

Los puertos y astilleros de España se lanzan a por la tripulación de los superyates

Cada una de estas embarcaciones deja 6,5 millones de euros y 130 trabajos en el puerto en el que atraca. Un ecosistema empresarial se nutre ya del sector

Por **Clara Rojas** Fotografías **Gorka Loinaz**

Hay una postal cada vez más frecuente en los puertos de algunas ciudades españolas: un grupo de curiosos posa y se fotografía delante de un yate de grandes dimensiones. La imagen tiene un trasfondo económico. Y no es sólo el precio de estos navíos de lujo, reservados para unos pocos; también hay ingresos considerables para la ciudad en la que atracan. Ocean Capital Partners (OCP), consultora especializada en el *yachting*, hizo su análisis en 2024 y cifró en 6,5 millones de euros anuales el gasto que un sólo megayate de 100 metros puede generar para el puerto donde atracan. Eso, y 130 empleos anuales (por barco).

El desembolso no se queda en puerto, como explica Ignacio del Río, director de Activos de OCP, sino que se reparten en el ecosistema que crece alrededor de estas marinas especializadas: "Es como un motor industrial". Y es que estos complejos marítimos ya no se cifan únicamente al *refit*, (servicios de mantenimiento y reforma de yates), sino que en los últimos años se encuentran ampliando capacidades para explotar el negocio en torno a la tripulación—generalmente, de entre 20 y 40 personas—de los grandes buques. Un colectivo que cuenta con un perfil adquisitivo alto y que no responde al calendario estival del turismo, pues los meses para la recalada son, precisamente, los de antes y después del verano.

OCP conoce bien la situación porque, además de analizar el sector, forma parte del consorcio compues-



Jordi Ariet.
Director de
Gestión
Administrativa en
MB92. La firma se
dedica al cuidado
de los yates y su
tripulación.





➔ to por Island Global Yatching (IGY) y Grupo Empresas Matutes, todas ellas firmas del sector náutico. Dicho consorcio se ha subido a la fiebre de los yates de gran eslora con una remodelación de sus marinas, ubicadas en Málaga e Ibiza. En el último caso, han ejecutado la construcción de una nueva planta para acoger barcos de entre 20 y 150 metros de eslora. Todo ello, porque confían en que la marina de Ibiza alcance, en esta actividad y para 2033, "un impacto socioeconómico global de 30,4 millones de euros" que traducen en ingresos anuales de 3,3 millones de euros y la creación de 315 puestos de trabajo, entre directos e indirectos.

Las buenas perspectivas de OCP siguen a las estimaciones del sector, hechas por The Superyacht Group. La agencia de información internacional, especializada en la náutica de lujo, analiza de cerca la evolución del sector: partiendo de las cifras de 2021 y sus 6.270 superyates a nivel global, en sus estimaciones se encuentra que la flota global de estos navíos exclusivos llegue a los 7.000 en 2032.

LA TRIPULACIÓN, OTRA JOYA.

"Alrededor de los grandes yates hay una generación de riqueza increíble", según explica Carlos Ara, presidente de la Asociación Española de Grandes Yates (AEGY) y cofundador de Royal Spanish The Yacht Firm. Si bien desde la AEGY no pueden dar cifras concretas de su tráfico en España, sí pueden facilitar datos para medir el negocio en torno a ellos: sólo el mantenimiento de un superyate implica el 10%

de su precio original. El proceso depende mucho de distintos factores, puntualizan desde la AEGY, como la firma del astillero constructor, los materiales de construcción y de interior, la maquinaria, los equipos a bordo... y el tamaño.

Toda la inversión inicial recae directamente en las arcas de las empresas especializadas en el *refit*, que engloba todas los servicios de reacondicionamiento y modernización de los barcos (desde la reparación hasta las mejoras puramente estéticas). Y estas empresas, ante las perspectivas de aumentar ingresos por tamaños, han encontrado otra



▲ **Astillero.** Ocupa 162.000 metros cuadrados en el puerto de Barcelona. El dique seco mide 220 metros de largo y 36 metros de ancho.

fuerza de ingresos en la propia tripulación de los barcos, que demandan para su estancia de varios meses actividades culturales, sociales, deportivas... En resumen, que se les trate con mimo, como a las embarcaciones que dirigen.

