde el inicio del programa, sobre todo en el marco de los comités de seguimiento, sus obligaciones respecto a las acciones de información y publicidad de las intervenciones de los Fondos estructurales. Las autoridades responsables han informado a los últimos comités de seguimiento de las medidas tomadas (cartas, misiones in situ) ante los beneficiarios finales para garantizar el cumplimiento de las disposiciones vigentes.

CONCLUSIÓN

93. Está claro ahora, tras una investigación complementaria profunda, que el contratista en cuestión no ha cumplido todas sus obligaciones por un importe de 500 000 ecus en la ejecución de su proyecto. No obstante, el contenido y el contexto de la información recibida en junio de 1992 no permitían llegar a la conclusión de tal resultado ni a la de la existencia de irregularidades (cf. Respuesta al apartado 21). Hay que señalar también que la DG XXIII tomó la iniciativa de las investigaciones que han llevado a la anulación del pago final de 100 000 ecus y a una recuperación estimada actualmente en 82 817,53 ecus⁽¹⁾.

(1) En la fecha de redacción de estos informes, el euro aún mantenía la denominación original de 'ecu'

Anexo III

Noticias periodísticas

La idea de construir el puerto deportivo de Benalmádena fue gestada a principios de los años setenta. En las primeras informaciones que aparecieron en la prensa local sobre este proyecto, se le definía como beneficioso para todo el área de la Costa del Sol. De hecho, una información aparecida en diario Sur en 1972, afirmaba que su construcción afectaría "beneficiosamente -no cabe duda- no sólo a la zona para la que está proyectado, sino toda la que discurre desde Fuengirola a Málaga"

Precisamente, el entonces alcalde independiente, Enrique Bolín, promotor de la idea, lo definió como un "complemento a Puerto Banús" destinado a "contribuir seriamente a resolver los problemas de quienes desean visitar la zona a bordo de su propio yate".

El proyecto del Puerto Deportivo de Benalmádena fue el primero al que el Gobierno dio el visto bueno aplicándole la nueva Ley de Puertos. Precisamente, para conseguir que el Ejecutivo diera el visto bueno al proyecto éste debía ser "modélico" y recoger todos los requisitos que se exigían en esa nueva normativa, según explicó el propio Bolín.

Desde el nacimiento de la idea de construcción de un puerto deportivo en Benalmádena, la prensa realiza un exhaustivo seguimiento de la marcha del proyecto, pues, a su juicio, podría convertirse en "uno de los más importantes de España" y "contribuirá en gran medida al gran desarrollo de la zona". Esta obra, según se recoge en diario Sur, no sólo beneficiaría a la imagen del sector turístico, sino que contribuiría al atraer a un visitante con alto poder adquisitivo que arribaría por mar al municipio.

Pero las repercusiones positivas de la ejecución del mencionado proyecto llegan a todos los ámbitos, pues su construcción también contempla la mejora de viales e infraestructuras de la zona, ya que en el proyecto inicial estaba previsto realizar un gran acceso al puerto por la zona de Torrebermeja, convertida hoy en la actual avenida Alay, entrada principal al complejo portuario.

La inauguración oficial del comienzo de las obras se produjo el 14 de noviembre de 1972, cuatro años después de que Enrique Bolín hiciera pública la intención del Ayuntamiento de construir un puerto deportivo. El alcalde no dudó en calificar ese paso como "un momento memorable" para la historia de Benalmádena. Desde ese instante, el puerto se convirtió en "un complejo magnífico" para la zona y "un paso más en la línea ascendente del municipio", según destacaron algunas de las personalidades asistentes al acto.

De manera paralela al inicio de las obras del puerto deportivo, los alrededores también experimentaron notables mejoras. En 1973 el Ayuntamiento anunció la ejecución de un paseo marítimo que uniría el castillo del Bil-Bil con el futuro puerto.

Las obras siguen a buen ritmo y en agosto de 1974 se inauguran las oficinas técnicas del puerto, integradas en la primera fase del planeamiento de las instalaciones portuarias. Además de los representantes po-



líticos del municipio y los responsables de la empresa Benalmádena S.A., adjudicataria del proyecto, acudieron numerosos representantes del sector turístico al acto de inauguración de estas oficinas.

