

INVESTIGACIÓN EN TURISMO NÁUTICO

CANARIAS - MARRUECOS

ETUDE SUR LE TOURISME NAUTIQUE

DES ÎLES CANARIES ET DU MAROC

APORTACIONES DEL PROYECTO
NAUCAMNET

COOPERACIÓN NÁUTICA ENTRE
CANARIAS Y LA REGIÓN SOUSS MASSA DRÂA

COOPÉRATION NAUTIQUE ENTRE LES ÎLES CANARIES
ET LA RÉGION DU SOUSS MASSA DRÂA

CONTRIBUTIONS DU PROJET
NAUCAMNET

Directores de la publicación (beneficiarios del proyecto): **Carmelo Javier León González (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria), Adelina González Muñoz (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria) y Jose Luis Guersi Sauret (CETECIMA, Canarias).**

Coordinadores de la publicación:

Canarias: **Andrés Caballero Quintana (Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria), Javier de León Ledesma, Yen E. Lam González (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria) y Mónica Quesada Peña (CETECIMA, Canarias).**

Marruecos: **Abdelaziz Bendou, Brahim Boudinar y Aziz Sair (ENCG, Université Ibn Zohr Agadir).**

Colaboradores en Canarias: **Arminda Almeida Santana, Jorge Enrique Araña Padilla, Rita Carballo Fuentes, Daniel Francisco Celis Sosa, José Andrés Dorta Velázquez, Matías Manuel González Hernández, Casiano Manrique de Lara Peñate, Sergio Moreno Gil, Patricia Picazo Peral, Beatriz Suárez Reina (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria), Antonio Cabrera Márquez (Real Club Náutico Arrecife), EDEI (Consultores de Dirección), Claudio Doreste Silva (Real Club Náutico Arrecife), José J. Forteza (Universidad Espíritu Santo, Ecuador), Constante Lorenzo Cabrera (Puerto Calero, Canarias), Javier Macías González (CANAEST, Canarias), Carmelo Mujica Quevedo (Real Club Náutico, Gran Canaria), José Luis Roca Quesada (Puerto Rico, Canarias), Agustín Rosso Hernández (Puerto Mogán), Evaristo Tomás Jiménez (Consultor) y Francisco Torres Blanco (Puerto Pasito Blanco, Canarias).**

Colaboradores en Marruecos: **Allal Achaba, Nassiba Gousaid, Abdellatif Moukrim (ENCG, Université Ibn Zohr Agadir), Hassan Aassassa (Región Souss Massa Drâa), Mohamed Aoubid (CCISA, Agadir), Samir Benjelloum (Marina Agadir), Ahmed Benouaddane (Yacht Club Agadir), Said Dor (CCISA, Agadir), Mohammed El Kaddioui (ANP), Nisrine Fermlil (SMIT), Brahim Hafidi (Región Souss Massa Drâa), Oma Halli, Nadia Laraki, Hassoune Mehdi (ANP), Hajar Mortaji (SMIT), Jamal Sadak y Benlamlih (ISPM).**

Diseño y maquetación: **Antonio González Hernández (Universidad de Las Palmas de Gran Canaria)**

ISBN: **978-84-617-2209-9**

NOTA LEGAL:

Financiado por el Programa de Cooperación Transfronteriza España-Fronteras Exteriores (POCTEFEX), en el marco del proyecto NAUCAMNET "SOSTENIBILIDAD INTEGRADA DE LA COOPERACIÓN NÁUTICA ENTRE CANARIAS Y LA REGION SOUSS MASSA DRÂA " (0077_NAUCAMNET_3). Fondos FEDER; UE - 2011-2013. El contenido de esta publicación proviene de los resultados de investigación llevados a cabo durante el Proyecto NAUCAM " RED NÁUTICA DE COOPERACIÓN CANARIAS-MARRUECOS" (0110_NAUCAM_2_A), financiado por el Programa de Cooperación Transfronteriza España-Fronteras Exteriores (POCTEFEX), Fondos FEDER; UE - 2007-2013. Tiene carácter no lucrativo, y será distribuido entre todos los socios, colaboradores y empresarios que se han involucrado en ambos proyectos.

NOTE LEGALE:

Financée par la Troisième Convocation de Projets du Programme de Coopération Transfrontalière Espagne-Frontières Extérieures (POCTEFEX), dans la cadre du projet NAUCAMNET " SOUTENABILITÉ DE LA COOPERATION NAUTIQUE ENTRE LES ÎLES CANARIES ET LA RÉGION DU SOUSS MASSA DRÂA » UE - 2011-2013 Cette publication est le fruit des résultats d'une étude menée durant la période d'exécution du projet NAUCAM "RÉSEAU NAUTIQUE DE COOPÉRATION ENTRE LES ÎLES CANARIES/MAROC" (0110_NAUCAM_2_A), financé par la Seconde Convocation de Projets du Programme de Coopération Transfrontalière Espagne-Frontières Extérieures, UE - 2007-2013. Elle n'a pas de but lucratif. Cette publication sera distribuée à tous les partenaires, collaborateurs et entrepreneurs impliqués dans les deux projets.



**Unión Europea
FEDER**

Invertimos en su futuro

INTRODUCCIÓN

La náutica deportiva es un segmento de actividad con altas cualidades para el desarrollo socio económico debido al efecto multiplicador que genera en las economías turísticas. La generación de empleo estable y cualificado, su fácil complementariedad con la oferta turística, su efecto desestacionalizador e inductor de otros servicios, y el impulso que le otorga a la cualificación y diversificación de las infraestructuras litorales, y a la innovación tecnológica, constituyen algunas de las cualidades que explican la anterior afirmación (Carrasco, 2001). El turismo náutico por su parte, ha sido definido como un sector estratégico necesario para el desarrollo turístico de España para los próximos años, no solo por la alta rentabilidad que genera en comparación con otros mercados, sino también por la tendencia que se percibe en el incremento de los movimientos turísticos globales por este concepto (Europa Press 2014, 13 Abril).

En este contexto, Canarias se erige como un destino náutico turístico de gran potencial, porque contiene una alta capacidad de generación de valor añadido; debido a su posición estratégica en el cruce del Atlántico, las condiciones naturales para la práctica de deportes náuticos, el clima y la belleza paisajística de sus costas. El hecho de que se desarrollen algunos de los eventos náuticos más importantes de Europa (como la regata ARC), y que regatistas y aficionados de otros deportes náuticos elijan las costas canarias pone de manifiesto la capacidad y la pujanza de este segmento en el sector turístico del archipiélago en la actualidad. No obstante, existen estrategias públicas en curso para incrementar y desarrollar el turismo náutico en Canarias, por la vía de la oferta y la demanda, porque hay convencimiento de que es posible posicionar a Canarias como un destino de turismo náutico de excelencia, y aún falta mucho por hacer.

Marruecos por su parte posee un litoral de 3.500 Km de doble fachada distribuidas en el Mediterráneo y el Atlántico que constituye uno de sus atractivos turísticos principales, por las peculiaridades que le brinda el Estrecho de Gibraltar, la adaptabilidad a múltiples usos, y su proximidad con Europa. La ciudad de Agadir, cuya población y actividad económica es la más próxima a Canarias, es uno de los tres destinos turísticos más importantes del país. La cercanía que posee respecto a Marrakech y Essaouira, ambas ciudades en creciente desarrollo, su moderna estructura portuaria y la oferta de servicios turísticos complementarios, le otorgan

ventajas comparativas en su región. Sin embargo, se considera que la actividad náutica deportiva es incipiente, pues estuvo reservada durante mucho tiempo a una clase social acomodada. En este sentido, desde hace algunos años se vienen realizando esfuerzos para promover la revalorización del sector y, lo que es fundamental, existe una estrategia política para ello, pues se considera que otorga amplias oportunidades económicas al país. Así mismo, el Plan Visión 2020 del Ministerio de Turismo y Artesanía de Marruecos ha manifestado que el desarrollo de la actividad náutica en Marruecos tendría efectos multiplicadores si se apoyase en la proximidad a los puertos españoles.

Para España, y Canarias en particular, África representa un mercado atractivo para la inversión directa, pues en los últimos años ha presenciado cambios positivos con respecto al crecimiento y las oportunidades económicas. Al respecto, el Instituto de Comercio Exterior Español (ICEX), del Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España, ubica a esta región como la segunda de mayor crecimiento económico global en 2012, después de Medio Oriente, basándose en la tasa de crecimiento de las oportunidades de mercado que ofrece y del Producto Interior Bruto (PIB) de los países que la componen. Dicho esto, en el año 2012, se pudo comprobar que África representaba ya la tercera región de destino de la exportación española y la segunda región de destino de las empresas canarias, según datos extraídos del Directorio de Empresas Españolas con implantación en el extranjero (ICEX 2012). En específico Marruecos se posiciona en 2012 como uno de los principales mercados de inversión española, dada la cercanía geográfica y el entendimiento político suscitado en los últimos años.

El proyecto NAUCAM nace con el propósito de potenciar las actividades económicas y sociales ligadas al turismo náutico-deportivo entre ambas regiones, por los beneficios que ofrece esta colaboración para ambos territorios. La internacionalización de productos y servicios náuticos canarios hacia puertos africanos, constituye una vía de diversificación de la oferta, de activación de nuevos mercados de consumo y por ende, de crecimiento económico del sector. Durante el proyecto se llevaron a cabo un conjunto de acciones para fomentar este propósito, diseñadas de acuerdo a resultados de investigaciones aplicadas a los ámbitos del diagnóstico del sector, las necesidades formativas, la imagen, la sostenibilidad ambiental y la seguridad náutica, y que se expondrán a continuación.

En la primera etapa de investigación, el proyecto ofreció un panorama actualizado de la náutica deportiva recreativa y el turismo náutico en Canarias y Marruecos. Este estudio se planteó como objetivo general dar el primer paso en la identificación de las principales fortalezas, debilidades, amenazas y oportunidades que ofrecían tanto Canarias como Marruecos en el sector náutico deportivo de cara al desarrollo turístico de estos territorios; facilitando posteriores evaluaciones que contribuyesen a promover una estrategia de colaboración conjunta en turismo náutico. Especial atención se ofreció a la Región Souss Massa Draa, por ser una de las regiones de mayor auge turístico de Marruecos, estar enmarcada en el proyecto Naucam, y por ser la de mayor aproximación a las costas canarias. En esta fase se desarrolló un diagnóstico en profundidad de la oferta náutica deportiva de esta región, concentrada en la ciudad de Agadir, así como la identificación y propuesta de líneas estratégicas de trabajo conjunto para el desarrollo del sector, desde las relaciones comerciales entre puertos deportivos y marinas, hasta las actividades náuticas y las relaciones socioculturales (Clubs Náuticos). Una vez identificadas las oportunidades que brindan ambos territorios, los beneficios de la colaboración conjunta, las debilidades de las ofertas y servicios de cara al sector turístico, y las acciones estratégicas a desarrollar, se realiza una propuesta laboratorio de cooperación empresarial en un área en concreto: La construcción de un destino náutico, Canarias- Marruecos. Con este enfoque se realizan aportes para la promoción conjunta de la oferta náutico turística de ambos territorios, con un concepto de producto, y proponiendo canales de comercialización y los mercados potenciales para su ulterior desarrollo. La segunda etapa de investigación, referida a las necesidades de formación para el sector náutico deportivo Canarias – Marruecos comenzó con la realización de un Catálogo de cualificaciones profesionales en el sector marítimo pesquero para las Islas Canarias, caracterizando la oferta formativa existente e identificando las mayores necesidades formativas en este ámbito. Al mismo tiempo se realizó un inventario de recursos técnicos, humanos y materiales en los puertos deportivos de la Provincia de las Palmas y Agadir, con el propósito de identificar los servicios no cubiertos y que son importantes para una gestión náutica de calidad. Como resultado, se ha obtenido un estudio integrado de necesidades formativas para ambos territorios, una propuesta de acción formativa, que se ha llevado a cabo en la práctica para ambos territorios en el desarrollo del proyecto Naucam, y una propuesta de catálogo de cualificaciones para el sector náutico deportivo marroquí. Fi-

nalmente, el estudio de Canarias y Marruecos como destinos de turismo náutico, la imagen, la sostenibilidad ambiental y la seguridad náutica en ambos territorios se realizó aplicando modelos de elección discreta (DCE), basados en las percepciones de los turistas generales y navegantes actuales en ambas regiones. Estos estudios permitieron profundizar aún más en el diagnóstico de la oferta náutico turística, y ofrecieron un paquete de herramientas y orientaciones para actores públicos y privados, útiles para el rediseño de productos y servicios, que garanticen la fidelización de los actuales y potenciales visitantes y navegantes. Los productos resultantes de la investigación fueron: A) La imagen de Canarias como destino de turismo náutico; B) Estudio de mercado sobre la imagen del destino, sostenibilidad ambiental y seguridad náutica en la provincia Las Palmas. Turismo náutico deportivo de vela, temporada 2012-13; C) La seguridad turística en Marruecos, y D) Estudio de la imagen, la sostenibilidad ambiental y la seguridad náutica del destino Agadir.

INTRODUCTION

Le tourisme nautique sportif représente un segment d'activités qui possède de grandes qualités pour contribuer au développement socio-économique dû à l'effet multiplicateur qu'il génère dans les pays touristiques. La création d'emplois stables et qualifiés, sa parité avec l'offre touristique, son effet saisonnier et inducteur d'autres services, ainsi que l'élan qu'il donne à la qualification et la diversification des infrastructures côtières et à l'innovation technologique, sont quelques-unes des qualités qui expliquent l'affirmation précédente (Carrasco, 2001). Le tourisme nautique, pour sa part, a été défini comme un secteur stratégique nécessaire dans le développement du tourisme en Espagne dans les prochaines années, non seulement parce qu'il apporte une haute rentabilité par rapport à d'autres marchés, mais aussi parce que l'on observe une tendance par rapport à l'augmentation des flux du tourisme global sur ce marché. (Europa Press 2014, 13 Avril).

Dans ce contexte, les Iles Canaries se présentent comme une destination de tourisme nautique possédant un potentiel de premier niveau. En effet, elles possèdent une grande capacité pour générer de la valeur ajoutée due à leur position stratégique, situées au carrefour de l'Atlantique. Ces qualités sont également liées aux conditions naturelles favorables pour la pratique de sports nautiques, à son climat et enfin et à la beauté de ses paysages côtiers. Le fait que certains des événements nautiques les plus importants d'Europe (tels que la régate ARC) et que les participants aux régates et les amateurs d'autres activités de sport nautiques choisissent les côtes canariennes, montre la capacité et la force que ce segment a acquit dans le secteur touristique de l'archipel, au jour d'aujourd'hui. Cependant, il existe déjà, des stratégies publiques se basant sur le marché de l'offre et de la demande pour accroître et développer le tourisme nautique aux Canaries afin de positionner les Iles comme destination nautique touristique d'excellence. Il reste, cependant, beaucoup à faire.

Le Maroc, est doté quand à lui, d'un littoral de 3500 km à double affronte, distribué entre la mer Méditerranée et l'Océan Atlantique qui constitue une de ses principales attractions touristiques. En effet, les particularités que lui apporte le détroit de Gibraltar, sa capacité d'adaptation, et sa proximité à l'Europe rend le Maroc attractif. La ville d'Agadir, où la population et l'activité économique se rapprochent de celles des Iles Canaries, se trouve

être l'une des trois principales destinations touristiques du pays. Sa proximité des villes de Marrakech et d'Essaouira, deux villes en pleine croissance, son infrastructure portuaire moderne et l'offre de services touristiques complémentaires lui donnent des avantages comparatifs dans sa région. Cependant, l'activité de sports nautiques est considérée comme une activité émergente car elle a été réservée pendant très longtemps à une classe sociale aisée. De ce fait et depuis quelques années, des efforts ont été faits pour promouvoir la revalorisation du secteur. Ces efforts se basent fondamentalement sur une stratégie politique car elle offre de nombreuses opportunités économiques au pays. De même, le Ministère du Tourisme et de l'Artisanat du Maroc a déclaré que le développement de l'activité nautique au Maroc, par le biais du Plan Vision 2020 qu'il a mis en place, se verrait obtenir des effets multiplicateurs s'il s'appuyait davantage sur les ports espagnols qui se trouvent à proximité.

Pour l'Espagne, et en particulier pour les îles Canaries, l'Afrique est un marché attractif pour l'investissement direct car, depuis ces dernières années, elle a connu des changements positifs en terme de croissance et d'opportunités économiques. D'ailleurs, l'Institut de Commerce Extérieur Espagnol (ICEX) issu du Ministère de l'Economie et de la Compétence du Gouvernement d'Espagne, situe cette région comme la deuxième plus grande croissance économique mondiale en 2012, suivie du Moyen-Orient. Si on se base sur le taux de croissance des opportunités de marché qu'elle offre et du produit intérieur brut (PIB) des pays qui la composent. Ceci dit, en 2012, l'Afrique représentait déjà, la troisième région de destination des exportations espagnoles et la deuxième région de destination des entreprises canariennes, selon les données tirées du Répertoire des Entreprises Espagnoles qui s'installent à l'étranger (ICEX 2012). Le Maroc, plus précisément, se positionne, en 2012, comme l'un des principaux marchés pour les investissements espagnols. Cette situation est due à la proximité géographique des deux régions et à l'entente politique entre les intéressés qui a surgi au cours de ces dernières années.

Le projet NAUCAM est créé dans le but de promouvoir, entre les deux régions, des activités économiques et sociales liées au tourisme des sports nautiques car les bénéfices que cette collaboration offre aux deux territoires, sont importants. L'internationalisation des produits et services nautiques canariens aux ports africains se présente comme un recours de

diversification de l'offre, permet d'activer de nouveaux marchés de consommation et par conséquent, apporte une croissance économique du secteur. Tout au long du projet, une série d'actions visant à favoriser cet effet a été menée à bien et se base sur les résultats de la recherche appliquée dans les domaines du DIAGNOSTIC DU SECTEUR, DES BESOINS DE FORMATION ET D'ETUDE DE L'IMAGE, DE LA DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE ET DE LA SÉCURITÉ NAUTIQUE qui seront traités par la suite.

La première étape de l'étude issue du projet consistait à mettre à jour non seulement l'activité des sports et loisirs nautiques mais aussi le tourisme nautique proprement dit, aux Canaries et au Maroc. L'objectif général de cette étude était d'identifier, tout d'abord, les principales forces, faiblesses, menaces et opportunités qu'offraient aussi bien les Iles Canaries que le Maroc dans le secteur des sports nautiques dans le but de contribuer au développement du tourisme sur ces territoires et de faciliter les évaluations postérieures qui contribueraient, quand à elles, à promouvoir une stratégie de collaboration conjointe dans le tourisme nautique. Une attention particulière a été portée à la Région Souss Massa Draa non seulement, pour être l'une des régions qui a connu un des booms touristiques les plus importants du Maroc mais aussi pour faire partie du projet Naucam et enfin, parce qu'elle se trouve le plus proche des côtes canariennes. Cette étape correspond à l'élaboration d'un diagnostic en profondeur des sports nautiques qu'offre cette région, principalement concentrée dans la ville d'Agadir. Elle correspond également à l'identification et à la proposition de lignes stratégiques de travail en commun pour développer le secteur, notamment dans les domaines des relations commerciales entre les ports de plaisance et les marinas, les activités nautiques et les relations socioculturelles (Clubs Nautiques). Après avoir identifier les opportunités et les faiblesses des offres et services du secteur touristique des deux territoires, détecter les bénéfices d'une collaboration conjointe et les actions stratégiques à mettre en avant, une proposition initiale de coopération entrepreneuriale est annoncée dans le domaine suivant: la création d'une destination nautique, Iles Canaries-Maroc. Selon cette approche, des contributions à la promotion conjointe de l'offre nautique touristique des deux territoires sont apportées et déterminent un concept du produit et proposent des circuits de commercialisation et des marchés potentiels pour son développement postérieur. La seconde étape de l'étude qui se base sur les besoins en formation dans le secteur des sports

nautiques aux Iles Canaries et au Maroc consistait à élaborer un Catalogue des qualifications professionnelles dans le secteur de la pêche maritime pour les Iles Canaries; catalogue qui se base sur l'offre des formations existantes et détermine les besoins de formation les plus importants dans ce domaine. De même, un inventaire des ressources techniques, humaines et matérielles dans les ports de plaisance de la province de Las Palmas et d'Agadir a été fait afin d'identifier les services qui ne sont pas couverts et qui sont importants pour obtenir une gestion de qualité de l'activité nautique. Le résultat consiste en une étude intégrée portant sur les besoins de formation dans les deux zones d'étude suivie d'une proposition d'action formative qui sera mise en pratique sur les deux territoires pendant la durée de vie du projet NAUCAM et de l'élaboration d'un catalogue des qualifications pour le secteur de sport nautique marocain. Enfin, l'étude portant sur les Iles Canaries et le Maroc comme destination du tourisme nautique, leurs images, la durabilité environnementale et la sécurité dans les deux zones d'étude a été réalisée en appliquant des modèles de choix discrets (DCE), basés sur la perception des touristes, en général, et celle des plaisanciers, en particulier, dans les deux régions. Ces études ont permis d'approfondir davantage le diagnostic de l'offre du tourisme nautique et d'établir un ensemble d'outils et de conseils dirigés aux agents publics. Il est utile pour le remodelage des produits et services dans ce secteur dans le but d'assurer la fidélité des visiteurs et plaisanciers actuels et potentiels. Les produits issus de la recherche ont été les suivants: A) L'image des Iles Canaries comme destination du tourisme nautique ; B) L'étude de marché portant sur l'image de la destination, la durabilité environnementale et la sécurité nautique dans la province de Las Palmas ainsi que le tourisme nautique de voile sur la saison 2012-13; C) La sécurité touristique au Maroc et D) L'étude de l'image, l'environnement durable et la sécurité nautique à Agadir.

CONTENIDO

1. Panorama de la náutica deportiva recreativa y el turismo en Canarias y Marruecos, diagnóstico de situación.

- ▶ Diagnóstico General – Situación de la náutica deportiva y recreativa en Canarias y Marruecos
- ▶ La oferta náutica deportiva y recreativa de Agadir – Oportunidades para el desarrollo conjunto

10

18

2. Promoción conjunta de la oferta náutico turística Canarias-Marruecos

- ▶ Destino Náutico Canarias-Marruecos – La promoción conjunta

26

3. Las necesidades de formación para el sector náutico deportivo; Canarias-Marruecos

- ▶ Catálogo de cualificaciones profesionales en el sector marítimo pesquero – Islas Canarias
- ▶ Inventario de recursos técnicos, humanos y materiales en los puertos deportivos de la Provincia de Las Palmas y Agadir
- ▶ Identificación de necesidades formativas en los puertos deportivos de la provincia de Las Palmas y de Agadir
- ▶ Propuesta formativa Naucam
- ▶ Propuesta de un catálogo de cualificaciones profesionales y técnicas para la industria náutica marroquí

33

36

37

42

45

4. Canarias y Marruecos como destinos de turismo náutico, la imagen, la sostenibilidad ambiental y la seguridad náutica.

- ▶ La imagen de Canarias como destino de turismo náutico
- ▶ Estudio de mercado sobre la imagen del destino, sostenibilidad ambiental y seguridad náutica en la provincia Las Palmas. Turismo náutico deportivo de vela, temporada 2012-13
- ▶ La seguridad turística en Marruecos
- ▶ Estudio de la imagen, la sostenibilidad ambiental y la seguridad náutica del destino Agadir

54

66

86

98

CONTENU

1. Panorama des sports et loisirs nautiques et du tourisme sur les Iles Canaries et au Maroc, diagnostic de l'existant

- ▶ Diagnostic Général – Situation des sports et loisirs nautiques aux Canaries et au Maroc
- ▶ L'offre des sports et loisirs nautiques d'Agadir--Opportunités d'un développement commun

10

19

2. Promotion conjointe de l'offre touristique nautique des Iles Canaries et du Maroc

- ▶ Destination Nautique Iles Canaries- Maroc-la promotion conjointe

26

3. Les besoins de formation dans le secteur nautique-sportif aux Canaries et au Maroc

- ▶ Catalogue des qualifications professionnelles dans le secteur maritime- les Iles Canaries
- ▶ Inventaire des Ressources techniques, humaines et matérielles des ports de plaisance de la Province de Las Palmas y de la ville d'Agadir
- ▶ Identification des besoins de formation dans le domaine des ports de plaisance de la Province de Las Palmas et de la ville d'Agadir
- ▶ Proposition de Formation Naucam
- ▶ Proposition d'un catalogue de qualifications professionnelles et techniques pour l'industrie nautique marocaine

34

37

38

43

45

4. Les Canaries et le Maroc en tant que destinations touristiques nautiques, l'image, l'environnement durable et la sécurité nautique

- ▶ L'image des Canaries en tant que destination touristique nautique
- ▶ Étude de marché sur l'image de la destination, environnement durable et sécurité nautique à la province de Las Palmas. Tourisme nautique de plaisance de voile, saison 2012-2013
- ▶ La sécurité touristique au Maroc
- ▶ Étude de l'image, de la durabilité environnementale et de la sécurité nautique dans la destination Agadir

54

66

86

99



Panorama de la náutica deportiva recreativa y el turismo en Canarias y Marruecos, diagnóstico de situación

Panorama des sports et loisirs nautiques et du tourisme sur les Iles Canaries et au Maroc, diagnostic de l'existant

► Diagnóstico General – Situación de la náutica deportiva y recreativa en Canarias y Marruecos

Las Islas Canarias disfrutan de una localización geográfica y unas condiciones naturales excepcionales para la práctica de deportes náuticos. El archipiélago canario, con el litoral más extenso de todas las comunidades autónomas de España, con 1.583 km. de costa y 265 km, la convierte en uno de los destinos con mejores perspectivas para el desarrollo de la industria. Según OITUR 2011, Canarias posee condiciones naturales para atenuar la estacionalidad del turismo náutico, como la potencia del viento con dirección estable y casi sin calmas durante todo el año, la temperatura media de 24°C con un clima primaveral y estable, la gran variedad de condiciones diferentes de navegación en pocas millas para entrenar o celebrar cualquier tipo de prueba náutica, las condiciones estables de navegación, las infraestructuras portuarias, con todos los servicios y comodidades de cualquier puerto europeo y la amplia oferta alojativa.

► Diagnostic Général – Situation des sports et loisirs nautiques aux Canaries et au Maroc

Les Iles Canaries jouissent d'une situation géographique et de conditions naturelles exceptionnelles pour la pratique de sports nautiques. L'archipel canarien possède le littoral plus étendu de toutes les régions formant l'Espagne, avec 1583 km. de côtes et 265 km, et qui fait de lui une des meilleures destinations dans la perspective du développement de cette industrie. Selon OITUR 2011, les Iles Canaries possèdent des conditions naturelles qui atténuent la saisonnalité du tourisme nautique, avec une énergie éolienne de direction stable et des eaux pratiquement calmes tout au long de l'année. Elles bénéficient également d'une température moyenne de 24 ° C avec un climat printanier et stable, une grande diversité dans les conditions de navigation pour s'entraîner ou célébrer tout type d'épreuves nautiques; des conditions de navigation

stables, des infrastructures portuaires contenant tous les services et commodités d'un port européen et un large éventail d'offre de logements.

La oferta náutica recreativa y deportiva de Canarias

En la tabla 1 se ha desarrollado una clasificación de la oferta náutica turística de Canarias en base a los tipos de empresas de relación directa con el deporte náutico que coexisten en el territorio. Posteriormente se relacionan algunas estadísticas que cuantifican la oferta de turismo náutico en Canarias según los tipos de entidades mencionados en la tabla 1.

Con un total de 43 puertos deportivos, la CCAA de Canarias ocupa la quinta posición a nivel nacional, tal y como se observa en la tabla 2 elaborada según la información procedente de la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (FEAPDT). La cualidad principal de sus puertos recae en que se constituyen desde un principio como tradición de puerto de escala entre el Atlántico y el Caribe. En la actualidad aún existe esta tradición, lo que ha permitido el desarrollo de eventos internacionales muy importantes, que son hoy motores impulsores de un segmento de demanda. Uno de ellos es la regata Atlantic Rally for Cruisers (ARC), que cada año reúne en Las Palmas de Gran Canaria a cientos de aficionados a la náutica de todo el mundo interesados en cruzar el Atlántico. La ciudad de Las Palmas de Gran Canaria cuenta con la mayor Marina de toda Canarias, por lo que es protagonista en este evento. La segunda cualidad que se destaca de los puertos canarios es que sirven de resguardo para embarcaciones, principalmente durante los meses de invierno, por la seguridad que ofrecen. Por último, los puertos canarios ostentan de ofrecer todos los servicios necesarios para el navegante: astillero, tiendas de repuestos, fuel etc.

En cuanto al número de amarres en puertos deportivos, el informe FEAPDT 2011 afirma que Canarias ocupa la sexta posición a nivel nacional, con el 6,2% de la oferta nacional. A su vez, el ratio de número de habitantes por amarre, es muy utilizado para evaluar la situación del sector y comparar a las Comunidades Autónomas. A este respecto, el mismo estudio apunta que aquellas Comunidades con más de 500 habitantes por amarre tienen un desarrollo bajo, que aquellas con una proporción de habitantes por amarre entre 438 a 250, son de desarrollo medio, y por debajo de este valor, de alto desarrollo. Gran Canaria con un ratio de 323 habitantes por amarre presenta un desarrollo medio de la oferta de sector náutico, y Lanzarote (117) y Fuerteventura (191) se pueden considerar de alto desarrollo.

Tipos de empresas	Actividades principales
Puertos Deportivos	Atracción de barcos en escala / Base invernal de yates / Centro de celebración de eventos internacionales (Regata ARC etc.)
Estaciones Náuticas	Submarinismo / Escuela Federada de Vela / Barcos especializados en el mantenimiento de cruceros / Paseos en lanchas, jet-ski, waterboard, parasailing / Pesca de altura
Clubes Náuticos	Promoción de la política de la plática recreativa y de ocio / Marina y diques secos para atraques / Servicios complementarios de ocio (gimnasio, restauración, exposiciones, clubes, juegos etc.)
Escuelas Náuticas	Escuelas y academias que ofrecen titulaciones y permisos para las actividades del sector.
Empresas de turismo activo	Proporcionan de forma habitual y profesional, mediante preito, productos turísticos basados en navegación a vela, motor, hidroscop, rafting y piragüismo.
Empresas de servicios	Aquí se pueden agrupar todo el grupo de empresas que bien ofrecen servicios directos de mantenimiento, construcción de embarcaciones, entre aquellas que ofrecen servicios de seguridad, aprovisionamiento, tienda o de gestión.
Asociaciones/Turismos	Información sobre eventos de la industria / Convocatorias de regatas y otras competiciones náuticas / Promoción y celebración de actividades del mundo de la vela y otros.

Tabla 1. Tipos de empresas relacionadas con la náutica en Canarias
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Informe del OITUR 2011

En cuanto a las Estaciones Náuticas (EENN), las estadísticas tienen su origen en la revista Margazine 2011 de la Agencia Nacional AEEN, ya citada previamente. Existen 23 EENN repartidas por toda la costa española, en Andalucía, Baleares, Comunidad Valenciana, Canarias, Ceuta, Galicia y Murcia, destacando en ellas la existencia desde el verano de 2011 de una potente herramienta de venta on line de promoción a nivel internacional. Cuentan con una oferta de más de 4.500 productos diversos en cuatro idiomas (francés, inglés, alemán y sueco).

CCAA 2011	Puertos	% Puertos	Amarres	% Amarres
Baleares	55	15,2%	22.141	17,0%
Galicia	52	14,4%	12.021	9,2%
Andalucía	51	14,1%	19.309	14,8%
Cataluña	50	13,9%	30.406	23,3%
Canarias	43	11,9%	8.080	6,2%
Valencia	41	11,4%	19.631	15,0%
Murcia	19	5,3%	6.521	5,0%
Pais Vasco	20	5,5%	5.647	4,3%
Asturias	17	4,7%	2.413	1,8%
Cantabria	11	3,0%	3.693	2,8%
Melilla	1	0,3%	393	0,3%
Ceuta	1	0,3%	300	0,2%
Total	361	100%	130.555	100%

Tabla 2. Distribución de puertos deportivos y cantidad de amarres de España, por Comunidades Autónomas.
Fuente: Informe Anual de Puertos deportivos en España. Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos y Turísticos (FEAPDT), 2011.

En Canarias existen cinco EENN, la Estación Náutica Gran Canaria - Mogán, adherida a la Asociación Española de Estaciones Náuticas (AEEN) a principios de 2008, ha logrado integrarse como un producto turístico más en la promoción del destino turístico Gran Canaria, y las dos Estaciones Náuticas de Lanzarote se consolidaron en el año 2011 como uno de los centros mundiales del mejor kiteboarding de toda España.

En relación a los clubs náuticos que hay en el archipiélago canario, estos constituyen un espacio de vínculo social y deportivo con la ciudad y sus habitantes; cada club posee sus propios reglamentos en los que se establecen los derechos y deberes de los socios, las tarifas de atraque, y las formas de utilización de los diversos servicios que ofrecen. La Asociación Canaria de Clubs Náuticos está constituida inicialmente por cinco de los clubs náuticos más importantes del archipiélago. Su función principal es relacionarlos entre ellos, ofertando un producto integrado a los socios, e intentando la promoción conjunta de las actividades.

En lo relativo a las escuelas náuticas oficiales, la Viceconsejería de Pesca y Aguas del Gobierno de Canarias publicó recientemente una relación de las mismas en toda la Comunidad, totalizando 108, las cuales están distribuidas por tres tipos de clasificación, distinguiéndose 16 Academias de náutica de recreo autorizadas; 72 Centros de buceo deportivos recreativos subacuáticos autorizados, y 14 Escuelas deportivas náuticas autorizadas.

L'offre de sports et loisirs nautiques des Iles Canaries

Le tableau 1 propose une classification de l'offre nautique touristique des Canaries en fonction des types d'entreprises qui ont une relation directe avec le sport nautique et qui coexistent sur le territoire. On pourra trouver, par la suite, quelques statistiques qui quantifient l'offre du tourisme nautique aux Canaries selon les types d'organisations nommés dans le tableau 1.

Comme l'indique le tableau 2 et selon les informations tirées de la Fédération Espagnole des Associations des Ports de Plaisance et Touristiques (FEAPDT), la Région Autonome des Canaries occupe le

cinquième rang à l'échelle nationale avec un total de 43 ports de plaisance. La principale qualité de ses ports est le fait qu'ils soient considérés comme des ports de référence lorsque l'on souhaite faire escale entre l'Atlantique et les Caraïbes. À l'heure actuelle, cette tradition existe encore, ce qui a permis le développement d'événements internationaux très importants qui sont désormais les moteurs qui motivent une partie du segment cible. L'un de ces événements, est la course Atlantic Rally for Cruisers (ARC) qui réunit, chaque année, à Las Palmas de Gran Canaria, des centaines de passionnés de la navigation de plaisance du monde entier qui souhaitent traverser l'Atlantique. La ville de Las Palmas de Gran Canaria possède la plus grande Marina de toutes les îles Canaries et, est, par conséquent, la grande protagoniste de cet événement. La deuxième qualité qui se démarque entre les ports canariens est le fait qu'ils servent d'abri aux embarcations, principalement pendant les mois d'hiver et qu'ils offrent une surveillance de qualité des embarcations. De même, les ports canariens assurent au navigateur tous les services nécessaires: chantiers navals, établissements spécialisés dans les pièces de rechange, carburant, etc.

En ce qui concerne le nombre de places d'amarrage dans les ports de plaisance, le rapport FEAPDT 2011, affirme que les Canaries occupent la sixième position au niveau national avec 6,2% de l'offre nationale. De même, le ratio correspondant au nombre d'habitants par place d'amarrage est utilisé fréquemment pour évaluer la situation du secteur et faire des comparaisons entre les Régions Autonomes. A cet égard, la même étude suggère que les Régions Autonomes qui ont plus de 500 habitants par place d'amarrage ont un développement bas alors que celles qui oscillent entre 438 et 250 habitants par place d'amarrage ont un développement moyen et en deçà de cette valeur, un développement élevé. Gran Canaria qui détient un ratio de 323 habitants par place d'amarrage montre un développement moyen de son offre dans le secteur nautique alors que Lanzarote détient un ratio de 117 et Fuerteventura de 191 et sont considérées comme deux ratios de développement élevé.

Les statistiques concernant les Stations Nautiques (EENN) proviennent de la revue Margazine 2011 de l'Agence Nationale AEEN, nommée auparavant. Les 23 EENN qui sont réparties sur toute la côte espagnole: en Andalousie, aux Baléares, sur la Région de Valence, aux Canaries, à Ceuta, en Galice et à Murcie ont recours, depuis l'été dernier, à un puissant outil de vente online de leurs promotions au niveau international. Elles proposent plus de 4500 produits divers en quatre langues étrangères (français, anglais, allemand y suédois).

Il existe, aux Iles Canaries, cinq EENN. La Station Nautique Gran Canaria-Mogán a adhéré l'Association Espagnole des Stations Nautiques (AEENN) en 2008 et a, en peu de temps, fait partie de la promotion de Gran Canaria en offrant un produit touristique de plus. Les deux Stations Nautiques de Lanzarote se sont consolidées en 2011 comme l'un des meilleurs Centres Mondiaux de kiteboarding de toute l'Espagne.

Concernant les clubs nautiques qui existent sur l'archipel canarien, ils représentent un espace de lien social et sportif entre la ville et ses habitants; chaque club a son propre règlement. Ce dernier stipule les droits et les devoirs des associés, les tarifs pour amarrer et les formes d'utilisation des divers services qu'il propose. L'Association Canarienne de Clubs Nautiques est constituée de cinq des clubs nautiques les plus importants de l'archipel. Sa fonction principale est de mettre en rapport les clubs entre eux, d'offrir un produit intégré aux associés et de promouvoir, en commun, un ensemble d'activités.

Concernant les écoles officielles de voile, le Ministère Régional des Eaux et de la Pêche Maritime du Gouvernement des Iles Canaries a publié, récemment, une liste des écoles qui existent sur toute la Région. Elles représentent un total de 108 écoles autorisées, classées de trois modes différents. On distingue 16 académies de voile de plaisance; 72 Centres de plongée sportive et de loisirs subaquatiques et 14 écoles de sports nautiques.

La demanda de turismo náutico en Canarias

El Instituto Valenciano de Tecnologías Turísticas (Invatur) presenta en su informe anual un grupo de estadísticas relacionadas con la demanda del sector a nivel nacional. Según el mismo, en 2011 la demanda turística de deportes náuticos en España experimenta desplazamientos geográficos en función de las estaciones. En la zona cantábrico-atlántica la temporada activa se concentra en verano, en la parte sur del Mediterráneo se concentra en primavera, mientras que en Canarias existe durante todo el año. Además, como pone de relieve, el turista náutico internacional en España por lo general tiene un alto poder adquisitivo pues su gasto total por viaje se sitúa en torno a los 1.260 euros, su estancia media suele ser de 7 días y se eleva en el caso de los archipiélagos hasta los 11 días, siendo las actividades preferidas el submarinismo, las embarcaciones en tránsito y el chárter náutico. En cuanto a los turistas náuticos residentes españoles, Canarias es el tercer destino de preferencia (7,1%), siguiendo a la Comunidad Valenciana (19,3%), y a Cataluña (9,5%), y sus actividades principales son el buceo y alquiler de barcos para navegar y pescar, y el paddle surf y kayak de mar que ha experimentado un incremento de aficionados en el último año.

Por su parte la revista Margazine 2011, citada con anterioridad, afirma que los productos náuticos fueron decisivos en la elección de más de 3,2 millones de personas, nacionales y extranjeros para visitar España, los que gastaron más de 2.000 millones de euros en 2011 (casi el 8,4% más que en temporadas anteriores), debido en parte al aumento de los turistas procedentes de Alemania o Gran Bretaña.

