

EL POTENCIAL

ECONÒMIC DEL SECTOR NÀUTIC A CATALUNYA

LES OPORTUNITATS DE LA MEDITERRÀNIA

Xavier M. Triadó Ivern

Universitat de Barcelona

Amal Elasri Ejaberi

Universitat de Barcelona

Raül Blanco i Díaz

Universitat de Barcelona

Pilar Aparicio Chueca

Universitat de Barcelona

Josep Maria Moré

Consultor d'empreses

La vinculació de Barcelona amb el mar i, per consegüent amb el sector nàutic, és mil·lenària. La Mediterrània ha estat font de vida i de riquesa, origen d'invasions i de migracions, i protagonista de les principals fites històriques de la ciutat des del seu naixement fins als nostres dies. Serveixin com a exemple, la fundació d'Empúries pels grecs, la Tarraco romana, l'expansió comercial per la Mediterrània a l'Edat Mitjana, la tornada de Colom del descobriment d'Amèrica o, fins i tot més properament en el temps, els Jocs Olímpics del 1992, en què el mar va ser protagonista en l'esdeveniment i la transformació urbana de la ciutat. Aquesta vinculació ha tingut sempre una con-

notació i un impacte econòmic innegables. Sense les drassanes, les llotges, les cambres de navegació o els consolats de mar no es pot entendre la nostra societat, la nostra economia ni la nostra cultura. Barcelona ha estat el cap visible de tot un entramat comercial, cultural i legislatiu vinculat amb el mar.

Actualment, tot i que els sectors merament industrials han vist reduït el seu pes, el sector nàutic actua com a nucli a l'entorn del qual es vertebrava un ampli nombre d'activitats comercials, turístiques i de serveis de gran importància per a la ciutat. Per entendre allò a què hom es refereix com a "sector nàutic", la referència més pràctica és prendre el conjunt d'activitats integrades dins del Fòrum Marítim Català, l'entitat que integra el sector a Catalunya.

En apartats posteriors d'aquest document es tractarà sobre el conjunt d'activitats, classificades en diverses categories per tal de presentar una proposta que permeti identificar el dimensionament econòmic del sector. Les activitats que duen a terme les empreses del sector que s'han identificat són molt diverses, alhora que complementàries: l'aqüicultura, la construcció naval, el *refit & repair*, la nàutica d'esbarjo (natació, nàutica, submarinisme, vela, etcètera), l'enginyeria i la indústria auxiliar, els esdeveniments i les fires singulars, la pesca professional, els ports i els serveis portuaris, el transport marítim, els treballs i la tecnologia submarina, el turisme marítim (creuers, línies regulars), el comerç a la façana marítima (Maremàgnum, Port Olímpic, Port Fòrum, etcètera), les empreses de serveis nàutics especialitzats (botigues presencials i virtuals, les acadèmies de formació i les editorials). A més del sector empresarial, caldria tenir en compte altres agents que intervenen en l'R+D+I, la formació (UPC, FP, títols de patró, centres culturals) i els agents socials.

La intenció d'aquest article és identificar la capacitat de generació de riquesa, descriure el volum econòmic, l'impacte i la potencialitat d'activitat que pot arribar a desenvolupar aquest sector en una economia mediterrània com la nostra. També es proposa posar en evidència el possible efecte d'arrossegament econòmic sobre la ciutat de Barcelona i la costa catalana. Per assolir aquest objectiu es fa una primera valoració que, a manera de catàleg aproximatiu, serveixi d'inventari per procedir pròpiament a l'anàlisi de les empreses i permeti fer una primera radiografia actual del sector per tal d'ajudar a determinar el motor econòmic del mar en la nostra economia.

Estructuració del sector

Per elaborar el perfil empresarial i el seu impacte són necessàries dades, evidències i evolucions que no són fàcils de trobar en un sector diversificat. La font primària d'aquestes dades ha estat facilitada per la Fundació per a la Navegació Oceànica de Barcelona (FNOB), que ha estat completada amb les provinents del portal comercial *barcos.net* i amb les dades de què disposa la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona. A partir d'aquest conjunt, i sota el parer expert de la FNOB, que ha actuat com a expert i àrbitre en cas de conflictes entre les diverses fonts, s'ha confeccionat una base única, que denominarem BDSN12. Aquesta es comparteix en aquest treball i ha de permetre fer un seguiment, identificació i valoració de les empreses i categories, a nivell agregat¹.