A finales del mes de agosto el diario Sur recoge la primera denominación del puerto: su nombre sería Benalmarina. Posteriormente, en 1978, pasaría a denominarse Puerto Príncipe, aunque, finalmente, el nombre por el que se le conoce es Puerto Deportivo de Benalmádena.

Desde 1972 hasta 1982 continuó la realización de las obras. En estos años se produjeron diversas coyunturas que retrasaron su conclusión, que finalmente se produjo en 1982.

Una de las particularidades que hicieron al Puerto Deportivo único es la inclusión en su planeamiento urbanístico de una zona residencial llamada Puerto Marina.

La promoción de este complejo ayudó a llevar el nombre de Benalmádena y de su puerto a círculos financieros e inmobiliarios europeos, como el acto de presentación del mencionado complejo urbanístico que tuvo lugar en el mes de marzo de 1980 en Bruselas, en el marco del Salón Internacional del Inmueble. Empresarios de Francia, Irlanda, Holanda, Dinamarca y Bélgica, se mostraron, desde un principio muy interesados por la idea. Puerto Marina tenía un planteamiento muy original, ya que conjugaba la idea de proyecto puramente empresarial con la construcción de 450 viviendas de lujo. Su originalidad radicaba en la presentación de inmuebles construidos en islas artificiales rodeadas de pantanales para embarcaciones de recreo.

En cuanto a la gestión del complejo portuario-deportivo, cabe destacar que tras un primer intento de adjudicarlo a una empresa privada, la Junta de Andalucía bloqueó dicho concurso durante un periodo de cuatro años. Durante este tiempo fue gestionado por el Ayuntamiento, pero en el año 1990 una delegación compuesta por representantes municipales realizó una visita al director general de Transportes y Puertos Deportivos de la Junta de Andalucía. El entonces portavoz del grupo socialista, Javier Ortiz, abogó por conceder su gestión al Ayuntamiento ya que, a su juicio, era una "concesión más que rentable".

La gestión del Puerto por parte del Ayuntamiento sirvió de acicate a los responsables municipales para años posteriores y para la proyección de futuro del complejo, ya que desde un primer momento el Puerto Deportivo resultó un proyecto más que rentable y satisfactorio para la política y economía local. Las cifras hablan por sí solas, en el año 1992, diez años después de su apertura, los beneficios aumentaron en casi 50 millones respecto al año anterior y superaron en 81 millones las previsiones realizadas en 1991. En 1992, las arcas portuarias ingresaron 225 millones de pesetas, lo que significa una mejora respecto al 25 por ciento en relación con el año anterior. En 1994, de los 900 atraques del puerto, el 12 por ciento era usado como residencia durante todo el año.

Estas cifras demuestran que la actividad del Puerto creció año tras año, después de la crisis económica vivida a principios de los años noventa que también se reflejó en la marcha del complejo. A finales del año 2000, son medio centenar de barcos los que están en lista de espera para poder arribar al puerto de Benalmádena, circunstancia que se repite a lo largo de todos los puertos de la Costa del Sol, en los que hay varios centenares de embarcaciones que no pueden atracar debido a la falta de plazas. Esto obliga a pensar en los proyectos de ampliación de infraestructuras portuarias no como un capricho político sino como una

necesidad. Según el gerente de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, José Clavero, "el objetivo que se plantea con las ampliaciones no es sólo ampliar el número de atraques de puertos, sino también prepararlos para que puedan fondear barcos de recreo de grandes esloras". Hay que señalar que uno de las grandes barreras que ha tenido siempre el Puerto Deportivo de Benalmádena ha sido la escasa capacidad que tiene en su zona de atraque para barcos de mayor eslora de catorce metros.

La actividad del puerto es bastante importante, como lo señala el hecho de que en el año 1988, el senador y concejal por el partido de Alianza Popular, Enrique Bolín, presenta en la Cámara Alta una pregrunta sobre la petición del Ayuntamiento de Benalmádena de una aduana para el puerto deportivo municipal. Según Enrique Bolín, el puerto necesitaba un control aduanero que evitara el que "las embarcaciones que atracan allí (refiriéndose al puerto de Benalmádena) tengan que desplazarse al puerto de Málaga para cumplimentar las exigencias fiscales".