En otro sentido, las estadísticas de Promotur en Canarias apuntan que el perfil del turista náutico se caracteriza por tener edad media de entre 30 y 45 años, alto poder adquisitivo, viaja por lo general en familia (66%) y tiene estancia media aproximada a 10 días. También señala que suelen hacer viajes relacionados con la náutica un mínimo de dos veces al año y ser fieles al destino escogido. Por nacionalidades, destaca que por afición y tradición en estos deportes algunos de los principales mercados emisores de turistas son: Austria, Suiza, Rusia, Polonia, Holanda o Alemania.

Las celebraciones de eventos deportivos constituyen para Canarias un motor impulsor de la demanda. En este sentido, la regata ARC, (Atlantic Rally for Cruisers) es la más importante. Según fuentes de prensa sobre este evento, en la última edición de noviembre de 2011 se recibieron cerca de 3.000 visitantes, entre cruceristas y familiares de los 232 veleros participantes. Se estima que estos visitantes gastaron como media, 1,5 millones de euros durante su estancia, más de 640 noches de hotel y unos 1.100 desplazamientos en avión desde 40 países distintos. La edad media de los tripulantes fue de 28 años aunque la de los patrones sube hasta los 52 años. La mayoría fueron británicos, seguidos de alemanes. Otros eventos importantes que se celebran anualmente en Canarias son, a destacar, los premios Islas Canarias PWA "Windsurfing Excellence Awards" de índole internacional, que es resultado de un convenio reciente de patrocinio entre Europa Press Turismo de Canarias, y la PWA (Profesional Windsurfers Association)¹ con el fin de reforzar la presencia del destino Islas Canarias en las competiciones del circuito mundial de Windsurf. En adición el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, a través de su Concejalía "Ciudad del Mar", también promociona y organiza eventos de índole internacional. A este respecto, la regata francesa, que ha tenido varias ediciones, y que se celebrará próximamente en el mes de febrero de 2013, pretende ser un escenario más para la promoción, y la búsqueda de la consolidación del turismo náutico en las islas.

Si acudimos a la información que emana del Instituto Canario de Estadística (ISTAC), instituto encargado de la elaboración y difu-

sión de la estadística oficial de la Comunidad Autónoma de Canarias, los turistas internacionales que viajaron en 2012 a la CCAA, motivados por la realización de actividades náuticas, representan un 2,1% del total (véase la tabla 3). Esta proporción además demuestra un decrecimiento con respecto al año 2011.

Actividades náuticas	2012	2011	2010
Alemania	77.120,00	77.279,00	63.554,00
Bélgica	6.621,00	7.371,00	7.169,00
España	25.062,00	26.752,00	25.974,00
Francia	11.156,00	8.474,00	3.616,00
Holanda	8.886,00	11.106,00	6.232,00
Irlanda	2.520,00	3.130,00	3.765,00
Italia	3.935,00	2.769,00	7.088,00
Países Nórdicos	25.028,00	19.937,00	17.494,00
Reino Unido	19.943,00	25.850,00	21.860,00
Suiza	8.203,00	10.655,00	5.097,00
Otros países	21.845,00	20.735,00	13.492,00
Total	210.319,00	214.058,00	175.341,00
Total Turistas Internacionales	9.730.223,00	9.881.547,00	8.677.395,00

Tabla 3. Número de turistas que visitan Canarias por motivo de actividades náuticas

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

Aun cuando estas cifras no toman en consideración las cifras de turismo interior, cabe destacar que existe voluntad política y un reconocimiento público sobre la necesidad de incrementar estas cifras y convertir al turismo náutico en una vía de expansión y desarrollo del turismo en Canarias. A ese respecto, recientemente el Gobierno de Canarias, a través de la Viceconsejería de Turismo ha firmado un acuerdo con el turoperador TUI Sun Sail con base en Port Solent, Portsmouth, Reino Unido, que lleva operando 36 años en el mercado británico y trabaja con destinos náuticos en el Mediterráneo -Grecia, Italia, Turquía y Croacia - así como en Reino Unido, Caribe y Asia Pacífico. El acuerdo permite que 27 de los 42 nuevos barcos de la flota de TUI, que operan durante el verano en Reino Unido, promocionen la marca Islas Canarias y Lanzarote en las velas y en los laterales, así como en el equipaje de la tripulación con el objetivo de promocionar el destino Canarias. También contempla que TUI los promocioe en sus paquetes turísticos para que sus clientes viajen al archipiélago y conozcan todas las posibilidades y la climatología de las islas en invierno. El convenio contempla que el turoperador TUI comience a comercializar paquetes turísticos para navegar en Canarias con distintas opciones: cursos de navegación, circuitos por las siete Islas Canarias, así como una oferta turística para navegar desde Porstmouth a Canarias en las mismas embarcaciones que atracarán durante el invierno. También se ha constatado que, desde las perspectivas de los empresarios turísticos, esta iniciativa no ha podido desarrollarse ya que el empresariado considera que aquel segmento de turistas que tiene la ilusión de consumir productos náuticos, pero que no lo hace, es la demanda que en realidad puede generar encadenamientos productivos en la oferta alojativa y comercial de los puertos. En este sentido, consideran que la demanda directa de productos náuticos es muy reducida y selectiva y no genera rentabilidad para un destino náutico como Canarias.

La demande de tourisme nautique aux Canaries

L'Institut des Technologies Touristiques de Valence (Invatur) présente, dans son rapport annuel, un groupe de statistiques concernant la demande du secteur au niveau national. En 2011, selon ce dernier, la demande touristique de sports nautiques en Espagne a varié, car, les touristes visitent telle ou telle région en fonction de la saison. Dans la région cantabrique - Atlantique, la saison qui note le plus de mouvements est la saison d'été, alors que les mouvements touristiques de la zone sud de la Méditerranée se

font sentir au printemps principalement. Les Iles Canaries, quand à elles, reçoivent des touristes tout au long de l'année. De plus, l'Institut souligne le fait que le touriste étranger intéressé par le nautisme international qui visite l'Espagne a généralement un pouvoir d'achat élevé. En effet, le total des dépenses engendrées pendant le voyage peut atteindre 1260€ et la durée moyenne du séjour est, généralement, de sept jours. Ce chiffre s'élève lorsque le touriste visite les Iles pouvant atteindre un total de 11 jours et ce, dans le but de pratiquer des activités telles que la plongée sous-marine, le bateau à voile, et dans le cas de transit des embarcations. Pour les plaisanciers résidents en Espagne, les Iles Canaries sont la troisième destination préférée (7,1%), devancées de la Région de Valence (19,3%) et, enfin, de la Catalogne (9,5%). Ses principales activités sont la plongée et la location de bateaux pour pratiquer la navigation et la pêche, le paddle surf et le kayak de mer. Les amateurs de ces derniers, sont de plus en plus nombreux.

La revue Magazine 2011, mentionnée auparavant, affirme que l'offre de produits nautiques a été déterminante dans le choix de plus de 3,2 millions de personnes, aussi bien au niveau national qu'à l'étranger et à l'heure de visiter l'Espagne. Elles ont dépensé plus de 2.000 millions d'euros en 2011 (près de 8,4 % de plus que lors des saisons précédentes); situation due, en partie, à l'augmentation des touristes en provenance d'Allemagne ou de la Grande-Bretagne.

Par ailleurs, les statistiques de Promotur aux Canaries indiquent que le profil du touriste nautique se définit comme une personne d'âge moyen compris entre 30 et 45 ans avec un pouvoir d'achat élevé, qui voyage généralement en famille (66%) et dont la durée moyenne du séjour est d'approximativement 10 jours. Il observe également que le touriste nautique voyage, habituellement, dans le cadre d'activités nautiques, minimum deux fois par an, et reste fidèle à la première destination choisie. Les statistiques soulignent également que, selon la nationalité, le passe-temps et la tradition des pratiques sportives, les principaux marchés émetteurs de touristes nautiques son: l'Autriche, la Suisse, la Russie, la Pologne, la Hollande et l'Allemagne.

La célébration d'événements sportifs représente, pour les Iles Canaries, un moteur qui génère de la demande. Dans ce sens, l'organisation de la régata, ARC (Atlantic Rally for Cruisers), est la plus importante. Selon des sources de presse concernant cet événement, lors de la dernière édition du mois de novembre 2011, les Canaries ont reçu près de 3000 visiteurs; parmi eux des croisiéristes et des familles des 232 voiliers participants. On estime que ces visiteurs ont dépensé en moyenne, 1,5 millions d'euros pendant leur séjour, ont passé plus de 640 nuits dans des hôtels et ont réalisé quelques 1100 voyages en avion depuis 40 pays différents. L'âge moyen de l'équipage était de 28 ans alors que celle des patrons pouvait atteindre les 52 ans. La plupart des visiteurs était des britanniques, suivis des allemands. Par ailleurs, la célébration d'autres événements majeurs qui ont lieu, chaque année, sur les îles Canaries tels que les prix Iles Canaries PWA "Windsurfing Excellence Award", de caractère international, qui est le résultat d'un accord récent de parrainage entre Europa Press Turismo de Canarias et la PWA (Professional Windsurfers Association)¹ ont comme objectif de renforcer la présence des Iles Canaries sur les compétitions de circuit mondial de Windsurf. De plus, la Mairie de la ville de Las Palmas de Gran Canaria, à travers son Département "la ville de la mer" encourage et organise des événements de caractère international. De même, la régata française, qui a, déjà, célébré plusieurs éditions dont la dernière a eu lieu en février 2013, vise à être un atout de plus dans la promotion et dans la recherche de la consolidation du tourisme nautique sur les Iles.

Si nous utilisons l'information publiée par l'Institut Canarien des Statistiques (ISTAC), Institut chargé d'élaborer et de diffuser les statistiques officielles de la Région Autonome des Iles Canaries, les touristes internationaux qui ont voyagé en 2012 sur les Iles, dans le but de pratiquer des activités nautiques, représentent 2,1% du total (voir tableau 3). Ce chiffre démontre aussi qu'il y a eu une récession par rapport à 2011.

Bien que ces chiffres ne prennent pas en compte les chiffres du tourisme régional, il est à noter qu'il existe une volonté politique et une reconnaissance publique de la nécessité d'augmenter ces chiffres et de lancer le tourisme nautique sur une voie d'expansion pour développer le tourisme aux Canaries. À cet effet, le Gouvernement des Iles Canaries, à travers le Ministère Régional du Tourisme a signé, récemment, un accord avec le tour opérateur TUI Sun Sail situé à Port Solent, Portsmouth au Royaume-Uni. Il s'agit d'une organisation qui fonctionne depuis 36 ans sur le marché britannique et qui propose des destinations de navigation sur la Méditerranée-la Grèce, l'Italie, la Turquie et la Croatie - mais aussi au Royaume-Uni , aux Caraïbes et en Asie-Pacifique. L'accord prévoit que 27 des 42 nouveaux bateaux de la flotte de TUI qui opèrent pendant l'été au Royaume-Uni promeuvent la marque "Islas Canarias et Lanzarote" sur les voiles et sur les côtés des embarcations ainsi que sur les bagages de l'équipage avec comme but de promouvoir les Iles Canaries comme destination de vacances. L'accord signé avec le Tour Opérateur TUI implique que ce dernier promeuve, comme un de ses forfaits, la destination des Iles Canaries pour que ses clients voyagent à l'archipel et connaissent tous les services disponibles en tenant compte de l'aspect climatique des Iles en hiver. L'accord prévoit que le Tour Opérateur TUI commercialise des packs touristiques ou forfaits pour naviguer sur les eaux des Iles Canaries selon les options suivantes: cours de voile ou visite des sept îles par le biais d'un circuit programmé. Il prévoit également, de lancer une offre touristique pour naviguer de Portsmouth jusqu'aux Iles Canaries dans les mêmes embarcations qui seront arrimées au port, pendant l'hiver. Il a également été constaté que, du point de vue des entrepreneurs de l'industrie touristique, cette initiative n'a pas pu être développée car le chef d'entreprise considère que le segment de touristes qui souhaite consommer des produits nautiques mais qui ne le fait pas, représente la demande qui, en réalité, génère une chaîne de production relative aux logements et à l'offre commerciale que proposent les ports. Dans ce sens, ils considèrent que la demande directe de produits nautiques reste très réduite et sélective et n'est pas rentable lorsque l'on parle des Iles Canaries en tant que destination nautique.

Principales DAFO

El número de puertos en España se ha mantenido prácticamente invariable en los últimos tres años. A este respecto, la Comunidad Autónoma de Canarias ha tenido una evolución muy similar a la nacional, después de haber experimentado uno de los más fuertes crecimientos de su oferta entre 2007 y 2008 (en más de 10 puertos), según el informe 2011 de la FEADPT, citada anteriormente. Debido a ello las nuevas embarcaciones matriculadas en Canarias han sufrido una tendencia decreciente desde 2008. Por otro lado, Invatur 2011 afirma que aun cuando el puerto deportivo de la ciudad de las Palmas de Gran Canaria genera 16 millones de euros de ingresos brutos al año, excluyendo la actividad de cruceros, se podría generar más si hubiera incrementado su oferta. La lista de espera para amarres en este puerto supera los 330 barcos locales, siendo probablemente ésta la causa de que Canarias no haya experimentado grandes decrecimientos en los precios de cesión de amarres como el resto de las CCAA de España.

¹ Máximo organismo mundial del windsurf profesional, y entre sus funciones se encuentran la de organizar y producir el circuito mundial de windsurf, el desarrollo de nuevas reglas dentro del Windsurf, la promoción y el refuerzo de los lazos de amistad entre otras asociaciones, clases o disciplinas del windsurf, proporcionando así apoyo y servicio a los profesionales del windsurf.

Organisme mondial le plus important de windsurf professionnel qui a comme fonction d'organiser et de produire le circuit mondial de windsurf, la création de nouvelles règles du windsurf, la promotion et le renforcement des liens d'amitié entre associations, les classes ou disciplines du windsurf procurant ainsi, aux professionnels du windsurf, un appui et des services concrets.

El descenso en el número de nuevas matriculaciones, el alto porcentaje de embarcaciones con puerto base todo el año en Canarias, y las altas tasas de ocupación en algunos meses del año de los puertos canarios, que generan largas colas de espera para el alquiler de amarres, son algunos indicios que apuntan a la necesidad que tiene la región de incrementar la oferta de infraestructuras para el turismo náutico, lo que constituye el punto de partida de cualquier estrategia futura de innovación y diversificación en el sector.

Para conocer la situación del sector náutico en Gran Canaria, desde la percepción de los propios agentes, el estudio de OITUR en 2011 realizó un grupo de encuestas a empresarios y federaciones náutico-deportivas locales. Aun cuando sus resultados no pueden hacerse extensibles al archipiélago, es un punto de partida para estudios posteriores. En términos generales, los agentes consideraron que el sector náutico en esta isla no dispone de un tejido empresarial competitivo, y que el valor del impuesto de matriculación significa un freno al crecimiento de los usuarios de la náutica de recreo y deportiva. También las tarifas de alquiler de los puntos de amarre y los costes para obtener títulos de recreo son vistos como frenos para la práctica de la náutica. A continuación se mencionan un grupo de deficiencias identificadas por estos grupos de interés:

- Hay falta de líneas de atraque para embarcaciones locales y transeúntes.
- Se necesitan más rampas públicas y hacer un uso adecuado de las que hay, pues algunas están bloqueadas/controladas y no se permite el uso público.
- Se deberían potenciar las marinas secas, sobre todo para barcos con esloras menores de 7m.
- Es preciso fomentar el uso de las boyas de amarre y la creación de rutas específicas de recreo en la zona noreste de la Isla, de modo que puedan servir de impulsores del turismo de chárter náutico.
- Es necesaria una legislación que unifique criterios para el uso adecuado de las embarcaciones de recreo y otras actividades.
- En el sector del buceo, urge una ley que sancione a los que operan sin documentación.
- Intrusismo o competencia desleal en el ámbito del buceo.
- Burocracia desproporcionada a la hora de emitir de licencias de apertura empresarial.
- No existe un centro de alto rendimiento para el entrenamiento de equipos internacionales de vela.
- Es muy importante controlar los vertidos de petróleo.
- Los servicios de reparación para embarcaciones de competición no son suficientes.
- Escasez de personal cualificado en los distintos subsectores empresariales. Entre las profesiones con más escasez de profesionales se encuentra la electrónica naval.
- Se deberían agilizar los trámites legales para la retirada del puerto de barcos abandonados, debido al perjuicio económico y medioambiental que provocan. Legalmente, el gestor del puerto no puede retirar ninguna embarcación por su cuenta, a no ser que se produzca un caso de emergencia.
- Es necesario que las empresas del sector ganen competitividad, innoven en sus productos y servicios y, en lo posible, procuren lograr mayor dimensión para competir en mercados locales e internacionales.
- No se tiene aún conciencia de la importancia económica del turismo náutico.
- Limitada planificación estratégica del sector. Falta de directrices estratégicas claras a medio y largo plazo que ayuden a planificar el futuro de una manera ordenada.
- Poco desarrollo de ciertos segmentos de negocios como el chárter náutico.

Los datos evaluados hasta el momento permiten construir un panorama actual de la náutica recreativa y deportiva en Canarias, que se puede resumir en el siguiente conjunto de oportunidades, amenazas, fortalezas y debilidades:

OPORTUNIDADES

El turismo náutico es un segmento con altas cualidades para el desarrollo, siendo indudable su impacto socio-económico en los destinos por su efecto multiplicador en la economía de cada territorio, la generación de empleo estable y cualificado, así como en la promoción de innovación tecnológica. La práctica de deportes náuticos es cada vez más popular en la demanda turística global. Existen voluntades de las administraciones públicas de potenciar las actividades náuticas en la región porque hay convencimiento de que es posible posicionar a la ciudad como un destino turístico náutico de calidad y sostenible. Sector náutico con cualidad de grandes esloras en expansión. El uso de nuevos canales de promoción a través de las TIC's está siendo efectivo.

FORTALEZAS

Seguridad y calidad de los servicios para atender a las embarcaciones de recreo. Experiencia previa y solidez como destino turístico. Existencia de una política estratégica para la promoción del turismo náutico en la ciudad. Existencia de empresas especializadas en servicios náuticos. Existe una asociación profesional del sector (AENAUTICA) que puede servir de palanca de cambio e innovación entre sus asociados. Buenas condiciones climatológicas a lo largo de todo el año. Situación geográfica estratégica como punto de escala del Atlántico Medio Oriental.

AMENAZAS

Incertidumbre en la situación económica nacional. Descenso de las matriculaciones de embarcaciones. Descenso en los precios y tarifas de venta y alquiler. Incremento de los cánones y tasas a abonar por concesionarios y usuarios en los puertos de titularidad autonómica y estatal, que provocará un fuerte ascenso en el precio de los amarres. Inexistencia de un estatuto jurídico propio. Importante competencia de otros de destinos náuticos, a nivel nacional. Existe una fuerte vinculación del sector a los ciclos económicos, lo que ha afectado las tareas de comercialización y suministros náuticos.

DEBILIDADES

Falta de amarres para atender a la demanda local e internacional. Escasez de infraestructuras para la industria, especialmente, la reparación y el mantenimiento. Carencia de una promoción centralizada a través de una marca única. Insuficiente participación en ferias o salones náuticos a nivel empresarial. Dependencia al mercado de propietarios de embarcaciones local.

Les principales SWOT

Le nombre de ports en Espagne n'a pratiquement pas varié ces trois dernières années. D'ailleurs, selon le rapport 2011 de la FEADPT qui a été mentionné auparavant, la Région Autonome des Iles Canaries a eu une évolution assez similaire à la tendance nationale et ce, après avoir connu l'une des plus fortes croissances de son offre entre 2007 et 2008 (dans plus de 10 ports). Tout ceci à donner lieu, depuis 2008, à une diminution de nouvelles immatriculations d'embarcations aux Iles Canaries.

D'autre part, Invatur 2011 affirme que, alors que le port de plaisance de la ville de Las Palmas de Gran Canaria génère 16 millions d'euros de recettes brutes à l'année, sans compter l'activité des croisières, il pourrait générer encore plus de bénéfices s'il augmentait son offre. La liste d'attente pour obtenir une place d'amarrage dans ce port dépasse les 330 bateaux locaux, ce qui pourrait expliquer le fait que les Iles Canaries n'aient pas connu de fortes baisses relatives au prix de transfert des places d'amarrage par rapport à d'autres régions d'Espagne.

La baisse du nombre de nouvelles immatriculations, le pourcentage élevé d'embarcations basées sur le port des Iles Canaries pendant toute l'année et les taux élevés d'occupation des ports canariens sur certains mois de l'année provoquent de longues files d'attente dans la location d'amarrages. Ces derniers points, indiquent la nécessité d'accroître l'offre relative aux infrastructures du tourisme nautique de la Région. Ceci doit constituer le point de départ de la future

stratégie de l'innovation et de la diversification dans le secteur.

Afin de connaître la situation du secteur nautique sur l'île de Gran Canaria tout en se basant sur la perception des agents impliqués, l'étude de OITUR a réalisé, en 2011, un ensemble de questionnaires dirigé aux entrepreneurs et aux Fédérations de Sports Nautiques locales. Même si les résultats donnés ne peuvent pas s'appliquer aux Iles Canaries, ils constituent un point de départ pour de futures études.

De façon générale, les agents ont considéré que le secteur nautique sur cette île ne dispose pas d'un tissu entrepreneurial compétitif et que le coût de l'impôt de l'immatriculation d'une embarcation, représente un frein à l'augmentation du nombre d'utilisateurs de la nautique des sports et loisirs. Les tarifs de location de places d'amarrage et le coût qu'implique l'obtention de diplômes dans le domaine de la nautique de plaisance sont perçus comme un frein à la pratique de la nautique. Un ensemble de déficiences a été identifié et décrit par les groupes sondés:

- *Absence de lignes d'amarrage pour les embarcations locales et celles qui se trouvent en transit.*
- *Insuffisance du nombre de rampes publiques et une utilisation non adéquate de celles qui existent. En effet, certaines d'entre elles sont bloquées ou contrôlées et ne sont pour l'utilisation publique.*
- *Absence d'exploitation des Marinas à sec surtout pour les bateaux de moins de 7 mètres.*
- *Les bouées d'amarrage sont peu utilisées et des routes de plaisance spécifiques dans la zone nord-est de l'île devraient être créées: elles serviraient ainsi de propulseur au tourisme du charter nautique.*
- *Absence d'une législation qui unifie les critères d'usage des embarcations de loisirs et des activités proposées.*
- *Dans le secteur de la plongée, il est urgent de créer une loi qui sanctionne ceux qui opèrent sans avoir la documentation en règle.*
- *Intrusion ou concurrence déloyale dans le domaine de la plongée.*
- *Burocratie lourde à l'heure d'obtenir des licences d'ouverture de négoces.*
- *Absence de centre de haut niveau pour l'entraînement d'équipes internationales de voile.*
- *Il est très important de contrôler les décharges de pétrole.*
- *Les services de réparation proposées aux embarcations de compétition ne sont pas suffisantes.*
- *Manque de personnel qualifié dans les différents sous-secteurs entrepreneuriaux. Au sein des professions qui ont le plus de carence se trouve l'électronique navale, entre autres.*
- *Les démarches légales devraient être accélérées pour pouvoir retirer du port, les bateaux abandonnés qui causent préjudice à l'économie et à l'environnement. Le gestionnaire du port ne peut, légalement, retirer aucune embarcation sur sa propre décision à moins qu'il ne s'agisse d'un cas d'urgence.*
- *Les entreprises du secteur doivent améliorer leur compétitivité, innover les produits et services qu'ils proposent et obtenir une certaine envergure pour entrer en concurrence avec d'autres entreprises sur les marchés locaux et internationaux.*
- *Nous ne sommes pas conscients de l'envergure économique que propose le tourisme nautique.*
- *La planification stratégique du secteur est limitée. Il manque de directrices stratégiques claires à moyen et long termes qui aideraient à planifier le futur de façon structurée.*
- *Peu de développement de certains segments d'affaires comme celui correspondant au charter nautique.*

Les données relevées jusqu'à ce jour permettent de déterminer le panorama actuel du tourisme des sports et loisirs nautiques aux Canaries et qui peut se résumer par un ensemble d'opportunités, de menaces, de forces et de faiblesses:

OPPORTUNITES

Le tourisme nautique est un segment qui possède de grandes qualités pour le développement. Il entraîne un impact socio-économique, dû à son effet multiplicateur, sur l'économie de chaque région; il crée des emplois stables et qualifiés et il contribue à la promotion de l'innovation technologique. Au niveau mondial, la pratique de sports nautiques est de plus en plus sollicitée. Il existe une volonté des Administrations Publiques de renforcer les activités nautiques dans la Région car les protagonistes restent convaincus qu'il est possible de positionner la ville comme une destination touristique nautique durable et de qualité. Secteur nautique de qualité capable de recevoir des bateaux de grande taille. L'utilisation de nouveaux circuits de promotion à travers les TICS semble fonctionner.

FORCES

Sécurité et qualité des services dans la gestion des bateaux de plaisance. Expérience au préalable et destination touristique solide. Présence d'une stratégie politique pour la promotion du tourisme nautique dans la ville. Présence d'entreprises spécialisées dans la prestation de services nautiques. Présence d'une Association Professionnelle du Secteur (AENAUTICA) qui apporte son soutien et promeut l'innovation entre ses associés. Bonnes conditions climatologiques tout au long de l'année. Situation géographique stratégique qui sert de point d'escale entre l'Atlantique et le Moyen Orient.

MENACES

Incertitude de la situation économique internationale. Diminution des demandes d'immatriculation d'embarcations. Baisse des prix et tarifs de vente et de location. Augmentation des impôts et des taxes que les concessionnaires et les usagers ont à payer dans les ports régionaux et nationaux. Ceci provoquera une forte augmentation des prix des places d'amarrages. Absence d'un statut juridique propre. Forte concurrence d'autres destinations nautiques au niveau national. Le secteur est influencé par les cycles économiques ce qui ne facilite pas la commercialisation ni la vente de fournitures nautiques.

FAIBLESSES

Absence de places d'amarrage suffisantes pour recevoir, comme il se doit, la demande locale et internationale. Manque d'infrastructures pour l'industrie, en particulier, dans le domaine de la réparation et de la maintenance. Absence d'une promotion centralisée par le biais d'une marque unique. Participation insuffisante des entreprises aux foires et aux salons nautiques. Dépendance du marché vis-à-vis des propriétaires d'embarcations locales.

Marruecos, panorámica del sector náutico deportivo y creativo

Marruecos presenta una economía emergente, con un crecimiento económico continuo aunque moderado durante el último medio siglo. El Ministerio de Transporte en su estudio "La Estrategia Portuaria Nacional a Horizonte 2030", realizado en 2010, afirmó que las perspectivas son positivas para el país en lo concerniente al turismo y la industria no agrícola, derivadas fundamentalmente de tres aspectos; el crecimiento de la demanda en la zona del euro, el crecimiento de los principales mercados de exportación y el origen de los turistas. También afirma que la actividad portuaria es un activo importante en Marruecos, asegurando el 98% de las relaciones económicas internacionales de la región, y tiene como misión contribuir a la mejora de la competitividad de la economía nacional, y constituir la oportunidad para el desarrollo del transporte marítimo.

Uno de los atractivos principales de este país es su litoral de 3.500 Km. distribuido en el Mediterráneo y en el Océano Atlántico. Se conoce que la costa atlántica se adapta mejor a las grandes embarcaciones de recreo, constituyéndose como un recurso turístico fundamental del país. Al respecto, el Instituto Superior Internacional de Turismo de Tanger (ISIT), en su estudio "Le ports de plaisance au Maroc", realizado en 2010, plantea que en relación a la industria del turismo náutico, Marruecos dispone de dos atractivos principales como son su proximidad con España y el Estrecho de Gibraltar, así como dos fachadas marítimas cercanas (Mediterráneo y Atlántico).

En la Costa Atlántica sólo hay dos puertos deportivos operativos: Rabat y Agadir. El puerto de Agadir se encuentra en la ciudad marroquí, del mismo nombre, cuya población y actividad económica es más próxima a Canarias y donde existen varias empresas canarias con un importante flujo comercial y de servicios. La ciudad además dispone de una marina de reciente construcción, si bien presenta un nivel de ocupación y actividad que irá en aumento con el tiempo. La infraestructura instalada de moderna creación y la cercanía que posee respecto a Marrakech y Essaouira, ambas ciudades en creciente desarrollo, le otorgan ventajas comparativas en el sector de la náutica en su Región. Existen muchos temas de interés común entre la Comunidad Autónoma de Canarias y Marruecos, asuntos que no sólo pasan por el fomento de la conexión entre ambos países, sino por el desarrollo de acciones de cooperación a nivel económico, social y cultural, sobre todo con la ciudad de Agadir.

El estudio ISIT 2010, citado previamente, manifiesta que la oferta náutica recreativa y deportiva en Marruecos está distribuida entre dos tipos de actores. Por un lado, las sociedades importantes de alta gama con la importación y distribución de materiales náuticos y marcas extranjeras, y por otro la existencia de un grupo de pequeños fabricantes, cuya actividad principal es la reparación y fabricación y venta de material, que por lo general actúan en el sector de manera informal. Afirma que existen alrededor de 50 empresas oficiales dedicadas a la náutica en Marruecos; unas enfocadas en la gestión de marinas, y otras como sociedades de importación, mantenimiento y reparación, y que el mercado está dirigido principalmente a la importación y producción de barcos de motor.

La gestión del dominio público marítimo en Marruecos viene desempeñada por la Agencia Nacional de Puertos (ANP). Un estudio de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y el Ministerio de Medio Ambiente denominado “Diagnostic du secteur de la pêche maritime” en 2007, manifiesta que la ANP no se responsabiliza ni de la construcción ni de la explotación del puerto sino que delega estas operaciones de infraestructuras en inversores privados (a menudo nacionales o europeos) por medio de concesiones de larga duración. Su misión se centra en poner en práctica la política portuaria y la planificación de actividades.

En Marruecos existen 6 puertos que contienen marinas deportivas. Estas últimas están administradas por operadores turísticos en su totalidad. (Véase la Tabla 4). Además, existen otros puertos dedicados exclusivamente a la actividad pesquera y de comercio. Concretamente, 13 puertos de comercio exterior (Nador, Al Hoceima, Tanger, Tanger-Med, Kénitra, Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, Safi, Agadir, Tantan, Laâyoune y Dakhla), 10 puertos de pesca de vocación regional (Ras Kebdana, El Jebha, M'diq, Larache, Mehdia, El Jadida, Essaouira, Sidi Ifni, Tarfaya y Boujdour), y 9 puertos de pesca de vocación local (Cala Iris, Sidi Hssaine, Chmaala, Fnideq, Ksar, Sghir, Assilah, Salé, Souiria Lakdima e Imesouane).

Ciudad	Nombre del puerto
Saida	Marina Saida
Tetuan	Marina Sidi
Agadir	Agadir
Tantan	Kabla Marina
Rabat	Marina Bouregreg
M'diq	M'diq

Tabla 4. Relación de puertos con actividad náutica recreativa en Marruecos

Fuente: Elaboración propia

Según el Ministerio de Transporte, el Puerto de Agadir se considera como el primer puerto sardinero del mundo, con una importante actividad desarrollada durante todo el año, pesquera, comercial cruceística y deportiva, ésta última concentrada en

la marina deportiva. La oferta de servicios náuticos no es muy heterogénea, y las autoridades locales han anunciado su disposición de apoyar proyectos de colaboración con puertos españoles cercanos para poder elevarla. Las empresas de servicios náuticos que operan en el Puerto de Agadir se muestran en la Tabla 5.

Empresa/Organización	Cantidad	Actividades principales
Empresas de servicios	3	Marinas, actividad de pesca, gastronomía, venta de productos.
Agencias marítimas	9	Mantenimiento, carga y descarga, transporte, logística, consignación, etc.
Actividad naval	11	Mantenimiento y reparación de barcos, importación-exportación, aprovisionamiento, remolques, venta de material, etc.

Tabla 5. Entidades del puerto de Agadir distribuidas por tipo de actividades

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Cámara de Comercio y Servicios de Agadir de 2011 (CCISA)

Le Maroc: panorama du secteur des sports et loisirs nautiques

Le Maroc possède une économie émergente avec une croissance économique continue mais modérée et, ce, depuis la deuxième moitié du siècle. Le Ministère des Transports, dans son étude: “La stratégie portuaire nationale à l’horizon 2030”, réalisée en 2010, a affirmé que les perspectives sont positives pour le pays en matière de tourisme et d’industrie non-agricole. Cette situation provient, principalement, de trois aspects: la croissance de la demande dans la zone euro, la croissance dans les principaux marchés d’exportation, et la source de touristes. Il affirme, également, que l’activité portuaire est un atout important pour le Maroc, assurant 98% des relations économiques internationales de la région, qui vise à contribuer à l’amélioration de la compétitivité de l’économie nationale, et à procurer une opportunité au transport maritime en terme de développement.

L’une des principales attractions de ce pays est son littoral avec 3500 km répartis entre la Méditerranée et l’Océan Atlantique. Il est connu que la côte atlantique s’adapte mieux aux grands bateaux de plaisance devenant, par ce fait, une ressource touristique clé du pays. Compte tenu de ce fait, l’Institut Supérieur International du Tourisme de Tanger (ISIT), dans son étude: “Les ports de plaisance au Maroc”, réalisée en 2010, indique que par rapport à l’industrie du tourisme maritime, le Maroc possède deux attractions principales: sa proximité à l’Espagne et du détroit de Gibraltar, et deux façades maritimes proches (Méditerranée et Atlantique).

Sur la Côte Atlantique, il n’y a que deux ports de plaisance opérationnels: celui de Rabat et celui d’Agadir. Le port d’Agadir est situé dans la ville marocaine du même nom, dont la population et l’activité économique se rapproche de celle des Iles Canaries. On y trouve plusieurs entreprises canariennes qui détiennent un important flux commercial et proposent de nombreux services. La ville dispose également d’une marina de nouvelle construction qui présente un niveau d’occupation et d’activité qui augmentera au fil du temps. L’infrastructure moderne existante et le facteur de proximité de Marrakech et d’Essaouira, deux villes en plein développement, lui donnent des avantages comparatifs dans le secteur nautique de la région. Il y a de nombreuses questions d’intérêt commun entre la Région Autonome des Iles Canaries et le Maroc qui passent non seulement par la promotion de la connexion entre les deux pays, mais aussi par le développement d’activités de coopération sur un plan économique, social et culturel, en particulier avec la ville d’Agadir.

L’étude ISIT 2010 mentionnée auparavant, indique que l’offre des sports et loisirs nautiques au Maroc est divisée entre deux types d’acteurs. D’une part, les grandes entreprises de haut de gamme qui importent et distribuent du matériel nautique et des marques étrangères, et d’autre part, un groupe de petits fabricants dont l’activité principale est la réparation et la fabrication ainsi que la vente de matériel. Ce dernier agit, généralement, dans le secteur

de façon informelle. L’étude affirme qu’il ya environ 50 entreprises officielles qui se consacrent au monde de la nautique au Maroc; certaines d’entre elles mettent l’accent sur la gestion des marinas alors que d’autres agissent comme sociétés d’importation, de maintenance et de réparation. Son marché est principalement destiné à l’importation et la production de bateaux à moteur. La gestion du domaine public maritime au Maroc est effectuée par l’Agence Nationale des Ports (ANP). Une étude réalisée par l’Organisation Internationale du Travail (OIT) et par le Ministère de l’Environnement, dénommée: “Diagnostic du secteur de la pêche maritime”, en 2007 stipule que l’ANP ne se fait responsable ni de la construction ni de l’exploitation du port et qu’elle délègue les opérations d’infrastructure à des investisseurs privés (souvent nationaux ou européens) par le biais de concessions à long terme. Sa mission consiste à appliquer les normes de la politique portuaire et planifier les activités.

Le Maroc dispose de 6 ports qui incluent des marinas de sports nautiques. Celles-ci sont exploitées par des opérateurs touristiques dans son intégralité (Voir Tableau 4). De plus, il existe d’autres ports qui se consacrent exclusivement aux activités de la pêche et du commerce. Plus précisément, 13 ports de commerce extérieur (Nador, Al Hoceima, Tanger, Tanger-Med, Kenitra, Mohammedia, Casablanca, Jorf Lasfar, Safi, Agadir, Tantan, Laâyoune et Dakhla), 10 ports de pêche régionaux (Ras Kebdana, le Jebha, M'diq, Larache, Mehdia, El Jadida, Essaouira, Sidi Ifni, Tarfaya et Boujdour) et 9 ports de pêche à vocation locale (Cala Iris, Sidi Hssaine, Chmaala, Fnideq, Ksar, Sghir, Assilah, Salé, Souiria Lakdima et Imesouane).

Selon le Ministère des Transports, le Port d’Agadir est considéré comme le premier port sardinier au monde, avec une activité importante tout au long de l’année dans le domaine de la pêche, du commerce des croisières et du sport. Cette dernière activité étant concentrée dans la marina de plaisance. La gamme des services nautiques offerte n’est pas très hétérogène, et, de ce fait, les autorités locales ont annoncé leur volonté de soutenir des projets de collaboration avec les ports espagnols qui se trouvent à proximité. Les entreprises de services nautiques opérant dans le port d’Agadir sont représentées dans le tableau 5.

Principales DAFO

Según el estudio “Náutica de recreo en el Mediterráneo” de la Cámara de Comercio e Industria de Marsella, realizado en 2011, que aborda la caracterización sobre los puertos e instalaciones náuticas mediterráneas en 4 países, la industria náutica en Marruecos es una actividad poco desarrollada, basándose en el precedente de normativas que no se ajustan a las prácticas de las actividades deportivas y de recreo. Este mismo estudio confirma que en la actualidad existe un control muy rígido sobre las embarcaciones de recreo que arriban a puertos marroquíes. En este sentido, se exigen avales bancarios, previsión de fechas exactas de partida y no se permite atraque por un tiempo superior de 12 meses, bajo ninguna circunstancia. Por otro lado afirma que el mercado interior de la navegación de recreo es escaso y que la navegación deportiva se utiliza sólo como un complemento para un producto turístico que está destinado a una clientela extranjera. Además plantea que los principales puntos náuticos se han implantado siguiendo el modelo de marinas, y forman parte de aquellos programas turístico/inmobiliarios de gran envergadura. Tanto los fondos marinos como la playa representan recursos naturales infraexplotados en términos de actividad náutica.

Se perciben acciones desde las administraciones públicas para revalorizar el sector náutico en Marruecos, principalmente en tres diversos enfoques:

1. Facilidad legislativa: se ha valorado la desaparición de los aranceles aduanales para la importación de barcos.

2. Elaboración de estrategias: existen documentos de orientación estratégica El Plan Azul” -lanzado hace unos años con el objetivo de alcanzar los 10 millones de turistas en el horizonte 2010-; y el “VISIÓN 2020” que prevé la construcción de 10-12 marinas que complementen el turismo residencial de la zona.

3. Formación: El Ministerio del Turismo y Artesanía de Marruecos ha evaluado la posibilidad de crear una escuela de deportes náuticos, puesto que considera que la formación es inexistente.

Existen actualmente algunos eventos que favorecen la promoción de los deportes náuticos en Marruecos, como son La Morocco Nautic Expo en Casablanca, compuesta por una veintena de expositores, y que cuenta anualmente con participación de entre 25.000 y 50.000 visitantes; la Noche internacional del esquí acuático; la Morocco Cup y, Salón Haliutis, Feria de exposición anual patrocinada por el Reino de Marruecos.

