



Amanece.



Este sitio web utiliza cookies, tanto propias como de terceros, para recopilar información estadística sobre su navegación y mostrarle publicidad relacionada con sus preferencias, generada a partir de sus pautas de navegación. Si continúa navegando, consideramos que acepta su uso. [Más información](#)

Ciudadanos · PP · Elecciones EEUU · Ibex 35 · Reforma fiscal · Amazon

Más ▼

SHOPPING

SUSCRIBETE

INICIAR SESIÓN

Brexit

Al Minuto

Internacional

Política

Opinión

Vida

Deportes

Economía

Local

Gente

Cultura

Sucesos

Temas

Economía

Cotización Bolsa

Management

FiraBarcelona

Finanzas personales

Innovación&Tech

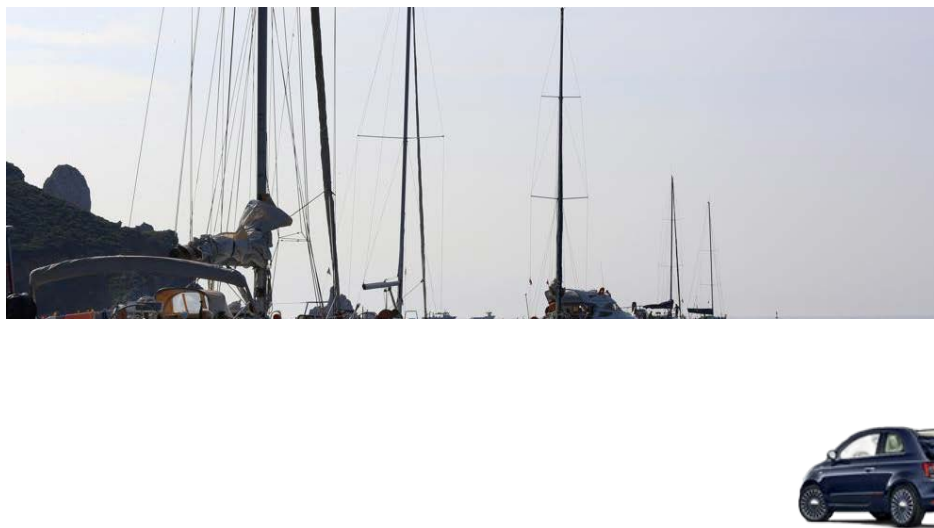
Premis Pime Catalana

Más ▼

EL FUTURO DEL MERCADO DE LA NÁUTICA

La reforma fiscal dispara el alquiler de grandes yates en España

La crisis en el Mediterráneo oriental beneficia a un sector que mueve 100 millones



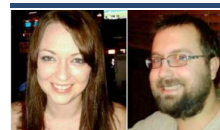
135 1

PIERGIORGIO M. SANDRI, Barcelona 16/10/2016 03:25 | Actualizado a 17/10/2016 09:39

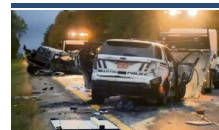
Los grandes barcos navegan con viento en popa. Ya este verano en la Costa Brava se han podido ver yates de gran tamaño fondeados en aguas del litoral. Las cifras lo confirman. Las matriculaciones de embarcaciones superiores a 16 metros usadas para alquiler han crecido un 33% entre enero y septiembre de este año, según la Asociación Nacional de Empresas Náuticas. Y lo cierto es que el año pasado este sector creció ya un 56%.

El éxito de la fórmula no sólo se debe a las nuevas modalidades de consumo (el alquiler gana cada vez más peso en relación con la propiedad), sino también a que España se ha beneficiado de la incertidumbre geopolítica que reina en la parte oriental del Mediterráneo.