El teixit empresarial del sector marítim català es caracteritza pel predomini de petites i mitjanes empreses. Segons dades del Fòrum Marítim, el sector tenia l'any 2007 un pes agregat (directe i indirecte) proper als 3.577 milions d'euros, un 1,7% del PIB català. Sobre el conjunt de l'Estat espanyol, el pes del sector català representava el 21,1% l'any 2012, enfront del 19% que havia representat l'any anterior. A la vegada, Catalunya concentra el 25% dels llocs de treball en el sector de la construcció naval a Espanya. L'evolució de la crisi econòmica iniciada el 2008 i el seu impacte sobre els sectors més industrials fa que calgui ser prudent amb aquestes xifres però, en tot cas, serveixen com a referència de l'efecte arrossegament que té el sector nàutic al nostre país.

Les darreres dades disponibles del subsector de la construcció naval indiquen que, a la UE, el seu índex de producció industrial (IPI) es va incrementar un 1,1% l'any 2012; una dada positiva en

¹Els autors volen agrair les facilitats per obtenir les dades a la Fundació per a la Navegació Oceànica de Barcelona (FNOB) i, en especial, a Andor Serra i Jaume Guàrdia pels seus comentaris experts.

Tot i que els sectors industrials han vist reduït el seu pes, el sector nàutic actua com a nucli a l'entorn del qual es vertebrava un ampli nombre d'activitats comercials, turístiques i de serveis d'importància per a la ciutat

comparació amb la caiguda del 4,7% el 2011. Aquesta dada s'explica pel bon comportament dels mercats alemany, italià i britànic. Pel que fa a Espanya, l'IPI va caure un 18,2% l'any 2012, una davallada més forta que la del 2011. A Catalunya, es va produir una feble caiguda de l'activitat el 2012, que tanmateix va esmoreir la soferta en exercicis anteriors, en què es va perdre el 30% de l'ocupació del sector.

Les més de mil empreses del sector identificades es troben repartides en les quatre províncies catalanes, però lògicament concentrades en les costaneres. En els últims anys, el sector ha convergit per demarcacions; així Girona és la província que va registrar, el 2012, un increment de matriculacions del 10%, fins assolir les 414 i una representació del 42%, que passa a ocupar la primera posició per davant de Barcelona, que va reduir un 2% les matriculacions, amb una representació del 39,4%. Per altra banda, Tarragona també va patir aquest descens de les matriculacions en més mesura, amb una disminució del 20% respecte l'any anterior. Prop del 70% de les empreses es troba a la província de Barcelona, la qual cosa mostra una primera visió de la concentració territorial de les empreses similar a la concentració poblacional, que és del 73,4% (Idescat, 2012). La importància de centrar qualsevol acció estratègica no pot oblidar aquesta centralitat, sense que suposi cap menyspreu per al conjunt.

Quan es té en compte l'activitat industrial, pròpiament dita, l'estudi més complet fins al moment és el que va dur a terme l'any 2009 l'Observatori de Prospectiva Industrial (Observatori de Prospectiva Industrial, 2010) que contextualitza l'entorn de la nàutica d'esbarjo, just abans d'entrar en el període de crisi econòmica que estem patint. Els principals punts allà referits s'esmenten a continuació, algunes dades dels quals s'han actualitzat amb les últimes disponibles.

- El sector de la nàutica d'esbarjo a Catalunya engloba dos negocis en el seu vessant industrial: la construcció d'embarcacions i el *repair i refit* (reparació, manteniment i transformació),

tot i que les drassanes tenen la seva activitat diversificada. Fins i tot s'estan dedicant íntegrament a la nàutica professional. Ambdós segments de negoci estan constituïts a nivell agregat per 66 empreses, que facturen 150 milions d'euros i donen feina a uns 2.000 treballadors. D'aquestes xifres, 36 empreses, que representen el 55% del total, 1.240 treballadors i 83 milions d'euros de facturació corresponen al *refit & repair*.