Esta situación conlleva a identificar el conjunto de oportunidades, amenazas, fortalezas y debilidades que se muestran a continuación:

OPORTUNIDADES

Las estrategias de desarrollo turístico de Marruecos, previsto por las administraciones públicas del país, contempla al sector de la náutica como un activo fundamental. El Gobierno de Canarias impulsa con las autoridades marroquíes un acuerdo para reforzar las conexiones áreas y marítimas entre el archipiélago canario y la región de Souss Massa Drâa. Desarrollo del sector de la tecnología y las comunicaciones Sector de grandes esloras en expansión.

AMENAZAS

Débil cultura de la náutica en la región Percepción errónea de los puertos marroquíes Percepción de inseguridad en las costas marroquíes entre potenciales usuarios.

FORTALEZAS

Existe control jurídico sobre las embarcaciones que atracan por largos periodos, evitando dilataciones sin razón Riqueza natural y posición geográfica favorables Notoriedad turística de la región Calidad y modernización de las instalaciones

DEBILIDADES

Infraestructuras de servicios complementarios insuficientes Formación y capacitación insuficiente Falta de herramientas de comunicación y marketing Rígidas regulaciones para las embarcaciones de recreo.

Les Principales SWOT

Selon l’étude dénommée “Navigation de plaisance sur la Méditerranée”, réalisée en 2011 par la Chambre de Commerce et d’Industrie de Marseille, qui traite de la caractérisation des ports et des installations nautiques au pourtour de la Méditerranée dans 4 pays, l’industrie nautique au Maroc est une activité peu développée qui se base sur des directives qui ne sont pas adaptées aux pratiques d’activités de sports et loisirs. Cette même étude confirme qu’il existe, actuellement, un contrôle très rigide des embarcations de plaisance qui stationnent dans les ports marocains. En ce sens, on exige d’apporter des garanties bancaires, de prévoir une date exacte de départ et les embarcations ne peuvent être, sous aucun prétexte, amarrées dans un port marocain pendant plus de 12 mois. D’un autre côté, elle affirme que le marché du tourisme de plaisance marocain est rare et que la navigation impliquant des activités sportives est seulement utilisée comme un complément à un produit touristique qui est destiné à une clientèle étrangère. De plus, elle indique que les principales points nautiques qui existent, ont été créés selon le modèle des marinas et font partie de ces programmes touristiques/ immobiliers de grande envergure. Les fonds marins et la plage représentent des ressources naturelles sous-exploitées en termes d’activité nautique.

Les Administrations Publiques tentent de lancer des actions pour revaloriser le secteur nautique au Maroc et ce, principalement, à travers trois approches:

1. Faciliter la législation: pour faciliter l’importation de bateaux, ils évaluent la possibilité de supprimer les droits de douane.

2.Elaboration de stratégies:Des documents portant sur l’orientation d’une stratégie “le Plan Bleu” lancé il y a quelques années ont été créés dans le but d’atteindre 10 millions de touristes à l’horizon 2010 et le plan “Vision 2020” prévoit la construction de 10 à 12 marinas pour compléter le tourisme résidentiel de la zone.

3.Formation: Le Ministère de Tourisme et de l’Artisanat du Maroc a évalué la possibilité de créer une école de sports nautiques car il considère qu’il n’existe pas de plan de formation dans ce domaine.

Il existe actuellement, certains événements qui favorisent la promotion de sports nautiques au Maroc; événements tels que La Morocco Nautic Expo à Casablanca, composé par une vingtaine d’expositeurs et qui compte sur une participation annuelle de 25.000 à 50.000 visiteurs; La Nuit Internationale du Ski Aquatique; la Morocco Cup et, le Salon Halieutis, Foire d’exposition annuelle ayant comme sponsor le Royaume du Maroc.

Cette situation amène à identifier un ensemble d’opportunités, de menaces, de forces et de faiblesses que l’on détaillera par la suite:

OPPORTUNITES

Les stratégies de développement touristique du Maroc prévues par les Administrations Publiques du pays projette le secteur nautique comme un secteur clé. Le Gouvernement des Iles Canaries lance un accord avec les autorités marocaines pour renforcer les connexions maritimes et de zones entre l’archipel canarien et la Région Souss Massa Draa. Développement du secteur de la technologie et des communications. Expansion du secteur de bateaux de grande taille.

MENACES

Culture faible dans le domaine de la nautique dans la Région. Perception erronée des ports marocains. Perception de possibles usagers, d’absence de sécurité sur les côtes marocaines.

FORCES

Il existe un control juridique sur les embarcations qui amarrent sur de longues périodes en évitant ainsi un retard injustifié. Richesse naturelle et position géographique favorables. Notoriété touristique de la Région. Qualité et modernisation des installations.

FAIBLESSES

Infrastructures de services complémentaires insuffisantes. Formation et capacité insuffisantes. Manque d’outils de communication et de marketing. Régulations des embarcations de plaisance rigides.

► La oferta náutica deportiva y recreativa de Agadir – Oportunidades para el desarrollo conjunto

La oferta náutica deportiva recreativa de la Región Souss Massa Draa de Marruecos, se encuentra concentrada principalmente en la ciudad de Agadir. En esta ciudad existe una Marina y un Club de Yates, los cuales constituyen la plataforma principal de las actividades náuticas de la zona. El Club, enfocado al residente, es el dinamizador de las actividades náuticas más importantes de la ciudad y la Región, ligadas a la formación, la práctica y la realización de eventos.

La Marina de Agadir se construyó en el año 2007 como parte de un proyecto inmobiliario de una empresa privada que obtuvo una concesión del gobierno marroquí a 20 años, en 2002. La Marina cuenta actualmente con una infraestructura moderna y atractiva, y con un puerto seco para la recarga de combustible. Su situación geográfica le permite ser un punto de paso en el Atlántico para las embarcaciones que vienen desde Europa y que se dirigen a Canarias o América. La capacidad es de 300 amarres que se distribuyen atendiendo a su longitud de esloras, tal y como se muestra en la tabla 6

Tipo de esloras	Número de amarres
Menores de 12 metros	234
Mayores a 12 metros	19
Mayores de 16 metros	32
Mayores de 20 metros	5
Mayores de 25 metros	5
Mayores de 30 metros	5 (fuera del muelle)

Tabla 6. Distribución del número de amarres de la Marina de Agadir según esloras (2012)
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del gerente de la Marina de Agadir.

En sus alrededores se encuentran un grupo de instalaciones destinadas al alojamiento, el comercio y la gastronomía, enfocadas al residente, y al turismo nacional e internacional, y que han sido reconocidas por el Ministerio de Turismo y Artesanía del Reino de Marruecos en su informe estratégico Visión 2020, como servicios de alta calidad para el turismo. Para el alojamiento existen varios edificios inmobiliarios y un hotel, que pertenece a la empresa que gestiona la Marina. La red de tiendas está compuesta por comercios de marca internacional, y la red de restauración tiene variadas ofertas y tamaños. Todas estas instalaciones ofrecen también servicios complementarios a los clientes de la Marina y a los residentes de la zona.

Los clientes de la Marina se pueden definir en 3 tipos; los tripulantes de las embarcaciones de tránsito, los propietarios y familia de las embarcaciones permanentes, que pueden ser personas residentes y no residentes en Agadir, y los barcos que se dirigen a Canarias, y de manera inesperada perciben mal tiempo y realizan escala en Agadir. Para su atención, la marina cuenta con seis puestos de trabajo; Dirección/Administración, Contabilidad y cuatro marineros.

Las actividades náuticas que le generan mayor actividad económica a la Marina son el Jetsky y la moto acuática. Para los clientes propietarios de embarcaciones, la Marina ha establecido un precio mensual de alquiler del amarre, que puede variar en función de la longitud en esloras pero que por lo general tiene incluida una gama de servicios comunes como agua potable, lavandería, WiFi, electricidad y seguridad², entre otros. La Marina además puede intermediar en otros servicios al turista, como la renta de coches y el servicio médico de urgencia de la propia Marina (24 horas).

La media anual de ocupación es de entre el 40 y el 50%, lo que indica que la instalación cuenta con una alta capacidad de acogida de nuevas embarcaciones. El precio medio de alquiler de los amarres es de 17 euros, competitivo si se compara con los 25 euros por día que es la media internacional en Europa, según afirman los empresarios del sector. Dicho precio otorga una ventaja competitiva a la Marina con respecto a su entorno y la dota de una fortaleza en la gestión económica de los recursos.

Como aspectos negativos, desde el punto de vista técnico y de los servicios, la Marina no cuenta con una zona de varadero, y en el entorno hay carencia de servicios de apoyo (empresas de casco, reparación motor y velas, y venta de materiales). Las instalaciones de servicios náuticos de la zona se encuentran orientadas al Puerto de Agadir. Esto le imposibilita a la Marina completar un servicio de calidad, al mismo nivel que el de los puertos canarios. Con respecto a las exigencias de los turistas y navegantes, este es un aspecto negativo que podría afectar la disposición de los empresarios canarios de ofrecer a sus clientes servicios en el puerto vecino. La Marina tampoco tiene buenas relaciones comerciales con los puertos de su entorno más cercano, Rabat o Casablanca, situación que le priva de muchas oportunidades de crecimiento interno.

Por su parte, el Club de Yates de Agadir, ligado a la Real Federación Marroquí de Vela, es una institución destinada a ofrecer actividades náuticas deportivas. Posee vasta experiencia en la formación y prácticas deportivas de barcos de vela y motor y ha creado una escuela para la formación de regatistas de vela destinada a niños y adolescentes. Se ha especializado también en la organización de regatas de profesionales y aficionados. Un ejem-

plo de ello son las regatas celebradas con el Real Club Náutico de Arrecife, Lanzarote, que datan de 1986, que se han convertido en un hito del sector en ambas regiones, y que cuentan con la colaboración de las industrias pesqueras canarias y marroquíes. Las ediciones de estas regatas no han sido muy periódicas, pues después de la primera, solo se han realizado tres ediciones más, una en 1998, otra en 2000 y la última de 2006. En el año 2013 se realizará la V Edición de la regata Arrecife Agadir, pero los propios empresarios consideran que deberían organizarse con mayor frecuencia. En este sentido, es relevante el saber hacer en materia de organización de regatas, lo que debería aprovecharse pues constituye una fortaleza. Un punto a favor es el hecho de que el Presidente del Club es igualmente Presidente de la Real Federación Marroquí de Vela.

Aun cuando las condiciones climatológicas para los regatistas aficionados son exigentes, pues la travesía Canarias-Agadir es compleja, según los propios expertos del sector, es una muy buena experiencia para las actividades y entrenamientos de deportistas. En adición a lo anterior, se han podido identificar también algunas debilidades del Club. Es una institución sin ánimo de lucro y sus directivos han manifestado que está necesitado de mejoras en su infraestructura física y de medios de trabajo. Así mismo se ha podido evidenciar ciertas dificultades con la comunicacion en la organizacion de eventos conjuntos a otras regiones, aspecto que debe ser evaluado. su dureccion reconoce debilidades en el manejo, gestion y organizacion de eventos.

Por último, en sentido general, cabe destacar que en el territorio no existe una agencia consignataria ni una escuela de formación técnica. Los cursos relacionados con la náutica son impartidos por el Instituto Superior de Pesca Marítima (ISPM), aun cuando sirven para graduar marineros y cabos es un programa muy extenso que no es acorde con las necesidades de la Marina ni del sector. En conclusión, no existe un programa oficial de formación de personal de los puertos deportivos, así como tampoco para los nuevos propietarios de embarcaciones. La marina de Agadir, en estos casos, asume un curso de entrenamiento interno.

La comunicación es otra debilidad claramente palpable en toda la ciudad de Agadir. En el sector que nos ocupa hay carencia de información a todos los niveles, pues no existe publicidad de los servicios y las actividades de la Marina y el Club en ningún lado. A la inversa, las guías turísticas de la ciudad y de sus atractivos no están presentes en la Marina y el Club. Para el caso de la Marina este aspecto supone una debilidad, puesto que constituye una herramienta para favorecer la estancia de sus clientes en el puerto. En concreto, el grupo de fortalezas y debilidades identificadas previamente se pueden resumir de la manera que se observa en el esquema 1.

► L’offre des sports et loisirs nautiques d’Agadir--Opportunités d’un développement commun

L’offre des sports et loisirs nautiques de la Région Souss Massa Draa, au Maroc se trouve principalement concentrée dans la ville d’Agadir. Au sein de cette ville, on y trouve une Marina et un Club de Yachts qui constituent la plateforme principale des activités nautiques de la zone. Le Club destiné au résident est le centre d’activités nautiques les plus importantes de la ville et de la Région, et qui sont directement liées à la formation, à la pratique et à l’organisation d’événements.

La Marina d’Agadir a été construite au cours de l’année 2007

² Aspecto de alta relevancia pues está compuesto de un sistema integrado por Policía Nacional (de día), SENDIC (Seguridad propia de la Marina), seguridad del hotel, y 4 marineros de turno 24 horas, que garantizan una alta calidad de este servicio.

Aspect de grande importance car il est composé d’un système intégré par la Police Nationale (de jour) SENDIC (Sécurité propre de la Marina), sécurité de l’hôtel et 4 marins de garde 24h/24 qui assurent une haute qualité de ce service.

faisant partie du projet immobilier d’une entreprise privée. Ce projet a été accordé sur une période de 20 ans, lors de l’année 2002 par le Gouvernement marocain. La Marina compte, actuellement, sur une infrastructure moderne et intéressante et un port à sec qui sert de point d’approvisionnement en carburant. Sa situation géographique sert de point de passage sur l’Atlantique aux embarcations qui proviennent d’Europe et qui se dirigent vers les Iles Canaries ou l’Amérique. Sa capacité est de 300 places d’amarrage qui se répartissent selon la longueur du bateau, comme l’indique, le tableau 6.

Aux alentours, on y trouve des installations prévues pour le logement, le commerce et la gastronomie. Ces installations qui sont destinées au résident mais aussi au touriste national et international, ont été reconnues par le Ministère du Tourisme et de l’Artisanat du Royaume du Maroc, dans son rapport stratégique: vision 2020, comme des installations offrant une prestation de services de haute qualité pour le tourisme. Il existe plusieurs structures immobilières et un hôtel où l’on peut se loger qui appartient à la société qui gère la Marina. Le réseau de magasins existant est composé par des commerces de marques internationales, et une chaîne de restauration qui propose à ses clients différents types de restaurants. Toutes ces installations offrent, également des services complémentaires aux clients de la Marina et aux résidents de la zone.

La clientèle de la Marina peut se classer selon trois types de clients: les équipages des embarcations de transit; les propriétaires et leurs familles avec des embarcations permanentes qui peuvent être des résidents et des non-résidents de la ville d’Agadir, et les bateaux qui se dirigent vers les Iles Canaries, et, qui surprennent par le mauvais temps, décident de faire escale à Agadir. Pour votre information, la Marina compte sur des départements et des employés qui sont au nombre de six: Direction/Administration / Service de Comptabilité et quatre marins.

Les activités nautiques qui génèrent le plus de bénéfices sont le Jetsky et la moto aquatique. Pour les clients, propriétaires des embarcations stationnées, la Marina a établi un prix mensuel de location des points d’amarrage qui peut varier selon la taille de l’embarcation mais qui inclue, généralement, une gamme de services telle que l’accès à l’eau potable, la blanchisserie, la Wifi, l’électricité et le service de sécurité², entre autres. De plus, la Marina peut offrir d’autres services au touriste tout comme la location de voitures et la possibilité de recourir au service médical d’urgence 24h/24 propre à la Marina.



Esquema 1. Principales Fortalezas y Debilidades del sector náutico deportivo recreativo de Agadir.
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos recopilados de la industria y los estudio citados.

L'occupation moyenne annuelle est comprise entre 40% et 50%, ce qui indique que les installations offertes possèdent une grande capacité d'accueil de nouvelles embarcations. Le prix moyen de location des places d'amarrage est de 17 euros, prix assez compétitif si on le compare au 25 euros par jour qui sont appliqués comme prix moyen international dans le reste de l'Europe, selon ce qu'affirment les entrepreneurs du secteur. Ce prix donne un avantage compétitif à la Marina en comparaison avec d'autres et lui apporte un atout dans le cadre de la gestion économique des ressources.

Les points négatifs se présentent d'un point de vue technique et au niveau des services proposés car la Marina ne comporte pas une zone d'échouage ni sur des services d'appui aux alentours telles que des entreprises de vente de casque, de réparation de moteurs et voiles et de vente de matériaux. Les installations de services nautiques se trouvent orientées vers le port d'Agadir. Cette situation ne donne pas à la Marina la possibilité d'offrir un service complémentaire de qualité au même niveau que celui des ports des Iles Canaries. Selon les exigences des touristes et des plaisanciers, ceci représente un aspect négatif qui pourrait affecter la prédisposition des entrepreneurs canariens d'offrir, à ses clients, les services du port voisin. La Marina ne maintient pas non plus de bonnes relations commerciales avec les ports qui se trouvent à proximité du sien comme celui de Rabat ou de Casablanca ce qui le prive, par conséquent, d'accéder aux nombreuses opportunités qui s'offrent et d'assurer, ainsi, une croissance interne.

Pour sa part, le Yacht Club Agadir qui fait parti de la Fédération Royale Marocaine de Voile est une institution qui vise à offrir des activités de sports nautiques. Il possède une vaste expérience dans le domaine de la formation et pratiques sportives de bateaux à voile et de bateaux à moteur et a créé une école pour la Formation de pratiquants de régates à voile destinée aux enfants et aux adolescents. Il s'est également spécialisé dans l'organisation de régates professionnelles et d'amateurs. Par exemple, les régates célébrées depuis 1986 avec le Real Club Náutico de Arrecife à Lanzarote sont devenues une étape importante dans le secteur pour les deux régions et compte sur la collaboration de l'industrie de la pêche canarienne et marocaine. Les éditions de ces régates n'ont pas été très régulières car, après la première, il n'y a eu seulement que trois éditions: une en 1998, une autre en 2000 et la dernière date de 2006. La Vème édition de la régate Arrecife-Agadir a eu lieu en 2013 alors que les entrepreneurs considèrent qu'elles devraient être organisées, plus fréquemment. Dans ce sens, il est important de maîtriser un certain "savoir-faire" dans l'organisation des régates car elle constitue une force qu'il ne faut pas perdre de vue. Le Président du Yacht Club d'Agadir est également président de la Fédération Royale Marocaine de Voile, assure la coordination et la communication avec les membres fédéraux de la Fédération. Il constitue un point favorable.

Même si les conditions météorologiques pour les navigateurs amateurs sont capricieuses surtout lors d'une traversée comme celle depuis les Iles Canaries jusqu'à Agadir -traversée considérée comme complexe selon les propres experts du secteur- elle devient une expérience fondamentale pour les activités et les entraînements des sportifs. De même, certaines faiblesses du Yacht Club ont été identifiées. Il s'agit d'une organisation à but non lucratif et ses dirigeants ont reconnu qu'une amélioration de ses infrastructures, des moyens de travail, et des capacités des ressources humaines pour l'organisation et gestion d'événements était nécessaire.

Pour finir, il est à noter qu'il n'existe pas, sur le territoire, d'agence maritime ni d'école de formation technique. Les formations concernant le domaine de la nautique sont données par l'Institut Supérieur de la Pêche Maritime (ISPM) et même si elles concèdent un diplôme aux marins et autres, il s'agit d'un programme assez lourd qui ne répond ni aux besoins de la Marina ni à ceux du secteur. En conclusion, il n'existe pas de programme officiel de formation ni pour former le personnel de ports de plaisance ni pour former les

nouveaux propriétaires d'embarcations. Dans les cas mentionnés auparavant, c'est la propre Marina d'Agadir qui se charge de donner un cours d'entraînement interne.

La communication est une autre des grandes faiblesses de la ville d'Agadir. En effet, il y a un manque d'information à tous les niveaux car les services et les activités que proposent la Marina et le Club n'ont de publicités nulle part. Par ailleurs, les guides touristiques de la ville et ses attractions n'apparaissent pas dans les installations de la Marina ni dans celles du Club. Dans le cas de la Marina, cet aspect est un signe de faiblesse en sachant que la communication représente un outil qui encouragerait ses clients à séjourner dans le port. Le schéma 1 résume concrètement les points forts et les points faibles qui ont été identifiés précédemment.

Las relaciones comerciales entre Canarias y Agadir. Oportunidades y Amenazas

Las relaciones comerciales y de cooperación entre Canarias y Marruecos se encuentran en estado de crecimiento. En materia de cooperación, un ejemplo lo constituye el programa Poctefex "Programa de Cooperación Transfronteriza España – Fronteras Exteriores del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)", que sólo en el período 2012-2013 otorgó financiamiento a 20 proyectos Canarias-Marruecos por un importe de 14 millones de euros, lo que se suma a los 9 ejecutados entre 2009 y 2011, según datos del informe "Partenariado público privado para proyectos de interés público en Marruecos", realizado por el Instituto del Comercio Exterior (ICEX) del Ministerio de Economía y Competitividad del Gobierno de España en 2012. Respecto a la actividad comercial, el ICEX también publica informes anuales sobre la evolución de las exportaciones de las empresas españolas implantadas en el extranjero, los que muestran una alta presencia de las empresas canarias en África, llegando a sumar en 2012 más de 40, sobre todo en los ámbitos de las materias primas, productos industriales y bienes de equipo. En adición, y como punto favorable a las condiciones del entorno, se encuentra la aparición de la nueva línea aérea charter de la compañía Binter, que además de facilitar un futuro desarrollo del turismo y las relaciones comerciales entre ambas regiones, es resultado de las buenas condiciones actuales y positivas previsiones de mercado.

Este contexto económico se ve favorecido por las actuales estrategias políticas y económicas de los gobiernos de ambas regiones. Marruecos es públicamente conocido como uno de los objetivos prioritarios de la política de comercio exterior española, por encima de los demás Estados del Magreb y por encima de los estados situados en áreas geográficas consideradas prioritarias, según afirma el ICEX en su informe "Oportunidades de negocio para la empresa española" del mes de octubre de 2012. Una de las acciones más recientes de la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial del Gobierno de Canarias, y que muestra dicha actitud, es una propuesta de generación de nuevas vías de conectividad marítima con la zona Sur de Marruecos y en especial con Agadir. Dicho proyecto se ha concebido con el fin de que la región de Agadir pueda actuar como un centro conjunto de movimiento de personas y mercancías entre ambos territorios, y con Europa y África, dato revelado en el Informe de Feria del Salón Atlántico de la Logística y el Transporte (SALT 2012) del ICEX.

Marruecos por su parte destaca por las múltiples herramientas con que cuenta para facilitar la inversión europea y española. La promoción de inversiones extranjeras es una de las prioridades de la política de desarrollo económico y social de este país, según el informe anual "Oportunidades de inversión en Marruecos" generado por el Instituto Valenciano de exportaciones (IVEX) en febrero de 2013. Según este informe, existen programas de incentivos fiscales diferenciados para cada sector y región del país, así como varios organismos de apoyo o promoción de la inversión extranjera.

Marruecos además se ha convertido en el primer país del sur del Mediterráneo que se beneficiará de un Estatuto Avanzado en sus relaciones con la Unión Europea (UE). Dicho estatuto regulará la liberalización del comercio entre ese país y los miembros de la UE y acordará la celebración regular de una cumbre Unión Europea-Marruecos, según el mismo informe ICEX 2012 citado previamente. Puntualmente con España, el gobierno marroquí firmó un APPRI (Acuerdo de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones) en 1997, puesto en vigor desde 2005, y un Convenio Específico para evitar la doble imposición de las rentas y el patrimonio (ICEX, 2012). En adición, relacionado con Canarias y el sector náutico, el gobierno marroquí ha desarrollado un plan turístico estratégico denominado "VISIÓN 2020", el que prevé la construcción de entre 10 y 12 puertos deportivos en la región Souss Massa Drâa para ese año. Esta parte del plan tiene como objetivo ampliar la infraestructura en el sector náutico en las ciudades de Agadir, Sidi Ifni y Tan Tan principalmente. Dicho plan además pone a relieve la disposición a colaborar en lo necesario para poder contar con el apoyo y experiencia de los puertos canarios en este propósito.



Esquema 2. Principales Oportunidades y Amenazas del macroentorno de las relaciones comerciales Las Palmas y Agadir.

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos recopilados de la industria y los estudio citados.

Sin embargo, las regulaciones vigentes respecto a la entrada y salida de turistas de Marruecos no favorecen ni facilitan el desarrollo de algunos segmentos de turismo como es el turismo náutico. El protocolo de documentación para las embarcaciones que tocan puertos africanos es lento, y se compone tres fases. Una primera en la que la policía tramita el visado, el cual establece un período máximo de estancia de 3 meses; una segunda fase, en la que la Aduana realiza revisiones a las embarcaciones para verificar la seguridad de los artículos importados, y la tercera, a mano de las Capitanerías (gerencias de la Marina) que exigen la firma de un contrato de alquiler del amarre y otros servicios, en cumplimiento del reglamento interno del puerto. Las dos primeras fases son las que generan mayores inconformidades en los turistas, según han afirmado los propios empresarios del sector; la primera porque obliga a aquellos clientes que desean permanecer con su barco una temporada larga en el país a abandonarlo al menos por un día al término de su estancia máxima, y la segunda porque interfiere en la privacidad y organización interna de las embarcaciones. En el caso de Agadir, existe una intermediación de la gerencia de la Marina en los trámites, lo que aparentemente ayuda a dinamizar estos procesos. Aun así se generan insatisfacciones al cliente, constatado por la propia Marina, y esto constituye una amenaza para el desarrollo de las relaciones comerciales.

Por otro lado, la inexistencia de un programa de reconocimiento oficial de títulos formativos para las actividades náutico deportivas del territorio, también está considerado como un problema grave del sector, y constituye una amenaza en el sentido que son factores que deben ser modificados a nivel nacional o regional. A este respecto, no se pueden obtener títulos de marineros y cabos a nivel oficial en la náutica deportiva, puesto que no está reconocido en el sistema de enseñanza oficial del país. Además, los permisos de navegación solo se otorgan a los tripulantes residentes, y no existen para los extranjeros, siendo el Ministerio de Fomento el responsable de esta situación, al igual que en relación a las nuevas matricula-

ciones. Así, un turista no puede obtener un permiso de navegación en ese país, aun cuando sea un navegante de formación. También sucede que, en el caso de adquisición de nuevas embarcaciones por un residente, no hay medios para dotarle de una formación en navegación ni de una categoría formativa oficial como navegante, aun cuando esta embarcación se matricula legalmente en el territorio y se reconoce a esta persona como su propietario y navegante, con el consiguiente permiso de navegación.

En base al Diagnóstico General de la náutica recreativa y deportiva en Canarias y Marruecos, desarrollado en el marco del proyecto NAUCAM, así como las cuestiones planteadas en este documento, se definen un conjunto de oportunidades y amenazas que ofrece el macroentorno de las relaciones comerciales en el sector náutico de Las Palmas y Agadir, y que se resumen en el esquema 2.

Les relations commerciales entre les Iles Canaries et Agadir. Les Opportunités et les Menaces

Les relations commerciales entre les Iles Canaries et le Maroc sont en pleine croissance. En matière de coopération, l'exemple le plus significatif est le Programme Poctefex "Programme de Coopération Transfrontalière Espagne-Frontières Extérieures financé par le Fond Européen pour le Développement Régional (FEDER) qui, seulement sur la période 2012-2013 a accordé la financement de 20 projets Canaries-Maroc pour un montant de 14 millions d'euros. A ces derniers, il faut ajouter les 9 projets qui ont été exécutés entre l'année 2009 et 2011 selon les données du rapport "Partenariat publique et privé de projets d'intérêt publique au Maroc" réalisé, en 2012, par l'Institut du Commerce Extérieur (ICEX) du Ministère de l'Economie et des Compétences du Gouvernement d'Espagne. Concernant l'activité commerciale, l'ICEX a également publié des rapports annuels portant sur l'évolution des exportations des entreprises espagnoles implantées à l'étranger qui montrent une présence importante des entreprises canariennes en Afrique avec un total de plus de 40, en 2012. Ces entreprises travaillent surtout dans des domaines d'activité tels que les matières premières, les produits industriels et les biens d'équipement. Actuellement, un des aspects favorables aux relations commerciales entre les Iles Canaries et Agadir, est la naissance de la nouvelle ligne aérienne charter de la compagnie Binter qui, en plus de faciliter un développement futur du tourisme et de contribuer à une amélioration des relations commerciales entre les deux régions, elle octroie des prévisions positives du marché.

Ce contexte économique est favorisé par les stratégies politiques et économiques actuelles des Gouvernements des deux régions. Le Maroc est reconnu publiquement comme un des objectifs prioritaires de la politique du commerce extérieur espagnol bien au delà des autres états du Maghreb et des états situés dans des zones géographiques considérées comme prioritaires, selon le rapport

“Opportunités d’affaires pour l’industrie espagnole” publié par l’ICEX au mois d’Octobre 2012.

Une des actions les plus récentes du Ministère Régional des Œuvres Publiques, des Transports et de la Politique Territoriale du Gouvernement des Iles Canaries, qui confirme que le Maroc est un objectif prioritaire, est une proposition de créer de nouvelles voies de connexion maritime avec la zone sud du Maroc et spécialement avec Agadir. Selon les données prélevées dans le rapport de l’ICEX, issu de la Foire du Salon Atlantique de la Logistique et du Transport (SALT 2012), ce projet a été conçu pour que la région d’Agadir puisse agir comme un centre commun de gestion et de contrôle des mouvements de personnes et de marchandises sur les deux territoires, avec l’Europe et l’Afrique.

De son côté, le Maroc se distingue par de multiples outils qui contribuent à l’investissement européen et espagnol. Selon le rapport publié, en février 2013, par l’Institut des Exportations de Valence (IVEX), la promotion des investissements étrangers est une des priorités de la politique de développement économique et social de ce pays. Selon ce rapport, il existe non seulement des programmes d’avantages fiscaux différenciés pour chaque secteur et région du pays mais aussi des organismes d’appui ou de promotion pour l’investissement étranger.

De plus, le Maroc est le premier pays du sud de la Méditerranée qui bénéficiera d’un Statut Avancé dans ses relations avec l’Union Européenne (UE). Ce statut permettra la régularisation de la libéralisation du commerce entre ce pays et les membres de l’Union Européenne et accordera la célébration périodique d’un sommet “Union Européenne-Maroc” selon le même rapport publié par l’ICEX en 2012 mentionné auparavant. Le Gouvernement marocain a également signé un APRI (Accord de Promotion et de Protection Réciproque des Investissements) en 1997 avec l’Espagne qui se trouve en vigueur depuis 2005. Une convention spécifique pour éviter la double imposition des rentes et du patrimoine (ICEX 2012) a également, été signée. De plus, dans le cadre des Iles Canaries et du secteur nautique, le Gouvernement marocain a développé un plan stratégique dans le domaine du tourisme nommé “ Vision 2020” dans lequel il prévoit la construction de 10 à 12 ports de plaisance dans la Région Souss Massa Drâa pour 2020. Cette partie du Plan a comme objectif d’agrandir l’infrastructure dans le secteur nautique notamment dans les villes d’Agadir, Sidi Ifni et Tan Tan. De plus, ce plan met l’accent sur la prédisposition des intéressés à compter sur l’appui et l’expérience des ports canariens.

Cependant, les réglementations en vigueur concernant l’entrée et la sortie de touristes au Maroc ne favorisent ni facilitent le développement de certains segments du tourisme tel que le tourisme nautique. Le protocole de la documentation des embarcations qui atteignent les ports d’Afrique est lent et comporte trois phases: la première, pendant laquelle la police gère la procédure du visa qui établit une période de séjour maximum de 3 mois; une deuxième phase pendant laquelle la douane procède à l’inspection des embarcations pour contrôler la sécurité des articles importés et la troisième phase, gérée par les Capitaineries (Direction de la Marina) exigent la signature d’un contrat de location du point d’amarrage et d’autres services selon le règlement interne du port. Les deux premières phases sont celles qui incommode le plus les touristes selon les propres entrepreneurs du secteur; la première parce qu’elle oblige ces clients qui souhaitent rester sur leur bateau pendant une longue période dans le pays à l’abandonner pour, au moins une journée, une fois terminé le séjour maximum autorisé et la deuxième parce qu’elle interfère dans la confidentialité et l’organisation interne des embarcations. Dans le cas d’Agadir, le Service de Direction de la Marina intervient dans les démarches ce qui aide, apparemment à faciliter les processus. Cependant et même si la Marina intervient. Cette dernière constate que les clients restent insatisfaits. Tout ceci, constitue une menace dans le développement des relations commerciales.

D’un autre côté, l’absence d’un programme officiel de reconnaissance de diplômes dans le domaine d’activités de sports nautiques sur le territoire pose également un grave problème pour le secteur et représente une menace. Ce sont des facteurs qui doivent être modifiés aussi bien au niveau national que régional. De ce fait, il n’est pas possible d’obtenir de diplômes officiels de marins dans le domaine du sport nautique puisqu’ils ne sont pas reconnus dans le système d’enseignement officiel du pays. De plus, les permis de navigation ne sont accordés qu’aux membres de l’équipage résidents excluant, de ce fait, les membres d’équipage procédant de l’étranger. Le responsable de cette situation est le Ministère des Transports et de l’Équipement qui n’accorde pas non plus de nouvelles immatriculations aux membres d’un équipage étranger. Ainsi, un touriste ne peut obtenir de permis de navigation dans ce pays même dans le cas où il se trouve être navigateur de formation. De même, dans le cas où un résident acquiert de nouvelles immatriculations, il n’existe pas de moyens qui lui permettraient de recevoir une formation dans le domaine de la navigation ni d’obtenir une catégorie officielle en tant que navigateur même si l’embarcation en question est immatriculée légalement sur le territoire et que la personne, avec le permis de navigation en main, est reconnue comme le propriétaire de l’embarcation.

Dans le cadre du projet NAUCAM et sur la base du diagnostic général des sports et loisirs nautiques proposées aux Canaries et au Maroc, le macro-environnement des relations commerciales dans le secteur nautique de Las Palmas et d’Agadir établit un ensemble d’opportunités et de menaces qui se résument dans le schéma 2.

Propuestas para viabilizar las relaciones en el sector náutico deportivo entre Canarias y Agadir

Después de realizar un análisis económico de una matriz DAFO, compuesta por los elementos presentado previamente, y tomando en cuenta el peso de los impactos, se llegó a la conclusión que las debilidades son el factor de mayor incidencia. Esta situación indica que hay que prestarle mayor atención a las debilidades que están incidiendo en las oportunidades y amenazas, de manera negativa. Un ejemplo que ilustra lo anteriormente expuesto podría ser el hecho de no contar con personal adecuadamente cualificado en la Marina de Agadir, que es una debilidad identificada. Esta debilidad constituye una barrera para el aprovechamiento de las inversiones extranjeras directas en el país, puesto que le otorgan al inversionista cierta incertidumbre, y a su vez puede estar contribuyendo a no revertir la percepción social errónea que se tiene de los puertos marroquíes, una amenaza en contrada. Todo esto obviamente incide en el desarrollo del sector a nivel regional o país.

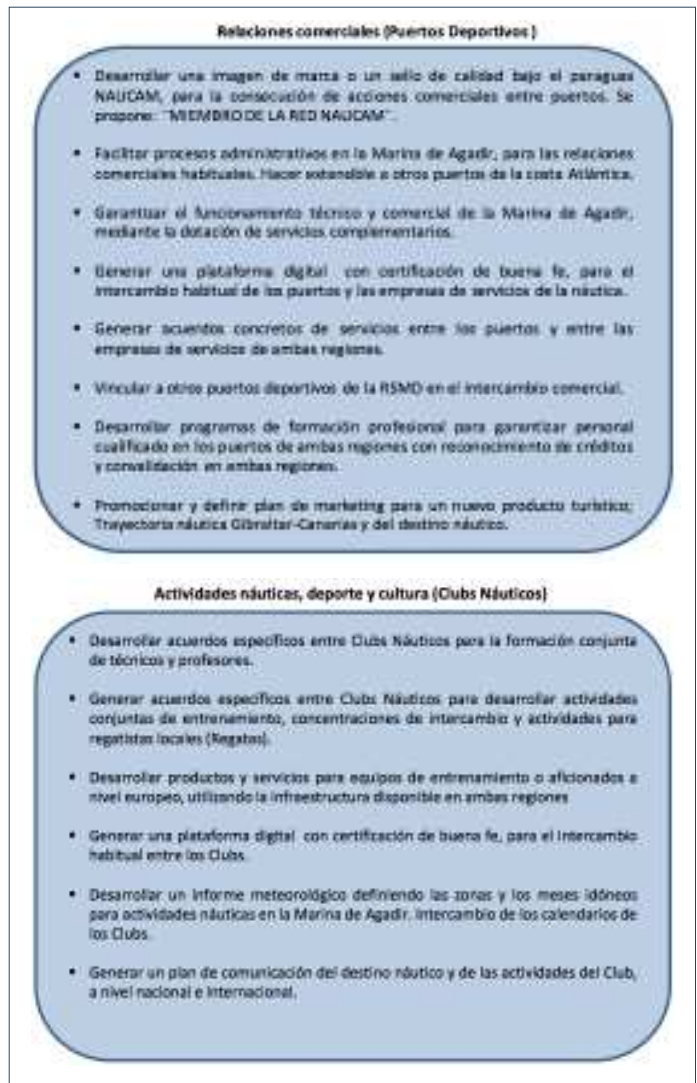
En resumen, si: i) se logran efectivas estrategias de comunicación, bien del destino, de las actividades náuticas, de la Marina y sus servicios etc.; ii) se crean infraestructuras de servicios náuticos de calidad y coherentes con el mercado; iii) se generan planes formativos para el sector; y, iv) se mejoran las relaciones empresariales de la Marina y el Club con las empresas del entorno, ya sea para la actividad comercial o la deportiva, se puede afirmar que se han dado pasos firmes para el fortalecimiento del sector y el aprovechamiento de las oportunidades que se le ofrecen. En concordancia con este enfoque se han definido los ámbitos de trabajo en los que se debe enmarcar la dirección estratégica sectorial; 1) infraestructuras de servicios, 2) formación, 3) comunicación y 4) relaciones con el entorno y trabajo en red.

En específico, para la propuesta de desarrollo de las relaciones en el sector náutico entre Canarias y Agadir se han identificado como punto de partida, dos direcciones principales; A) el intercambio comercial entre puertos deportivos, y B) la dinamización

de la actividades náuticas, el intercambio cultural, el deporte náutico y las relaciones institucionales (entre Clubs Náuticos). Las propuestas que se presentan a continuación se han separado en coherencia con estos modos de relación, para garantizar que los actores involucrados en cada ámbito sean los adecuados y las acciones generen la efectividad necesaria. En el esquema 3 se muestra un resumen de las líneas de trabajo propuestas.

Se ha decidido proponer una línea de trabajo en función de agilizar los procesos administrativos de entrada y salida de embarcaciones a la región, por la importancia que le han otorgado los empresarios canarios a este tema. En este aspecto se apuntó la posibilidad de lograr un decreto o regulación que asegure un marco confiable para los procedimientos existentes, un lobby de entrada común.

El fomento de las actividades náuticas, el deporte y la cultura (ferias, regatas etc.) sirve como herramienta promocional, y para elevar la actividad comercial de los puertos de las regiones implicadas. Las regatas Arrecife-Agadir por ejemplo, constituyen una atractiva actividad náutica, que de convertirse en un producto, podría activar segmentos de mercado aún sin explorar. Por otro lado, las relaciones comerciales entre los puertos de Canarias y Agadir debería desarrollarse bajo una imagen de marca común, bien en el marco del propio proyecto NAUCAM u otro, pero que sea fiel reflejo de las buenas prácticas en la búsqueda de la sostenibilidad ambiental, la seguridad náutica y la calidad de los servicios. Dichas relaciones deberán también contar con garantías desde el punto de vista de satisfacción al cliente, por lo que se prevé como necesaria la localización de empresas canarias de servicios náuticos, sobre todo de mantenimiento y suministros, en la Marina de Agadir.