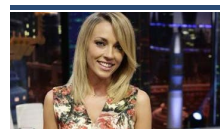
Lo + Visto



La cuenta de Facebook de este hombre desaparecido está aterrorizando a su familia



Cinco adolescentes mueren en uno de los accidentes "más horrible" en décadas en EEUU



Una foto en Instagram reabre el debate sobre la delgadez de Anna Simón



Sugar babies, el mecenazgo del sexo

“En las últimas temporadas, las Baleares han conseguido captar muchos de estos grandes yates para que sitúen sus bases en las islas para desarrollar actividades de chárter, y han desbancado rivales como Niza o Capri”, según datos del Barcelona Cluster Nàutic.

Pero hay algo más. Los incentivos fiscales, que se introdujeron en el 2013, han desbloqueado finalmente al sector. En aquellos días el Gobierno decidió acordar una exención del impuesto de matriculación (un 12% sobre el valor del yate) que se aplicaba a las embarcaciones de más de 15 metros para su alquiler en España. La medida, dirigida en gran parte a atraer super-yates procedentes del exterior, ha impulsado un nuevo negocio económico que antes apenas existía debido a la carga fiscal .

Hoy, unos 200 barcos de estas características disponen de licencia para su alquiler en España, cuando hace tres años tan sólo había una decena. La remodelación del Port Vell y la próxima apertura de Marina Vela en Barcelona y la consolidación del puerto de Vilanova i la Geltrú han consagrado Catalunya como punto de partida para navegar hacia las Baleares (sólo en Barcelona se han registrado 85 barcos en tres años).

El impacto económico que generan estos yates es muy significativo. Alex Chumillas, director de Tax Marine Spain, firma especializada en servicios fiscales para grandes esloras, ha calculado que estos barcos pueden inyectar en la economía local, de promedio, unos 500.000 euros al mes, con lo que esta flota aportaría unos 100 millones de euros anuales, a los que habría que añadir otros ocho millones en concepto de recaudación del IVA. Es un importe muy superior al que el Estado ingresaba cuando aplicaba el impuesto de matriculación (no se superaban los dos millones de euros al año).

Sin embargo, los operadores se quejan de que “la situación del chárter de grandes yates todavía arrastra inseguridad jurídica”, alerta Alejo Trullás, director general del Barcelona Cluster Nàutic. El punto de la discordia es el IVA del 21%, que se aplica, por ejemplo, al combustible o al alquiler que pagan los clientes (que puede oscilar, para estos yates de lujo, entre los 100.000 euros y 1.500.000 euros semanales). En cambio, en Italia, el tipo efectivo llega al 6,6% mientras que en Francia, al 10%. De hecho, el número de superyates registrados en estos países para alquiler es tres veces superior.

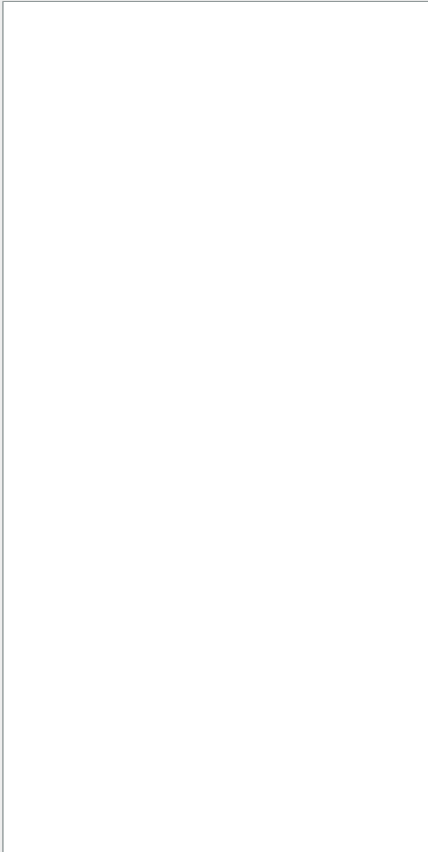
Billy Cañellas, director general del Puerto de Montenegro, reconoce que “España ha captado ahora grandes embarcaciones para que fijen su base con vista a su alquiler”, pero añade que el país balcánico ofrece más ventajas, como la ausencia del IVA para el combustible. En otros lugares, como Madeira, los salarios de la tripulación están exentos de impuesto sobre la renta.