"Es gente muy cualificada, con un salario importante sólo por trabajar de tripulante", explica Jordi Ariet, Director de Gestión Administrativa en MB92. La empresa, ubicada en el puerto de Barcelona, ha ejecutado la transformación integral de sus servicios en cartera. Además de contar con los servicios propios de un astillero (reparan y reforman en

profundidad superyates, megayates e incluso ferris), y la consecuente estrategia ingeniera para albergar todos los posibles en 126.000 metros cuadrados, ahora incluyen su propio departamento de *customer care* para tripulantes. Con ello resuelven necesidades del personal, como la búsqueda de alojamiento, transporte y la organización de comidas, visitas turísticas, actividades de ocio... "Todo este gasto lo hacen localmente", explica Ariet, con un "impacto positivo" en la ciudad al ser la temporada de *refit* de septiembre a mayo, meses de menor afluencia turística. "En temporada alta somos más de 2.000 personas en el astillero", afirma. "Muchas familias de Barcelona viven gracias al sector de la de la reparación naval del yate".

Y en la captura de esta inversión, España juega con ventaja geográfica. "Es muy típico que los grandes yates hagan la temporada de verano en el Mediterráneo y luego la de invierno en el Caribe. Operativamente les interesa un astillero que esté en esa ruta de navegación, y que los gastos sean en Europa", explica Ariet.

Pero ¿cuántos tipos de yates hay? Aunque no existe una definición estricta, hay cierto consenso entre los medios espe-

cializados en náutica, que determinan que las clasificaciones de un yate responden a la longitud de la eslora: los yates son inferiores a los 24 metros; un superyate comprende entre los 24 y 60 metros de eslora; para los megayates se estima una longitud de entre 60 y 100 metros y los gigayates superan los 100 metros.

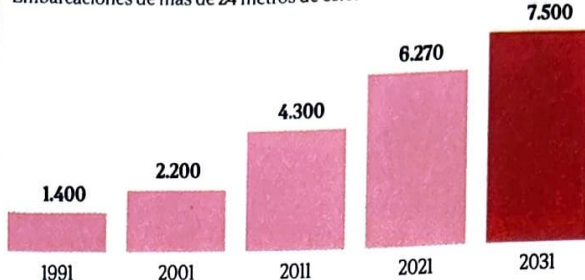
Hecha la métrica, queda echar un ojo al catálogo de precios, del que dan cuenta desde la AEGY en base al tamaño de la eslora: para una longitud de 30 metros, el precio del navío rondaría los 5 millones de euros; en el caso de yates de 40 metros, el precio se estimaría en los 12 millones de euros; para 60 metros de eslora, 35 millones de euros; en el caso de 80 metros, alrededor de 120 millones de euros y, para aquellos que superen los 100 metros, el punto de partida se situaría en los 240 millones.

UN SECTOR EN DESARROLLO. Los megayates y superyates abren, pues, una oportunidad de negocio para España, previa al salto que dan las embarcaciones al Océano Atlántico cuando toman la ruta hacia el Caribe.

Pero, por el momento, el país no está ganando la regata de los yates pequeños, lamenta Carlos Ara, que considera que el sector "está denostado". El ingeniero naval denuncia "una oportunidad perdida" para un país con "puertos y varaderos y astilleros con prestigio internacional". Según los cálculos de AEGY, en base al sector del *charter* (alquiler de navíos), España sólo acoge al 4,5% del tráfico mediterráneo de yates, frente al 22% de Italia o el 28% de Francia. El sector, a pesar del alto potencial de crecimiento, queda rezagado debido a que en España hay un marco tributario desigual respecto a otros países europeos, según denuncia el presidente de AEGY, que pone de ejemplo el impuesto español de matriculación (no aplicable en otros países europeos). Según Ara, esta situación disuade de atracar en el país, algo de lo que se benefician puertos franceses o Gibraltár, y perjudica a los polos industriales y astilleros españoles.