Para el fomento de las actividades náuticas entre clubs deberán darse ciertas condiciones materiales y de organización. En primer lugar, una plataforma web que garantice y sea soporte de las previsiones meteorológicas de ambas regiones y de los cambios y propuestas sobre las actividades conjuntas. En segundo lugar, un plan de comunicación conjunto de las actividades más relevantes que se ofrecen, de los propios clubs y de los destinos en los que se encuentran enclavados, en aras de fomentar el interés del mercado nacional e internacional. Para el caso de las actividades que van dirigidas a residentes, que son la mayoría, se propone además un trabajo de sensibilización y estimulación hacia el sector. En este sentido, se podrían generar un grupo de actividades locales que contribuirían a fomentar la cultura náutica en la sociedad y a generar nuevas dinámicas económicas a los clubs. En coherencia con el funcionamiento de cada club, sus normas y regulaciones se podrían generar planes conjuntos enfocados a: 1) de formación en vela, desarrollando conjuntamente modelos de enseñanza, métodos de gestión y planes de formación 2) de actividades lúdicas al residente, con más y mejores regatas de intercambio y 3) de formación de equipos de regata, para el entrenamiento y para concentraciones de intercambio.

Un aspecto relevante en este contexto es la posibilidad de contar con la Marina de Agadir, que tiene una ventaja comparativa en su región, pues es un punto de paso intermedio entre Europa y Canarias, que acorta la distancia, y hace a Canarias más accesible y más atractiva, lo que da pie para la generación de productos y servicios náuticos deportivos de gran relevancia desde el punto de vista económico y turístico para ambas regiones. Así mismo, la conexión de Agadir con otros puertos del Atlántico garantizaría una ruta náutica innovadora en el sector a nivel mundial, y un nuevo producto turístico náutico, la trayectoria Gibraltar Canarias. Por ende, tanto clubs como puertos implicados en este trabajo deberán buscar la vía para reforzar este potencial para consolidar por ende esta imagen del destino.

Como punto de partida, se pueden mencionar un grupo de condiciones favorables para el desarrollo de las estrategias propuestas previamente:

- Canarias y sus puertos deportivos privados, se han posicionado como destinos de seguridad jurídica, de sencillez y homogeneidad en los trámites, y cuentan con vasta experiencia en la actividad y la gestión, la que ponen a disposición para la generación de acciones concretas.
- El Real Club Náutico de Arrecife (RCNA) tiene las bases organizativas creadas para generar sinergias de trabajo más intensivas con el Club de Agadir.

- Los empresarios canarios tienen experiencia de trabajo con las autoridades de Marruecos para la organización eficiente de actividades náuticas, cambiando lo que debe ser cambiado. En el próximo cruce a Tan Tan y Tarfaya con un grupo de la isla de Lanzarote cuentan con disponibilidad y flexibilidad de las autoridades.

- Existe disposición y actitud desde la Marina de Agadir, de apoyar cualquier acción necesaria para viabilizar las relaciones. Para la próxima regata la Capitanería de la marina de Agadir, está dispuesta a reservar atraques sin costo alguno, y precios preferenciales en el hotel de la inmobiliaria.

Esquema 3. Líneas estratégicas de trabajo para viabilizar las relaciones en el sector náutico entre Canarias y Agadir

Fuente: Elaboración propia

Propositions pour rendre viables les relations entre les Iles Canaries et Agadir dans le secteur de sports et loisirs nautiques

Après avoir effectuée une analyse économique d'une matrice SWOT, composée par des éléments présentés précédemment et, en tenant compte du poids de l'impact, les faiblesses sont le facteur qui ressort le plus, selon la conclusion de l'étude. Cette étude démontre qu'il faut prêter plus d'attention aux faiblesses qui affectent les opportunités et les menaces, de manière négative. Une des faiblesses qui a été identifiée et qui est un exemple illustrant de ce qui a été dit précédemment, est le fait de ne pas avoir de personnel dûment qualifié dans la Marina d'Agadir. Cette faiblesse est un obstacle à l'investissement direct étranger dans le pays puisqu'elle entraîne un certain manque de confiance chez l'investisseur; situation qui se répercute sur les ports marocains, perçus d'une façon erronée et qui constitue une menace. Tout ceci affecte, bien évidemment, au développement du secteur aussi bien au niveau régional que national.

En résumé, si: i) des stratégies efficaces de communication sont élaborées (vendre la destination de manière efficace, présenter les activités nautiques y compris celles de la Marina et les services qu'elle propose); ii) des infrastructures de services nautiques de qualité compatibles avec le marché de la nautique sont créées; iii) des plans de formation pour le secteur sont générées; et iv) les relations commerciales de la Marina et du Club avec des entreprises locales s'améliorent, que ce soit pour les activités commerciales ou sportives, on peut considérer qu'un grand pas vers le renforcement du secteur et vers l'utilisation des opportunités a été fait.

Conformément à cette approche, des plans de travail ont été définis à travers lesquels la stratégie directionnelle du secteur; 1) les services d'infrastructure, 2) la formation, 3) la communication et 4) les relations avec l'environnement et la mise en réseau seront encadrés.

Plus précisément, et, concernant le projet de développement des relations entre les Iles Canaries et Agadir dans le secteur de l'industrie nautique, deux axes principaux, comme point de départ, ont été définis; A) les échanges commerciaux entre les ports de plaisance, et b) La dynamisation des activités nautiques, les échanges culturels, les sports nautiques et les relations institutionnelles (entre Clubs Nautiques). Les propositions présentées ci-dessous ont été réparties selon le schéma introduit précédemment, afin de garantir que les acteurs impliqués selon leur domaine d'activité, s'y retrouvent et que les actions puissent se dérouler de façon parfaitement efficaces. Le schéma 3 résume les lignes de travail proposées.

Une ligne de travail a été proposée pour voir de quelle façon il serait possible d'accélérer les processus administratifs d'entrée et de sortie des embarcations dans la région: les entrepreneurs canariens accordent une grande importance à ce sujet. Dans ce sens, il existe la possibilité de créer un décret ou une réglementation qui régulerait la gestion des procédés existants de manière fiable, un lobby d'entrée commune.

Le renforcement des activités nautiques, du sport et de la culture (foires, régates, etc..) sert d'outil promotionnel pour contribuer à relever l'activité commerciale des ports des régions impliquées. Les régates Arrecife-Agadir, par exemple, constituent une activité nautique intéressante qui, si elle arrive à se convertir en produit pourrait activer des segments de marché encore inexplorés. D'un autre côté, les relations commerciales entre les ports des Iles Canaries et d'Agadir devraient être développées sous une image de marque commune aussi bien dans le cadre du projet NAUCAM ou d'un autre projet mais que cette image reste fidèle au reflet des bonnes pratiques, d'un environnement durable, d'une sécurité nautique efficace et d'une qualité de services hors pair. Ces relations devraient pouvoir s'appuyer sur des garanties telles que la satisfaction clientèle et pour s'en assurer, prévoir la localisation d'entreprises de services nautiques canariennes (services de

maintenance et d'approvisionnement, principalement) au sein de la Marina d'Agadir.

En ce qui concerne le renforcement des activités nautiques entre clubs, certaines conditions matérielles et d'organisation devraient être contemplées. En premier lieu, une plateforme Web devrait être créée pour servir de support des prévisions météorologiques des deux régions et pour informer les clients sur les propositions d'activités organisées conjointement et éventuellement des possibles modifications de ces dernières. En second lieu, il serait intéressant de créer un plan commun de communication portant sur les activités les plus pertinentes qui sont offertes par les clubs et offrir des destinations qui se trouvent sur la route dans le but de renforcer l'intérêt du marché national et international. Dans le cas des activités destinées aux résidents, qui sont les plus nombreuses, on propose également de réaliser un travail de sensibilisation et de stimulation orienté vers le secteur. Dans ce sens, des activités locales pourraient être entreprises ce qui contribuerait à renforcer la culture nautique au sein de la société et à générer de nouvelles dynamiques économiques pour les clubs. Selon les normes et règlement de fonctionnement de chaque club, des plans communs pourraient être créés en se basant sur: 1) la formation aux techniques de la voile 2) les activités ludiques dirigées au résident avec de plus nombreuses et de meilleurs régates d'échange 3) la formation d'équipes de régates dans le cas entraînements et les réunions d'échange.

La Marina d'Agadir, sur laquelle il est possible de compter pour le développement de ces actions, possède un atout important car elle sert de point de passage entre l'Europe et les Iles Canaries. Cette dernière permet d'écourter la distance, rend les Iles Canaries plus accessibles et aide à la création de produits et services de grande importance dans le domaine du sport nautique d'un point de vue économique et touristique dans les deux régions. De plus, la connexion d'Agadir avec d'autres ports de l'Atlantique permettrait d'assurer une route nautique innovatrice dans le secteur au niveau mondial y donnerait naissance à un nouveau produit de l'industrie touristique nautique qui serait le trajet Gibraltar-Les Iles Canaries. Enfin, aussi bien les clubs que les ports impliqués dans ce projet devront trouver une voie qui leur permettrait de renforcer ce potentiel pour consolider, ainsi, l'image de cette destination.

Ainsi, il existe des conditions favorables qui contribuent au développement de propositions stratégiques:

- Les Iles Canaries et ses ports de plaisance privés ont été désignés comme une destination possédant une certaine sécurité juridique, avec une grande simplicité et une homogénéité dans la gestion des démarches. Ils comptent, également, sur une vaste expérience dans le domaine en soi et dans la gestion des activités, ce qui permet de mettre en place des actions concrètes.
- Le Real Club Náutico de Arrecife (RCNA) possède les bases suffisantes en terme d'organisation pour permettre de générer des synergies de travail des plus intenses avec le Club d'Agadir.
- Les entreprises canariennes possèdent, déjà, une expérience de travail avec les autorités marocaines à l'heure d'organiser, de façon efficiente, des activités nautiques tout en modifiant ce qui doit être modifié. Lors d'un prochain passage d'un groupe de l'Ile de Lanzarote à Tan Tan et Tarfaya, ils comptent sur la disponibilité et la flexibilité des autorités.
- La Marina d'Agadir a une volonté et une attitude positives à l'heure de soutenir n'importe quelle action qui contribuerait à rendre possible les relations entre les deux régions. Dans le cas de la prochaine régate, la Capitainerie de la Marina d'Agadir est prête à réserver des lignes d'amarrage sans avoir à payer pour ce service et offrirait des prix préférentiels à ceux qui souhaiteraient loger dans l'hôtel géré par l'agence immobilière.





2

Promoción conjunta de la oferta náutico turística Canarias-Marruecos *Promotion conjointe de l'offre touristique nautique des Iles Canaries et du Maroc*

► Destino Náutico Canarias-Marruecos – La promoción conjunta

El presente estudio fue desarrollado a partir de un conjunto de acciones financiadas por el proyecto Naucam:

- Análisis documental: Basado en fuentes de información ya elaboradas sobre mercado náutico francés, estadísticas de turismo náutico, posicionamiento actual, productos y públicos objetivos de distintos destinos, inventario del material comunicacional disponible actualmente, etc..
- Entrevistas en profundidad: Se realizarán entrevistas en profundidad a 1) navegantes franceses de paso por Canarias para conocer las dinámicas de las prácticas de navegación, la valoración del destino y los condicionantes técnicos de navegación; 2) agentes turísticos náuticos de la región con objeto de conocer las distintas perspectivas y hechos sobre la situación actual y alternativas estratégicas para el planteamiento del posicionamiento de productos y públicos.
- Reunión de trabajo con el grupo de trabajo definido por la Red Naucam para compartir diagnóstico y estrategia turística de la red.

► Destination Nautique Iles Canaries- Maroc-la promotion conjointe

Cette étude est le fruit d'un ensemble d'actions financé par le projet Naucam:

- *Analyse documentaire: L'analyse qui se base sur des sources d'information déjà répertoriées porte sur le marché nautique français, sur des statistiques du tourisme nautique, sur son positionnement actuel, sur des produits et publics cibles de différentes destinations, sur un inventaire du matériel de communication disponible dans l'actualité, etc.*
- *Entretiens en profondeur: des entretiens en profondeur ont été*

réalisés à 1) des navigateurs français de passage aux Canaries afin de connaître leurs habitudes dans la pratique de la navigation, l'évaluation de la destination et les contraintes techniques de la navigation; 2) des agents touristiques nautiques de la région dans le but de connaître les différentes perspectives et faits de la situation actuelle ainsi que les possibles stratégies alternatives qui conduisent à une réflexion concernant le positionnement des produits et du public.

- *Réunion avec le groupe de travail établi par le réseau Naucam dans le but de partager un diagnostic et de penser à une stratégie du réseau.*

El sector náutico francés

Francia es una potencia mundial en el mundo de la náutica de recreo, tanto en el aspecto empresarial como en el desarrollo y la práctica de las actividades náuticas. La Federation des Industries Nautiques (FIN) de Francia elabora unos detallados informes anuales sobre la evolución sectorial. El más reciente señala que este sector incluye unas 5.000 empresas que facturan 4.500 millones de euros al año, da empleo a 41.051 personas, siendo el sector industrial francés más exportador (el 60% de los ingresos de exportación). Por sectores de actividad el 32,9% de la facturación proviene de las ventas y del mantenimiento de embarcaciones; el 24,1% de la construcción de barcos; el 9,6% de los puertos y marinas; el 8,8% de los servicios; el 8,3% de equipamiento y accesorios; y el 7,8% del sector de los motores.

Por su parte el Ministerio de Ecología, Energía, Desarrollo Sostenible y Medio Marino señala que el número de navegantes alcanza los 4 millones y el número de embarcaciones de recreo aumenta cerca de 25.000 unidades al año. En la costa, cerca de 500 instalaciones portuarias y marinas están diseñados para dar cabida a las embarcaciones, hay 8.500 km de vías y un sin número de lagos y vías abiertas a la navegación.

El sector se caracteriza por su dinamismo y por la diversidad de productos ofrecidos: vela y motor, barcos de tamaños y características muy diferentes, pero también vela ligera o el deporte, todos los servicios (alquiler de equipos, puertos deportivos) sin olvidar las innovaciones y el desarrollo de nuevas formas de ocio. La flota de embarcaciones es de 1.101.638 unidades (31 de agosto 2013 de los cuales el 70.1%³¹ son embarcaciones a motor y el 70.1% % son de una eslora inferior a 6 metros.

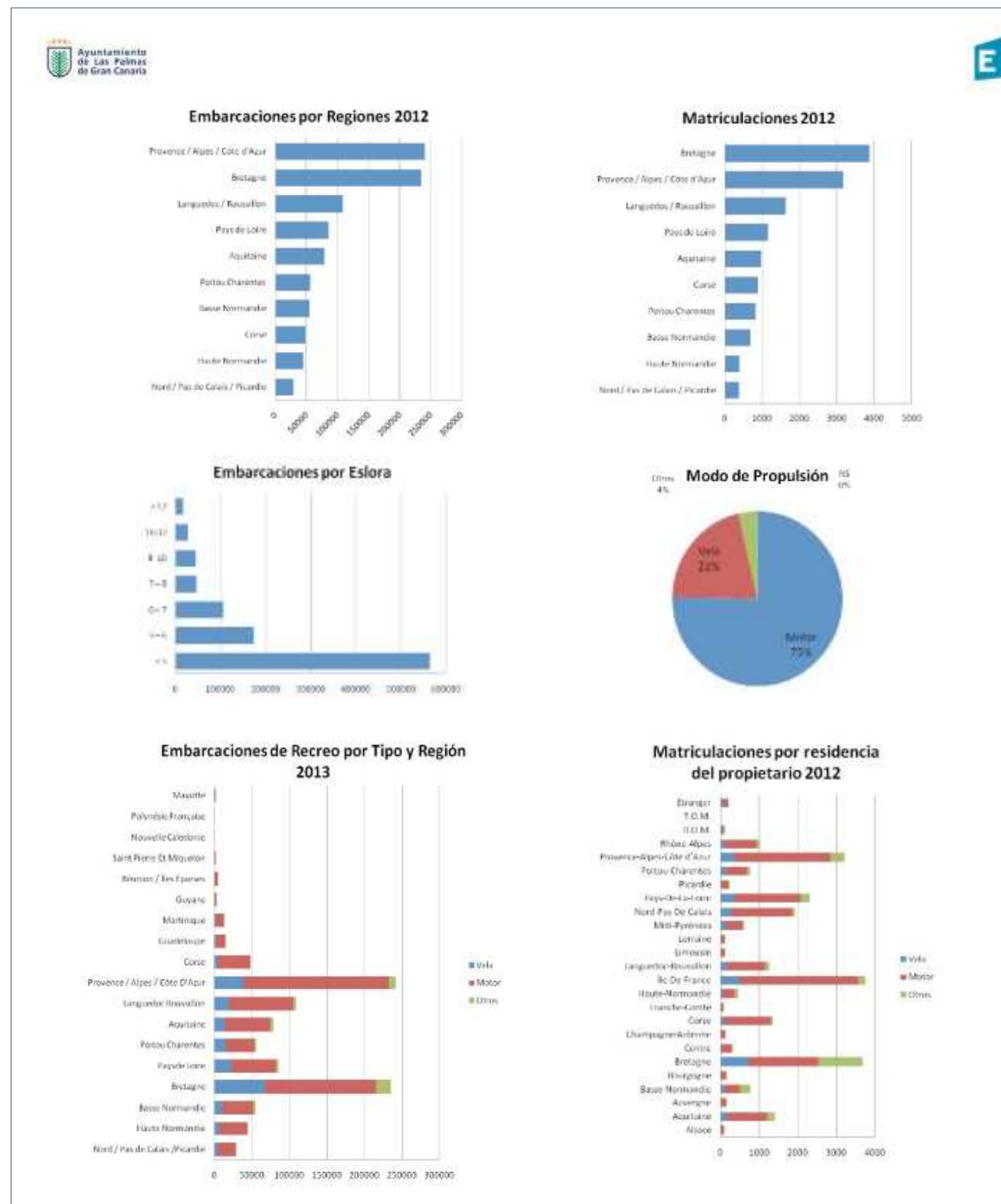
En construcción naval Francia es el segundo mayor fabricante de embarcaciones de recreo del mundo y el primero en Europa, siendo las principales referencias Beneteau, Jeanneau, Grupo Dufour y Sparks, Fountaine Pajot, Guy Couach, Catana, Hamel. Más del 63 % de la producción se exporta, principalmente a Alemania, el Reino Unido, España e Italia para los países de la Unión Europea y los Estados Unidos.

Hay alrededor de 470 puertos e instalaciones para yates en el mar para la acogida de buques y cincuenta puertos fluviales agrupados principalmente en la Federación Francesa de puertos deportivos (FFPP). Estas instalaciones representan alrededor de 165.000 plazas de atraque, a las que se deben añadir los fondeos individuales o colectivos frente a los puertos de la costa, por lo general en estuarios protegidos.

A continuación se muestran algunas cifras de la FIN del periodo 2011/2012:

- 9 millones de practicantes ocasionales
- 4 millones de navegantes regulares
- 512.766 embarcaciones de recreo en activo
- 16.465 nuevas matriculaciones
- 68% de los barcos de motor y 49% de los barcos de <6 metros

- 64.308 cambios de propiedad:
- 81% de los barcos de motor y el 67% de los barcos de <6 metros
- Más de 1.000 escuelas de vela
- Más de 200 barcos-escuela
- Más de 370 puertos deportivos con 250.000 amarres
- 38 marinas secas para 11.248 plazas.



Conjunto de gráficos 1. Referencias del sector náutico francés, 2012
Fuente: Edei Consultores

Le secteur nautique français

La France est une puissance mondiale dans le domaine des activités de loisirs nautiques aussi bien au niveau entrepreneurial que dans la pratique des activités nautiques. La Fédération des Industries Nautiques (FIN) de France élabore, chaque année, des rapports détaillés portant sur l'évolution du secteur nautique. Le rapport le plus récent indique que ce secteur comporte 5.000 entreprises qui facturent 4.500 millions d'euros à l'année, donnent du travail à 41.051 personnes et représentent le secteur industriel français qui exporte le plus, avec 60% des revenus provenant des exportations. Selon le secteur d'activités, les chiffres sont les suivants: 32,9% de la facturation provient de la vente et de la maintenance des embarcations, 24,1% de la construction de bateaux; 9,6% des ports et des marinas; 8,8% des services; 8,3% de l'équipement et des accessoires; et 7,8% du secteur des moteurs.

Pour sa part, le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, de l'Energie et des Fonds Marins indique que le nombre de navigateurs atteints les 4 millions alors que le nombre d'embarcations de plaisance augmente de près de 25.000 unités à l'année. Sur la côte, près de 500 installations portuaires et marinas sont prévues pour le stationnement des embarcations; il y a 8.500 kms de voies et un nombre incalculable de lacs et de voies ouvertes à la navigation.

Le secteur se caractérise par son dynamisme et par la diversité des produits proposés: voiliers et navires à moteur, bateaux de taille et caractéristique très différents mais également voile légère ou sportive, ensemble des services (location d'équipements, ports de plaisance) sans omettre toutes les innovations ainsi que le développement de nouvelles formes de loisirs. La flotte de bateaux est estimée à un total de 1.101.638 unités (31 août 2013 desquelles 70,1% sont des embarcations à moteur et 70,1% sont d'une taille inférieure à 6 mètres.

La France est le second constructeur mondial de bateaux de plaisance et le premier en Europe. Les principaux constructeurs sont: Beneteau, Jeanneau, le groupe Dufour y Sparks, Fontaine Pajot, Guy Couach, Catana, Hamel. Plus de 63 % de la production est destinée à l'exportation essentiellement vers les pays de l'Union Européenne tels que: l'Allemagne, le Royaume Uni, l'Espagne, l'Italie mais aussi vers les Etats Unis.

Il y a environ 470 ports et installations en mer prévus pour les Yachts et pour l'accueil de navires et cinquante ports fluviaux regroupés principalement au sein de la Fédération Française de Ports de Plaisance (FFPP). Ces installations possèdent environ 165.000 places recensées auxquelles il faut ajouter les mouillages individuels ou collectifs situés le long du littoral et le plus souvent dans des estuaires abrités.

Vous trouverez ci-après quelques chiffres publiés par la FIN pendant la période 2011/2012:

- ♦ 9 millions de pratiquants occasionnels
- ♦ 4 millions de navigateurs plaisanciers
- ♦ 512.766 embarcations de plaisance en activité
- ♦ 16.465 de nouvelles immatriculations
- ♦ 68% de bateaux à moteur et 49% de bateaux de <6 mètres
- ♦ 64.308 changements de propriétaires
- ♦ 81% de bateaux à moteur et 67% de bateaux de <6 mètres
- ♦ Plus de 1.000 escales de bateaux à voile
- ♦ Plus de 200 bateaux-école
- ♦ Plus de 370 ports de plaisance avec 250.000 places
- ♦ 38 marinas à sec pour 11.248 places.

Canarias-Marruecos como destino náutico. Propuesta de productos y paquetes

El posicionamiento que ostenta Canarias en el sector turístico es indudable. Esta región, considerada la PRIMERA REGIÓN TURÍSTICA DE EUROPA, según el ranking elaborado por Eurostats, programa de estadísticas de la Comisión Europea en su anuario de 2012, basados en el tráfico de turistas, es también percibida como una escala atractiva en la travesía atlántica desde Europa hacia el Caribe que tiene un marcado componente estacional, hacia finales del año natural.

Para el navegante europeo en específico, Canarias se posiciona como un destino relativamente lejano para sus hábitos de navegación habituales. Es considerada sobre todo como una travesía inusual que requiere larga preparación y planificación, por ser una navegación guiada por los vientos dominantes. Estas características explican el éxito que ha tenido la ARC, por las ventajas de entrenamiento que ofrecen al navegante medio. Frente a otros destinos náuticos europeos (Baleares, Riviera Mediterránea y Croacia) las islas presentan unas condiciones de navegación "relativamente duras". La geografía costera del archipiélago también carece de refugios naturales lo que dificulta los fondeos, común entre los navegantes europeos.

Canarias se posiciona entre los navegantes como un destino de escala, más que por un destino de navegación en sí mismo. A su vez, la oferta de las islas es limitada, puesto que la amplia red de marinas por lo general se encuentra saturada en estación invernal. Las marinas privadas ofrecen unos servicios de alto nivel con precios competitivos a escala europea. La oferta de atraques en la red pública presenta una oferta de servicios desigual y menor calidad de servicio en términos generales. La ausencia de abrigo naturales demanda un incremento de la oferta de atraques para poder atender cualquier incremento significativo de la demanda. Después de analizar las alternativas disponibles, se puede afirmar que hay oportunidades para mejorar la oferta de servicios en Canarias a los navegantes y sus embarcaciones. La oferta chárter por ejemplo, está muy poco desarrollada y tiene escasa presencia de operadores internacionales importantes.

En conjunto a Marruecos, la oferta es desigual y complementaria a la vez. La costa atlántica marroquí presenta al igual que las costas canarias, escasos abrigo naturales y condiciones de navegación similares. Durante la travesía atlántica los puertos marroquíes se presentan como puertos de escala atractivos que pueden facilitar una navegación más pausada y segura a los navegantes menos experimentados. Marruecos a su vez como destino turístico presenta una oferta reconocible, especialmente por los turistas franceses, y aporta un diferencial. A la vez, las escalas en Marruecos son percibidas como potencialmente complicadas por las dificultades de tramitación con los distintos cuerpos de seguridad. En la costa atlántica, las marinas marroquíes con oferta de calidad no es muy amplia, y la mayoría de los potenciales puertos de escala ofrecen unos niveles de servicio poco homogéneos.

A pesar de existir debilidades claramente identificadas del destino Canarias Marruecos, existen un conjunto de oportunidades que a priori representan una alternativa de diversificación para las actividades náuticas turísticas de las regiones, y que además puede aportar un valor añadido al conjunto turístico.

Oportunidades para el destino conjunto (Segmentos de larga cola):

- ♦ Day Trip (recreativo, contemplativo, relax "Sailing for Relax para turistas alojados en Sailing Relax) en el destino (navegación a sotavento)
- ♦ Day trip (aventurero, divertido, "Sailing for Fun" para los turistas alojados en el destino, experimentados en navegación y/o buscan experiencias intensas y 2)

- ♦ Apoyándose en la mayor visibilidad del destino e impulsado por los productos anteriores, desplegar nuevas ofertas de chárter ajustadas en formato target de clientes a las condiciones de navegación del destino.

Renunciar

- ♦ Destino para atraer a navegantes por ocio, recreo, relajado: no parece una propuesta de valor creíble frente a otros destinos del Mediterráneo mejor posicionados en ese ámbito. Las condiciones de accesibilidad al destino Canarias Marruecos por los requisitos de navegación no son especialmente compatibles con este segmento.

Público objetivo

- ♦ Navegantes europeos que cruzan el Atlántico
- ♦ Turistas que visitan las islas (no necesariamente experimentados en la navegación) a quienes les atare robar y disfrutar de la experiencia de navegas de forma relajada y tranquila
- ♦ Turistas que visitan las islas (experimentados o no en navegación) y que desean actividades náuticas más divertida, activas e intensas.

La opción de escala en Canarias ya está presente en el itinerario habitual de los navegantes que se plantean cruzar el Atlántico. El reto está en articular como producto una red de marinas y servicios de apoyo que faciliten ese tránsito y conseguir así alargar la estancia en el destino, previo al cruce del Atlántico, conociendo distintas islas y lugares. Complementariamente reforzar e incentivar el partenariado con los gestores de eventos internacionales que proponen y desarrollan actividades en el cruce del Atlántico, rallies o regatas, que refuercen el branding del destino en el público en general y los navegantes en particular, y contribuyan de modo activo al incremento del número y duración de las escalas en las marinas del destino.

Productos

- ♦ Red de Marinas
- ♦ Chárter navegaciones cortas
- ♦ Day Trip

Operadores

- ♦ Privados: operadores europeos y locales con oferta de embarcaciones y servicios asociados (skipper, aprovisionamiento, alojamiento, vuelo,...), operadores de las marinas, etc.
- ♦ Públicos: Organismos Regionales e Insulares de Gestión del Destino Turístico.

Construcción del producto

- ♦ Identificación de los operadores
- ♦ Apoyo e iniciativas de proyectos empresariales para facilitar la definición de los modelos de negocio e implantarlos, facilitando igualmente la colaboración agentes para conseguir una oferta de mayor escala y relevancia.
- ♦ Guía Náutica de referencia de las marinas del destino
- ♦ Estructuración formal de la red de marinas
- ♦ Estructuración de un sistema de fidelización a los usuarios de paso por las marinas: Incentivo al uso de la red de marinas, descuentos o escalas gratuitas por incrementar el número y la duración de las escalas, marketing relacional con los usuarios registrados
- ♦ Web para conformar viaje a medida

Promoción del destino

- ♦ Asistencia a Ferias Náuticas europeas con imagen y oferta unificada que permita crear concepto de producto
- ♦ Identificar operadores europeos, promotores de eventos y regatas, y prescriptores para presentar el destino y su posicionamiento buscado en los países y regiones de mayor interés potencial: lo que queremos ser (famtrips, presstrips, sailingtrips, blogtrips, ...)
- ♦ Impulsar relaciones con las redes náuticas existentes en origen.

- ♦ Insertar a los operadores locales en el proceso de comunicación y promoción.

Promoción de productos

- ♦ Red de Marinas y Chárter de navegaciones cortas
- ♦ Promoción de larga cola: identificar los espacios de conversación de los segmentos, los clientes cualificados, definir la estrategia de comunicación los instrumentos adecuados en cada mercado europeo

Day Trip

- ♦ Comercialización en canales de experiencias presenciales en destino (recepciones, agencias receptivas, guías turísticas ...)
- ♦ Comercialización en canales de experiencias globales (ejemplo: peek, getyourguide, myplanfinder, localguiding, ...)
- ♦ Comercialización en canales de alojamientos y otras ofertas locales

Propuesta de paquetes

- ♦ Chárter Agadir- Lanzarote – Fuerteventura- Las Palmas: Oferta: Canary Sun Sailing Estancia en Agadir 15 días de navegación en un Dehler 41. Itinerario Agadir – La Graciosa - Puerto Calero – Marina Rubicón - Corralejo – Morro Jable – Las Palmas de Gran Canaria Estancia en Las palmas de Gran Canrias – Hotel santa Catalina
- ♦ Day Trip Las Palmas – Sailing for Fun: Oferta: Canary Sun Sailing Comercializada en hoteles urbanos para sus clientes 2 horas de navegación divertida en la Bahía de las Palmas de Gran Canaria
- ♦ Day Trip Las Palmas – Sailing for Relax: Oferta: Canary Sun Sailing Comercializada en hoteles urbanos para sus clients 4 horas de navegación relajada en la Bahía de las Palmas de Gran Canaria

Comunicación y comercialización de paquetes

- ♦ Canales directo a través de Canary Sun Sailing, a través del proyecto Naucam y de sus principales socios, Las Palmas Visit, y Estaciones Náuticas (EENN)

En el mercado francés se comunicará la disponibilidad a través de las redes de lectores y usuarios

- ♦ Sail the World (www.stw.fr)
- ♦ Voiles et Voiliers (www.voilesetvoiliers.com)
- ♦ Passeport Escales (www.passeportescalas)



Iles Canaries-Maroc, une destination nautique. Proposition de produits et forfaits

Le positionnement des Iles Canaries dans le secteur touristique est incontesté. Cette région est considérée comme la PREMIERE REGION TOURISTIQUE D'EUROPE, selon le ranking élaboré par Eurostats, programme de statistiques de la Commission Européenne, dans son annuaire de l'année 2012. Ces statistiques se basent sur les déplacements des touristes. Cette région est également considérée comme une escale attractive dans la traversée de l'Atlantique

depuis l'Europe vers les Caraïbes et détient, de même un atout météorologique important surtout en période d'hiver.

Pour le navigateur européen, en particulier, les Iles Canaries se positionnent comme une destination relativement lointaine par rapport au parcours de navigation qu'il pratique habituellement. Elle est surtout considérée comme une traversée inhabituelle qui requiert une grande préparation et planification du fait que la traversée soit bercée par des vents dominants. Ces caractéristiques expliquent le succès remporté par l'ARC car elle offre des avantages aux navigateurs à l'heure de s'entraîner. Face aux autres destinations nautiques européennes (Baléares, Riviera Méditerranéenne et la Croatie), les Iles présentent des conditions de navigation "relativement difficiles". La géographie côtière de l'archipel n'offre pas de refuges naturels ce qui rend difficiles les mouillages.

Les navigateurs opinent que les Iles Canaries représentent une destination idéale pour faire escale mais sont peu convaincus dans le cas d'une longue traversée. De même, l'offre de réseaux de marinas des Iles est limitée car elles sont, en général, saturées pendant la saison d'hiver. Les marinas privées offrent un service de haute qualité avec des prix compétitifs à échelle européenne. L'offre de places d'amarrage proposée par le réseau public comprend des services variables et de basse qualité, en terme général. L'absence de refuges naturels entraîne une augmentation des places offertes dans le but de pouvoir répondre à une augmentation significative de la demande.

Après avoir analysées les alternatives disponibles, on peut affirmer qu'il existe bel et bien des opportunités qui permettraient d'améliorer l'offre des services que proposent les Iles Canaries aux navigateurs et à leurs embarcations. L'offre charter, par exemple, est très peu développée et il n'y a que très peu d'opérateurs internationaux importants sur les Iles.

Si on la compare avec le Maroc, l'offre est inégale et complémentaire à la fois. Aussi bien la côte Atlantique marocaine que les côtes canariennes, elles détiennent peu de refuges naturels et possèdent des conditions de navigation similaires. Pendant la traversée de l'Atlantique, les ports marocains se présentent comme des ports d'escale attractifs qui offrent aux navigateurs les moins expérimentés, une navigation plus sûre et plus sereine. Le Maroc, en tant que destination touristique présente une offre satisfaisante, spécialement destinée aux touristes français, qui marque la différence. En revanche, il semble compliqué faire escale au Maroc de par les difficultés qui se posent à l'heure de procéder aux démarches exigées par les différents corps de sécurité. Sur la côte Atlantique, les marinas marocaines qui proposent une offre de qualité sont rares et la plupart des ports d'escale offrent un niveau de services variable.

En dépit des faiblesses que présente la destination entre les Iles Canaries et le Maroc et qui ont été clairement identifiées, il existe un ensemble d'opportunités qui, à priori, peuvent supposer une alternative dans la diversification des activités du tourisme nautique et qui peut apporter, également, une valeur ajoutée à l'ensemble touristique.

Opportunités de la destination entre les Iles Canaries et le Maroc (Segments à long terme):

- Day Trip (loisirs, observation, détente "Sailing for Relax" destiné aux touristes qui logent sur un Sailing Relax) jusqu'à destination (navigation sous le vent)
- Day trip (aventurier, divertissement, "Sailing for Fun" destiné aux touristes logés jusqu'à destination, expérimentés en terme de navigation et/ou à la recherche d'émotions fortes et 2)
- En s'appuyant sur une plus grande visibilité de la destination et sur les produits précédents, proposer de nouvelles offres de charter selon le type de client cible et des conditions de navigation de la destination.

Renoncer

- à proposer cette destination comme une destination de loisirs, de

divertissement et de relax: cette proposition ne semble pas crédible en comparaison avec d'autres destinations méditerranéennes qui ont une meilleure position dans ce domaine. Du fait des exigences de la navigation, les conditions d'accès à la destination Iles Canaries-Maroc ne sont pas spécialement compatibles avec ce segment.

Public cible:

- Navigateurs européens qui traversent l'Atlantique
- Touristes qui visitent les Iles (touristes qui ne sont pas forcément expérimentés dans le domaine de la navigation) et qui souhaitent profiter de l'expérience de la navigation de façon tranquille et relax.
- Touristes qui visitent les Iles (expérimentés ou non dans le domaine de la navigation) et qui souhaitent pratiquer des activités nautiques plus amusantes, plus actives et de façon intense,

La possibilité de faire escale aux Canaries se retrouve déjà dans l'itinéraire habituel des navigateurs qui souhaitent traverser l'Atlantique. Le défi consiste à articuler, en tant que produit, un réseau de marinas et de services annexes qui aiderait à faciliter le transit et permettrait ainsi, de prolonger le séjour de la destination préalable à la traversée de l'Atlantique et de connaître, par conséquent, différentes Iles et lieux. De plus et de façon complémentaire, il faudrait renforcer et encourager le partenariat avec les organisateurs d'événements internationaux qui proposent et développent des activités sur la traversée de l'Atlantique tels que des rallies ou des régates. Ceci renforcerait la "marque" de la destination Iles Canaries-Maroc face au public en général et aux navigateurs, en particulier, et contribuerait de façon active à l'augmentation du nombre et de la durée d'escales au sein des marinas.

Produits:

- Réseau de Marinas
- Charter de courtes navigations
- Day Trip

Opérateurs:

- Privés: opérateurs européens et locaux qui proposent des embarcations et des services associés (skipper, approvisionnement, logement, vols...), opérateurs des marinas, etc.
- Publics: Organismes Régionaux et Insulaires de la Gestion de la Destination Touristique

Création du produit:

- Identification des opérateurs
- Appui et initiatives de projets d'entreprise pour, d'une part, concrétiser la définition des modèles de négoce et les implanter et d'autre part, faciliter la collaboration entre agents pour parvenir à une offre plus pertinente et à grande échelle.
- Guide Nautique de référence des marinas de la destination en question.
- Structure formelle du réseau des marinas
- Structure d'un système de fidélité pour les usagers de passage dans les marinas: encouragement de l'utilisation du réseau des marinas, par le biais de réductions ou d'escales gratuites dans le but d'augmenter le nombre et la durée des escales, marketing relationnel avec les usagers inscrits.
- Site Web pour organiser un voyage sur mesure

Promotion de la destination:

- Participation aux Foires Nautiques Européennes avec une image et une offre unifiée qui permet de créer un concept du produit.
- Identifier les opérateurs européens, promoteurs d'événements et de régates, ainsi que les prescripteurs dans le but de présenter la destination et son positionnement parmi les pays et régions de grand intérêt: ce que l'on veut devenir (famtrips, presstrips, sailingtrips, blogtrips, ...)
- Encourager les relations avec les réseaux nautiques existants à l'origine.
- Insérer les opérateurs locaux dans le processus de communication et de promotion.

Promotion des produits:

- Réseau des marinas et charter de navigations courtes
- Promotion à long terme: identifier les espaces de conversation des segments, des clients qualifiés, définir la stratégie de communication et les instruments les plus adéquats pour chaque marché européen.
- Day Trip
- Commercialisation en s'appuyant sur les circuits présents sur le lieu de destination (réceptions, agents de réception, guides touristiques...)
- Commercialisation en s'appuyant sur les circuits qui détiennent une expérience globale (par exemple: peek, getyourguide, myplanfinder, localguiding, ...)
- Commercialisation du produit en s'appuyant sur les circuits de logements et autres offres locales existants

Proposition de forfaits:

- Charter Agadir- Lanzarote – Fuerteventura- Las Palmas:
Offre: Canary Sun Sailing
Séjour à Agadir
15 jours de navigation sur un Dehler 41. Itinéraire Agadir – La Graciosa - Puerto Calero – Marina Rubicón - Corralejo – Morro Jable – Las Palmas de Gran Canaria
Séjour à Las Palmas de Gran Canarias – Hotel santa Catalina
- Day Trip Las Palmas – Sailing for Fun:
Offre: Canary Sun Sailing
Hôtels urbains pour ses clients
2 heures de navigation divertissantes sur la Bahía de las Palmas de Gran Canaria
- Day Trip Las Palmas – Sailing for Relax:
Offre: Canary Sun Sailing
hôtels urbains pour ses clients
4 heures de navigation relax sur la Bahía de las Palmas de Gran Canaria

Communication et commercialisation de forfaits:

Circuits directs à travers Canary Sun Sailing, par le biais du projet Naucam et de ses principaux partenaires, Las Palmas Visit, et les Stations Nautiques (EENN).