Y ojo: las empresas de chárter establecidas en países que no tengan un convenio de doble imposición con España, si deciden llevar de crucero a sus clientes desde puertos españoles, aún pueden estar sujetas a un tipo impositivo del 24% sobre el beneficio que genere la sociedad. Quedan todavía millas para navegar.

Como unas pymes flotantes

Se estima que hay en el mundo una flota de 10.000 yates con una eslora superior a los 24 metros, el doble que hace una década. La industria relacionada con los superyates (más de 24 metros) y mega yates (a partir de 55 metros) tiene un valor global a nivel mundial de 29.000 millones de euros. Hay unas 6.000 compañías que operan en el sector y que crean 260.000 puestos de trabajo. La Asociación Española de Grandes Yates defiende que estos barcos son como una pyme, ya que proporcionan empleo cualificado y bien remunerado, que además resiste a las crisis económicas.

Baste pensar que un barco de 55 metros, entre mantenimiento, remuneración de la



MÁSTERS EN
MARKETING
Y BRANDING

SI ASPIRAS A TOMAR TUS
PROPIAS DECISIONES,
EMPIEZA AHORA

upf.

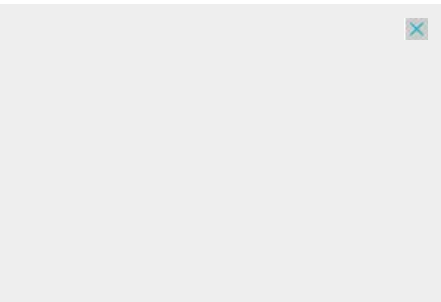
Universitat
Pompeu Fabra
Barcelona

barcelona
school of
management



Luis Enrique, el ‘dietista’ de Nolito

Rudy pide disculpas en Twitter



tripulación (que acostumbra a superar la decena de personas) y consumo puede suponer, para la ciudad donde esté amarrado, un impacto millonario. Las cifras oscilan. Un barco de 55 metros tiene unos costes de entre tres y cinco millones de euros al año. Para la United States Superyacht Association, hasta un tercio de este importe se queda en la economía de la ciudad. Los salarios de los tripulantes y las reparaciones se llevan casi la mitad del presupuesto. A esto hay que sumar otras partidas, como las provisiones, gastos en educación, en seguros, amarres, combustible, telecomunicaciones... A más negocio, más IVA y más ingresos para el Estado.

Temas relacionados : IVA Costa Brava Vilanova i la Geltrú Francia Italia Madeira Montenegro

135 1



PIERGIORGIO M. SANDRI

Barcelona



AD

La evolución es imparable. Descúbrelo

NUEVO TOYOTA RAV4 HYBRID



AD

Nissan NV200 por 95€/mes – La mayor capacidad de carga de la categoría

NV200



Otras noticias



Que te hacen falta 1.600 euros, pues te tendré que dar 1.600 euros, qué le vamos a hacer.

Sugar babies, el mecenazgo del sexo



Cerca de cuatro millones de trabajadores en España cobran menos de 300 euros al mes



Inadaptados



E-KONOMÍA con J.M. GAY DE LIÉBANA

¿Trabajaremos hasta los 70 años?



“Pep fue uno de los únicos en entrar a mi casa”

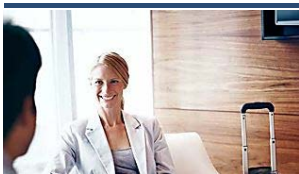


“Mentalmente Cristiano me recuerda a cuando tenía 12 años”

Contenido patrocinado



Ganar 17.000€ al mes solamente los ricos pueden hacerlo? NO, todo el mundo...



¿Sabes cómo sacar el máximo partido a tu presupuesto para viajes de negocio?



De cero a 15.500 euros por la sentencia sobre los interinos

LA RAZÓN



HAWKERS

SHOP NOW