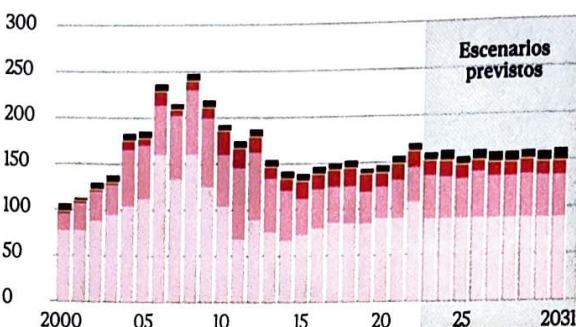
Previsión de crecimiento de la flota de superyates

Embarcaciones de más de 24 metros de eslora.



Historial de ventas de superyates y previsión de crecimiento según eslora

Metros de eslora: 30-40 40-60 60-90 Más de 90



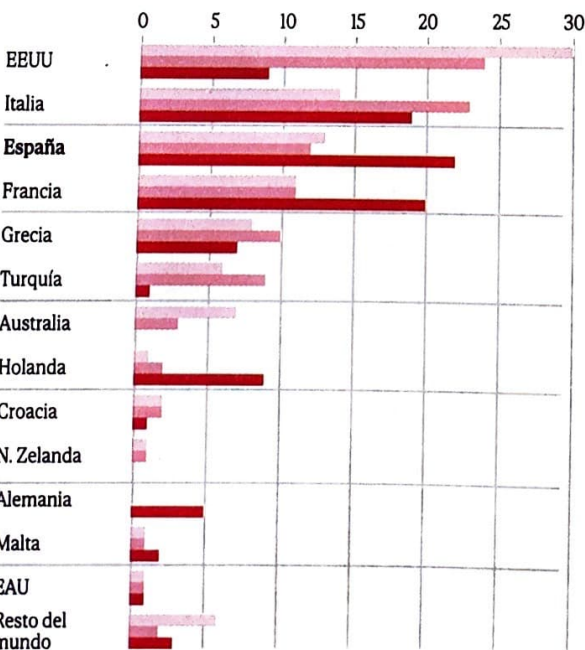
Flota de superyates por tamaño en 2022

Metros de eslora: 30-40 40-60 60-90 Más de 90



Países líderes en 'refit' y cuota de mercado por eslora (2022-2023)

Metros de eslora: 30-40 40-60 60-90



Fuente: The Superyacht Group.

"Hay muchas marinas en España que tienen capacidad para recibir a grandes yates", insiste Ara en su defensa del potencial del sector náutico. Señala las ubicadas en Barcelona, las Islas Canarias, las Islas Baleares o Málaga, entre otras. Precisamente las marinas de estas ciudades han recibido inversiones millonarias en los últimos años para acondicionarse y poder competir así contra las capitales del lujo europeas.

"Queremos medirnos en cuanto a la calidad, con clubes náuticos y *yacht clubs*..., queremos medirnos y estar a la par de Mónaco", explica por su parte José Luis Arrom, director general del Club de Mar de Mallorca. Localizado desde 1969 en Palma de Mallorca, y con una plantilla actual de 71 personas, este enclave ha extendido sus concesiones portuarias y ejecutado una serie de reformas para aclimatar su planta de atra-

España tiene una ventaja geográfica, pero otros puertos ofrecen mejor marco tributario

ques y recibir a grandes embarcaciones. Según Arrom, ahora son capaces de acoger hasta 70 superyates. Con ello pretenden pescar a los peces gordos del mar del lujo: si bien los amarres del Club de Mar de Mallorca suelen acoger a los yates y superyates en verano, ahora tienen en su objetivo -invernal- centrarse en la recalada de los megayates. Con esta reforma, el club pretende que su actividad sea "uno de los mayores impulsores del PIB balear".

Ahora, sus estimaciones apuntan más lejos: prevén de que sólo los superyates, con un gasto medio diario de 8.000 euros, inviertan "cerca de 145 millones de euros al año en servicios, desde mantenimiento hasta ocio" en base a una tasa estimada de ocupación del 85%, la utilizada en las previsiones de los grandes *hubs* marítimos. En el caso de yates de menor tamaño (calculan que con un gasto medio diario de 1.000 euros), esperan alcanzar ingresos de 147 millones de euros anuales. A todo ello se le suma, estiman, la generación de 5.000 empleos directos e indirectos. ■