La disponibilité sur le marché français se fera à travers les réseaux de lecteurs et d'usagers des sites suivants:

- Sail the World (www.stw.fr)
- Voiles et Voiliers (www.voilesetvoiliers.com)
- Passeport Escales (www.passeportescalles)





Las necesidades de formación para el sector náutico deportivo; Canarias-Marruecos

Les besoins de formation dans le secteur nautique-sportif aux Canaries et au Maroc

► Catálogo de cualificaciones profesionales marítimo pesquero – Islas Canarias

El reconocimiento de la náutica como actividad económica innovadora y sostenible debe ir acompañado por un reconocimiento relevante en la educación náutica.

El sistema educativo actual europeo permite elegir la opción formativa más adecuada en cada situación, para obtener una titulación que facilite la incorporación al mercado laboral en las mejores condiciones posibles. Los estudios más relacionados con las ocupaciones y el mercado de trabajo son los de Formación Profesional y, en la actualidad, debido a su amplia oferta, a su carácter modular y a las facilidades para realizarlos, incluso a través de internet, la convierten en una opción muy atractiva con un alto porcentaje de inserción laboral.

La Formación Profesional en España, oferta en torno a 150 ciclos formativos, con contenidos teóricos y prácticos adecuados a los diversos campos profesionales. Las titulaciones tienen validez en todo el Estado, con valor académico y profesional.

En España, el Instituto Nacional de las Cualificaciones (en adelante, INCUAL) fue creado por el Real Decreto 375/1999, de 5 de marzo, adscrito al Ministerio de Educación y con dependencia orgánica de la Dirección General de Formación Profesional y dependencia funcional del Consejo General de Formación Profesional, como órgano de apoyo de éste para alcanzar los objetivos del Sistema Nacional de Cualificaciones y Formación Profesional. Son competencias del INCUAL, entre otras, el desarrollo, elaboración y mantenimiento actualizado del Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales y la elaboración de los instrumentos de apoyo necesarios para la evaluación y acreditación de las competencias profesionales adquiridas a través de la experiencia laboral y vías no formales de formación.

Entre los Objetivos del INCUAL, destacamos los siguientes:

- Observación de las cualificaciones y su evolución.
- Determinación de las cualificaciones.
- Acreditación de las cualificaciones.
- Desarrollo de la integración de las cualificaciones profesionales.
- Seguimiento y evaluación del Programa Nacional de Formación Profesional.

La Formación Profesional además está en permanente contacto con los diferentes sectores económicos y responde a sus necesidades, por lo que gana en reconocimiento en todos los países de la Unión Europea y sus titulaciones son cada vez más demandados. Esto convierte a la formación profesional es una opción atractiva, de calidad y que se adapta la necesidades de cada individuo para la mejora de su trayectoria profesional.

El Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales (CNCP) es el instrumento del Sistema Nacional de las Cualificaciones y Formación Profesional (SNCFP) que ordena las cualificaciones profesionales susceptibles de reconocimiento y acreditación, identificadas en el sistema productivo en función de las competencias apropiadas para el ejercicio profesional. Comprende las cualificaciones profesionales más significativas del sistema productivo español, organizadas en familias profesionales y niveles. Constituye la base para elaborar la oferta formativa de los títulos y los certificados de profesionalidad.

Por su parte, el Catálogo Modular de Formación Profesional es el conjunto de módulos formativos asociados a las diferentes unidades de competencia de las cualificaciones profesionales. Proporciona un referente común para la integración de las ofertas de formación profesional que permita la capitalización y el fomento del aprendizaje a lo largo de la vida. Mediante el Catálogo Modular de Formación Profesional se promueve una oferta formativa de calidad, actualizada y adecuada a los distintos destinatarios, de acuerdo con sus expectativas de progresión profesional y de desarrollo personal. Además, atiende a las demandas de formación de los sectores productivos, por lo que persigue un aumento de la competitividad al incrementar la cualificación de la población activa.

En la actualidad existen 664 cualificaciones aprobadas en Consejo de Ministros y publicadas en el Boletín Oficial del Estado. Todas ellas pueden consultarse en la base de datos del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes del Gobierno de España.

En lo que a la familia Marítimo pesquera respecta, el 13 de Julio, el Real Decreto 885/2011, de 24 de junio, complementa el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, mediante el establecimiento de seis cualificaciones profesionales de la familia profesional Marítimo-Pesquera, y se actualizan determinadas cualificaciones profesionales de las establecidas por el Real Decreto 295/2004, de 20 de febrero, en el Real Decreto 1179/2008, de 11 de julio y en el Real Decreto 101/2009, de 6 de febrero (Tabla 7). Para estas cualificaciones, se han diversas unidades de competencia, que se definen como "el conjunto de conocimientos y capacidades que permiten el ejercicio de la actividad profesional conforme a las exigencias de la producción y del empleo" (Ley 5/2002 de las Cualificaciones y de la Formación Profesional). El CNCP incorpora tanto las competencias técnicas -las específicas de esa cualificación y las transversales a otras- como también las competencias clave. El SNCFP persigue identificar cuáles son las competencias requeridas para el empleo, por lo que tiene en cuenta tanto las competencias profesionales técnicas como las competencias clave, no ligadas a disciplinas o campos de conocimiento concretos, pero imprescindibles para la inserción laboral.

DENOMINACIÓN	NIVEL
Actividades en pesca de palangre, arrastre y cerco, y en transporte marítimo	1
Confección y mantenimiento de artes y aparejos	2
Manipulación y conservación en pesca y acuicultura	2
Producción de alimento vivo	2
Engorde de peces, crustáceos y cefalópodos	2
Operaciones en instalaciones y plantas hiperbáricas	2
Operaciones subacuáticas de reparación a flote y reflotamiento	2
Operaciones subacuáticas de obra hidráulica y voladura	2
Engorde de moluscos bivalvos	2
Producción en criadero de acuicultura	2
Organización de lonjas	3
Operaciones en transporte marítimo y pesca de bajura	2
Navegación en aguas interiores y próximas a la costa	2
Actividades auxiliares de mantenimiento de máquinas, equipos e instalaciones del buque	1
Actividades en pesca con artes de enmalle y marisqueo, y en transporte marítimo	1
Pesca local	2
Gestión de la producción de criadero en acuicultura	3
Gestión de la producción de engorde en acuicultura	3
Navegación, transporte marítimo y actividades pesqueras	3
Actividades auxiliares y de apoyo al buque en puerto	1
Actividades subacuáticas para instalaciones acuícolas y recolección de recursos.	1
Actividades de cultivo de plancton y cría de especies acuícolas	1
Actividades de engorde de especies acuícolas	1
Amarre de puerto y monoboyas	1
Mantenimiento de instalaciones en acuicultura	2
Operaciones subacuáticas de salvamento y rescate	2
Inspección, localización y ensayos no destructivos en ambientes hiperbáricos	3
Intervenciones subacuáticas en el patrimonio natural y cultural sumergido	3
Supervisión de operaciones en complejos y sistemas hiperbáricos	3
Actividades de extracción y recogida de crustáceos adheridos a las rocas	1
Mantenimiento de los equipos de un parque de pesca y de la instalación frigorífica	2
Operaciones de bombeo para carga y descarga en buques	2
Operaciones de coordinación en cubierta y parque de pesca	2
Documentación pesquera	3
Observación de la actividad y control de las capturas de un buque pesquero	3
Navegación y pesca marítima	2
Operaciones de control del funcionamiento y mantenimiento de la planta propulsora, máquinas y equipos auxiliares del buque	2
Operaciones portuarias de carga, estiba, descarga, desestiba y transbordo	2
Control del funcionamiento y supervisión del mantenimiento de la planta propulsora, máquinas y equipos auxiliares del buque	3
Gobierno de embarcaciones y motos náuticas destinadas al socorrismo acuático.	2

Tabla 7: Cualificaciones Profesionales de la Familia Profesional Marítimo –Pesquera
Fuente: Instituto Nacional de las Cualificaciones (INCUAL)

► Catalogue des qualifications professionnelles de la pêche maritime- les Iles Canaries

Reconnaître la nautique comme une activité économique innovatrice et durable, c'est aussi reconnaître le besoin de reconnaissance de ce secteur dans l'éducation nautique.

Le système éducatif européen actuel permet de choisir l'option formative la plus adéquate pour chaque situation afin d'obtenir un diplôme qui contribue à l'incorporation sur le marché du travail dans les meilleures conditions possibles. Les études dans le secteur touristique nautique correspondent à celles liées à la Formation Professionnelle et, au jour d'aujourd'hui, dû à sa grande offre, son caractère modulaire et les facilités données pour suivre des études y compris à travers Internet, se convertissent en une option très intéressante avec un haut taux d'insertion sur le marché du travail.

La formation professionnelle en Espagne propose environ 150 cycles de formation avec des contenus théoriques et pratiques qui s'accordent aux différents domaines professionnels. Les diplômes ont une validité au niveau national y possèdent une valeur académique et professionnelle indubitable.

En Espagne, l'Institut National des Qualifications (INCUAL) a été créé sous le Décret Royal 375/1999 du 5 mars. Cet organe est rattaché au Ministère de l'Éducation qui dépend de la Direction Générale de la Formation Professionnelle. Il dépend, au niveau fonctionnel, du Conseil Général de la Formation Professionnelle dans le but d'atteindre les objectifs prévus par le Système National des Qualifications et de la Formation Professionnelle. En terme de compétences, l'INCUAL est chargé, entre autres, de développer, élaborer et de mettre à jour de façon périodique

le Catalogue Nationale des Qualifications Professionnelles. Il est également chargé, d'élaborer les instruments d'appui nécessaires pour l'évaluation et l'accréditation des compétences professionnelles acquises au travers d'expériences professionnelles et de voies non formelles.

Parmi les objectifs de l'INCUAL, nous relevons les suivants:

- Observer les qualifications et leur évolution.
- Déterminer les qualifications.
- Accréditer les qualifications.
- Développer l'intégration des qualifications professionnelles.
- Procéder au suivi et à l'évaluation du Programme National de la Formation Professionnelle.

De plus, la Formation Professionnelle touche différents secteurs économiques et répond à leurs besoins obtenant ainsi, une reconnaissance dans les pays de l'Union Européenne où ses diplômes sont de plus en plus sollicités. La Formation Professionnelle est, alors, vue comme une option intéressante et de qualité, qui s'adapte aux besoins de chaque individu pour lui garantir un meilleur parcours professionnel.

Le Catalogue des Qualifications Professionnelles (CNCP) qui est un instrument du Système National des Qualifications et de la Formation Professionnelle (SNCFP) est chargé de trier les qualifications professionnelles susceptibles de recevoir une reconnaissance et une accréditation. Ces dernières doivent être identifiées au sein du système de production en tenant compte des compétences souhaitées dans l'exercice de ses fonctions. Il reprend les qualifications professionnelles les plus significatives du système de production espagnole, les organise selon la famille professionnelle et le niveau. Il constitue la base de l'élaboration d'une offre de formation des diplômes et certificats professionnels.

Le Catalogue Modulaire de Formation Professionnelle est un ensemble de modules de formation associés aux différentes unités de compétences des qualifications professionnelles. Il sert de référence commune dans l'intégration des offres de la formation professionnelle qui permet une certaine capitalisation et facilite l'apprentissage tout au long de la vie. Le Catalogue Modulaire de Formation Professionnelle aide à la promotion d'une offre de formation, actuelle et de qualité tout en s'adaptant aux souhaits des destinataires visés et en fonction de leurs attentes en terme de développement professionnel et personnel. Il répond, de plus, à la demande de formation des secteurs de production dans le but de parvenir à augmenter leur compétitivité tout en améliorant la qualification de la population active.

Il existe, actuellement, 664 qualifications approuvées par le Conseil des Ministres et publiées dans le Bulletin Officiel National. Il est possible de consulter les formations existantes dans la base de données du Ministère de l'Éducation, de la Culture et des Sports du Gouvernement d'Espagne.

La famille professionnelle de la pêche maritime par le biais du Décret Royal 885/2011 du 24 juin, publié le 13 juillet incorpore le Catalogue National des Qualifications Professionnelles avec la création de six nouvelles qualifications professionnelles de la famille professionnelle de la pêche maritime. Quelques unes des qualifications professionnelles qui ont été établies par le Décret Royal 295/2004, du 20 février, du Décret Royal 1179/2008, du 11 juillet et du Décret Royal 101/2009, du 6 février (Tableau 7) sont actualisées.

Pour établir ces qualifications, diverses unités de compétence ont été créées. Elles se définissent comme "l'ensemble des connaissances et des capacités qui permettent l'exercice d'une activité professionnelle selon les exigences de la production et de l'emploi (loi 5/2002 des Qualifications et de la Formation Professionnelle). Le CNCF incorpore, aussi bien les compétences techniques -il indique les compétences spécifiques dans le cas de la famille de la pêche maritime et les compétences transversales dans le cas d'autres familles- que les compétences fondamentales. Le SNCFP tente d'identifier les compétences que le poste de travail requiert et, pour cela, il tient compte aussi bien des compétences professionnelles techniques exigées que des compétences fondamentales qui ne sont liées à aucune discipline ni domaine concrets de connaissances mais qui sont indispensables pour une insertion positive dans le monde du travail.

La oferta formativa en el sector náutico

En concreto, en pleno corazón urbano de la isla de Gran Canaria se encuentra el Instituto de Formación Profesional Marítimo Pesquero de Las Palmas, ubicado en la Casa del Marino. En este centro, se imparten titulaciones tanto de, ciclo formativo de grado medio como, ciclo formativo de grado superior. Además, con el fin de reciclar y promocionar a los profesionales de la mar, el Centro imparte cursos monográficos de Formación Ocupacional homologados.

CICLOS FORMATIVOS DE GRADO MEDIO

- Condiciones de acceso: Graduado en Educación Secundaria, 2º BUP, FPI o equivalente y también mediante prueba de acceso.
- Duración y secuenciación de los módulos profesionales: 2.000 horas (2 cursos académicos)
- Técnico en mantenimiento y control de la Maquinaria y Embarcaciones (Real Decreto 1072/2012, de 13 de julio).
- Competencia General: Operar y mantener la planta propulsora y los equipos y sistemas del buque, y colaborar en la seguridad, supervivencia y asistencia sanitaria a bordo, aplicando criterios de calidad y cumpliendo los planes de prevención de riesgos laborales y medioambientales de la empresa.
- Puestos de trabajo que desempeña: Mecánico Naval. Jefe de Máquinas, hasta 1.400 Kw. Oficial de Guardia de Máquinas y equipos del buque. Servicio portuario de mantenimiento de mercancías.
- Técnico en Navegación y Pesca de Litoral (Real Decreto 1144/2012, de 27 de julio).
- Competencia General: Organizar, gestionar y ejecutar las actividades de buques, cuyas características y límites geográficos determinen las administraciones competentes para este nivel, dirigiendo y controlando la navegación, así como la extracción, manipulación y conservación de la pesca, respetando las condiciones de seguridad y observando la normativa.
- Puestos de trabajo que desempeña: Patrón de Litoral. Oficial de puente en buques mercantes inferiores a 1600 GT. Patrón o Primer Oficial en buques mercantes de hasta 200GT y buques de 250 pasajeros, pudiendo llegar a buques de 700GT. Patrón al mando de una embarcación destinada a la pesca o al transporte marítimo. Patrón de pesca de litoral. Oficial de puente, inspector de flota, servicio portuario de manipulación de mercancías, rederos, amarradores, etc.
- Técnico en Instalaciones Frigoríficas y de Climatización (Real Decreto 1793/2010, de 30 de diciembre).
- Competencia General: Montar y mantener instalaciones frigoríficas, de climatización y de ventilación aplicando la normativa vigente, protocolos de calidad, seguridad y prevención de riesgos laborales establecidos, asegurando su funcionamiento y respeto al medio ambiente.
- Puestos de trabajo que desempeña: Instalador y mantenedor frigorista en instalaciones comerciales. Instalador y mantene-

dor frigorista en procesos industriales. Instalador y montador de equipos de climatización, ventilación y extracción, redes de distribución y equipos terminales.

- Técnico en Mantenimiento Electromecánico (Real Decreto 1589/2011, de 4 de noviembre).
- Competencia General: Montar y mantener maquinaria y equipo industrial y líneas automatizadas de producción de acuerdo a reglamentos y normas establecidas, siguiendo los protocolos de calidad, seguridad y prevención de riesgos laborales y respeto ambiental.
- Puestos de trabajo que desempeña: Mecánico de mantenimiento. Electricista de mantenimiento. Electromecánico de mantenimiento. Montador industrial. Mantenedor de línea automatizada.

CICLOS FORMATIVOS DE GRADO SUPERIOR

- Condiciones de acceso: Título de Bachiller, COU, FPII o equivalente y también mediante prueba de acceso.
- Duración y secuenciación de los módulos profesionales: 2.000 horas (2 cursos académicos)
- Técnico Superior en Organización del Mantenimiento de Maquinaria de Buques y Embarcaciones (Real Decreto 1075/2012, de 13 de julio).
- Competencia General: Organizar y supervisar los trabajos de mantenimiento de la planta propulsora, maquinaria auxiliar y servicios del buque, así como organizar el servicio de mantenimiento y montaje de dichos elementos en embarcaciones en tierra, a su vez que realizar y coordinar Guardias de máquinas y tareas de mantenimiento, garantizando la seguridad de la travesía en condiciones de calidad, seguridad laboral y medioambiental.
- Puestos de trabajo que desempeña: Mecánico Mayor Naval. Jefe de máquinas, hasta 6.000 Kw. Oficial de Guardia de Máquinas. Inspector de Empresas Pesqueras. Servicio Portuario de manipulación de mercancías.
- Técnico Superior en Transporte Marítimo y Pesca de Altura (Real Decreto 1691/2011, de 18 de noviembre).
- Competencia General: Planificar, gestionar y ejecutar las actividades de buques en las condiciones que determinen las administraciones competentes para este nivel, dirigiendo y controlando la seguridad, la navegación, las maniobras, las operaciones de carga y descarga, estiba y descarga, así como la extracción, manipulación, procesado y conservación de la pesca, optimizando la producción y observando la normativa internacional y nacional.
- Puestos de trabajo que desempeña: Patrón de Altura. Oficial de puente en buques mercantes de arqueo bruto hasta 1.600 GT o superior con 24 meses de embarque, patrón en buques de pesca hasta 50 m. de eslora, patrón o primer oficial en buques inferiores a 500 GT y 350 pasajeros. Servicio portuario de manipulación de mercancías.

TÍTULOS Y CERTIFICADOS PROFESIONALES

La Casa de Marino, adecuándose a las necesidades de los profesionales del sector, oferta cursos de formación ocupacional. Con la evolución de la demanda del mercado y las nuevas tecnologías, evolucionan también las nuevas titulaciones.

- Patrón local de pesca: Mando de buques pesqueros y auxiliares de acuicultura de hasta 12 metros de eslora entre perpendiculares y 100 Kw y a una distancia de la costa de 12 millas.
- Patrón costero polivalente: Mando de buques pesqueros de hasta 24 metros de eslora entre perpendiculares y 400 Kw de potencia efectiva de la máquina, dedicado a la pesca costera, de litoral o auxiliar de acuicultura y a una distancia de la costa de hasta 60 millas.
- Patrón Portuario: Mando de buques mercantes de arqueo bruto no superior a 100Gt que realicen navegaciones que no se alejen más de tres millas de puerto y que transporten un máximo de

150 pasajeros. Pueden ejercer simultáneamente las funciones de patrón y de jefe de máquinas, siempre que el buque cuente con los automatismos adecuados y la potencia no rebase los 375 Kw en un solo motor, o el doble en dos o más motores.

- Marinero de Puente: Marinero de buques mercantes de arqueo bruto superior a 500 GT que formen parte de la guardia de navegación.
- Marinero de Máquina: Marinero de máquinas de buques mercantes de potencia superior a 750 Kw que formen parte de la guardia de navegación.
- Marinero pescador: Acredita la capacitación profesional de los marineros que ejerzan su actividad en buques pesqueros, entendiendo como marinero, todo miembro de la tripulación que ejerza su actividad como tripulante subalterno en buques pesquero y no disponga de titulación específica habilitante para otras funciones del buque.
- A.R.P.A.: Acredita los conocimientos establecidos para la obtención del certificado de observador de Radar de Punteo Automático. Operador General Y Operador Restringido del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (GMDSS): requiere la posesión de este certificado a los Capitanes y Oficiales encargados de la guardia de navegación de buques civiles acogidos al SMSSM en cualquier zona de navegación y en la zona A1 respectivamente. (Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre)
- Familiarización en buques de tanques: Destinados a los capitanes, Oficiales y Tripulantes que tengan asignados deberes específicos y responsabilidades relacionadas con la carga y el equipo de carga. Es imprescindible la realización de este curso para la obtención de los certificados de buques petroleros, buques gaseos y buques quimiqueros.
- Buques petroleros: Dirigido a los Capitanes y Oficiales de Puente y de Máquinas, de buques petroleros, así como a toda persona que tenga asignado deberes específicos y responsabilidades relacionadas con la carga el equipo de carga.
- Buque Ro-Ro de Pasaje y Buques de Pasaje Distinto a Ro-Ro: Necesario para los Capitanes, Oficiales y Marineros de Puente y de Máquinas, y demás personal con funciones de asistencia al pasaje en situaciones de emergencia en los buques de pasaje, tanto convencionales como de transbordo rodado, con tonelaje igual o superior a 500 GT o que estén autorizados a transportar 300 o más pasajeros.
- Certificación de Formación Básica: Imprescindible para todo el personal que desee ejercer funciones marítimas en los buques civiles, así como a aquellos a los que se les confían tareas de seguridad o de prevención de la contaminación relacionadas con operaciones de buque.

L'offre de formation dans le secteur nautique

L'Institut de Formation Professionnelle de Pêche Maritime de Las Palmas se trouve, concrètement, en plein cœur urbain de l'île de Gran Canaria situé dans l'immeuble de la "Casa del Marino". Ce Centre, donne des formations de cycle de niveau moyen et des formations de cycle de niveau supérieur. De plus, dans le but de recycler et de promouvoir les professionnels de la mer, le Centre donne des cours monographiques de Formation à l'emploi homologués.

CYCLES DE FORMATION DE NIVEAU MOYEN

- Conditions d'accès: Diplôme de l'ESO (Education Secondaire Obligatoire), 2ème année du Baccalauréat Unifié Polyvalent (BUP), Formation Professionnelle Initiale (FPI) ou équivalent. Epreuves d'accès.
- Durée et séquence des modules professionnels 2.000 heures (2 années scolaires)
- Technicien en maintenance et contrôle des machines et des embarcations (Décret Royal 1072/2012, du 13 juillet).
- Compétences Générales: Opérer et maintenir l'appareil propulsif,

les équipements et les éléments composants du navire. Collaborer en terme de sécurité, survie et système sanitaire à bord selon les normes de qualité et dans l'accomplissement des plans de prévention des risques du travail et de l'environnement indiqués par l'entreprise..

- Postes de travail: Mécanicien naval. Responsable des machines d'une puissance non supérieur à 1400 kw. Officier de garde des machines et des équipements du navire. Service portuaire de maintenance des marchandises portuaires.
- Technicien de Navigation et de Pêche du Littoral (Décret Royal 1144/2012 du 27 juillet).
- Compétences générales: Organiser, gérer et exécuter les activités concernant les navires dont les caractéristiques et limites géographiques déterminent les administrations compétentes responsables de diriger et contrôler la navigation. Extraire, manipuler et conserver la pêche dans le respect des conditions de sécurité et de la réglementation établie.
- Postes de travail: Patron du Littoral. Officier de pont de navires marchands inférieurs à 1600 GT. Patron ou Premier Officier de navires marchands de maximum 200GT et navires de 250 passagers pouvant atteindre 700GT. Patron aux commandes d'une embarcation destinée à la pêche ou au transport maritime. Patron de pêche du Littoral. Officier de pont, inspecteur de flotte, service portuaire de manipulation des marchandises, fileyeurs, lamaneurs, etc.
- Technicien chargé des Installations Frigorifiques et de Climatisation (Décret Royal 1793/2010, du 30 décembre).
- Compétences générales: Monter et entretenir les installations de froid, de climatisation et de ventilation selon la réglementation en vigueur, les protocoles de qualité, de la sécurité et de la prévention des risques liés au travail. Il faut également s'assurer de son bon fonctionnement dans le respect de l'environnement.
- Postes de travail: Installateur et responsable de l'entretien frigorifique des installations commerciales. Installateur et responsable de l'entretien frigorifique dans le domaine des processus industriels. Installateur et monteur des équipements de climatisation, de ventilation et d'extraction, réseaux de distribution et d'équipements terminaux.
- Technicien de Maintenance Electromécanique (Décret Royal 1589/2011, du 4 novembre).
- Compétences générales: Montage et maintenance des machines, de l'équipement industriel et des chaînes de production automatisées dans le respect de la réglementation et les normes établies et en suivant les protocoles de qualité, de sécurité et de prévention des risques du travail et dans le respect de l'environnement.
- Postes de travail: Mécanicien de maintenance. Electricien de maintenance. Electromécanicien de maintenance. Monteur industriel. Responsable de maintenance des chaînes automatisées.

CYCLES DE FORMATION DE NIVEAU SUPÉRIEUR

- Conditions d'accès: Diplôme de baccalauréat, Cours d'orientation Universitaire-Année de préparation au Baccalauréat (COU) Formation Professionnelle II ou équivalent. Epreuves d'accès.
- Durée et séquence des modules professionnels: 2.000 heures (2 années académiques)
- Technicien Supérieur dans l'Organisation de la Maintenance des Machines des Navires et des embarcations (Décret Royal 1075/2012, du 13 juillet).
- Compétences générales: Organiser et superviser le travail de maintenance de l'appareil propulseur, des machines auxiliaires et des services du navire. Organiser le service de maintenance et le montage des éléments des navires à quai. Superviser la coordination des tours de garde des machines et contrôler les taches de maintenance pour assurer une sécurité de qualité aussi bien dans le cadre du travail que dans celui de la protection de l'environnement pendant la traversée.

- *Postes de travail: Mécanicien Majeur de la Naval. Responsable des machines d'une puissance maximum de 6.000 Kw. Officier de garde des machines. Inspecteur d'entreprises de pêche. Service portuaire de manipulation des marchandises.*
- *Technicien Supérieur dans le domaine du Transport Maritime et de la Pêche au Large (Décret Royal 1691/2011, du 18 novembre).*
- *Compétences générales: Planifier, gérer et exécuter les activités du navire selon les conditions dictées par les administrations compétentes, diriger et contrôler la sécurité, la navigation, les manœuvres, les opérations de chargement et de déchargement, l'arrimage ainsi que l'extraction, la manipulation, le procédé et la conservation de la pêche. Tout ceci dans le but d'assurer une production optimum et dans le respect de la réglementation internationale et nationale.*
- *Postes de travail: Patron de Pêche au Large. Officier de pont sur des navires marchands de jauge brute atteignant les 1.600 GT ou supérieur. 24 mois embarqué. Patron de navires de pêche de maximum 50m de longueur. Patron ou Premier officier de navires inférieurs à 500 GT et 350 passagers. Service portuaire de manipulation de marchandises.*

DIPLÔMES ET CERTIFICATS PROFESSIONNELS

La Casa del Marino, offre des cours de formation professionnelle selon les besoins des professionnels du secteur . L'évolution de la demande sur le marché et la naissance de nouvelles technologies ont impliqué la création de nouveaux diplômes.

- *Patron local de pêche: Responsable de navires de pêche et auxiliaires d'aquaculture de navires de 12 mètres maximum et d'une puissance de 100kw situés à une distance de 12 milles de la côte.*
- *Patron côtier polyvalent: Responsable de navires de pêche d'une longueur maximum de 24 mètres entre perpendiculaire avec une puissance de la machine 400 Kw. Activité de la pêche côtière, du littoral ou auxiliaire d'aquaculture sur des navires situés à une distance de la côte allant jusqu'à 60 milles.*
- *Patron de port: Responsable de navires marchands de jauge brute non supérieur à 100Gt qui naviguent proche du port à plus de trois miles et qui transportent 150 passagers maximum. Le patron de port peut exercer à la fois et simultanément les fonctions de patron et celles de responsable des machines si le navire possède des automatismes adaptés et que la puissance ne soit pas inférieure à 375 Kw d'un seul moteur ou du double dans le cas de 2 ou plus de 2 moteurs.*
- *Matelot: Marin de navires marchands de jauge brute supérieure à 500 GT qui fait parti de l'équipe de quart.*
- *Marin machiniste: Marin responsable des machines de navires marchands d'une puissance supérieure à 750Kw qui fait parti de l'équipe de quart.*
- *Marin pêcheur: Il certifie la capacité professionnelle des marins qui exercent leur activité sur des navires de pêche. Il s'agit d'un marin, membre de l'équipage qui exerce son activité en tant qu'auxiliaire sur des navires de pêche. Il ne dispose d'aucun diplôme spécifique qui l'habilite à exercer d'autres fonctions sur le navire.*
- *A.R.P.A.: Certifie les connaissances acquises par l'obtention du certificat comme Observateur de Radar de Pointillage Automatique.*
- *Opérateur Général et Opérateur Restreint du Système Mondial de Secours et de Sécurité Maritime (GMDSS): les Capitaines et les Officiers chargés du contrôle de la navigation de navires civils du SMSSM dans n'importe quelle zone de navigation et dans la zone A1 doivent posséder ce certificat. (Ordre FOM/2296/2002, du 4 septembre)*
- *Familiarisation avec les navires de tanques: dirigé au Capitaines, Officiers et membres de l'équipage qui se voient octroyés des devoirs spécifiques et des responsabilités liés à la charge et l'équipe de charge. Il est indispensable de réaliser ce cours avant*

- *d'obtenir les certificats de navires pétroliers, navires de gaz et navires chimiques.*
- *Navires pétroliers: Destiné aux Capitaines et aux Officiers de ponts et des Machines, de navires pétroliers ainsi qu'à toute personne qui a des devoirs spécifiques et des responsabilités liées à la charge et à l'équipe de charge.*
- *Navires de passage Ro-Ro et Navires de passage d'une autre nature: Nécessaire pour être Capitaines, Officiers et Marins machinistes et de Pont et autres personnels dont les fonctions sont d'aider au passage dans le cas d'une urgence aussi bien sur des navires passagers conventionnels que sur des navires rouliers à passagers, d'un poids égal ou supérieur à 500 GT ou qui soient autorisés à transporter 300 passagers ou plus.*
- *Certification de formation de base: Indispensable pour tout le personnel qui souhaite exercer des fonctions dans le domaine maritime sur des navires civils et ceux qui travaillent dans le domaine de la sécurité ou de la prévention de la pollution directement liées aux manœuvres des navires.*

► Inventario de recursos técnicos, humanos y materiales en los puertos deportivos de la Provincia de Las Palmas y Agadir

Los siete puertos canarios estudiados como muestra, representan algo más del 75% de los atraques disponibles en la provincia de Las Palmas y el 40% de los existentes en Canarias:

	Amarres	Puertos	Dársena	Puerto marítimo
La Graciosa	210	1	0	1
Lanzarote (*)	1.260	6	0	6
Fuerteventura	543	6	2	4
Gran Canaria	2.504	9	0	9
Tenerife	2.419	15	3	13
La Gomera	498	3	0	3
La Palma	521	2	1	1
El Hierro	125	1	0	1
Total	8.080	43	6	38

Dársena: Instalaciones que se encuentran dentro de un puerto cohabitando con otras. Es decir, en ciertos casos se da que dentro de un mismo puerto se encuentran dos o más concesiones. Puerto Marítimo: Instalación situada en la línea de costa que normalmente se encuentra protegida por dos espigones los cuales forman la bocana.

(*) El nuevo Puerto deportivo de Arrecife estará situado en la parte interior de la bahía de Naos, a la altura de la Escuela de Pesca, y su uso será exclusivamente náutico – recreativo. Se prevé disponer del puerto en el 2013. La nueva marina, cuya adjudicación es de 35 años, ofrecerá unos 443 amarres, de los cuales el 65% será para los barcos de entre 6 y 10 metros, el 26,1% será para embarcaciones de 12 a 18 metros, el 8% para aquellos cuya eslora esté comprendida entre 20 y 30 metros y por último un 1% para barcos mayores de 60 metros. El nuevo puerto deportivo estará dotado de una amplia marina seca y de varadero con más de 14 mil metros cuadrados de superficie útil y un travelift de 720 toneladas.

Los recursos humanos ocupados en las marinas participantes en el estudio, según la información proporcionada por los representantes entrevistados, suman 130 personas empleadas, un tercio de las cuales se encuentran en el área de administración. En esta cifra no se incluye el Puerto Deportivo de Las Palmas, cuyo personal forma parte de la plantilla general del puerto. Tampoco se considera el personal dedicado al mantenimiento de las zonas urbanizadas de las marinas y a la prestación de servicios a otros usuarios distintos de los del puerto, cuyo número es especialmente importante sobre todo en el sur de Gran Canaria. La antigüedad media en el puesto de trabajo oscila

entre 9 y 12 años, mientras que el promedio de edad es de 38-44 años. Normalmente, los servicios de vigilancia, aparcamiento y recogida de residuos son subcontratados. La tabla 8 informa sobre los principales datos técnicos de los puertos participantes en el estudio.

El resto de los servicios náuticos en los puertos y marinas, vienen desarrollados por empresas náuticas independientes que se encuentran en el puerto o cercanas a él. Estos grupos empresas se especializan en los ámbitos de 1) Reparaciones y efectos navales y 2) Venta y alquiler de embarcaciones, escuelas náuticas y excursiones. Para el caso de la Marina de Agadir, aun cuando existen una serie de empresas náuticas en el entorno, éstas se encuentran vinculadas más a la actividad portuaria comercial y pesquera, por lo que no hay capacidades disponibles para atender a las embarcaciones deportivas de la Marina. En el anexo 1 se encuentra un directorio actualizado de los servicios existentes en los puertos estudiados.

	Las Palmas	Pasito Blanco	Puerto Rico	Mogán	Castillo	Puerto Calero	Marina Rubicón	Agadir
Amarres	1.250	348	525	217	110	446	487	290
< 12 metros	59%	83%	83%	79%	80%	25%	66%	84%
Gestión	Directa (Autoridad Portuaria)	Indirecta (Gobierno Canarias)						Indirecta (Gobierno Marruecos)
Superficie en m ²	Nº	19.800	47.590	32.975	Nº	34.600	12.000	-
Rampa varada	Si	No	Si	Si	No	No	Si	No (2)
Pórtico	60 Tm.	64	Si	70	No	100	90 Tm.	No
Varadero	Si	Si	Si	Si (1)	Si	Si	Si	No (2)
Combustible, recogida de residuos, duchas y servicios.	Si	Si	Si	Si	Si (3)	Si	Si	Si

Tabla 8. Datos técnicos de las Marinas participantes en el estudio de necesidades formativas

- (1) Pertenecer a la Cofradía de Pescadores
(2) Cuenta con una grúa de 3,5 toneladas y una pequeña zona para pequeñas embarcaciones. Hay planes para crear una pequeña zona junto a la estación de combustible. En el Club sí hay una rampa de varada.
(3) No tiene estación de combustible

► Inventaire des Ressources techniques, humaines et matérielles des ports de plaisance de la Province de Las Palmas y de la ville d'Agadir

Les sept ports canariens, objets de cette étude, représentent un peu plus de 75% des places disponibles dans la Province de Las Palmas et 40% de celles existantes aux Canaries.

Selon l'information remise par les représentants interviewés des marinas qui ont participé à cette étude, 130 sont employées dans ces dernières dont un tiers travaille dans le domaine de l'administration. Ce chiffre n'inclut pas le Port de Plaisance de Las Palmas car son personnel fait parti des effectifs généraux du port. Le personnel de maintenance des zones urbaines des marinas et ceux qui prêtent service à d'autres usagers différents de ceux du port ne sont pas non plus recensés même si leur nombre est significatif et surtout dans le sud de Gran Canaria. La moyenne de l'ancienneté d'un employé oscille entre 9 et 12 ans alors que la moyenne d'âge se trouve entre 38 et 44 ans. De façon générale, les services de surveillance, de parking et de ramassage des déchets sont des services de sous-traitance. Le tableau 8 indique les principales données des ports qui ont participé à l'étude.

Le reste des services de l'industrie nautique dans les ports et les marinas proviennent d'entreprises nautiques indépendantes qui se trouvent dans le port ou proches de celui-ci. Ces groupes d'entreprises sont spécialisés dans les domaines suivants: 1) Réparations et sonars navals et 2) Ventes et locations d'embarcations, d'écoles nautiques et d'excursions. Dans le cas de la Marina d'Agadir, il existe une série d'entreprises nautiques aux alentours, qui sont plus liées à l'activité portuaire commerciale et de pêche qui rend impossible répondre aux besoins des embarcations de plaisance de la Marina. L'annexe 1 nous offre le directoire actualisé des services que proposent les ports participants à cette étude.

► Identificación de necesidades formativas en los puertos deportivos de la provincia de Las Palmas y de Agadir

Este estudio es el resultado de un trabajo de carácter sectorial, lo que implica que el contenido y las conclusiones no son necesariamente aplicables a todos los puertos canarios o marroquíes. Teniendo en cuenta esta limitación, el objetivo del trabajo es el de facilitar la equiparación técnica de las marinas mediante la definición de un "catálogo tipo" de los puestos de trabajo así como las necesidades comunes en cuanto a formación.

Los puertos que han aportado información para la elaboración del informe son: Marina Rubicón y Puerto Calero en Lanzarote y Mogán, Castillo en Fuerteventura, y Pasito Blanco y Puerto Rico en el sur de Gran Canaria. En cuanto a Marruecos, el único puerto deportivo operativo en la región objetivo del proyecto es el de Agadir.

En cuanto a los métodos para el levantamiento de la información han sido:

a) Análisis de información publicada

La información analizada incluye, entre otros, los siguientes documentos:

- Proyectos Seatraining « Formación integral en puertos deportivos europeos » y Gesinports « Gestion Intégrée Durable dans les Ports de Plaisance de la zone Sud Européenne ». Instituto de Estudios Portuarios de la Comunitat Valenciana (FEPORTS) ;
- « Detección de yacimientos de empleo en el Sector Turístico ». Hecansa;
- Convenios colectivos de trabajo en otros puertos deportivos.

b) Entrevistas con los responsables de los puertos deportivos

- - José Luis Roca Quesada (Puerto Rico, Gran Canaria)
- - Francisco Torres Blanco (Pasito Blanco, Gran Canaria)
- - Beatriz Ara (Puerto de Mogán, Gran Canaria)
- - Rafael Lasso (Marina Rubicón, Lanzarote)
- - Constante Lorenzo (Puerto Calero, Lanzarote)
- - Francisco Alegre (Castillo, Fuerteventura)
- - Samir Benjelloun (Agadir, Marruecos)

c) Cuestionario (Anexo 2)

El cuestionario remitido a los directores de los puertos participantes incluye preguntas relativas a:

- a) Estructura organizativa: departamentos y relación de puestos de trabajo
- b) Identificación de las actividades que constituyen el "core business"
- c) Descripción detallada de cada uno de los puestos de trabajo: dependencia funcional, tareas desempeñadas, titulación, formación y habilidades requeridas, etc.