- La flota catalana d'embarcacions d'esbarjo és de 43.774 embarcacions de les quals 2.474 són de vela i 41.300, de motor (dades del 2007).
- El negoci del *refit & repair*, amb l'empresa Marina Barcelona 92 (dedicada al *refit & repair* de iots i grans iots) com a màxim exponent, presenta una evolució molt més favorable en totes les seves magnituds i manifesta que el negoci és molt més rendible que els dels constructors en el cas de Catalunya. Com a avantatge competitiu es pot assenyalar el fet d'estar situada a Barcelona, que actua com a pol d'atracció de capital i de turisme estranger i presenta una rendibilitat deu vegades més gran que la dels constructors. Marina Barcelona 92 és responsable del 25% de la facturació total de la construcció i reparació de la nàutica d'esbarjo a Catalunya. A més, té diàriament unes 800 persones que treballen exclusivament per a ells via empreses de subcontractació.
- La indústria auxiliar és present a Catalunya, via empreses locals (veles, hèlices, etcètera) o via importació, per mitjà de grans magatzems distribuïdors. En aquest sentit, es pot afirmar que el sector presenta efectes d'arrossegament en altres, i diversos, sectors industrials. Els components crítics com els motors són d'importació, tot i que cal destacar el projecte Lamicat, un projecte de cooperació empresarial per crear una central de laminats a Amposta entre diverses empreses del sector.

Una dada que pot ajudar a mesurar l'evolució de la dimensió del sector és el nombre de matriculacions d'embarcacions. Segons l'Associació d'Indústries, Comerç i Serveis Nàutics (ADIN), la matriculació d'embarcacions a Catalunya el 2012 es va situar en 985 unitats, cosa que representa una estabilitat respecte el 2011 (amb 999 matriculacions) i que reflecteix una dinamització de l'activitat si es compara amb l'Estat espanyol que, durant el mateix període, va reduir un 11% les matriculacions (informe preliminar *Matriculación de embarcaciones*, ADIN, 2013). Aquest relatiu manteniment a Catalunya ha fet pujar el pes del mercat català en el conjunt espanyol fins al 21% l'any 2012. El gruix de les vendes (89%) es concentra en embarcacions a motor de menys de 12 metres d'eslora adquirides per particulars. En la taula 1, se'n pot veure

l'evolució més detalladament amb dades de l'any 2012 que mantenen la seva actualitat.

En les dades anteriors, es pot identificar una relativa recuperació de les matriculacions d'embarcacions fins al 2010 que ha continuat fins al 2012. Una de les causes puntuals d'aquesta millora va ser la mesura adoptada per la Generalitat de subvencionar el 30% de l'impost de matriculacions de les embarcacions adquirides en el marc del Saló Nàutic Internacional de Barcelona 2009 (i fins al primer trimestre del 2010). No debades, el Saló Nàutic pot arribar a suposar el 70% de les vendes anuals del sector. Paga també la pena destacar que el Saló Nàutic Internacional de Barcelona que, en la seva 50a edició celebrada el 2011, va registrar 108.000 visitants, es va mantenir, tot i les dificultats actuals, com a saló líder del sector, a més va dur a terme més de 200 activitats durant els dies en què es va celebrar. Tanmateix, l'any 2012 el nombre de visitants, 48.557, va ser notablement inferior.

D'altra banda, el sector nàutic d'esbarjo, per les seves característiques inherents, és molt sensible als cicles econòmics. La recessió actual ha palesat les mancances generals ja detectades en el moment de creixement:

- La manca de dimensió empresarial impedeix competir a escala global.
- La poca imatge de marca o presència a l'exterior també ho dificulta.
- La manca d'especialització, excepte en el cas del *refit & repair*.
- L'excessiva dependència dels moments de creixement econòmic.
- La manca de cultura nàutica de la societat en comparació amb països veïns com França. En el nostre país es percep com una activitat elitista.
- La manca de mà d'obra especialitzada, tot i la bona oferta actual d'FP, de reparació i manteniment d'embarcacions i de construcció.
- Per últim, cal destacar la manca de consideració de les administracions com a sector estratègic.

El sector nàutic o marítim en un sentit ampli inclou també activitats turístiques i recreatives que generen una àmplia activitat econòmica digna de ser estudiada: centres comercials portuaris, ports esportius, activitat comercial i turística del Port de Barcelona, la pesca, etcètera. Només a tall d'exemple, recentment, el mes de març del 2013 es va tornar a celebrar a la Fira de Cornellà de Llobregat el Saló de la Immersió, que va comptar amb més de 12.000 visitants.