La actualización y mantenimiento de la infraestructura es un capítulo importante dentro de la gestión del complejo. Por eso, a comienzos de los años noventa, se realizaron varias reformas para convertirlo en "un puerto de primera categoría". Principalmente se modernizaron estructuras básicas y se actualizó su imagen corporativa.

Otros aspectos del complejo portuario son sus facetas de escenario de diferentes eventos promocionales del municipio así como organizador de eventos deportivos relacionados con la náutica que atrayeron a deportistas profesionales. En 1980 se inauguró la Escuela de Vela, con el objetivo es "formar una cantera de deportistas náuticos y velistas".

En el marco de la gran Gala de la Vela Olímpica, organizada por la empresa náutica Marina Benalmádena en abril de 1986, Luis Pagán, presidente de la Diputación de Málaga, se refirió a la "importancia que tiene el turismo para la economía malagueña" y señaló que la unidad de esfuerzos entre instituciones públicas y la iniciativa privada pueden repercutir de forma muy beneficiosa para el futuro de la zona". Se estaba refiriendo a la relación entre el consistorio local y las diferentes iniciativas particulares que iban surgiendo en el Puerto Deportivo, como Marina Benalmádena. Así mismo, Rosario Peral, delegada de Turismo, reflejó la importancia que estaba teniendo el turismo náutico en la zona, dada la proliferación de puertos deportivos que permitirá una creciente captación de un turismo fuerte poder adquisitivo. Entre otros eventos deportivos se encuentran las regatas de entrenamientos para propietarios o los torneos de mus.

Además de las regatas y comercios, surgen empresas relacionadas con el ocio y entretenimiento como Sea Life, una parque acuático en el que se pueden contemplar especies de peces de todos los mares del mundo; o minicruceros entre Fuengirola y Málaga y Benalmádena.

Los comerciantes también se implican directamente en la vida de la zona, y en el año 1993 organizan una fiesta de cuatro días, antes de que comience la temporada turística, a la que acudieron unas 10.000 personas y que perseguía dar a conocer el Puerto Deportivo como un lugar ideal para disfrutar del tiempo de ocio.

Todas estas actividades sociales y deportivas dieron como resultado el aumento de los visitantes al municipio y el crecimiento de las infraestructuras de la Costa del Sol.



Anexo IV

Bibliografía

- Clima marítimo.
<http://climar.puertos.es>
- Climatología.
<http://www.inm.es>
- Consejería de Economía y Hacienda (Junta de Andalucía).
<http://www.ceh.junta-andalucia.es/>
- Consejería de Empleo y Desarrollo tecnológico (Junta de Andalucía).
<http://www.cti.junta-andalucia.es/>
- Consejería de Medio Ambiente (Junta de Andalucía).
<http://www.cma.junta-andalucia.es/>
- Consejería de Turismo y Deporte (Junta de Andalucía).
<http://www.ctd.junta-andalucia.es/>
- Dirección General de Comercio, Consumo y Cooperación (Junta de Andalucía).
<http://www.junta-andalucia.es/DGCCCE/>
- Estudio sobre el Litoral Andaluz (Junta de Andalucía).
<http://www.junta-andalucia.es/nuevosiglo/ponenhtml/vicmaralf.html>
- Estudio sobre la náutica deportiva y de recreo en España (Feria de Barcelona)
<http://www.salonnautico.com>
- Informe Especial nº 3/96 relativo a la política del turismo y su promoción acompañado de las respuestas de la Comisión.
http://europa.eu.int/eur-lex/es/lif/dat/1997/es_397Y0116_01.htm
- Informe del Litoral Andaluz por la Junta de Andalucía:
<http://www.junta-andalucia.es/nuevosiglo/ponenhtml/vicmaralf.html>
- Instituto de Estadística de Andalucía.
<http://www.ceh.junta-andalucia.es>

- Instituto Nacional de Estadística.
<http://www.ine.es>

- Náutica.
<http://www.marenostrum.org>

<http://capitanes.com>

<http://barrabas.com>

<http://www.sydports.com.au>

- Noticias periodísticas.
Diario Sur (Málaga)

Las Provincias (Valencia)

El Empresario (Madrid)

Náutica (Barcelona)

Navegar.com

savannahnow.com (Savannah Morning News)

<http://www.labolsa.com/noticias/treal/alminuto/20011123/>

- "Una Historia de Benalmádena".
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE BENALMÁDENA. DELEGACIÓN DE CULTURA.