Descripción de los puestos de trabajo

Los servicios que constituyen la actividad principal o esencial ("core business") de las marinas deportivas que han participado en este trabajo son:

- Servicios generales: Dirección y administración – Marinería - Vigilancia - Radiocomunicación - Información meteorológica - Limpieza y recogida residuos - Servicio contraincendios – Salvamento.
- Servicios a las embarcaciones: Entrada, amarre - Suministros en los amarres (agua y electricidad) - Combustibles – Varada - Recogida de residuos - Servicios a las personas – Aparcamiento - Duchas y servicios – Lavandería.

La prestación de estos servicios es asegurada normalmente por personal propio con algunas excepciones (subcontratas): mantenimiento del servicio contraincendios, recogida de residuos, vigilancia y control de accesos. Los servicios de reparaciones navales y de venta de efectos navales no se consideran en este informe,

puesto que aunque son de gran importancia para los puertos deportivos, en la práctica, son unidades de negocio diferentes con importantes especificidades en lo que a requisitos y necesidades formativas se refiere.

En cuanto a la Marina de Agadir, en el momento de completar el trabajo de campo, a finales de 2012, sólo contaba con un director gerente, un contable, un administrativo y cuatro marineros. El director se encarga de la atención y recepción del cliente así como de apoyarle en los trámites administrativos. Al no existir rampa ni zona de varadero y sólo contar con una pequeña grúa de 3,5 toneladas, carece de marineros especializados.

Puesto	Misión
a) Director gerente	Dirigir el puerto y sus instalaciones en sus vertientes operativas, financiera, económica y comercial, bajo la dependencia directa del Consejo de Administración o Junta Directiva.
b) Capitán de puerto	Dirigir el puerto y sus instalaciones en el ámbito operativo. Organización de la operativa portuaria y coordinación de los equipos de trabajo.
c) Responsable administración	Control económico, administrativo y contable, velando por la correcta gestión financiera de la entidad.
d) Contramaestre / Capataz	Vela por el buen estado de las instalaciones, realizando el reparto de tareas entre el personal de marinería y mantenimiento.
e) Encargado mantenimiento	Velar por el buen estado de las instalaciones, realizando labores de mantenimiento de las mismas.
f) Auxiliar administrativo	Realiza diferentes tareas relacionadas con la facturación, la gestión de cobros y contabilidad.
g) Marinero / operario de mantenimiento	Velar por el buen estado de las instalaciones, realizando también labores de mantenimiento de las mismas. Destaca en alguno o varios tipos de trabajos de marinería. Ayuda a las labores de amarrado de las embarcaciones, prestando auxilio a los usuarios en la maniobra de atraque. Asimismo, realiza las labores de abastecimiento de combustible a las embarcaciones y (en el caso de contar con la preceptiva titulación), maneja la grúa o travelift.
h) Peón limpieza	Mantenimiento de las condiciones de higiene en las oficinas, zonas de servicios y asimilables.

En la segunda parte de este cuadro se relacionan las principales funciones desempeñadas en cada uno de los puestos de trabajo:

Puesto	Funciones principales
a) Director gerente	- Definición, planificación y ejecución de las actividades generales - Asignación de los medios de producción humanos y materiales - Seguimiento económico, técnico y financiero - Aprobación y seguimiento del Reglamento de explotación y de policía de puerto - Aprobación y seguimiento del Plan de Obras y de Mantenimiento del puerto - Aprobación de las compras y contrataciones - Supervisión contabilidad y presentación cuentas anuales - Relaciones externas - Aprobación Plan de Marketing - Seguimiento Plan de Contingencias Medioambientales y de seguridad laboral
b) Capitán de puerto	- Organización y supervisión de las operaciones de puerto: entradas, salidas, movimientos internos, amarres... - Inspección de las instalaciones - Coordinación operaciones y equipos de mantenimiento - Elaboración e implantación del Plan de Emergencias - Seguimiento condiciones de seguridad y navegabilidad de las embarcaciones - Control de la documentación de las embarcaciones - Supervisión de los equipos técnicos y humanos encargados de la seguridad, retirada de residuos - Elaboración de presupuesto anual y de propuestas para compras y contrataciones - Supervisión y evaluación del rendimiento del personal y propuesta de contrataciones y de actividades formativas. - Supervisión del Plan de Prevención de riesgos laborales
c) Responsable administración	- Atender relaciones con clientes y proveedores - Supervisión y control de la contabilidad - Elaboración cuentas anuales y libros de contabilidad - Control de la facturación, validación de facturas y nóminas, control del crédito a clientes - Supervisión de la gestión de cobros y pagos
d) Contramaestre / Capataz	- Dirección de las tareas de limpieza y mantenimiento - Seguimiento existencias de productos y repuestos - Propuesta y gestión de compras - Supervisión de las embarcaciones atracadas - Asignación y supervisión de trabajos a los marineros y operarios - Seguimiento y control retirada residuos - Elaboración de cuadrantes - Evaluación del rendimiento del personal a su cargo y propuesta de actividades de formación
e) Encargado mantenimiento	- Inspección y control de las instalaciones - Realización de trabajos de mantenimiento de las instalaciones (electricidad, mecánica, chapa y pintura, fontanería, carpintería...)
f) Auxiliar administrativo	- Facturación de servicios y gestión de cobros - Tramitación de compras y gestión de pagos - Atención al cliente - Gestión de existencias
g) Marinero / operario de mantenimiento	- Retirada de residuos y limpieza de las instalaciones - Realización de trabajos de mantenimiento general - Apoyo durante el remolque, amarre y el suministro a embarcaciones - Hacer respetar normas y reglamentos - Atención al cliente - Lectura de contadores de las torretas (agua, electricidad) - Salvamento y prestación de primeros auxilios - Operación de grúas (titulación específica)
h) Peón limpieza	- Limpieza oficinas, zonas de servicio y asimilables

Conjunto de tablas 9. Puestos de trabajo identificados así como las misiones de cada uno

- Constante Lorenzo (Puerto Calero, Lanzarote)
- Francisco Alegre (Castillo, Fuerteventura)
- Samir Benjelloun (Agadir, Maroc)

c) Questionnaire (Annexe 2)

Le questionnaire remis aux directeurs des ports participants inclut les questions suivantes:

- a) Structure d'organisation: départements et liste des postes de travail
- b) Identification des activités qui constituent le "coré business"
- c) Description détaillée de chacun des postes de travail: dépendance fonctionnelle, tâches accomplies, diplôme, formation et habilités exigées, etc.

Description des postes de travail

Les services qui constituent l'activité principale ou essentielle("core business") des marinas de plaisance qui ont participé à ce rapport sont:

- Services généraux de: Direction et administration – la Marine - la surveillance - la Radiocommunication- l'information météorologique -Le service de nettoyage et de ramassage des déchets - le service contre les incendies – le service de sauvetage maritime.
- Services destinés aux embarcations: Entrée, amarrage - approvisionnement sur les places (eau et électricité)- Combustibles – l'échouage - Ramassage de déchets - Services propres aux navigateurs – Parking - Douches et services – blanchisserie.

La prestation de ces services est, normalement, assurée par le propre personnel du port avec quelques exceptions (sous-traitance): maintenance des systèmes de sécurité incendie, ramassage des déchets, surveillance et control des accès. Les services de réparation navale et de ventes de sonars navals n'ont pas été pris en compte dans ce rapport car, même s'ils sont un élément important pour les ports de plaisance dans la pratique, ce sont des secteurs d'affaires différents qui possèdent de grandes spécificités quand aux exigences et aux besoins de formation qu'ils impliquent.

► Identification des besoins de formation dans le domaine des ports de plaisance de la Province de Las Palmas et de la ville d'Agadir

Cette étude est le fruit d'un travail spécialisé dans un secteur déterminé. Ceci implique que le contenu et les conclusions de cette dernière ne s'applique pas forcément à tous les ports canariens et marocains. En tenant compte de cette limitation, l'objectif du présent rapport est celui de procurer aux marinas la qualification technique grâce à la définition d'un "catalogue type" des postes de travail et à l'identification les besoins communs en termes de formation.

Les ports qui ont contribué à cette étude sont: la Marina Rubicón et le Puerto Calero en Lanzarote et Mogán, Castillo en Fuerteventura, et Pasito Blanco et Puerto Rico dans le sud de Gran Canaria. Quand au Maroc, l'unique port opérationnel dans la région cible du projet, est le port d'Agadir.

Les méthodes utilisées dans le recueil des informations ont été les suivantes:

- a) Analyse de l'information publiée
L'information analysée inclue, entres autres, les documents suivants:
 - Projets Seatraining « Formation Intégrale des ports de plaisance européens » et Gesinports « Gestion Intégrée Durable dans les Ports de Plaisance de la zone Sud Européenne ». Institut des Etudes Portuaires de la Région de Valence (FEPORTS);
 - « Détection des gisements d'emplois dans le Secteur Touristique ». Hecansa;
 - Conventions collectives de travail dans d'autres ports de plaisance.

- b) Entretien avec les responsables de ports de plaisance
 - José Luis Roca Quesada (Puerto Rico, Gran Canaria)
 - Francisco Torres Blanco (Pasito Blanco, Gran Canaria)
 - Beatriz Ara (Puerto de Mogán, Gran Canaria)
 - Rafael Lasso (Marina Rubicón, Lanzarote)

Au moment d'achever le travail sur le terrain à la fin de l'année 2012, la Marina d'Agadir ne comptait que sur un directeur-gérant, un comptable, un employé administratif et quatre marins. Le directeur se chargeait, principalement, de l'attention et de la réception des clients et s'occupait également des démarches administratives. Il n'existe dans la Marina ni de cale ni de zone d'échouage. De plus, on ne peut compter que sur une petite grue de 3,5 tonnes et les marins qui y travaillent ne sont pas spécialisés dans le domaine.



Necesidades de formación en los puertos deportivos participantes en la Red NAUCAM

Una implicación del enfoque sectorial de este estudio es que no se evalúan las necesidades organizacionales (metas empresariales, recursos disponibles, entorno empresarial), ni las tareas (aquello que se considera necesario para ejecutarlas correctamente), ni tampoco las personas concretas responsables de su ejecución.

Tipo de análisis	Detalles
Análisis sectorial	Identificación de las limitaciones sectoriales en cuanto a habilidades clave y evaluación de su importancia relativa.
Análisis organizacional	Examina las metas, objetivos y problemas empresariales para determinar dónde se necesita formación.
Análisis de tareas	Se analiza las tareas realizadas y los conocimientos, habilidades, actitudes y otros aspectos relativos al comportamiento que son necesarios para un desempeño satisfactorio.
Análisis de personas	Con este análisis se identifican las necesidades a nivel individual.

Tabla 10. Tipos de análisis de necesidades formativas
Fuente: Coetzee, M. (2006) / South African Management Development Institute

Las necesidades de formación pueden ser de tipo personal, relativas a la eficiencia en el puesto de trabajo, tener que ver con la carrera profesional o bien satisfacer exigencias de tipo administrativo:

- Actualización de conocimientos, habilidades y competencias laborales
- Toma de decisiones acerca de las opciones para la carrera profesional
- Aumento de la satisfacción en el trabajo y el cumplimiento de metas personales
- Identificar fortalezas y debilidades personales
- Identificar y alcanzar valores y metas en el puesto de trabajo
- Desarrollo de comunicación, eficacia y otras habilidades personales
- Mejorar cualificaciones
- Aprendizaje y desarrollo personal
- Refuerzo de la autoestima y motivación.
- Cumplimiento de la normativa

Teniendo en cuenta el carácter sectorial del estudio, sólo se analizan las necesidades objetivas que tienen que ver directamente con la eficiencia en la realización de las tareas asignadas (conocimientos y habilidades laborales) o con el cumplimiento de los requisitos legales y administrativos.

En el siguiente cuadro se resumen los conocimientos específicos necesarios para cada uno de los puestos de trabajo:

Tabla 11. Conocimientos requeridos para cada puesto de trabajo

Considerando la misión, funciones principales y conocimientos específicos de cada uno de los puestos de trabajo analizados, se pueden identificar las siguientes necesidades formativas.³

1) Área administrativa

a) Responsable administración (incluye Jefe de administración)
- Gestión del aprovisionamiento
- Gestión financiera
- Gestión de Recursos humanos
- Contabilidad y fiscalidad
- Gestión comercial y atención al cliente
- Administración pública
- Productos financieros y de seguros
- Auditoría
- Aplicaciones informáticas
b) Administrativo
- Comunicación, archivo y mecanización de la información
- Gestión del aprovisionamiento y ventas
- Gestión administrativa del personal
- Contabilidad general y tesorería
- Productos financieros y de seguros
- Gestión administrativa pública
- Aplicaciones informáticas
- Tramitación de correspondencia y comunicaciones telefónicas
- Labores básicas de administración y gestión de oficinas
- Atención al cliente
- Prevención y riesgos laborales de la empresa
- Relaciones técnico-sociales de la empresa
c) Auxiliar administrativo
- Ofimática
- Preparación de equipos y materiales
- Grabación informática de datos, textos y otros documentos
- Tratamiento de textos y datos
- Tramitación de documentación
- Tramitación de información en línea
- Técnicas administrativas básicas
- Tramitación de correspondencia y paquetería
- Control de almacén de material de oficina
- Reprografía y archivo de documentos
- Documentos administrativos
- Operaciones básicas de tesorería
- Tarjetas de crédito y de débito
- Libro registro de movimientos de caja
- Comunicación telefónica en el ámbito profesional
- Recepción de personas externas a la organización
- Atención al cliente
- Venta de productos y servicios
- Información al cliente
- Tratamiento de reclamaciones
- Uso de medios informáticos y gestión de documentos

2) Área de operaciones

a) Encargado de mantenimiento
- Gestión del mantenimiento y del personal
- Prevención de riesgos laborales
- Montaje y mantenimiento eléctrico
- Puesta en servicio, operaciones y mantenimiento de redes de distribución de agua y de saneamiento.
- Instalaciones de agua caliente
- Pintura
- Carpintería
- Seguridad en el montaje y mantenimiento de equipos e instalaciones
b) Marinero / operario de mantenimiento
- Emergencias y primeros auxilios
- Legislación administrativa y laboral
- Maniobras en puertos deportivos
- Operaciones con cabos y amarres
- Maniobras con embarcaciones
- Propulsión mecánica y tecnología naval
- Mantenimiento
- Pintura
- Electricidad
- Carpintería
- Albañilería
- Fontanería
- Jardinería
- Mantenimiento general y de instalaciones acuáticas
- Plan de medioambiente
- Equipos contra incendios y anti contaminación
- Recogida y manipulación de residuos
- Técnicas atención al público
- Seguridad industrial y personal

En general, según los resultados de las entrevistas en profundidad y de las encuestas, los directores de los puertos deportivos no perciben una necesidad de formación específica especialmente acuciante y, de hecho, la mayor parte de los puestos son ocupados por personas con titulación equivalente a la de similares puestos en otras actividades turísticas excepto los casos del gerente y del capitán de puerto:

- a)** Director Gerente: Estudios Universitarios, Máster en Dirección de Instalaciones Náutico Deportivas del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española.
- b)** Capitán de Puerto: Ingeniero de caminos, canales y puertos, Licenciado Ciencias Náuticas.
- c)** Contramaestre – capataz: Formación profesional de grado superior en las familias tanto de mantenimiento de instalaciones como de pesca y transporte marítimo.
- d)** Encargado de mantenimiento: Formación profesional de grado superior o medio en fontanería, electricidad, soldadura o aluminio, pintura y marítimo – pesquero.
- e)** Marinero/operario de mantenimiento: Formación profesional de grado medio (fontanería, electricidad, soldadura o aluminio, pintura, formación náutico-pesquera, etc.) y cursos adicionales en seguridad y prevención de accidentes, salvamento y socorrismo, lucha contraincendios, idiomas, buceo, etc. En el caso de los marineros encargados de operar grúas y travelifts, cuentan con una titulación de operario de grúas.
- f)** Administración: La formación del personal encargado de la administración es muy variada: estudios universitarios, formación profesional de grado superior o medio, certificados, etc.

A juicio de los responsables de las marinas canarias, en las islas existe una oferta formativa suficiente para atender las necesidades del sector y en las empresas se organizan con frecuencia actividades tanto para satisfacer requisitos administrativos (cursos de seguridad, contraincendios, etc.) como para mejorar aspectos concretos (atención al cliente, idiomas, medioambiente, etc.) En Agadir, la escasa tradición de la náutica de recreo no ha permitido desarrollar una oferta formativa específica, aunque sí que existen centros capaces de ofrecer estudios en temas relacionados de modo amplio con el turismo (atención al cliente, gestión de establecimientos, etc.) y la gestión administrativa.

Teniendo en cuenta las posibilidades y objetivos del proyecto NAUCAM, se aconseja concentrar las actividades formativas en aspectos ligados directamente a la gestión de puertos deportivos y, en concreto:

- Desarrollo estratégico de las instalaciones náutico-deportivas
- Competitividad y Dirección Estratégica de la Empresa
- La Visión Global de la Empresa. Análisis del Entorno
- Análisis Interno
- Planificación y Control Estratégicos
- Seguridad en las instalaciones náutico-deportivas
- Análisis de riesgos y planes de autoprotección
- Lucha Contra Incendios
- Seguridad en las Embarcaciones Deportivas
- Aspectos medioambientales
- Sistemas de gestión ambiental

Besoins de formation dans les ports de plaisance qui appartiennent au Réseau NAUCAM

Dans cette étude, ni les besoins organisationnelles (buts des entreprises, ressources disponibles, environnement commercial) ni les tâches (celles qui sont considérées nécessaires pour les exécuter correctement) ni les personnes concrètes, responsables de leur exécution ont été évalués.

Les besoins de formation peuvent parvenir de la personne elle-même afin d’être efficace dans le poste de travail. Il peut concerner directement le parcours professionnel ou le besoin de satisfaire des exigences de type administratif:

- Actualisation des connaissances, habiletés ou compétences professionnelles
- Prise de décisions sur le parcours professionnel selon les options qui se présentent
- Augmentation de la satisfaction dans le travail et dans
- L’accomplissement de buts personnels
- Identification des forces et des faiblesses personnelles
- Identification et atteindre des valeurs et des buts sur le poste de travail
- Développement de la communication, de l’efficience et d’autres habiletés personnelles
- Amélioration les qualifications
- Apprentissage et développement personnel
- Renforcement de la confiance en soi et de la motivation
- Accomplissement de la réglementation

Si l’on tient compte du caractère sectoriel de l’étude, seuls les besoins objectifs liés à l’efficience dans la réalisation des tâches assignées (connaissances ou habiletés professionnelles) ou à l’accomplissement des exigences légales et administratives ont été analysés.

Le tableau 11 résume les connaissances spécifiques nécessaires pour chacun des poste des travail:

Selon la mission, les fonctions principales et les connaissances spécifiques de chacun des postes de travail analysé, les besoins de formation qui ont été identifiés sont les suivants.³

En général et selon les résultats des entretiens en profondeur et des enquêtes, les directeurs des ports de plaisance ne perçoivent pas le besoin de formation spécifique comme un élément indispensable.

³ A partir de las conclusiones del proyecto Seatraining

A partir des conclusions du projet Seatraining

D’ailleurs, la plupart des postes de travail sont occupés par des employés ayant un diplôme équivalent à celui de postes similaires à d’autres activités touristiques exceptées dans le cas du gérant et du capitaine de port:

- a) Directeur Gérant:** *Etudes universitaires. Master de Direction des Installations de Sports Nautiques du Collège Officiel de la Marine Marchande Espagnole.*
- b) Capitaine de port:** *Ingénieurs de chemins, canaux et ports, Maîtrise des Sciences Nautiques.*
- c) Contremaître– chef de chantier:** *Formation de niveau Supérieur inclue dans les familles professionnelles de la maintenance des installations et de pêche et transport maritime.*
- d) Responsable de maintenance:** *Formation Professionnelle de niveau supérieur ou moyen dans le domaine de la plomberie, d’électricité, de soudure ou aluminium, peinture et maritime-pêche.*
- e) Marin/Opérateur de maintenance:** *Formation Professionnelle de niveau moyen (plomberie, électricité, soudure et aluminium, peinture, formation nautique-de pêche, etc.), formation supplémentaire dans le cadre de la sécurité et des préventions des accidents, sauvetage et secourisme, lutte contre les incendies, langues étrangères, plongée, etc. Les marins chargés de manoeuvrer des grues et des travelifts, possèdent un diplôme d’opérateur de grues.*
- f) Administration:** *La formation du personnel chargé de l’administration est très variée: études universitaires, formation professionnelle de niveau supérieur ou moyen, certificats, etc.*

Les responsables des marinas canariennes jugent, de même, que les lles proposent un niveau de formation suffisant pour répondre aux besoins du secteur. Les entreprises organisent, fréquemment, des activités aussi bien pour satisfaire les besoins administratifs (formation dans le domaine de la sécurité, lutte contre les incendies, etc.) que pour améliorer des aspects concrets tels que l’attention clientèle, les langues et l’environnement.

A Agadir, la tradition peu développée de la nautique de plaisance n’a pas permis d’établir une offre de formation spécifique même s’il existe des centres capables d’offrir des études dans des domaines tels que le tourisme (attention clientèle, gestion des établissements, etc.) et la gestion administrative.

D’après les possibilités et les objectifs que proposent le projet NAUCAM, il est préférable de se concentrer sur des activités de formation directement liées à la gestion des ports de plaisance et concrètement à:

- Développement stratégique des installations nautiques-sportives
- Compétitivité et Direction Stratégique de l’Entreprise
- La Vision globale de l’entreprise. Analyse de l’environnement
- Analyse Interne
- Planification et control stratégiques
- Sécurité des installations nautiques-sportives
- Analyse des risques et des plans d’autoprotection
- Lutte contre les incendies
- Sécurité sur les embarcations de sport nautique
- Aspects écologiques
- Systèmes de gestion écologique

►Propuesta formativa Naucam

Esta propuesta de Ciclo Formativo de Grado Superior tiene como objetivo la formación de profesionales en temas relacionados con la gestión sostenible de Puertos Marítimos Deportivos, tratando de ofrecer el título de Técnico Superior en Gestión de Puertos Marítimos Deportivos, con carácter oficial y validez en todo el territorio nacional, así como de sus correspondientes enseñanzas mínimas.

- Condiciones de acceso: Universidad, Título de Bachiller, COU, FPII o equivalente y también mediante prueba de acceso.
- Duración y secuenciación de los módulos profesionales: La duración total de las enseñanzas correspondientes a este ciclo formativo, incluido el módulo profesional de Formación en centros de trabajo, es de 2000 horas; Los módulos profesionales de este ciclo formativo, cuando se oferten en régimen presencial, se organizarán en dos cursos académicos.

El primer curso académico se desarrollará íntegramente en el centro educativo. Para poder cursar el segundo curso, será necesario haber superado los módulos profesionales que supongan en su conjunto, al menos, el ochenta por ciento de las horas del primer curso. Con carácter general, durante el tercer trimestre del segundo curso, y una vez alcanzada la evaluación positiva en todos los módulos profesionales realizados en el centro educativo, se desarrollará el módulo profesional de Formación en centros de trabajo. Excepcionalmente, y con el fin de facilitar la adaptación del número de personas matriculadas a la disponibilidad de puestos formativos en las empresas, aproximadamente la mitad del alumnado de segundo curso podrá desarrollar dicho módulo profesional de Formación en centros de trabajo durante el segundo trimestre del segundo curso, siempre y cuando hayan superado positivamente todos los módulos profesionales del primer curso académico. En cualquier caso, la evaluación del módulo profesional de Formación en centros de trabajo quedará condicionada a la evaluación positiva del resto de los módulos profesionales del ciclo formativo.

Enseñanza bilingüe: El currículo de este ciclo formativo incorpora la lengua inglesa de forma integrada al menos en dos módulos profesionales de entre los que componen la totalidad del ciclo formativo. Estos módulos se impartirán por el profesorado con atribución docente en los mismos y que, además, posea la habilitación lingüística correspondiente al nivel B2 del Marco Común Europeo de referencia para las lenguas.

Al objeto de garantizar que la enseñanza bilingüe se imparta en los dos cursos académicos del ciclo formativo de forma continuada, se elegirán módulos profesionales de ambos cursos. Los módulos susceptibles de ser impartidos en lengua inglesa son los señalados con un asterisco en el cuadro que muestra los módulos de trabajos.Como consecuencia de la mayor complejidad que supone la transmisión y recepción de enseñanzas en una lengua diferente a la materna, los módulos profesionales impartidos en lengua inglesa incrementarán su carga horaria lectiva, en tres horas semanales para el conjunto de los módulos que se impartan en el primer año y dos horas para los que se desarrollen durante el segundo curso. Además, el profesorado que imparta dichos módulos profesionales tendrá asignadas, en su horario individual, al menos tres horas semanales para su preparación. Estas horas tendrán el mismo carácter que las horas lectivas.

Con carácter excepcional, y para quienes lo soliciten, en el caso de alumnos o de alumnas con discapacidad que puedan presentar dificultades en su expresión oral (parálisis cerebral, sordera...) se establecerán medidas de flexibilización y/o alternativas en el requisito de impartición de módulos en lengua inglesa, de forma que puedan cursar todas las enseñanzas de los módulos profesionales en su lengua materna.

Técnico Superior en Gestión Sostenible de Puertos Marítimos Deportivos

Perfil del Título: El perfil profesional del título de Técnico Superior en Gestión Sostenible de Puertos Marítimos Deportivos queda determinado por su competencia general, sus competencias profesionales, personales y sociales, y por la relación de cualificaciones del Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales incluidas en el título.

Competencia General: La competencia general de este título consiste en organizar, gestionar y dirigir un Muelle Deportivo no sólo en el ámbito Portuario sino también el al ámbito del Turismo y el Transporte, garantizando la seguridad del Puerto Deportivo en condiciones de calidad, seguridad laboral y medioambiental.

Competencias profesionales, personales y sociales:

- Alcanzar un nivel apropiado de conocimientos sobre los principios básicos de planificación, organización y dirección empresarial en el ámbito portuario.
- Aprender el papel que desempeñan los puertos, dentro del ciclo logístico del transporte, y conocer a fondo de una forma tanto teórica como práctica sus peculiaridades organizativas, de planificación, económicas, comerciales y de explotación.
- Conocer los principales aspectos relacionados con el transporte de mercancías por vía marítima o terrestre desde distintos puntos de vista: técnico, operativo, comercial, jurídico, económico y político.
- Realizar la gestión empresarial para la creación y funcionamiento de una empresa marítima deportiva y tener iniciativa en su actividad profesional con sentido de la responsabilidad social.
- Organizar y coordinar equipos de trabajo con responsabilidad, supervisando el desarrollo del mismo, manteniendo relaciones fluidas y asumiendo el liderazgo, así como aportando soluciones a los conflictos grupales que se presenten.
- Comunicarse con sus iguales, superiores, clientes y personas bajo su responsabilidad, utilizando vías eficaces de comunicación, transmitiendo la información o conocimientos adecuados y respetando la autonomía y competencia de las personas que intervienen en el ámbito de su trabajo.
- Reciclaje de profesionales del sector marítimo-pesquero desde un punto de vista jurídico y económico.
- Conseguir un alto nivel de conocimiento sobre los principios básicos de la planificación, organización y dirección empresarial en el ámbito portuario.
- Definir la organización de los medios materiales y humanos según normativa vigente, determinando los procedimientos de atención al cliente y de recepción y salida de las embarcaciones o elementos reparados.
- Adaptarse a las nuevas situaciones laborales, manteniendo actualizados los conocimientos científicos, técnicos y tecnológicos relativos a su entorno profesional, gestionando su formación y los recursos existentes en el aprendizaje a lo largo de la vida y utilizando las tecnologías de la información y la comunicación.
- Resolver situaciones, problemas o contingencias con iniciativa y autonomía en el ámbito de su competencia, con creatividad, innovación y espíritu de mejora en el trabajo personal y en el de los miembros del equipo.
- Generar entornos seguros en el desarrollo de su trabajo y el de su equipo, supervisando y aplicando los procedimientos de prevención de riesgos laborales y ambientales, de acuerdo con lo establecido por la normativa y los objetivos de la empresa.
- Supervisar y aplicar procedimientos de gestión de calidad, de accesibilidad universal y de «diseño para todos», en las actividades profesionales incluidas en los procesos de prestación de servicios.
- Ejercer sus derechos y cumplir con las obligaciones derivadas de su actividad profesional, de acuerdo con lo establecido en la legislación vigente, participando activamente en la vida económica, social y cultural.

Puestos de trabajo que desempeña:

Las personas que obtienen este título ejercen su actividad en labores directivas en el ámbito de la industria marítimo portuaria deportiva. Asimismo, podrá emplearse, por cuenta propia o ajena, en pequeñas y medianas empresas, de naturaleza tanto pública como privada, dedicadas a la gestión de instalaciones marítimas de embarcaciones deportivas y de recreo, según la normativa establecida. En determinadas circunstancias, deberá hacer uso de la lengua inglesa como vehículo de comunicación.

Módulos profesionales:

Las Administraciones educativas establecerán los currículos correspondientes, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8 del Real Decreto 1147/2011, de 29 de julio, por el que se establece la ordenación general de la formación profesional del sistema educativo.

Desde la Red Náutica de Cooperación Canarias-Marruecos proponemos los siguientes módulos profesionales:

Personal del mar: formación, titulación, protección social y relaciones laborales. Gestión y explotación de puertos e infraestructuras portuarias. Turismo y ocio náutico: navegación deportiva y de recreo.* Subsistema de valores: responsabilidad social y ética de la empresa turística.* Técnicas y herramientas de planificación y programación de operaciones. Prevención de la contaminación marina. Derecho marítimo comunitario. El seguro marítimo y las reglas de protección e indemnización Tecnología marítima. Inglés técnico y comercial marítimo*. Formación y orientación laboral. Empresa e iniciativa emprendedora. Formación en centros de trabajo.
--

Los contenidos de los diferentes módulos son abiertos. Si el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte del Gobierno de España muestra interés por esta nueva titulación, un gabinete técnico compuesto por personal ejecutivo de la Red NAUCAM, profesorado de Formación Profesional, personal ejecutivo de la Consejería de Educación del Gobierno de Canarias y personal ejecutivo de la Autoridad Portuaria, deberá reunirse y establecer los protocolos de trabajo así como los contenidos de esta nueva titulación de Ciclo Formativo de Grado Superior.

Espacios y Equipamiento: Los espacios y equipamientos que deben reunir los centros de formación profesional, para permitir el desarrollo de las actividades de enseñanza, deberán cumplir lo establecido en el artículo 11 del Real Decreto 1582/2011 de Asistencia en Dirección, de 4 de noviembre, así como la normativa sobre igualdad de oportunidades, diseño para todos y accesibilidad universal, prevención de riesgos laborales y seguridad y salud en el puesto de trabajo.

►Proposition de formation Naucam

Cette proposition de Formation de Cycle de niveau Supérieur a comme objectif de former des professionnels sur des thèmes liés à la gestion durable des Ports de Plaisance Maritimes. Elle a également pour but de proposer comme diplôme celui de Technicien Supérieur en Gestion des Ports de Plaisance Maritimes à caractère officiel et qui aurait une validité sur tout le territoire national.

- *Conditions d’accès: Université, Diplôme du Baccalauréat, Année de préparation au Baccalauréat (COU), Formation Professionnelle Supérieur (FPII) ou équivalent mais aussi par le biais d’une épreuve d’accès.*
- *Durée et séquence des modules professionnels: La durée totale de l’enseignement correspondant à ce cycle de formation, y compris le module professionnel de formation au travail est de 2000 heures; dans le cas où les modules professionnels de ce cycle de formation seraient présentiels, ils s’organiseront en deux années académiques.*

La première année scolaire se déroulera intégralement au sein du centre d'éducation. Pour pouvoir passer en deuxième année, l'élève devrait réussir au moins 80% des modules la première année. De façon générale, pendant le troisième trimestre de la deuxième année de formation et après avoir conclue l'année scolaire avec des résultats positifs dans tous les modules professionnels donnés dans le centre de formation, le module professionnel de formation aura lieu au sein d'une entreprise. De façon exceptionnelle et dans le but de faciliter l'adaptation des élèves sur le poste de travail dans l'entreprise, approximativement, la moitié des élèves de la deuxième année scolaire pourront mettre en pratique le module professionnel de la formation dans l'entreprise lors du deuxième trimestre de la deuxième année. Cette condition implique que tous les autres modules de la première année scolaire doivent être approuvés. Dans tous les cas, l'évaluation du module de formation professionnelle sera conditionné par le reste des modules professionnels du cycle de formation.

Enseignement bilingue: La langue anglaise est incorporée dans le curriculum de ce cycle de formation de façon intégrale dans au moins deux des modules professionnels qui composent le cycle de formation. Ces modules seront enseignés par des professeurs ayant la formation adéquate aux exigences du module en question et ayant un niveau B2 en langue anglaise selon le Cadre Européen Commun de Référence pour les Langues. Dans le but de garantir un enseignement bilingue de façon continue sur les deux années scolaires du cycle de formation, deux des modules professionnels donnés en anglais devront être choisis sur la première et la deuxième année.

Les modules qui pourront être donnés en anglais sont ceux marqués par un astérisque comme l'indique le tableau qui fait référence aux modules de travail. Du fait de la complexité de la transmission et de la réception de matières dans une langue étrangère, différente à la sienne, les modules professionnels qui seront donnés en anglais donneront lieu à une augmentation du nombre d'heures de cours par semaine: trois heures pour l'ensemble des modules donnés lors de la première année et deux heures pour les modules donnés en deuxième année. De plus, les professeurs, chargés d'enseigner ces modules professionnels en anglais et dans le cadre de leur roulement individuel se verront octroyés minimum trois heures par semaine, pour préparer les cours. Ces heures en question auront la même valeur que celles correspondantes aux heures d'enseignement proprement dites.

De façon exceptionnelle, et dans le cas d'élèves ayant un handicap qui donnerait lieu à quelques difficultés dans l'expression orale (paralyse cérébrale, surdité, etc.), des mesures de flexibilisation et/ou des alternatives quand aux modules donnés en anglais seront proposées de façon à ce que ces élèves puissent suivre les enseignements des modules professionnels dans leur langue maternelle.

Technicien Supérieur en Gestion Durable
des Ports de Plaisance Maritimes

Profil du diplôme: Le profil professionnel du diplôme de Technicien Supérieur en Gestion Durable des Ports de Plaisance Maritimes dépend, en terme de compétences générales, professionnelles, personnelles et sociales et de qualifications du Catalogue National des Qualifications Professionnelles incluses dans le diplôme.

Compétences générales: La compétence générale de ce diplôme réside dans l'organisation, la gestion et la direction d'un quai sportif non seulement dans le domaine du port mais aussi dans le domaine du Tourisme et du Transport dans le but d'assurer également la sécurité du Port de Plaisance dans des conditions de qualité optimum, de sécurité du travail et de l'environnement.

Compétences professionnelles, personnelles et sociales:

- Atteindre un niveau de connaissances correct sur les principes de base de la planification, de l'organisation et de la Direction entrepreneuriale dans le domaine portuaire.
- Apprendre le rôle que jouent les ports quand au cycle logistique du transport et connaître parfaitement aussi bien, au niveau théorique que pratique, ses particularités d'organisation, de planification économiques, commerciales et d'exploitation.
- Connaître les principaux aspects liés au transport de marchandises par voie maritime ou terrestre depuis différents points de vue: technique, opératif, commercial, juridique, économique et politique.
- Entreprendre la gestion commerciale créée, faire fonctionner une entreprise de sport maritime et avoir de l'initiative dans son activité professionnelle tout en ayant le sens de la responsabilité sociale.
- Organiser et coordonner des équipes de travail, superviser le développement de ce dernier, maintenir des relations fluides tout en assumant le rôle de leader et en apportant des solutions au conflits de groupe qui peuvent surgir.
- Savoir se communiquer avec ses égaux, ses supérieurs, les clients, les employés qui se trouvent sous sa responsabilité en sachant utiliser les voies de communication et transmettre l'information et les connaissances adéquates dans le respect de l'autonomie et la compétence des personnes qui interviennent dans le cadre du travail.
- Recyclage des professionnels du secteur de la pêche-maritime d'un point de vue juridique et économique.
- Atteindre un haut niveau de connaissances sur les principes de base de la planification, de l'organisation, et de la direction d'entreprise dans le domaine portuaire.
- Définir l'organisation des ressources matérielles et humaines selon la réglementation en vigueur et déterminer les procédés d'attention au client, de réception et de sortie des bateaux ou des embarcations réparées.
- S'adapter aux nouvelles situations de travail, maintenir actualisées les connaissances scientifiques, techniques et technologiques de l'environnement professionnel, gérer sa formation et les ressources disponibles pour un apprentissage sur toute la vie, utiliser les technologies de l'information et de la communication.
- Résoudre des situations, des problèmes ou de contingences avec détermination et autonomie dans le cadre de sa compétence avec de la créativité, de l'innovation et avec un esprit de progression envers soi même et envers les membres de l'équipe.
- Créer un environnement stable dans le développement de son travail et celui de son équipe; superviser et appliquer les procédés de prévention de risques du travail et de l'environnement en accord avec la réglementation établie et les objectifs de l'entreprise.
- Superviser et appliquer les procédés de gestion de qualité, d'accessibilité universelle et de "conception pour tous" dans les activités professionnelles et dans les processus de prestation de services.
- Exercer ses droits et accomplir les obligations dérivées de son activité professionnelle en accord avec la législation en vigueur établie, participer activement à la vie économique, sociale et culturelle.

Postes de travail:

Les personnes qui obtiennent ce diplôme, exercent leur activité dans des domaines de Direction dans le cadre de l'industrie maritime portuaire et des activités sportives. Il pourrait être, de même employé à son compte ou au compte d'autrui dans de petites et moyennes entreprises de nature publique ou privée vouées à la gestion d'installations maritimes de bateaux sportifs et de plaisance selon le règlement établi. Dans des circonstances déterminées, il devra employer la langue anglaise pour se communiquer.

Modules professionnels

Les administrations d'éducation établiront les curriculums correspondants, en vertu de l'article 8 du Décret Royal 1147/2011 du 29 juillet qui établit l'ordre général de la formation professionnelle du système éducatif.

Les contenus des différents modules sont ouverts. Si le Ministre de l'Education, de la Culture et des Sports du Gouvernement d'Espagne montre de l'intérêt pour ce nouveau diplôme, un cabinet technique composé par le personnel exécutif du Réseau NAUCAM qui inclut les professeurs de la Formation Professionnelle, le personnel exécutif du Ministère Régional de l'Education du Gouvernement des Iles Canaries et le personnel exécutif de l'Autorité Portuaire devront se réunir pour établir les protocoles de travail à suivre ainsi que les contenus de ce nouveau diplôme du Cycle de Formation de niveau Supérieur.

Espaces et Equipement: Les espaces et les équipements que doivent réunir les centres de formation professionnelle pour garantir le développement des activités d'enseignement devront appliquer ce qu'établit l'article 11 du Décret Royal 1582/2011 de l'Aide à la Direction du 4 novembre et devront respecter le règlement portant sur l'égalité des opportunités, conception pour tous et accès universel à l'enseignement, prévention des risques du travail, et garantir la sécurité et la santé sur le poste de travail.

► Propuesta de un catálogo de cualificaciones profesionales y técnicas para la industria náutica marroquí

La puesta en marcha de esta acción se articula en torno a las principales etapas siguientes:

Etap a 1: Identificación y análisis de las bases de programas de formación.

Los diferentes módulos de formación analizan los fines para que el programa pueda ajustarse a los objetivos asignados y al perfil de los participantes.