Taula 1
Evolució de les matriculacions d'embarcacions
2011-2012

Total	2011	2012	Variació 11/12 (%)
Catalunya	999	985	-1,4
Espanya	5.262	4.664	-11,4
Particulars			
Catalunya	865	840	-2,9
Espanya	4.759	4.023	-15,5
Lloguer			
Catalunya	134	145	8,2
Espanya	497	638	28,4

Font: Informe anual de la indústria a Catalunya 2012, a partir de les dades de l'Associació d'Indústries, Comerç i Serveis Nàutics (ADIN)

A Catalunya hi ha un total de 7.400 llicències per a la pràctica d'activitats subaquàtiques, un 20% del total espanyol. A més, es calcula que només per al busseig vénen a Catalunya 250.000 turistes nacionals i internacionals, que generen uns ingressos directes de 20 milions d'euros que es reparteixen entre 110 centres de busseig. Un càlcul de la mateixa Fira indica que la despesa total, sumant l'estada i la manutenció, podria arribar a un total de 100 milions d'euros.

Pel que fa al sector nàutic a la resta del món, el principal productor, segons el valor, són els Estats Units, amb una facturació l'any 2006 de 14.062 milions d'euros. Pel que fa a la Unió Europea, Itàlia, França, el Regne Unit i Alemanya facturen dues terceres parts de la venda al detall, i s'hi destina un 14% del total als països escandinaus.

Dimensió empresarial del sector i capacitat d'arrossegament econòmic

Amb la intenció de crear una primera aproximació a l'estructura sectorial mitjançant la creació de diversos subsectors de l'àmbit nàutic, s'han agrupat 1.175 empreses identificades de l'esmentada –en el primer epígraf– base de dades que s'ha confeccionat per a aquest treball. La intenció no és, en absolut, fer una relació o cadastre del sector, sinó una aproximació que permeti dibuixar-ne la dimensió amb una mostra prou significativa.

La taula 2 presenta les diferents categories en què s'han agrupat les entitats que contribueixen a l'activitat econòmica del sector nàutic. Les dades es reflecteixen com a tant per cent per ajudar a entendre millor l'impacte de cada activitat, i s'hi han destacat les més significatives. El primer comentari que s'ha de fer és que el

total de les entitats és superior a 1.175, ja que una mateixa entitat pot estar classificada dins de dues categories. Dit això, les categories amb més volum d'empreses, quasi 300, són la de vaixells d'ocasió i el lloguer o noliejament. Aquesta taula també posa de manifest que el sector té un pes important en la dimensió i en el volum d'empreses.

Aquesta categorització té dues limitacions importants, derivades de l'estat inicial d'aquest treball, per a les quals en un estudi futur es plantejaran estratègies de millora. La primera és que està esbiaixada d'inici, ja que la base de dades està elaborada per un portal comercial, cosa que implica que s'ha centrat en aquelles entitats que donen servei als vaixells i ha oblidat altres subsectors nàutics com el de creuers o el saló nàutic². La segona limitació és que no s'ha analitzat la totalitat de les empreses en cada categoria i per tant no estan completes, i la mostra no és aleatòria ni totalment representativa. De tota manera, les dades presentades serveixen com a aproximació de la realitat i quan se superin aquestes limitacions augmentarà el nombre d'empreses relacionades amb el sector i el volum econòmic d'aquest.

Per tal de poder treballar amb un nombre més petit d'empreses –a partir de la base de dades elaborada– i poder extreure unes primeres conclusions sobre la dimensió del sector, s'ha fet una agrupació per categories, tenint en compte els criteris i l'opinió d'experts en el sector.

S'han classificat sobre la base d'onze categories més una darretera genèrica, que són: Drassanes, Noliejament, Serveis nàutics, Publicacions, Organismes oficials, Esdeveniments, *Brokers*, Equipaments nàutics, Esports aquàtics, Clubs, Escoles i acadèmies i Altres.

En la taula 3, es descriu l'agrupació, de manera que el lector tingui coneixement del que representa cada una d'elles. Així, dins de la categoria Drassanes s'inclouen totes les empreses que estan relacionades amb aquest subsector nàutic, com són les mateixes drassanes, enginyeria naval, disseny de iots, vaixells nous, vaixells de vela, bots i canoes, motos d'aigua i pneumàtiques. Alhora, agrupar les empreses permet representar gràficament el volum d'empreses que componen cadascuna (gràfic 1) per fer-se una idea del que pot arribar a representar.

²En aquesta taxonomia manca, a tall d'exemple, afegir totes les empreses relacionades amb l'organització d'esdeveniments i salons nàutics nacionals i internacionals i amb els creuers, que, en l'àmbit d'aquest treball, no s'han incorporat.