- Puertos de Andalucía.
<http://www.puertosdeandalucia.com/>

- TurEspaña.
<http://www.tourspain.es/turespae/Marcoe.htm>

- Turismo.
<http://andalucia-online.net>

<http://costadelsol.spa.es>

interhotel.com



RESEÑA DEL AUTOR

Jesús Balaguer González

Nacido en Vitoria en el año 1939, es Doctor en Ciencias Políticas, Económicas y Comerciales por la Universidad de Bilbao.

Ha sido director de la Escuela de Comercio y del Centro de Estudios Superiores de Comercio de Vitoria y Secretario General de la Cámara de Comercio e Industria de Álava.

Titulado Superior por oposición de la Banca Oficial Española, ha desempeñado el cargo de Director General de la Sociedad Gestora del Fondo Público de Regulación del Mercado Hipotecario y ha sido Presidente de la Asociación Española de Entidades Operadoras en el Mercado Hipotecario.

Miembro permanente del Comité de Expertos de la Unión Europea, creado en el seno del Consejo Superior de Cámaras de Comercio de España y observador, en representación de España, en la Comisión de Movimientos de Capitales de la Confederación Permanente de Cámaras de la Unión Europea.

Presidente, Consejero Delegado y directivo de diversas empresas en España, Portugal e Italia.

Es miembro del Consejo Asesor de Proyecto Olimpo de Benalmádena.

Pero, ante todo, es un enamorado de Benalmádena, municipio en el que reside y donde desarrolla actualmente su labor profesional independiente en materia de asesoramiento económico y financiero.

CRÉDITOS

Autor:
JESÚS BALAGUER GONZÁLEZ

Colaboradores:

FRANCISCO GARRIDO CANO

Coordinación de la edición:
PROYECTO OLIMPO DE BENALMÁDENA, S.A.

Fotografía:

PABLOS CAMERON

JUAN CARLOS HUESA

MANUEL ANTÓN

FRANCISCO RODRÍGUEZ

RAMÓN SANCHEZ

JUAN CARLOS GONZÁLEZ

Diseño: Benalmádena.

Imprenta y encuadernación:

PROYECTO OLIMPO, S.A.

Benalmádena, 10 de septiembre de 2012

RESEÑA DEL AUTOR

Jesús Balaguer González

Obtuvo su título en el año 1932, es Doctor en Ciencias Políticas, Económicas y Comerciales por la Universidad de Bilbao.
Ha sido director de la Escuela de Comercio y del Centro de Estudios Superiores de Comercio de Vitoria y Secretario General de la Cámara de Comercio e Industrias de Álava.
Trabaja superior por oposición de la Banca Oficial Española, ha desempeñado el cargo de Director General de la Sociedad Gestora del Fondo Público de Regulación del Mercado Hipotecario y ha sido presidente de la Asociación Española de Entidades Hipotecarias en el Mercado Hipotecario.
Miembro permanente del Comité de Expertos de la Unión Europea, creado en el seno del Consejo Superior de Cámaras de Comercio de España y observador en representación de España en la Comisión de Movimientos de Capitales de la Comisión Permanente de Cámaras de la Unión Europea.

Presidente, Comisario Delegado y director de diversas empresas en España, Portugal e Italia.

Es miembro del Consejo Asesor de Proyecto Olimpo de Benidorm.

Por otro lado, es un enamorado de Benidorm, municipio en el que reside y donde desarrolla activamente su labor profesional, especialmente en materia de asesoramiento económico y financiero.

CRÉDITOS

Edita:

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE BENALMÁDENA

Autor:

JESÚS BALAGUER GONZÁLEZ

Colaboradores:

PILAR PINEDA PÉREZ
PEDRO LUIS GARRIDO CANO

Coordinación de la edición:

PROYECTO OLIMPO DE BENALMÁDENA, S.A.

Fotografía:

PAISAJES ESPAÑOLES
JUAN CARLOS HUESA
MANU CANTERO
ANTONIO RODRÍGUEZ
MANUEL SALAS
ARCHIVO Y DOCUMENTACIÓN

**Diseño, fotomecánica,
impresión y encuadernación:**
GRÁFICAS CAMPOS, S.A.

Benalmádena, 9 de septiembre de 2002