En esta etapa, queremos traducir los objetivos y las expectativas en términos de perfiles y competencias deseadas. De tal manera, que toda la atención está fijada en la realización de los cuatro ejes siguientes:

- Describir detalladamente los perfiles deseados,
- Traducir estos perfiles en competencia a desarrollar,
- Traducir estas competencias en contenidos conceptuales, metodológicos y técnicos,
- Precisar las modalidades de adquisición de estas competencias y su traducción en actividades prácticas.

En cuanto a la programación de las acciones de formación, hemos tenido en cuenta las variables siguientes:

- Asegurar un equilibrio entre los diferentes participantes en cuanto al número de días de formación,
- Asegurar un progreso en el desarrollo de las competencias y la adquisición de conocimientos ;
- Adaptar las acciones al nivel y al perfil de cada categoría de participantes

Etap a 2 : Elaboración de programas de formación.

Esta etapa consiste en llevar a cabo las dos operaciones siguientes: Elaboración de un cuaderno de especificaciones técnicas (programas detallados: fichas de formación) módulos de formación (jerarquización cronológica y pedagógica);

- Verificación de la coherencia de programas con los perfiles y las competencias deseadas.

A diferentes talleres de trabajo que se desarrollan en el recinto del Instituto superior de la pesca marítima y dirigido por l'ENCG y l'ISPM que se ha desarrollado la metodología siguiente :

- Identificación de actividades náuticas a tener en cuenta
- Elaboración de una ficha descriptiva que delimita cada actividad seleccionada.
- Debate para diagnosticar el estado de la actividad.

- Identificación de puestos y sus competencias asociadas.
- Identificación de módulos de formación y creación diplomas y certificados.
- Debatir el modelo de ficha de formación.

Actividades náuticas seleccionadas :

Después de un debate exhaustivo de las partes presentes sobre las diferentes actividades náuticas en general, y las presentes y practicadas en destino Agadir en particular. Entre los miembros presentes, se acuerda una lista de actividades y deportes náuticos para formar parte del diagnóstico. Esta lista está compuesta por las actividades siguientes:

- Deporte de deslizamiento: surf, kite surf, wind surf, esquí náutico
- Submarinismo
- De vela:
 - Ligera
 - no ligera
- Embarcaciones de motor:
 - Moto acuática
 - Buque

► Proposition d'un catalogue de qualifications professionnelles et techniques pour l'industrie nautique marocaine

La mise en œuvre de cette démarche s'est articulée autour des principales étapes suivantes :

Etap e 1 : Identification et analyse des fondements des programmes de formation

Les différents modules de formation ont fait l'objet d'une analyse des finalités pour que le programme soit conforme aux objectifs assignés et aux profils des participants.

Dans cette étape, nous avons cherché à traduire les objectifs et les attentes en termes de profils et de compétences souhaités. Ainsi, tous les soins ont été accordés à la réalisation des quatre axes suivants :

- décrire en détail les profils attendus,
- traduire ces profils en compétence à développer,
- traduire ces compétences en contenus conceptuels, méthodologiques et techniques,
- préciser les modalités d'acquisition de ces compétences et leur traduction en activités pratiques.

Concernant la programmation des actions de formation, nous avons tenu compte des variables suivantes:

- Assurer un équilibre entre les différents participants en termes de nombre de jours de formation,
- Assurer une progression dans le développement des compétences et l'acquisition des savoirs;
- Adapter les actions au niveau et au profil de chaque catégorie des participants

Etap e 2 : Elaboration des programmes de formation

Cette étape a consisté en la mise en œuvre des deux opérations suivantes :

- Elaboration des 'cahiers des charges' (syllabus détaillés : fiches de formation) des modules de formation (hiérarchisation chronologique et pédagogique);
- Vérification de la cohérence des programmes avec les profils et les compétences voulus.

À travers différents ateliers de travail tenus dans l'enceinte de l'Institut supérieur de la pêche maritime et animé par l'ENCG et l'ISPM, la méthodologie suivante a vu le jour:

- 1- Identification des activités nautiques à retenir
- 2- Elaboration d'une fiche descriptive délimitant chacune des activités retenues
- 3- Discussion pour diagnostiquer l'état de l'activité
- 4- Identification des postes et de leurs compétences associées
- 5- Identification des modules de formation et des diplômes et certificats à créer
- 6- Discussion sur le modèle de la fiche de formation

Activités nautiques retenues :

Après discussion approfondie de toutes les parties présentes sur les différentes activités nautiques en général et celles présentes et pratiquées dans la destination Agadir en particulier entre les membres présents une liste des activités et sports nautiques a été arrêtée pour faire objet de diagnostic. Cette liste comporte les activités suivantes :

- Sport de glisse : surf, kite surf, wind surf, ski nautique
- Plongée
- Voiliers :
 - Léger
 - non Léger
- Engins à moteur:
 - Jet Ski
 - Navire à moteur

ACT 1: Sports de glisse (Surf, Kite surf, Wind surf, Ski nautique)

Définition	Sport nautique utilisant des engins glissant sur l'eau
Matériel	Planche de 1,6 à 6 m
Capacité	1 à 2 personnes
Zone d'action	Inférieure à 1 mile
Pré requis	Aucun (ne nécessite pas un permis)
Si existence d'une fédération	Nécessité d'une licence et assurance

ACT 2. Plongée

Définition	Activité consistant à descendre sous la surface de l'eau <u>muni d'appareils</u>
Matériel	Trois types d'appareils peuvent être utilisés : à circuit ouvert, fonctionnant avec de l'air ; à circuit fermé, fonctionnant avec de l'oxygène ; à circuit demi-fermé, fonctionnant avec des mélanges divers.
Capacité	Individuelle ou en groupe
Zone d'action	Max 20 m
Pré requis	Aucune (Absence de brevet ou licence de plongeur)

ACT 3 : Voilier léger

Définition	Activité nautique se pratiquant sur des engins non habitables et non motorisés
Matériel	Optimiste, laser, catamaran de plage, etc.
Capacité	Individuelle ou en groupe
Temps de pratique	En journée
Zone d'action	Limitée
Pré requis	Aucune (Absence de brevet ou licence)

ACT 4. Voilier Non léger

Définition	Navire à voile à navigation diurne et nocturne à zone illimitée avec un moteur auxiliaire.
Matériel	Bateau à voile
Capacité	Max 30 personnes selon la réglementation locale
Usage	Voyage, croisière, régate
Equipage	Principalement Skipper Peut s'aider d'autres personnes (gréementier par exemple)
Pré requis	Aucun (Absence de brevet ou licence)

ACT 5. Engins et navires à moteurs

Définition	Engins ou navires dont la propulsion est mécanique
Matériel	jet ski et navire à propulsion moteur
Capacité	Individuelle ou groupe
Pré requis	Aucun (Absence de brevet ou licence)

Fiches descriptives des activités retenues

ACT1. Sports de glisse:

	Constats	Propositions
Ecoles	- Respect du cahier de charge - Absence de bases juridiques	Désigner l'organe de tutelle (Ministère du Sport, du Tourisme, ou de Pêche)
Moniteurs	- Absence de formation des moniteurs	Mise en place d'une formation diplômante

ACT 2. Plongée

	Constats	Propositions
Ecoles	- Existence d'une seule association au niveau local qui forme des pratiquants amateurs - Délivrance d'une attestation ou diplôme délocalisé - Existence d'un cahier de charge local - Absence de base juridique	Encourager la création d'écoles dans le domaine
Moniteurs	- Absence de formation des moniteurs (en majorité des diplômés de l'étranger)	Mise en place d'une formation diplômante
Usagers	- Absence de certificat	Mise en place d'un certificat en plongée

ACT 3. Voilier léger

	Constats	Propositions
Ecoles	- Existence de clubs et d'écoles - Existence d'une fédération - Absence de cadre juridique - Absence de cahiers de charges - Problème de tutelle	- Définir la tutelle - Nécessité de formation des dirigeants des écoles et clubs
Moniteurs	Absence e formation	Mise en place d'une formation d'entraîneurs, moniteurs et d'arbitres
Usagers	- Absence de certificat	Mise en place d'un certificat

ACT 4. Voilier non léger

	Constats	Opportunités et Propositions
Skipper (Chef de bord)	- Absence de formation - Absence d'activités logistiques sur le port (gréementier, entretien et réparation, balisage et guidage)	- Bonne conditions d'apprentissage de la navigation (La baie) - Existence de conditions climatiques favorables - Proximité des ports de plaisances au Maroc et dans les pays voisins. Nécessité de formation en : - Navigation - Voile - Droit - Secourisme Bateaux écoles Incitation à la création d'activités logistiques Amélioration des conditions de navigation

ACT 5. Engins à moteurs

	Constats	Propositions
Skipper	Absence de formation	Nécessité de formation: - Navigation - Droit - Secourisme
Moniteurs	Absence de formation	Mise en place d'une formation d'entraîneurs, moniteurs et d'arbitres
Usagers	- Absence de certificat	Mise en place d'un certificat

Synthèse des résultats du diagnostic et propositions

Puestos y certificados seleccionados

Después de debatir sobre la promoción de diferentes puestos y la necesidad de llevar a cabo la formación certificada en los deportes náuticos se decidió en conjunto seleccionar los certificados siguientes.

Asimismo, en el marco de esta fase se debatió sobre los trabajos y puestos existentes y necesarios para la gestión del puerto deportivo.

Descripción de los puestos de trabajo en la marina de Agadir :

La estructura de la marina de Agadir está compuesta por un director-gerente, un contable, un administrativo y cuatro amarradores. El director-gerente es el responsable de recibir a los clientes y de prestar la atención y la ayuda necesaria en todos los procedimientos administrativos.

Puesto de formación en la Marina:

- Gerente: se encarga de la gestión del puerto et de las instalaciones, y vela por el buen funcionamiento de las estructuras y las operaciones relacionadas con las actividades del puerto (financieras, contables, administrativas...)
- Capitán del puerto: gestiona el puerto a nivel operativo y vela por la coordinación de los equipos de trabajo.
- Jefe de administración : garantiza el seguimiento de las operaciones económicas, contables y administrativas, y garantiza la buena gestión financiera.
- Encargado (responsable del pontón, amarrador) : controla y asegura el estado de las instalaciones y la coordinación entre el personal marítimo y el personal de mantenimiento.
- Responsable de mantenimiento del puerto: realiza los trabajos de mantenimiento.
- Servicios a los clientes: tareas relacionadas con la preparación de facturas y otras operaciones de contabilidad.

Después de la identificación de las actividades náuticas y de las necesidades en formación, ha sido presentado, debatido y aprobado un modelo de ficha de formación (Conjunto de tablas 13).

Postes et certificats retenus

Après discussion des différentes postes à promouvoir et la nécessité de mettre en place de formation certifiantes dans les sports nautiques il a été décidé en concertation de retenir les certificats suivants :

Niveau	Permis /prérogatives	Conditions et pré requis
1	Zone: illimité Taille: illimité	Certificat médical + Niveau 4,3, et 2
2	Zone: 60 miles Taille:20m	Certificat médical + Niveau 4 et 3
3	Zone: 12 miles Taille:12 miles	Certificat médical + Niveau 4
4	Zone: 5 miles du port/2miles de côte Taille: 7,5 m	Certificat médical Aptitude

Tabla 12. Certificats proposés pour les métiers de sport nautique

Description des postes de travail dans la marina d'Agadir :
La structure de la marina d'Agadir est composée d'un directeur-gérant, un comptable, un administratif et quatre marins-lamaneurs. Le directeur-gérant est responsable de la réception de la clientèle et d'accorder l'attention nécessaire et aussi fournir l'aide nécessaire pour les procédures administratives.

Poste de formation dans la Marina:

- Gérant : Gère le port et les installations et veille au bon fonctionnement des structures et des opérations liées aux activités du port (financière, comptable, administrative...)
- Capitaine du port : Gère le port sur le plan opérationnel et veille à la coordination des équipes de travail
- Responsable administratif : il assure le suivi des opérations économiques, comptables et administratives et assure la bonne gestion financière.
- Contremaître (responsable du ponton, lamaneur) : contrôle et assure l'état des installations et la coordination entre le personnel maritime et le personnel de maintenance.
- Responsable d'entretien du port : réalise les travaux de maintenance
- Services aux clients : Taches relatives à la préparation des factures et autres opérations de comptabilité.

Après identification des activités nautiques et les besoins en formation, un modèle de fiche de formation a été présenté, discuté et approuvé:

Conjunto de tablas 13. Fiches de formation (chaque fiche est un module)

	Certificat ou Diplôme: Permis de conduire de bateau de plaisance à moteur
Objectifs et compétences	Ce titre de conduite autorise son titulaire à piloter un navire à moteur quelle que soit sa longueur et sa puissance, de jour comme de nuit jusqu'à 6 milles d'un abri. et lui permet d'utiliser une radio VHF dans les eaux territoriales
Durée	10 heures minimum de cours théoriques 05 heures de cours pratiques à bord d'un navire école
Pré requis et conditions	aucun
Public Cible	Toute personne âgée d'au moins 16 ans peut présenter le permis mer
Contenu	➤ Sécurité Météo Environnement - Vocabulaire et définitions - Distance, vitesse et limitations - Météorologie - Détresse et urgence - Autonomie en carburant - Lecture de la carte marine - Protection de l'environnement – Balisage - Balisage de jour - Balisage de nuit - Signaux de port ➤ REGLES DE BARRE - Règles de barre et règles de route - Feux des navires - Signaux sonores ➤ Réglementation - Activités nautiques - Armement des navires - Immatriculation – Radiotéléphonie - Connaissances générales - Le Service Mobile Maritime - Le SMDSM et l'ASN - Bon usage de la VHF
Méthodes & Moyens	- Présentation théorique - Pratique sur un bateau

De même dans le cadre de cette phase une discussion a porté sur les métiers et postes existant et nécessaires au niveau de la gestion du port de plaisance.

	Droit portuaire
Objectifs et compétences	Maitriser le droit et la réglementation portuaire
Durée	14 heures (2 jours)
Pré requis et conditions	Aucun
Public Cible	Agents techniques et agents administratifs
Contenu	1 – Le domaine portuaire Historique (les origines) - Les différents statuts juridiques des ports (autonome, privé, public, etc.) - La « Loi Littoral » - La gestion environnementale 2 – La nature juridique du domaine portuaire Le port : un domaine public - La gestion du domaine portuaire - Les différents types de gestion - Le contrat de concession - Le statut des usagers du port - L'amodiation - La location - Les terre-pleins - Le contrat d'utilisation - Les ports étrangers - Notions sur les statuts des ports des pays voisins 3 – La réglementation applicable sur le domaine portuaire Le Code des Ports Maritimes - Le Règlement de Police du Port - Les incidences de la réglementation sur les missions des agents portuaires techniques - Les incidences de la réglementation sur les missions des agents portuaires administratifs 4 – La réglementation applicable aux relations sociales dans les ports Les instances paritaires nationales - Les droits et obligations des employeurs et des salariés 5 – La notion de responsabilité Principes généraux de la responsabilité - Exemples et cas pratiques faisant apparaître la mise en cause du port et/ou d'un salarié
Méthodes & Moyens	- Présentation conceptuelle - Cas pratiques

	Securite
Objectifs et compétences	Maitriser
Durée	35 heures (5 jours)
Pré requis et conditions	Néant
Public Cible	Agents techniques et agents administratifs
Contenu	1 – Sécurité Incendie Connaissances générales sur la sécurité incendie - La combustion (comburant/combustible/apport calorifique, triangle du feu) - La classification des feux Les moyens d'intervention - Les produits extincteurs et leurs utilisations - Les différents types d'extincteurs. Leur pérennité. Instruction théorique et pratique face à un début d'incendie sur feu réel - Feux secs, feux gras, feux gazeux - Le cas des peintures - Feux sur composite verre/polyester - - Feux en sommeil - Propagation du feu dans une flottille de bateaux en polyester Prévention d'incendie - Les consignes d'incendie - Connaissance de la situation locale du port (consignes d'incendie, matériels disponibles, moyens d'intervention extérieure) 2 – Secourisme Préparation au Certificat de Sauveteur-Secouriste du Travail 3 – Protection Individuelle Connaissance des différents types de protection individuelle, leur utilisation et leur caractère obligatoire selon les activités Présentation et démonstration des matériels les plus courants : chaussures, gants, casques, lunettes, gilets de sauvetage, masques.
Méthodes & Moyens	- Présentation conceptuelle - Cas pratiques

	Matelotage
Objectifs et compétences	Maitriser les techniques nécessaires à la maintenance, à la manutention et à la manœuvre des équipements de pont.
Durée	14 heures (2 jours)
Pré requis et conditions	Néant
Public Cible	Lamaneurs
Contenu	1 – Les cordages Les différents types de cordages utilisés en plaisance. Les cordages toronnés. Les cordages tressés - La nature des fibres des cordages et leurs caractéristiques (élasticité, densité, flottabilité, résistance à la traction, résistance au ragage). Les fibres « exotiques ». - Le choix des cordages en fonction de leurs utilisations, notamment pour l'amarrage - Les forces de traction rencontrées en fonction des conditions extérieures (vent, mer) et du type d'amarrage (sur catway, sur bouée, sur ancre). Le choix des diamètres en fonction des efforts - La protection des amarres contre le ragage (fourrages tuyau plastique et toile adhésive). Réalisation d'un fourrage en situation réelle. 2 – Les nœuds Connaissance des différents nœuds les plus utilisés sur une zone portuaire et de leurs applications - Les pertes de résistance induites par les nœuds - Réalisation de quelques nœuds simples en situation réelle, d'un amarrage sur une bitte ou un anneau, de l'arrêt d'une drisse sur un taquet - Technique d'arrêt d'un bateau par un amarrage adapté - Connaissance des épissures les plus usuelles (épissure carrée, œil épissé, œil épissé sur cosse). Utilisation d'un épissoir - Réalisation d'une épissure sur une amarre en nylon toronné 3 – Les corps-morts Conception des corps-morts (leur dimensionnement, les coffrages, les mortiers eau de mer, les chaînes - Calculs des corps-morts (capacités, volumes, poids d'eau déplacés, densités, volume des bouées) - Protocole de vérification de l'état d'un corps-mort
Méthodes & Moyens	- Présentation conceptuelle - Stage pratique

	Electricité
Objectifs et compétences	Maitriser les bases de l'électricité
Durée	42 heures (6 jours)
Pré requis et conditions	Connaissance de base en électricité
Public Cible	Agents techniques
Contenu	1 – Electricité générale Connaissances des principales lois régissant les circuits électriques (tension, intensité, résistance, puissance) - Connaissances de base en électricité utilisée en milieu nautique : installations en bâtiments et sur moteurs en 12V, 24V, 220V, 380V - Connaissance des règles de sécurité dans l'utilisation du courant électrique - Connaissance des règles de sécurité lors d'interventions sur des appareillages électriques. Le rôle des protections différentielles - Utilisation d'un multimètre dans ses fonctions principales - Réalisation de calculs simples sur différents circuits en fonction des appareils susceptibles d'y être raccordés - Identification d'une installation électrique et de ses différents éléments - Lecture de schémas électriques simples - Réalisation du câblage et du dé câblage d'une partie de circuit électrique 220 V en respectant les règles de sécurité - Réalisation d'un diagnostic de défectuosité sur un système simple - Connaissance du câblage triphasé étoile/triangle sur un moteur 380 V (exemple d'un moteur 220/380 V accouplé à une pompe hydraulique) - La distribution électrique sur les zones techniques - Les économies d'énergie - Préparation à l'habilitation électrique en basse et moyenne tension 2 – Distribution électrique sur les pontons Connaissance des principaux types de bornes de distribution électrique installées sur les quais et les catways d'un port de plaisance - Connaissance de leurs principaux éléments et de leur câblage. Les intensités admissibles - Les différentes prises de courant utilisées. Les conseils à donner aux utilisateurs - Détection des pannes les plus fréquentes et remèdes à y apporter - Estimation rapide d'une consommation électrique en fonction du nombre de plaisanciers et des appareils raccordés sur une même borne ou sur un ensemble de bornes. 3 – Téléphonie Connaissance des principales liaisons utilisées en téléphonie - Réalisation du raccordement de postes téléphoniques nouveaux ou supplémentaires
Méthodes & Moyens	- Présentation conceptuelle - Stages pratiques

	Mécanique
Objectifs et compétences	Maitriser la mécanique nautique
Durée	35 heures (5 jours)
Pré requis et conditions	Connaissance de base en mécanique
Public Cible	pour les agents techniques
Contenu	1 – Moteurs hors bord Connaissance du principe de fonctionnement des moteurs hors-bords 2 temps et 4 temps - Identification de leurs différents organes. Epures de distribution. Circuits d'alimentation. Circuits d'alimentation. Types d'hélices - Connaissances de base sur les batteries, alternateurs et démarreurs - Mélanges/dosage carburant. Graissage / vidange - Assurer la maintenance d'un moteur hors bord : vidange, remplacement des filtres et des bougies, remplacement des anodes, entretien et charge des batteries - Logique d'investigation dans la recherche des pannes basiques 2 – Moteurs in board Connaissance des principes de fonctionnement des moteurs in board 4 temps, diesel et essence - Identification de leurs différents organes. Epures de distribution. Circuits d'alimentation. Circuits de refroidissement direct et indirect. Lignes d'arbre et presse étoupe. Types d'hélices - Connaissances de base sur les sections des conducteurs, batteries, alternateurs et émarreurs Purge d'un circuit gas-oil. Graissage / vidange - Assurer la maintenance d'un moteur in board : vidange, remplacement des filtres et des bougies, entretien et charge des batteries - Connaissances sur les systèmes hydrauliques et pneumatiques - Logique d'investigation dans la recherche des pannes basiques 3 – Hivernage Connaissance des procédures d'hivernage des moteurs hors bord et in board - Marquage, rinçage, protection, vidange des systèmes de transmission - Evaluation des poids des moteurs 4 – Dépannage Diagnostic des pannes les plus courantes et moyens de remédier aux plus simples - Principaux cas à traiter : absence de démarrage, montée en régime insuffisante, fuites d'huile, fuites d'eau de refroidissement, température moteur excessive, désamorçage - Eléments de décision entre une intervention légère par les moyens du port ou une intervention plus complexe par une entreprise extérieure
Méthodes & Moyens	- Présentation conceptuelle - Stages pratiques

	Manutention
Objectifs et compétences	Maitriser les règles et techniques de la manutention
Durée	21 heures (3 jours)
Pré requis et conditions	Expérience
Public Cible	Responsable de maintenance et les agents techniques
Contenu	1 – Manutention des bateaux sur parc Connaissances de base sur la manutention des chariots et chariots hydrauliques pour les mises à l'eau et sorties d'eau des bateaux - Connaissance des zones d'appui non nuisibles sur les coques des bateaux en fibre polyester - Acquisition de la capacité de transporter des bateaux et de les positionner à l'aide d'un tracteur et d'un chariot hydraulique - Notions sur l'utilisation d'un travel-lift pour le déplacement d'un bateau Connaissance des règles de sécurité - Entretien des chariots et chariots hydrauliques après chaque mise ou sortie d'eau 2 – Calage des bateaux Acquisition de la capacité d'épontiller ou de caler les bateaux sur ber. Détermination des zones d'appui sur une coque en fibre polyester et installation des épontilles ou du ber adapté à la coque ➤ Positionnement des bateaux dans leurs lignes avec une occupation au sol restreinte, en respectant les consignes de parage (alignement, types de bateaux, chronologie des mises à l'eau, etc.) 3 – Matage et dématage ➤ Prise en charge des matages ou dématage des bateaux à sec ou à flot et de toutes les tâches afférentes à ces opérations. ➤ Opérations de préparation ou de stockage des mats grésés et chronologie de celles-ci
Méthodes & Moyens	- Présentation conceptuelle - Stages pratiques

	Anglais
Objectifs et compétences	Maîtriser la communication spécifique au domaine nautique
Durée	70 heures (10 jours)
Pré requis et conditions	Des connaissances de base en anglais
Public Cible	Personnel de la marina
Contenu	1 – Communications téléphoniques et VHF Capacité de répondre à un appel par téléphone ou VHF, de prendre un message et de donner des renseignements. Connaissance du vocabulaire technique propre aux activités portuaires en anglais. 2 – Accueil au bureau du port Accueil d'un client étranger au bureau du port. Informations sur les infrastructures, le matériel, le fonctionnement et la réglementation du port. Traduction orale en anglais d'un document rédigé en français. Les questions les plus fréquentes. Rappel des règles de sécurité et de courtoisie. Gestion des réclamations. Réponses aux attentes des plaisanciers étrangers en matière d'informations météorologiques, nautiques et marines (navigation, courants et marées, faune et flore, pêche, etc.) Connaissance générale de la terminologie marine et nautique anglaise. Réponses aux attentes des plaisanciers étrangers en matière d'informations touristiques et pratiques (restaurants, hôtels, location de voiture, services administratifs et d'urgence, etc.) Indication d'un lieu sur un plan. Explication d'un itinéraire. 3 – Accueil d'un bateau étranger (avec utilisation de l'anglais comme langue véhiculaire) Modalités d'accueil d'un bateau étranger. Recueil des informations nécessaires sur ses caractéristiques. Détermination de l'emplacement à lui attribuer. Assistance dans les manœuvres. Etablissement d'une relation de service (renseignements utiles, horaires et contacts). Présentation des équipements (bornes, eau, douches, etc.). Nouveau rappel des règles de sécurité et de courtoisie. Gestion des contestations éventuelles. 4 – Perception des redevances Présentation et explication des tarifs. Estimation rapide des longueurs et largeurs des bateaux. Calcul d'un change. Communication des coordonnées des bureaux de change. Encaissement par carte bancaire, chèque ou espèces.
Méthodes & Moyens	- Présentation conceptuelle - Simulations pratiques

	Economie portuaire
Objectifs et compétences	Maîtriser les principes de base du management et de l'économie portuaire
Durée	14 heures (2 jours)
Pré requis et conditions	Des connaissances de base en comptabilité
Public Cible	Personnel administratif
Contenu	1 – Economie générale ➤ L'entreprise, unité de production. Les facteurs de production et les combinaisons productives. L'investissement et le progrès technique. La valeur ajoutée et la redistribution des revenus (salaires, profits, etc.) 2 – L'incidence du statut Les principes de gestion économique selon le type de statut (différenciation des principes économiques). 3 – Les logiques d'investissement, d'amortissement et de financement Le choix d'un projet d'investissement selon le mode de financement et de rentabilité à court et à moyen terme. Le rôle de l'amortissement. Exemple de gestion d'un port : les différentes modalités. 4 – Les documents comptables de synthèse Le compte de résultat et le bilan. Lecture d'un bilan, d'un compte de résultat. Les amortissements. L'établissement d'un budget. 5 – Les grands équilibres économiques Notions de ratios et de taux traduisant un équilibre économique sain et durable pour une entreprise.
Méthodes & Moyens	- Présentation conceptuelle - Cas pratiques

	Gestion environnementale
Objectifs et compétences	Maîtriser les règles, réglementation et pratique en matière de gestion de l'environnement
Durée	70 heures (10 jours)
Pré requis et conditions	Des connaissances de base en anglais
Public Cible	Personnel de la Marina
Contenu	1 – Les notions générales Le respect de l'environnement - Le milieu marin : son rôle dans l'équilibre naturel - Les types de pollutions maritimes : physiques, chimiques, biologiques - Les principaux polluants et sources de pollution - Les rejets des navires de commerce et de plaisance - Les conséquences des pollutions maritimes 2 – Le respect de l'environnement dans les ports de plaisance Les notions d'environnement appliquées à un port - Les sources de pollutions. Les eaux grises et les eaux noires - La réglementation et son évolution pour les ports et les navires de plaisance - Les autorités compétentes et les responsabilités des différents acteurs - Les opérations « Ports Propres » : définition, objectifs et plans d'action - Le rôle et les limites de l'intervention de l'agent portuaire 3 – La gestion environnementale Le traitement des points sensibles - Les aires de carénage - Les aires de déchetterie portuaire - Les stations d'avitaillement - Le matériel de épollution (barrages absorbants, dispersants biologiques, tenues de protection) - Les stations de pompage des eaux noires - La sensibilisation des plaisanciers et des usagers du port 4 – L'étude diagnostic d'un port de plaisance La description générale du site - Les paramètres du site (littoraux, biologiques, économiques, écologiques, etc.) - L'histoire du port - Les autorités compétentes - L'activité du port, son organisation - L'impact sur l'environnement (relevé des nuisances) - La gestion environnementale existante - L'élaboration de propositions d'amélioration
Méthodes & Moyens	- Présentation conceptuelle - Cas pratiques

	Formation de Moniteur de voile
Objectifs et compétences	Maîtriser les techniques propres aux métiers de moniteurs
Durée	240 heures
Pré requis et conditions	Néant
Public Cible	Moniteurs de clubs
Contenu	➤ Les compétences de pilotage : maîtriser les réglages et la conduite, pour faciliter le pilotage dans différentes conditions de vent et de mer, être capable d'exploiter les conditions de navigation et les caractéristiques du support choisi pour optimiser son fonctionnement. ➤ Des compétences de sécurité : maîtriser les manœuvres et les procédures vous permettant de limiter les risques en cas de situation inhabituelle, et d'évoluer en sécurité sur une durée et dans un périmètre élargis. ➤ Le sens marin : tenir compte des spécificités locales et de la météo pour définir votre programme, respecter et faire respecter l'environnement, être responsable et solidaire vis-à-vis des autres usagers du plan d'eau. ➤ Les connaissances de base, en particulier : les fondamentaux théoriques et pratiques du fonctionnement d'un engin à voile, des notions de sécurité et réglementation maritime et en eaux intérieures, des notions de météorologie

	Formation des Arbitres
Objectifs et compétences	Maîtriser les normes et règles de l'arbitrage dans les sports nautiques
Durée	240 heures
Pré requis et conditions	Néant
Public Cible	Moniteurs et arbitres de clubs
Contenu	1 : Contrôle – Commissaire de contrôle ; 2 : Arrivée – Commissaire à l'arrivée ; 3 : Départ – Commissaire au départ ; 4 : Starter – Starter ; 5 : Parcours – Juge de parcours ; 6 : Chronométrage – Commissaire technique
Méthodes & Moyens	- Présentation conceptuelle - Stages pratiques



Canarias y Marruecos como destinos de turismo náutico, la imagen, la sostenibilidad ambiental y la seguridad náutica

Les Canaries et le Maroc en tant que destinations touristiques nautiques, l'image, l'environnement durable et la sécurité nautique

► La imagen de Canarias como destino de turismo náutico

Las labores de encuestación previas que dan soporte al presente estudio fueron llevadas a cabo durante los meses de octubre y noviembre de 2013, a los responsables de embarcaciones náuticas en los puertos deportivos de Las Palmas de Gran Canaria, Mogán, Pasito Blanco y Puerto Rico y a turistas en general. La muestra de encuestados ascendió a 127 patrones de barcos y 158 turistas en general

► L'image des Canaries en tant que destination touristique nautique

Cette étude a été réalisée pendant les mois d'Octobre et Decembre 2013, adressé aux capitain de bateaux dans les ports de plaisance de Las Palmas de Gran Canaria, Mogán, Pasito Blanco et Puerto Rico et aux touristes en général. L'échantillon a totalisé 127 capitaines et 158 touristes.

La imagen según los turistas navegantes

El cuestionario (Anexo 3) se estructuró en función de los siguientes ámbitos:

- Perfil del usuario respecto a su participación en la actividad náutica
- Perfil del usuario respecto al puerto deportivo
- Opinión sobre los servicios e instalaciones del puerto
- Grado de conocimiento de la oferta náutico turística española
- Uso de la oferta turística complementaria y grado de satisfacción
- Perfil socioeconómico del encuestado

La elección de estos bloques responde a la necesidad de consolidar una imagen de Canarias como destino náutico sostenible y de calidad y para ello es necesario el conocimiento previo de la imagen

actual que los navegantes y demás usuarios del puerto y su zona de influencia tienen, así como el grado de fidelización al mismo. Frente a otras técnicas de obtención de información la encuesta presenta las siguientes ventajas:

- Estandarización. Una encuesta sobre la base de un cuestionario permite hacer siempre las mismas preguntas a todos los elementos de la muestra. En nuestro caso, elegimos recoger la muestra entre los usuarios de los Puertos Deportivos de Las Palmas de Gran Canaria, Mogán, Pasito Blanco y Puerto Rico.
- Facilidad de administración. La encuesta permite obtener información a partir de un cuestionario que se lee. En nuestro caso, cinco encuestadoras previamente formadas, se encargaron de leer y explicar a los entrevistados el test para la obtención exitosa de la muestra.
- Simplificación del tratamiento de datos. La encuesta posee números y códigos que identifica la respuesta de modo que hemos podido cuantificar variables cualitativas.
- Obtención de información no directamente observable. Al encuestar directamente a la gente en el Puerto Deportivo se puede conseguir información relativa a su hábitat, nivel cultural, inteligencia... habilidad demostrada para proporcionar las respuestas y su fiabilidad.
- Posibilidad de hacer estudios parciales. La utilización de encuestas resulta fundamental para hacer estudios sobre segmentación, imagen, posicionamiento, etc.

En general, el grado de aceptación y disponibilidad para realizar la encuesta por parte de la demanda fue positivo. Cabe mencionar que la información contenida en las encuestas así como los datos de los entrevistados tales como el nombre, teléfono o mail tiene carácter confidencial, y es propiedad de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, quedando prohibida su divulgación, copia o distribución a terceros sin la previa autorización escrita de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria en virtud de la legislación vigente.⁴

El desarrollo actual de los métodos de análisis multivariante permite adoptar una aproximación global para el análisis de los datos de encuestas. Únicamente un análisis global, que tenga en cuenta numerosas variables simultáneamente, puede proporcionar información de calidad y asegurar la coherencia de los resultados.

L'image selon les touristes de plaisanciers

Le questionnaire (annex 3) a été structuré en fonction des domaines suivants:

- Profil d'utilisateur par rapport à sa participation dans l'activité nautique.
- Profil d'utilisateur par rapport au port de plaisance.
- Opinion sur les services et les installations du port.
- Degré de connaissance de l'offre nautique touristique espagnole.
- Utilisation de l'offre complémentaire et degré de satisfaction.
- Profil socio-économique de l'interrogé.

Le choix de ces blocs répond au besoin de consolider une image des Canaries en tant que destination nautique durable et de qualité et pour ce faire, il est nécessaire de connaître au préalable l'image actuelle que les navigants et autres utilisateurs ont du port et sa zone d'influence, ainsi que leur degré de fidélisation. Face à autres techniques de collecte d'information l'enquête présente les avantages suivants :

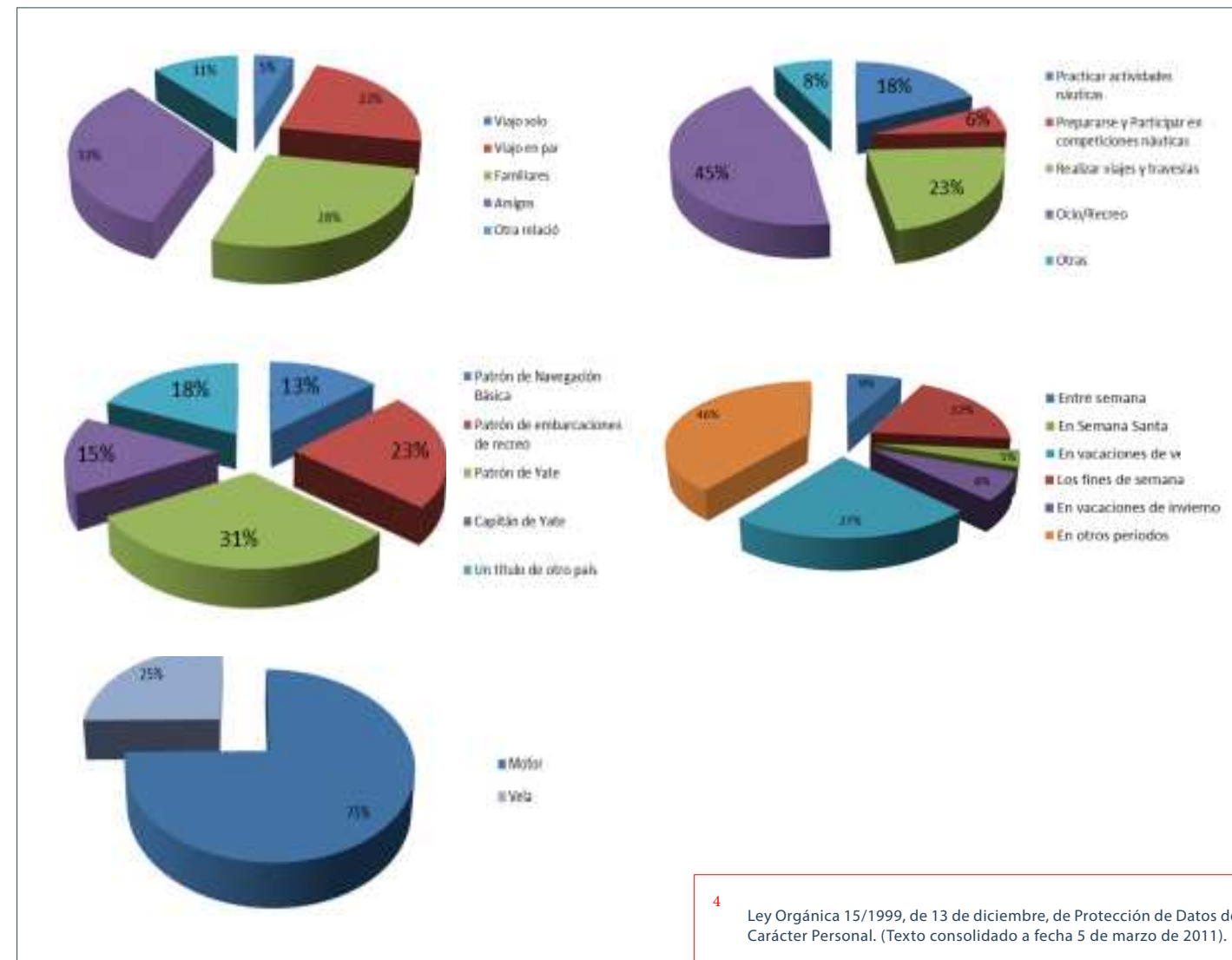
- Standardisation. Une enquête sur la base d'un questionnaire permet de poser toujours les mêmes questions à tous les éléments de l'échantillon. Dans notre cas, nous avons choisi l'échantillon entre les utilisateurs des Ports de Plaisance de Las Palmas de Gran Canaria, Mogán, Pasito Blanco et Puerto Rico.
- Simplicité d'administration. L'enquête permet d'obtenir des informations à partir d'un questionnaire que l'on peut lire. Dans

notre cas, cinq enquêtrices préalablement formées, se sont chargées de lire et expliquer aux personnes interrogées le test afin d'obtenir un bon échantillon.

- Simplification du traitement des données. L'enquête possède des numéros et des codes qu'identifient la réponse, de sorte que nous avons pu quantifier des variables qualitatives.
- Obtention des informations non directement observables. En réalisant l'enquête directement aux personnes au Port de Plaisance nous pouvons obtenir d'information relatif à leur habitat, niveau culturel, intelligence ... capacité avérée pour fournir les réponses et leur fiabilité.
- Possibilité de faire d'études partielles. L'utilisation d'enquêtes est essentiel pour faire d'études sur la segmentation, l'image, le positionnement, etc.

En général, le degré d'acceptation et disponibilité pour réaliser l'enquête a été positif. Il convient de signaler que l'information figurant dans les enquêtes ainsi que les données telles que le nom, le téléphone ou le courriel a un caractère confidentiel, et elle est propriété de l'Université de Las Palmas de Gran Canaria, dont la diffusion, copie ou distribution aux tiers est interdite sans autorisation préalable par écrit de l' Université de Las Palmas de Gran Canaria en vertu de la législation en vigueur.⁴

Le développement actuel des méthodes d'analyse à plusieurs variables permet d'adopter une approximation globale pour l'analyse des données des enquêtes. Seulement une analyse globale tenant compte de plusieurs variables simultanément, peut fournir des informations de qualité et assurer la cohérence des résultats.