La categoria que més destaca és la d'Equipaments esportius, que abasta més de la quarta part del volum d'empreses del sector, seguida de l'anomenada *Brokers* o distribució, amb gairebé el 22% de les empreses. A partir d'aquestes, quatre categories se situen entorn del 8-10% d'empreses cadascuna i que són les Drassanes, els Serveis nàutics, les Escoles i acadèmies i el Noliejament. Només tenint en compte aquestes sis agrupacions es recull més del 80% de les empreses relacionades amb el sector nàutic (taula 4).

Un darrer aspecte interessant per entendre el sector és conèixer la seva concentració geogràfica. La localització de les empreses del sector és important a l'hora de planificar polítiques i accions estratègiques, que podrien significar possibles desplaçaments de l'activitat econòmica dins d'un territori. Se'n poden distingir dues tipologies de poblacions. Unes que podríem anomenar d'alta intensitat –aquelles poblacions que concentren més del 80% de les empreses relacionades amb el sector nàutic– (taula 5) i altres poblacions de baixa intensitat –on el nivell d'empreses relacionades amb el sector és molt més baix– (taula 6). Aquesta distribució segueix el principi clàssic d'economia de la llei de Pareto, per la qual un petit nombre de poblacions

–les anomenades d'alta intensitat– agrupa la major part de les empreses d'un sector.

Les poblacions d'alta intensitat són Barcelona, Mataró, el Masnou, Castelldefels, Sitges, Badalona, Sant Andreu de Llavaneres, Sant Cugat del Vallès, Arenys de Mar i Vilanova i la Geltrú. Com ja s'ha esmentat abans, qualsevol acció estratègica hauria de tenir en compte aquesta distribució de la concentració geogràfica del sector.

El darrer aspecte que presenta aquest treball fa referència a la grandària de les empreses del sector. Les dades provenen de la Cambra de Comerç i Navegació de Barcelona, i corresponen a les 324 empreses que estaven identificades. Un cop més, només es poden prendre com a referència i una primera aproximació del sector, amb empreses relativament joves (taula 7). El 50% té una antiguitat inferior als deu anys, i el 75% no sobrepassa la data del Jocs Olímpics de Barcelona 92.

Es posa de manifest que, tant per volum de facturació (taula 8) com per volum de treballadors (taula 9), les empreses componen un sector diversificat, d'empreses dinàmiques i flexibles.

Taula 2

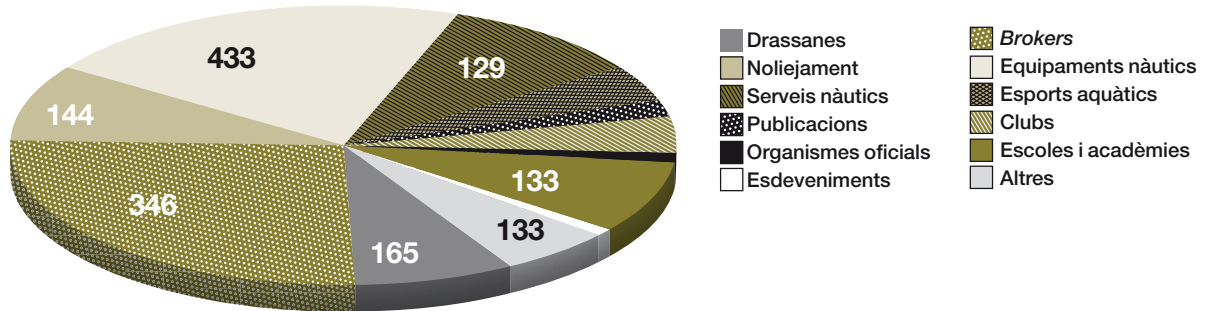
Volum d'entitats per categoria que presten servei, per activitats, en el sector nàutic

Categoria	Entitats prestadores del servei (%)	Categoria	Entitats prestadores del servei (%)
Vaixells d'ocasió	12,91	Pesca	1,27
Lloguer / noliejament	12,65	Regata	1,27
Vaixells nous	10,60	Club nàutic	1,13
Botiga nàutica	6,41	Seguretat	1,13
Motors / mecànica	6,11	Transport per carretera	1,05
Escoles / acadèmies	5,80	Disseny de iots	1,00
Accessoris coberta	4,19	Llibreria nàutica / editorials	0,96
Electrònica	3,66	Motos d'aigua	0,96
Drassanes	2,88	Bots / canoes	0,83
Trasllat d'embarcacions	2,88	Climatització	0,74
Pneumàtica	2,44	Estació nàutica	0,70
Assegurances	2,09	Instal·lacions sanitàries	0,57
Electricitat	2,09	Prensa / revistes	0,44
Veleria, tendals	1,92	Organismes oficials	0,39
Pintures	1,57	Capitanies marítimes	0,35
Port esportiu	1,44	Electrodomèstics	0,26
Fusteria	1,40	Crèdits nàutics	0,09
Pintures marines	1,35	Altres	3,14
Submarinisme	1,31	TOTAL	100

Fonts: Elaboració pròpia a partir de la BDSN12

Gràfic 1

Nombre d'empreses del sector nàutic per agrupacions



Font: Elaboració pròpia

Taula 3

Descriptius de les agrupacions per categories de les empreses del sector marítim

Categoria	Descriptiu de l'agrupació
Drassanes	Drassanes, enginyeria naval, disseny de iots, vaixells nous, vaixells de vela, bots-canoes, motos d'aigua, pneumàtiques
Lloguer / noliejament	Lloguer de vaixells de vela, lloguer de vaixells a motor, vaixells escola
Serveis nàutics	Crèdits nàutics, transport per carretera, assegurances, gestories nàutiques, trasllat d'embarcacions, manteniment, reparació, estibadors
Publicacions	Editorials, premsa/revistes
Organismes oficials	Capitanies marítimes, organismes oficials, federacions
Esdeveniments	Regates, salons nacionals, salons internacionals
Brokers	Importadors, vaixells nous, vaixells d'ocasió
Equipaments nàutics	Instal·lacions sanitàries, motors/mecànica, pintures nàutiques marines, remolcs, roba nàutica, seguretat, creuers, accessoris, coberta, climatització, fusteria, veleria i tendals, botiga nàutica, electrònica, electrodomèstics, electricitat
Esports aquàtics	Submarinisme, motos aquàtiques, pesca, vela
Clubs	Clubs nàutics, ports secs, ports esportius
Escoles i acadèmies	Instituts, centres d'estudi
Altres	Pubs, discoteques, càmpings nàutics, bars, menjars per emportar, restaurants, altres

Font: Elaboració pròpia

Taula 4
Volum d'empreses (en %) de cada agrupació

Agrupació d'empreses	Percentatge
Equipament nàutic	26,84
Brokers	21,45
Drassanes	10,23
Lloguer i noliejament	8,93
Escoles i acadèmies	8,25
Serveis nàutics	8,00
Esports aquàtics	4,65
Altres	4,46
Clubs	4,09
Publicacions	1,86
Organismes oficials	0,87
Esdeveniments	0,37

Font: Elaboració pròpia a partir de la BDSN12

Taula 5
Concentració d'empreses per poblacions d'alta intensitat a la província de Barcelona (en %)

Població	Concentració
Barcelona	51,46
Mataró	4,81
El Masnou	4,52
Castelldefels	4,23
Sitges	4,08
Badalona	3,06
Sant Andreu de Llavaneres	2,62
Sant Cugat del Vallès	1,75
Arenys de Mar, Vilanova i la Geltrú	1,46
Cabrera de Mar	1,02
Sabadell	0,87
Cornellà de Llobregat	0,73

Font: Elaboració pròpia a partir de la BDSN12

Potencial i tendències de futur

El sector nàutic a Barcelona i per extensió a Catalunya és un sector amb fort potencial d'arrossegament de l'activitat econòmica. Els principals subsectors sobre els quals construir el futur es poden resumir, com s'ha posat de manifest en la taula 5, en el *refit & repair*, l'activitat turística i comercial, directa i indirecta, generada a l'entorn dels ports comercials i esportius. Cal aprofitar al màxim la localització estratègica a la Mediterrània, una gran metròpoli dotada d'indústria i de serveis a mig camí entre França i les illes Balears.

Tres línies es poden identificar com a potencial amb vista al futur: Marina Barcelona 92, la Barcelona World Race i una possible

smart marina ecològica. Com s'ha posat de manifest fins ara, la diversitat del sector és àmplia i diversa. Palesa l'impacte creuat que el sector nàutic crea en l'economia catalana, en especial a Barcelona i a l'arc costaner.

El sector de la nàutica d'esbarjo comptava amb 66 empreses industrials de referència l'any 2008. Moltes han experimentat de manera molt severa la recessió local i internacional, i han vist com les seves comandes disminuïen fins a causar la desaparició d'algunes d'elles. Aquest fet, afegit a la manca de capacitat i a la manca de cohesió d'un sector molt diversificat, ha fet que actualment l'activitat industrial s'hagi vist minvada i el gruix de sector es concentri a l'entorn de Marina Barcelona 92. Aquesta empresa és ja avui un referent sectorial a escala europea i mediterrània. Compta amb uns 150 treballadors directes i genera més de 300 llocs de treball indirectes en empreses proveïdores molt vinculades productivament a ella.

És el veritable element tractor que pot aixecar projectes de futur en el sector. Actualment, està en procés d'expansió per poder abastar no només iots i grans iots, sinó també els que podríem anomenar *megaiots*. La possible adquisició de nous terrenys on se situaven unes antigues drassanes al mateix port de Barcelona fa d'aquesta empresa i del subsector de *refit & repair* un sector amb molt potencial de creixement, fins al punt de poder arribar a situar-se com a líder mundial.

En el mateix entorn físic, l'aposta i la consolidació de la Barcelona World Race és també un projecte d'alt interès per a la ciutat. A la competició esportiva, cal afegir-hi l'activitat de manteniment dels vaixells de competició i de l'activitat lúdica associada. A més, són diversos els projectes d'R+D (com ara veles o sostenibilitat) que s'estan entrenant a l'entorn seu i que poden contribuir a generar activitat econòmica futura.

Finalment, i sortint de l'àmbit més industrial, Barcelona té encara molt camí per recórrer en la integració del port en la ciutat i la visualització social de la gran importància que té i la seva aportació de riquesa. Recull el que hem denominat, sense voluntat de generar cap nom artificial, la *smart marina* ecològica, per la similitud amb les *smart cities*, l'adopció de tecnologies i la necessitat de potenciar els factors ecològics. Fa molt que el port va deixar de ser una activitat nociva i contaminant per esdevenir una veritable porta al món del nostre país. Seria interessant aprofitar projectes com la rehabilitació de l'antiga seu històrica del port al Portal de la Pau per aprofundir en aquesta línia de treball.

Taula 6**Concentració d'empreses per poblacions de baixa intensitat a la província de Barcelona (en %)**

Població	Concentració
Argentona, Barberà del Vallès, Esplugues de Llobregat, Garraf, la Garriga, Premià de Mar, Ripollet, Sant Joan Despí, Vilassar de Dalt	0,58
Caldes de Montbui, Cerdanyola del Vallès, Gavà, Granollers, Sant Adrià de Besòs, Terrassa	0,44
El Prat de Llobregat, Gelida, l'Hospitalet de Llobregat, Lliçà d'Amunt, Molins de Rei, Montgat, Palau Solità i Plegamans, Premià de Dalt, Rubí, San Andreu de la Barca, Sant Quirze del Vallès, Sant Vicenç dels Horts, Sant Vicenç de Montalt	0,29
Abrera, Alella, Blanes, Cabriels, Calella de Mar, Callús, Canet de Mar, Canovelles, Canyelles, Cardedeu, Castellbisbal, Castellgalí, Cubelles, el Papiol, Fogars de la Selva, Igualada, Martorelles, Masquefa, Moià, Montcada i Reixac, Palafoles, Poble Nou, Sant Boi, Sant Celoni, Sant Fruitós de Bages, Sant Just Desvern, Sant Llorenç Savall, Sant Vicenç de Castellet, Santa Coloma de Cervelló, Santa Susanna, Sant Andreu de Llavaneres, Vallirana, Vic, Viladecans, Viladecavalls, Vilafranca del Penedès, Vilassar de Mar	0,15

Font: Elaboració pròpia a partir de la BDSN12

Taula 7**Anys de constitució de les empreses del sector**

Any de constitució de l'empresa	Percentatge	Percentatge acumulat
2001-2005	26,50	26,50
2006-2010	23,80	50,30
1991-2000	25,60	75,90
1981-1990	17,60	93,50
1971-1980	4,30	97,80
1961-1970	1,20	99,00
1950-1960	0,70	99,70
1917	0,30	100,00

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del la CCNB

Taula 8**Dimensió de les empreses del sector nàutic per volum de facturació**

Ventall de facturació	Percentatge
< 300.000 €	58,00
de 300.001 a 600.000 €	12,00
de 600.001 a 1.500.000 €	11,00
de 1.500.001 a 3.000.000 €	8,00
de 3.000.001 a 6.000.000 €	5,00
de 6.000.001 a 15.000.000 €	3,00
de 15.000.001 a 30.000.000 €	1,00
de 30.000.001 a 60.000.000 €	1,00

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del la CCNB

Quant als reptes de futur del conjunt del sector, en destaquem cinc des d'una opció per la internacionalització, tant en mercats consolidats com emergents:

- Apostar per una millora de la imatge conjunta de marca envers l'exterior, que tregui més profit de la imatge mediterrània, turística i de qualitat de vida de Barcelona.
- Treballar per guanyar dimensió empresarial i per fer projectes conjunts d'R+D que permetin fer un salt competitiu al sector.
- Millorar la vinculació dels ports comercials i esportius als seus municipis (en alguns casos el port esportiu es percep com una instal·lació elitista i totalment desconectada de la realitat socioeconòmica de la població).

Taula 9**Dimensió de les empreses del sector nàutic per volum de treballadors**

Dimensió per treballadors	Percentatge
1 a 5	69,9
6 a 10	12,3
11 a 25	10,9
26 a 50	3,0
51 a 100	2,3
101 a 250	0,7
251 a 500	0,7
> 500	0,3

Font: Elaboració pròpia a partir de dades del la CCNB

- Vetllar per evitar que projectes com la possible reforma i ampliació de la Marina del Port Vell puguin provocar impactes negatius en el camí de la integració urbanística i la interacció social amb la ciutat iniciat fa dècades, que perjudiquin la imatge del sector nàutic entre la població i les empreses.
- Continuar orientant la formació professional i de la universitat cap a les necessitats actuals i futures del sector, potenciant les assignatures pràctiques. Aquesta actuació no només s'aplica al sector nàutic industrial, sinó també al de la gestió portuària (un àmbit en què la taxa d'atur és fins al moment força reduïda).

El sector nàutic, tot i haver sofert la crisi en alguna de les seves línies d'activitat, encara té molt futur a Barcelona. La promoció del sector a l'entorn de l'ampliació del port, de l'empresa Marina Barcelona 92, de la Barcelona World Race i dels centres de formació generaria un interessant espai de desenvolupament econòmic ben integrat a la ciutat i amb ambició i possibilitats reals de ser líder a l'àrea euromediterrània. ■

Referències bibliogràfiques i webgràfiques

Associació d'Indústries, Comerç i Serveis Nàutics (ADIN).

www.adin.cat.

Asociación Nacional de Empresas Náuticas.

www.anen.es.

Blanco R. (coord.) et al. (2013). *Informe anual de la indústria a Catalunya 2012*. Barcelona: Departament d'Empresa i Ocupació, Generalitat de Catalunya.

Clúster Marítim Español.

www.clustermaritimo.es.

Direcció General d'Indústria, Generalitat de Catalunya.

www20.gencat.cat/portal/site/empresaiocupacio/menuitem-m.347153a44635ea01a6740d63b0c0e1a0/?vgnextoid=58c895a616d4e210VgnVCM2000009b0c1e0aRCRD&vgnnextchanel=58c895a616d4e210VgnVCM2000009b0c1e0aRCRD&vgnnextfmt=default.

Fira de Barcelona, Departament d'Investigació i Estratègia de Mercat (2011). *El sector nàutic en Espanya*. Barcelona: Fira de Barcelona.

Fira de Cornellà (2012). *Dossier de premsa del Saló de la Immersió 2012*. Cornellà de Llobregat.

Fòrum Marítim Català (2009). *Pla Estratègic 2009-2012*. Barcelona.

Fòrum Marítim Català (2011). *Pla Director 2012*. Barcelona.

Fòrum Marítim Català.

www.forummaritimcatala.cat/.

García-Reche, Andrés, et al. (2010). *Los puertos deportivos en España: estructura, modelos de gestión y resultados económico-financieros*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.

Institut d'Estadística de Catalunya.

www.idescat.cat.

Juan, Núria, et al. (2009). *La indústria catalana de la nàutica d'esbarjo. Les diagnosis de l'Observatori de Prospectiva Industrial* (núm. 5). Barcelona: Generalitat de Catalunya.

Saló de la Immersió de Catalunya.

www.firacornella.com/index.php/ca/noticias.

Saló Nàutic de Barcelona.

www.salonnautico.com.

Web TV Fòrum Marítim Català.

webtv.cat/fmc/2011/04/forum_maritim_catala/.