Conjunto de gráficos 2. Perfil de los usuarios entrevistados en los puertos deportivos

⁴

Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal. (Texto consolidado a fecha 5 de marzo de 2011).

Loi Organique 15/1999, de 13 décembre, de Protection des Données à Caractère Personnel. (Texte consolidé le 5 de mars 2011).

La principal motivación para la navegación recayó en el ocio y recreo, seguido de la experiencia de realizar viajes y travesías. El 96,1% de los encuestados no ha tenido dificultades en la navegación en aguas territoriales de Canarias.

Al preguntar sobre la participación náutica en aguas de Marruecos, el 75,6% de los encuestados ha navegado alguna vez por aguas marroquíes, y particularmente el 13,4% de los entrevistados ha viajado con su barco a algún puerto de Marruecos. El 67,7% apunta a no haber tenido dificultades percibidas en aguas territoriales de Marruecos, cifra que varía considerablemente respecto a la percepción sobre Canarias. La climatología o el seguimiento de patrullas son algunos de los ejemplos planteados como dificultades. El evento náutico más conocido por los encuestados es la Regata Internacional Canarias (Lanzarote)-Marruecos (Agadir) que en diciembre 2013 celebró su V edición. Sobre la posibilidad de hacer una regata desde Canarias a Marruecos, el 74% respondió que sí, y sobre su participación en ella, el 14,2% responde que es nada probable, el 24,4% responde que es poco probable, el 57,5% responde que es bastante probable y el 3,9% responde muy probable.

Sobre los períodos en que navegan, el 27% navega en vacaciones de verano, el 22% navega los fines de semana, el 9% navega entre semana, el 8% opta por navegar en sus vacaciones de invierno y un 5% lo hace en Semana Santa. Curioso es el elevado porcentaje de respuestas a la alternativa “otros”. En concreto con la categoría “en otros periodos” la gente puntualiza que navega todo el año, que navegan cuando pueden y lo más interesante, cuando el tiempo y el bolsillo lo permiten.



Canarias tiene un importante potencial para desarrollar la oferta relacionada con actividades náuticas lúdicas y deportivas bien a través de la natación, o práctica de otros deportes acuáticos. A propósito de esto, el siguiente cuadro refleja la imagen de Canarias para practicar deportes náuticos donde 1 indica muy mala imagen y 5 muy buena imagen.

	Media	Desv. tip.
Navegar	4,13	,843
submarinismo	3,93	,992
Surf	3,71	1,254
Windsurf	3,79	1,218
Jet Sky	3,67	1,217
Kayak piragua	3,88	1,110
Chárter Náutico	3,81	1,163
Pesca Deportiva	4,01	1,005
Natación	3,87	1,297
Deportes generales	4,12	,886

Tabla 14. Valor medio y modal otorgado a diferentes aspectos del puerto.

En términos generales la gente no está de acuerdo con las altas posibilidades de que ocurran ataques terroristas, ni asaltos, ni secuestros, ni violaciones. Por el contrario, la gente está de acuerdo con la presencia policial visible, con el buen alumbrado público y con la presencia de alarmas de seguridad y contra incendio en hoteles y centros turísticos. En los aspectos relacionados con la buena disposición para quejarse por problemas de seguridad y la buena atención por problemas de seguridad existe una mayor dispersión en las respuestas.

La opinión sobre el destino Canarias para turismo náutico se ha evaluado con los siguientes adjetivos: destino poco saludable, destino saludable, destino tranquilo, destino activo, destino poco sostenible, destino sostenible, destino poco auténtico, destino auténtico, destino triste, destino alegre, destino aburrido y destino estimulante. En este sentido, el 81,1% opina que Canarias es un destino saludable, un 67,3% opina que es un destino activo, un 65,2% se declina por la sostenibilidad de Canarias, un 73,2% describe a las Islas como auténticas para la práctica de turismo náutico, un 79,2% las define alegres y un 75,6% las considera estimulantes.

Perfil de l'utilisateur par rapport à sa participation dans l'activité nautique

Trois sur quatre des personnes interrogées possèdent une embarcation à moteur. Seulement 5% des interrogés voyagent seuls, les autres individus voyagent en groupe et la majorité avec des amis et la famille.

En ce qui concerne la propriété des embarcations, 33,1% des interrogés possèdent leur propre embarcation avec équipage et 52,8% déclarent avoir leur propre embarcation sans équipage. 7,1% déclarent que le titre de propriété de l'embarcation est Charter Nautique, et 4,7% indiquent que l'embarcation est propriété d'amis. 80,3% des enquêtés déclarent être le patron du bateau tandis que 19,7% ne le sont pas.

En ce qui concerne la nationalité, 47% étaient des espagnols, et les autres des étrangers, la plupart sont des allemands et des britanniques. Par rapport aux espagnols interrogés, la moitié réside dans la communauté autonome d'Andalousie. 17,6% résident à la Cantabrie, 0,9% à Murcie, 14,8% à Asturies, 11,1% aux Baléares, 3,7% aux Canaries et 0,9% à Castille la Manche. Quand aux certificats de conduite, 31% déclarent avoir le certificat de conduite de Yacht. Étant donné la saison hivernale et la proximité de la date de la compétition Internationale ARC, un pourcentage élevé (55%) des embarcations étaient en transit.

De même, 79,5% ont déclaré que ce n'était pas la première fois qu'ils réalisent du tourisme nautique, c'est-à-dire, que seulement 20,5% des interrogés ont déclaré que c'était la première fois.

La motivation principale pour la navigation était le loisir et la plaisance, suivie par l'expérience de réaliser des voyages et des traversées. 96,1% des interrogés n'ont pas rencontré de difficultés de navigation dans les eaux territoriales des Canaries.

En ce qui concerne la participation nautique dans les eaux du Maroc, 75,6% des interrogés ont manifesté avoir navigué au moins une fois dans les eaux marocaines, en particulier 13,4% des interviewés ont voyagé avec leur bateau à un port du Maroc. 67,7% déclarent ne pas rencontrer de difficultés dans les eaux territoriales du Maroc, chiffre qui varie considérablement par rapport à la perception sur les Canaries. La climatologie et la poursuite des patrouilles sont quelques exemples des difficultés exposées.

L'événement nautique le plus connu par les interrogés est la Régate Internationale Canaries (Lanzarote)-Maroc (Agadir) qui a fêté en décembre 2013 sa V édition. Concernant la possibilité de faire une régata des Canaries au Maroc, 74% ont répondu « oui », et sur la participation à celle-ci, 14,2% ont répondu qu'il n'est pas probable, 24,4% ont répondu qu'il est peu probable, 57,5% ont répondu qu'il

est très probable et 3,9% ont répondu trop probable.

Concernant les périodes de navigation, 27% naviguent en vacances d'été, 22% naviguent les fins de semaine, 9% naviguent en semaine, 8% choisissent naviguer en vacances d'hiver et 5% pendant la Semaine Sainte. Ce qui est curieux, c'est que un grand pourcentage a répondu "autres périodes". En particulier avec la catégorie "en autres périodes" les gens précisent qu'ils naviguent toute l'année, qu'ils naviguent quand ils peuvent et le plus intéressant, quand ils ont du temps et de l'argent.

Les Canaries présentent un fort potentiel pour développer l'offre liée aux activités nautiques ludiques et sportives bien à travers la natation ou à travers la pratique d'autres sports aquatiques. À ce propos, le tableau suivant montre l'image des Canaries pour pratiquer les sports nautiques où 1 indique une mauvaise image et 5 une très bonne image.

En général, les gens ne sont pas d'accord avec les fortes probabilités d'attaques terroristes, ni des assauts, ni des enlèvements, ni des viols. Par contre, les gens sont d'accord avec la présence policière visible, avec un bon éclairage public et avec la présence des alarmes de sécurité et contre incendie aux hôtels et centres touristiques. Quand aux aspects liés à la bonne disposition pour se plaindre des problèmes de sécurité et la bonne attention à cause des problèmes de sécurité, les réponses ont été diverses. il existe une grande variété des réponses.

L'opinion sur la destination Canaries pour le tourisme nautique a été évaluée avec les adjectifs suivants: destination peu saine, destination saine, destination tranquille, destination active, destination peu durable, destination durable, destination peu authentique, destination authentique, destination triste, destination joyeuse, destination ennuyeuse et destination stimulante. Dans ce sens, 81,1% estiment que les Canaries est une destination saine, 67,3% estiment que les Canaries est une destination active, 65,2% se penchent sur la durabilité des Canaries, 73,2% décrivent les îles comme authentiques pour la pratique du tourisme nautique, 79,2% les définissent comme joyeuses et 75,6% les considèrent stimulantes.

Perfil del usuario respecto al puerto deportivo

El siguiente gráfico muestra la relación que los entrevistados tienen con el Puerto Deportivo seleccionado en el muestreo. Es notable el alto porcentaje de gente en tránsito debido a la proximidad de la celebración de la Atlantic Rally for Cruisers (ARC).

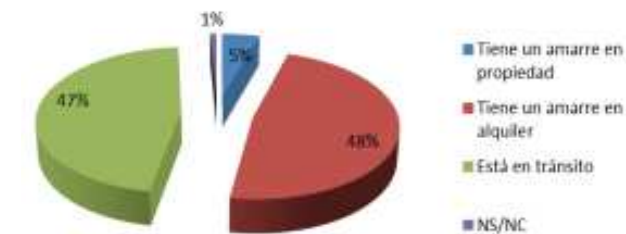


Gráfico 3. Carácter de la estancia en el puerto

En términos generales el 63% de los entrevistados opina que la seguridad ofertada por el puerto deportivo se ajusta a las expectativas que se tienen del mismo. En concreto, ante la cuestión ¿este puerto deportivo ofrece la seguridad que usted busca como navegante?, el 63% de los encuestados ha manifestado que ofrece lo esperado, el 15% considera que está por debajo delo esperado.

En cuanto a condiciones meteorológicas se refiere (régimen de vientos y olas y calidad de las aguas), el 96,9% de los entrevistados proyecta una sensación positiva en este sentido. La imagen que se tiene del puerto deportivo también es favorable y se ajusta al perfil de imagen esperado por el cliente (59,1%).

Profil de l'utilisateur par rapport au port de plaisance

Le graphique suivant montre la relation des enquêtés vis-à-vis du Port de Plaisance sélectionné dans l'échantillonnage. On remarque le pourcentage élevé des gens en transit en raison de proximité de la célébration de l'Atlantic Rally for Cruisers (ARC).

En général, 63% des enquêtés estiment que la sécurité offerte par le port de plaisance est conforme à leurs attentes. En particulier, pour répondre à la question : ce port de plaisance offre la sécurité que vous désirez en tant que navigateur ? 63% des interrogés déclarent que le port répond à leurs attentes, 15% considère qu'il est en dessous de ce qui était escompté.

Quand aux conditions météorologiques (régime de vents et vagues et qualité des eaux), 69,9% des interrogés projettent une sensation positive dans ce sens. L'image du port de plaisance est aussi favorable et elle est conforme au profil de l'image attendue par le client (59,1%).

Opinión y grado de satisfacción con los servicios e instalaciones del puerto

Todos los aspectos considerados en este epígrafe demuestran un alto nivel de satisfacción del visitante con os puertos deportivos canarios, lo que hace que el 81,9% de los entrevistados recomiende el lugar a algún navegante.

El grado de satisfacción de los individuos entrevistados que se encuentran de tránsito por el puerto deportivo respecto al servicio pre venta se ha medido de acuerdo a dos atributos. El primero de ellos atendiendo a la solicitud de información sobre el puerto deportivo y, el segundo respecto a la atención recibida cuando se ha solicitado la reserva del amarre en el Puerto. En una escala del 1 al 5 donde 1 indica muy poca satisfacción y 5 muchísima satisfacción la puntuación media otorgada ha sido de 3,84 y 3,93 respectivamente. De hecho en el primero de los atributos, un 66,7% de los entrevistados puntúa con un 4 ó 5 mientras que en el segundo de los atributos, un 68,9% otorga la puntuación de 4 ó 5. El grado de satisfacción de todos los individuos, estén o no de tránsito, respecto a las infraestructuras, a la señalización, a los servicios prestados en el puerto, al entorno y zona de influencia y respecto a los accesos también es cuestionado en una escala del 1 al 5 donde 1 indica muy poca satisfacción y 5 muchísima satisfacción. El siguiente cuadro refleja el valor medio y el valor modal de cada uno de ellos.

	Infraestructuras	Señalización	Servicios en puerto	Entorno/Zona influencia	Accesos
Media	3,652937	3,524967	3,365812	3,778674	3,79673
Moda	3,0000	4,0000	4,0000	4,0000	4,0000

Tabla 15. Valor medio y modal otorgado a diferentes aspectos del puerto.

La media de la imagen percibida en relación al puerto, por el conjunto de encuestados fue de 3,69, en una escala de 1 a 5 donde 1 es muy mala imagen y 5, muy buena imagen. A propósito de la imagen sobre el puerto deportivo, también se evaluaron aspectos relacionados con la viabilidad ambiental del puerto, la gestión ambiental, la seguridad, la modernidad y la profesionalidad de los servicios.

La tabla 16 muestra la evaluación media asignada a la imagen de un conjunto de servicios generales en los puertos deportivos. Las evaluaciones cercanas a 1 significan muy mala imagen mientras que a 5 significa muy buena imagen. Hay servicios que no están presentes en los puertos canarios, como servicio wifi o farmacia, y en esos casos, nótese como la Desviación Típica es un número alto. Aseos, piscina, áreas recreativas, internet y televisión son los servicios peor valorados en cuanto a imagen. Sin embargo de los servicios de marinería, gasoil, parking y electricidad se tiene una imagen satisfactoria.

	Media	Desviación típica
Muelle de espera	3,481437	,9951874
Amarres	3,612878	,9813559
Agua	3,830634	1,0451252
Electricidad	3,837388	1,0544060
Rampa de varado	3,658776	,8751867
Grúa	3,631515	,9575478
Grúa Móvil	3,534347	,9520305
Talleres	3,494	1,0172
Marinería	3,781580	,9875698
Teléfono	3,595032	1,0128168
Radio	3,559603	1,0617956
Oficinas	3,783000	,9905661
Teléfono público	3,366769	1,0159837
Fax	3,203774	1,2528432
Edificio social	3,111139	1,0999439
Gasoil	3,903837	1,0425489
Marina Seca	3,417781	1,1083037
Vestuarios	3,551797	4,5099090
Duchas	3,509479	5,1565040
WC	2,981650	1,2114261
Lavandería	3,065225	1,1591259
Parking	3,734666	1,1207780
Comercio	3,559089	,9442796
Hielo	3,088254	1,0534997
Recogida Residuos	3,490697	1,0928673
Recogida Aceite	3,466601	1,0241530
Información Turística	3,178597	1,1355795

Tabla 16. Evaluación media asignada a la imagen de un conjunto de servicios generales de los puertos deportivos.

En general los navegantes están de acuerdo con que el puerto en el que se encuentran es viable desde el punto de vista ambiental, que realiza una buena gestión ambiental, que es seguro, moderno y ofrece servicios profesionales.

En términos medios, los servicios ofrecidos por el puerto y su zona de influencia satisfacen las expectativas de los clientes según lo esperado por ellos. De hecho, un 59,1% responde que los servicios ofrecidos satisfacen las expectativas en el grado esperado, un 18,1% expone que los servicios ofertados satisfacen las expectativas por encima de lo esperado y un 5,5% muy por encima de lo esperado. Por el contrario, hay un 12,6% de individuos que manifiesta un grado de desajuste negativo entre lo ofertado y lo esperado al indicar que los servicios que oferta el puerto se ajustan por debajo de lo que ellos esperan. Este porcentaje es del 3,9% cuando manifiestan que sus expectativas respecto a los servicios han sido satisfechas muy por debajo de lo esperado.

Aunque un 75,4% de los entrevistados indica que no ha tenido dificultad alguna en el uso de las instalaciones, un 23% no opina lo mismo pues se ha encontrado con percances en los siguientes servicios: interrupción del suministro eléctrico cuando llueve; pantalán roto y no arreglado todavía; puertas de acceso al pantalán averiadas, falta de aparcamiento, aseos fuera de servicio.

El siguiente cuadro muestra la evaluación media otorgada a aspectos sobre seguridad en el puerto y en el destino. En concreto una puntuación de 1 indica estar muy poco de acuerdo mientras que un 5 indica estar muy de acuerdo.

Aspectos	Media
Alta presencia policial visible	3,39
Existe un buen alumbrado público	3,66
Alta presencia de alarmas de seguridad en hoteles	3,18
Alta presencia de alarmas contra incendios en hoteles	3,09
Buena disposición para quejarse por problemas de seguridad	2,96
Buena atención por problemas de seguridad	2,90
Alta posibilidad de sufrir un robo en el barco	2,53
Alta posibilidad de que me roben en el coche	2,24
Alta posibilidad de sufrir un asalto con violencia física	1,83
Alta posibilidad de sufrir un secuestro	1,47
Alta posibilidad de ser víctima de una violación o ataque sexual	1,49
Alta posibilidad de sentirse agobiado por los lugareños	1,62
Alta posibilidad de que ocurra un ataque terrorista	1,42
Alta posibilidad de encontrarse en un ambiente de consumo de drogas (cocaína, opio, cannabis, anfetaminas, éxtasis,...)	1,76
Existencia de buenos mecanismos de compensación en caso de problemas de seguridad	2,65

Tabla 17. Evaluación media asignada aspectos de seguridad en el puerto

Opinion et degré de satisfaction vis-à-vis des services et installations du port

Tous les aspects considérés dans cet épigraphe montrent un niveau élevé de satisfaction du visiteur par rapport aux ports de plaisance canariens, ce qui fait que 81,9% des interrogés recommandent cette visite aux navigateurs.

Le degré de satisfaction des personnes interrogées qui se trouvent en transit dans le port de plaisance par rapport aux services avant-vente est mesuré conformément à deux attributs. Le premier selon la demande de renseignements sur le port de plaisance et le deuxième par rapport à l'attention reçue au moment de la demande de la réservation d'amarrage au port. Sur une échelle de 1 à 5, où le chiffre 1 indique « satisfaction très faible » et le 5 « grande satisfaction ». La valeur moyenne a été de 3,84 et 3,93 respectivement. En fait, dans le premier des attributs, l'évaluation de 66,7% a été de 4 ou 5 et au deuxième, l'évaluation de 68,9% a été de 4 ou 5.

Le degré de satisfaction de tous les individus, se trouvant en transit ou non, vis-à-vis des infrastructures, de la signalisation, des services fournis au port, de l'environnement et de la zone d'influence et par rapport aux accès, a été aussi évalué sur une échelle de 1 à 5 où le chiffre 1 indique « satisfaction très faible » et le 5 « grande satisfaction ». Le tableau 15 montre la valeur moyenne de chacun d'eux.

La moyenne de l'image perçue vis-à-vis a été de 3,69 sur une échelle de 1 à 5 où le chiffre 1 représente une très mauvaise image et le 5 une très bonne image. À propos de l'image sur le port de plaisance, on a pu évaluer des aspects liés à la viabilité environnementale du port, la gestion environnementale, la sécurité, la modernité et la professionnalisme des services.

Le tableau 16 montre l'évaluation moyenne assignée à l'image d'un ensemble de services généraux des ports de plaisance. Les évaluations proches du chiffre 1 indiquent « très mauvaise image » et celles proches du chiffre 5 « très bonne image ». Il y a des services qui n'existent pas aux ports canariens, comme le service wifi ou pharmacie, et dans ces cas, il faut noter que l'Écart Type est un

nombre élevé. Les services moins appréciés quand à l'image sont : les Toilettes, les piscine, la zone de loisirs, l'internet et la télévision. Cependant ils ont une image satisfaisante des services du port tels que le gasoil, le parking et l'électricité.

En général les navigateurs sont d'accord avec le fait que le port où ils se trouvent est viable de point de vue environnemental, qu'il réalise une bonne gestion environnementale, qu'il est sûr, moderne et offre des services professionnels.

En termes moyens, les services fournis par le port et sa zone d'influence répondent aux besoins des clients selon leurs attentes. De fait, 59,1% manifestent que les services fournis remplient leurs attentes selon le degré escompté, 18,1% expliquent que les services fournis remplient leurs attentes au dessus de ce qui était escompté et 5,5% très supérieur de ce qui était escompté. Par contre, il y a 12,6% d'individus qui déclarent un degré d'écart négatif entre ce qui était offert et ce qui était escompté en indiquant que les services offerts étaient au dessous de ce qu'ils escomptent. Ce pourcentage est de 3,9% quand ils déclarent que leurs attentes par rapport aux services ont été satisfaites très au dessous ce qui était escompté.

Même si 75,4% des enquêtés déclarent qu'il n'ont eu aucun problème par rapport à l'utilisation des installations, 23% ne partagent pas cette opinion puisqu'ils ont rencontré quelques contretemps dans les services suivants : coupure du courant électrique quant il pleut, jetée endommagée et encore non réparée; portes d'accès à la jetée en panne, manque d'emplacement pour stationner, toilettes hors services.

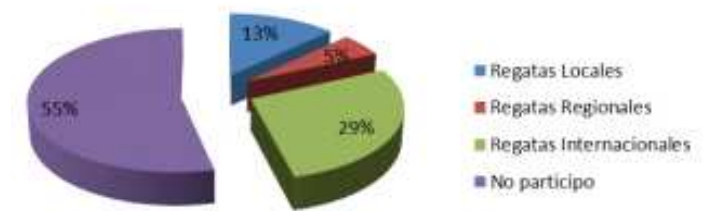
Le tableau 17 montre l'évaluation moyenne accordée aux aspects concernant la sécurité au port et dans la destination, où le chiffre 1 indique « très peu d'accord » et le 5 « totalement d'accord ».

Uso y grado de satisfacción con la oferta turística complementaria del puerto

Las ferias y los salones náuticos hacen de las ciudades un escape frente al mar en la medida en que contribuyen a la dinamización de la actividad comercial del mercado náutico, promoviendo las ventas y los contactos comerciales. Por esta razón preguntamos a los individuos si asisten o no regularmente a ferias y salones náuticos. Un 47,2% declara tener un grado de participación nula pues no asiste a ningún evento local, regional ni internacional. Un 24% asiste a ferias internacionales, un 18% participa en ferias regionales y un 11% asiste a ferias y salones náuticos locales

Respecto a la participación de los entrevistados en regatas náuticas deportivas, un 55% manifestó no participar, un 29% participa en regatas internacionales, un 13% lo hace en regatas locales y un 5% en regatas regionales.

El barco (85%) es el principal alojamiento cuando entran en el puerto deportivo. Hoteles, apartamentos o viviendas de familiares y amigos apenas son utilizadas. Escasamente un 3% manifiesta alojarse en otro lugar diferente a los expuestos, en concreto, su vivienda particular.

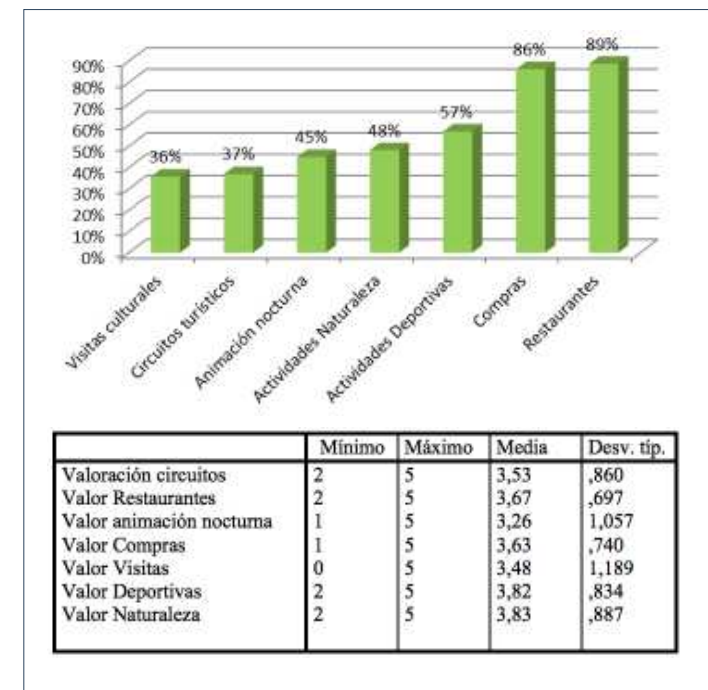


Conjunto gráficos 4. Participación en actividades náuticas deportivas

En una escala del 1 al 5 donde 1 indica muy poca satisfacción y 5 mucha satisfacción, los navegantes otorgan un 3,6 al grado de satisfacción con la calidad del servicio de alojamiento en Canarias.

El archipiélago canario presenta una amplia y diversificada oferta de recursos turísticos potenciales, donde están presentes de forma muy especial el medio natural, la diversidad biológica y la diversidad cultural. Canarias posee una importante variedad de ecosistemas, paisajes, con una significativa biodiversidad con endemismos exclusivos de flora y fauna, además de una diversidad cultural y de tradiciones, junto a una serie de muestras únicas de su pasado histórico y prehistórico.

En la zona de influencia del puerto deportivo se pueden realizar diferentes actividades. A continuación se muestra un gráfico con una serie de actividades y el porcentaje de gente que las realiza y, a continuación, el grado de valoración media respecto a las mismas.



Conjunto de gráficos 5. Tipos de actividades realizadas y grado medio de satisfacción

El gráfico y la tabla indican que, el 37% de los entrevistados realiza circuitos turísticos y, en una escala del 1 al 5 donde 1 indica muy poca satisfacción y 5 muchísima satisfacción, los usuarios de circuitos turísticos lo clasifican en términos medios con una satisfacción de 3,53. Las actividades turísticas con más participación son ir de compras (86%) y comer en restaurantes (89%). Hacer visitas culturales o realizar circuitos turísticos apenas alcanzan un 36% y 37% respectivamente. Sin embargo todas las actividades expuestas son valoradas por encima del 3. Las actividades que más satisfacción provocan entre quienes la realizan son la práctica de actividades de naturaleza (3,83 de valor medio), y la práctica de actividades deportivas (valor medio de 3,82).

Los precios también son una variable que influye en el grado de satisfacción de la demanda de turismo náutico. Los precios del amarre y los servicios de manera general en el puerto evaluado son aceptables (54%). A continuación se muestra un gráfico con las frecuencias en las respuestas.

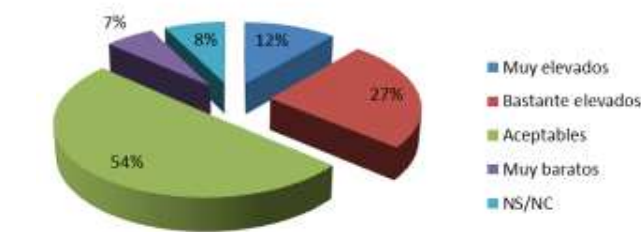


Gráfico 6. Grado de satisfacción con el sistema de precios en las instalaciones deportivas

Utilisation et degré de satisfaction vis-à-vis de l'offre touristique complémentaire du port.

Avec les foires et les salons nautiques les villes deviennent des vitrines face à la mer qui contribuent à la dynamisation de l'activité commerciale du marché nautique, avec la promotion des ventes et des contrats commerciaux. Pour cette raison, nous avons demandé aux individus s'ils réalisent des visites de façon habituelle aux foires et aux salons nautiques. 47,2% manifestent un degré de participation nulle parce qu'ils ne participent en aucun événement local, régional ni international, 24% participent aux foires internationales, 18% participent aux foires régionales et 11% participent aux foires et salons nautiques à niveau local.

En ce qui concerne la participation des enquêtés aux régates de plaisance, 55% déclarent ne pas participer, 29% participent aux régates internationales, 13% aux régates locales et 5% aux régates régionales.

Le bateau (85%) est l'hébergement principal quand ils entrent au port de plaisance. Hôtels, appartements ou maisons des familiers et amis ne sont que rarement utilisés. Seulement 3% déclarent séjourner dans un autre endroit que ceux exposés, en particulier, dans leur propre logement.

Sur une échelle de 1 à 5 où le chiffre 1 indique une satisfaction très faible et le 5 une bonne satisfaction, les navigateurs donnent 3,6 au degré de satisfaction vis-à-vis de la qualité du service d'hébergement aux Canaries.

L'archipel canarien présente une vaste et diversifiée offre de ressources touristiques potentielles, où l'environnement naturel est présent de façon particulier, la diversité biologique et la diversité culturelle. Les Canaries possède une variété importante d'écosystèmes et des paysages avec une biodiversité très importante avec des endémismes exclusifs de flore et de faune, ainsi qu'une

diversité culturelle et de traditions, et une série de manifestations uniques de son passé historique et préhistorique.

Dans la zone d'influence du port de plaisance de différentes activités peuvent être réalisées. Le graphique suivant montre une série d'activités et le pourcentage des personnes qui les réalisent et ensuite le degré d'estimation moyenne par rapport à celles-ci.

Le graphique et le tableau indiquent que 37% des personnes interrogées réalisent des circuits touristiques et, sur une échelle de 1 à 5 où le chiffre 1 indique une satisfaction très faible et le 5 une forte satisfaction. L'estimation moyenne des utilisateurs est une satisfaction qui atteint 3,53. Les activités touristiques comptant le plus grand nombre de participants sont le shopping (86%) et manger aux restaurants (89%). Faire des visites culturelles ou réaliser des circuits touristiques atteignent à peine 36% et 37% respectivement. Néanmoins toutes les activités exposées sont évaluées au dessus de 3. Les activités qui entraînent plus de satisfaction chez les utilisateurs sont les activités liées à la nature (3,83 de moyenne) et la pratique d'activités sportives (valeur moyenne 3,82).

Les prix aussi sont une variable qui influence le degré de satisfaction de la demande du tourisme nautique. En général, les prix d'amarrage et les services au port évalué sont acceptables (54%). Le graphique 6 montre les fréquences dans les réponses.

À ce propos, 74,2% des personnes interrogées déclarent qu'en Espagne les prix des installations sportives sont plus élevés que dans d'autres pays de l'Europe.

Perfil socioeconómico del encuestado

La mayoría de los entrevistados eran varones (85,5%). La distribución por edad se muestra en la siguiente tabla:

Edad	Porcentaje
Menos de 25 años	3,1
De 26 a 35	9,4
De 36 a 45	18,1
De 46 a 55	26,8
De 56 a 65	24,4
Más de 65 años	18,1%

El estado civil se distribuye de la siguiente manera: un 16% es soltero, un 67,2% está casado, un 10,4% vive en pareja, un 5,6% está separado y un 0,8% es viudo/a. La distribución del nivel de estudios terminados indica que el 37% de los entrevistados posee estudios superiores frente a un 9,7% que tiene estudios primarios.

La distribución de la actividad laboral refleja que, salvo el 1,9% que está en situación de desempleo, el resto es empresario (21,8%), profesional o técnico de grado superior (14,5%), profesional/técnico de grado medio (8,1%), funcionario/a (4,8%), trabajador/a cualificado/a (15,3%), trabajador/a no cualificado/a (4%) y finalmente, un 25% es jubilado.

Un buen disfrute del tiempo libre, del ocio, son imprescindibles para una buena salud mental. Nuestros encuestados indicaron la frecuencia aproximada con la que hacen diferentes actividades propuestas en el test y que en el siguiente cuadro se resumen. Cabe destacar la frecuencia semanal con la que leen la prensa o libros, practican deporte y salen con amigos. Viajar o hacer turismo lo hacen mensualmente y alguna vez al año van a museos o exposiciones, acuden a actos culturales, al cine, al teatro o a conciertos o, salen al campo a hacer excursiones.

El deporte es un fenómeno social cada vez más incorporado al

ámbito de lo cotidiano en la sociedad contemporánea, que afecta en gran medida al concepto de calidad de vida, se incorpora dentro del gran espectro del ocio como elemento catalizador de la salud física y psicológica del individuo y, cada vez más, se utiliza como producto, objeto de intercambio social y eje económico en muchos casos. Cada día son más numerosos los investigadores y expertos que abogan por la práctica deportiva como instrumento capaz de aportar al ser humano importantes beneficios físicos, psicológicos y sociales.

La variabilidad de actividades deportivas que los individuos practican queda reflejado en el 31% de entrevistados que manifiestan practicar otro deporte diferente al que nosotros exponemos. Esto es así porque la gente indica practicar hípica, pesca, pádel, golf, caminar, ir al gimnasio. El 23% de los encuestados practica deportes náuticos fluviales, el 22% practica ciclismo, el 21% practica esquí, el 16% practica deportes de pelota (fútbol, tenis), el 10% practica deportes de pista (atletismo...) y el 9% practica montañismo ó escalada.

Conscientes de que hacer turismo náutico no es la única opción que manejan los demandantes, preguntamos por el grado de preferencia a la hora de organizar las vacaciones hacia otros destinos. El 44,3% de los entrevistados tiene en cuenta la preferencia "mucho" por destinos en la playa. El 35,5% prefiere "mucho" viajar al extranjero por su cuenta. La opción de viajar al extranjero en un viaje organizado es poco preferida, de hecho el 40% indica que el grado de preferencia de esta modalidad de vacaciones es "poco". De igual modo, se prefiere "poco" en un 45,1% y en un 41,2% organizar vacaciones de aventura en zonas de montaña y organizar estancias en casas de campo respectivamente.

Finaliza el estudio cuestionando cuántos periodos de vacaciones tienen los individuos al año. El 37,8% de los individuos responde tener de 2 a 4 periodos, el 29% de los individuos declara tener más de 4 periodos de vacaciones, el 23,5% indica tener menos de dos periodos de vacaciones y el 9,2% de los individuos prefiere no contestar

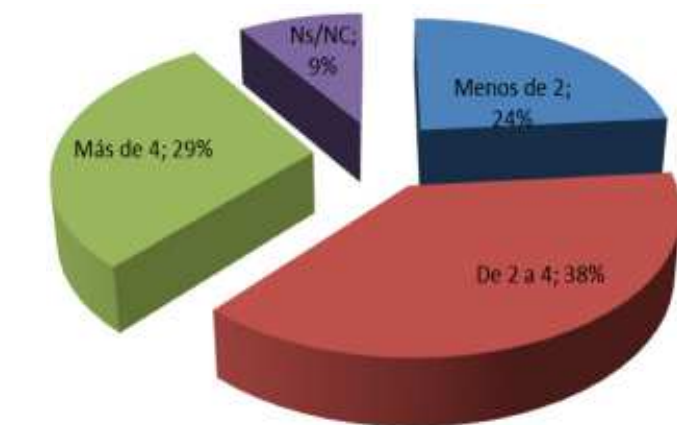


Gráfico 7. Número de periodos vacacionales de los entrevistados

Profil socio-économique de la personne interrogée

La plupart des personnes interrogées étaient des hommes (85,5%). La distribution par âge est présentée sur le tableau de la page 60:

L'état civil est distribué de la manière suivante : 16% sont des célibataires, 67,2% sont mariés, 10,4% vivent en couple, 5,6% sont séparés et 0,8% sont veufs/veuves. La distribution du niveau d'études achevées indique que 37% des personnes interrogées ont des études supérieures face à 9,7% avec des études primaires. La distribution de l'activité professionnelle montre que, sauf 1,9% en situation de chômage les autres sont des entrepreneurs (21,8%), professionnel

ou technicien supérieur (14,5%), professionnel/technicien moyen (8,1%), fonctionnaire (4,8%), employé/e qualifié/e (15,3%), employé/e non-qualifié/e (4%), et finalement 25% sont retraités. Une bonne jouissance du temps libre, du loisir, sont indispensables pour une bonne santé mentale.

Les personnes interrogées ont indiqué la fréquence approximative de leurs différentes activités proposées dans le test et qui sont résumées dans le tableau suivant. Il convient de souligner la fréquence hebdomadaire avec laquelle ils lisent les journaux et les livres, pratiquent le sport et sortent avec les amis. Ils voyagent et font du tourisme une fois par an, et mensuellement, ils vont aux musées ou aux expositions, aux événements culturels, au cinéma, au théâtre ou aux concerts ou à la campagne pour faire des excursions.

Le sport est un phénomène social de plus en plus quotidien dans la société contemporaine lié directement au concept de qualité de vie, il est introduit dans le grand spectre du loisir en tant qu'élément catalyseur de la santé physique et psychologique de l'individu et, de plus en plus, est utilisé comme produit, objet d'échange social et axe économique dans bien des cas. Sont chaque fois plus nombreux les chercheurs et les experts qui plaident pour la pratique sportive comme instrument capable d'apporter à l'être humain de grands bienfaits physiques, psychologiques et sociaux.

La variabilité des activités sportives que les individus pratiquent est illustrée dans 31% des personnes interrogées qui déclarent pratiquer d'autres sports que celui que nous exposons. Ceci est ainsi parce que les gens soulignent qu'ils pratiquent l'équitation, la pêche, le padel, le golf, la marche, aller au gymnase. 23% des interrogés pratiquent des sports nautiques fluviales, 22% le cyclisme, 21% le ski, 16% sport de ballon (football, tennis), 10% sport de piste (athlétisme...) et 9% l'escalade et l'alpinisme.

Conscients du fait que le tourisme nautique n'est pas la seule option pour les interviewés, nous leur avons demandé sur le degré de préférence au moment d'organiser leurs vacances à d'autres destinations. 44,3% des enquêtés indiquent la préférence « beaucoup » pour destinations à la plage, 35,5% préfèrent « beaucoup » voyager à l'étranger par leur propre compte. L'option de voyager à l'étranger en voyage organisé est peu préférée, de fait 40% indiquent que le degré de préférence de cette modalité de vacances est « peu ». De même, 45,1% préfèrent « peu » et 41,2% organiser des voyages d'aventure dans les zones de montagne et organiser des séjours dans des maisons de campagne respectivement.

Et finalement nous leur avons demandé combien de périodes de vacances ils avaient durant l'année. 37,8% déclarent avoir de 2 à 4 périodes, 29% déclarent avoir plus de 4 périodes de vacances, 23,5% indiquent avoir moins de 2 périodes de vacances et 9,2% préfèrent ne pas répondre.

La imagen según los turistas que visitan las Islas Canarias

Para esta fase del estudio se encuestaron a turistas en general, durante su visita a Canarias, y se priorizaron las respuestas de las personas que practican habitualmente algún deporte náutico, desestimando la entrevista en aquellos que no practican o no han practicado nunca deportes náuticos. Respecto al modo de recoger la información, se optó por la realización de 158 encuestas, contrastándola con una entrevista personal para permitir obtener información no directamente observable. Así, en los clubs y centros deportivos en las playas del sur de Gran Canaria y en los principales puntos de alquiler de material náutico, se realizaron las encuestas personales y directas. Cabe mencionar que la información contenida en las encuestas así como los datos de los entrevistados tales como el nombre, teléfono o mail tiene carácter confidencial, y es propiedad de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria,

quedando prohibida su divulgación, copia o distribución a terceros sin la previa autorización escrita de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria en virtud de la legislación vigente.

L'image selon les touristes qui visitent les Îles Canaries

Dans cette phase de l'étude, les touristes en général ont été questionnés, mais les réponses des personnes qui ne pratiquent pas de sports nautiques ont été rejetées. En ce qui concerne le mode de collecte de l'information, nous avons fait 158 enquêtes contrastées avec un entretien personnel pour obtenir des de permis que ne sont pas directement observables.

Ainsi, dans les clubs et centres sportifs sur les plages du sud de Gran Canaria et les principaux points de location de matériel nautique, des enquêtes personnelles et directes ont été menées. Il convient de mentionner que les informations contenues dans les enquêtes et l'information des répondants telles que le nom, téléphone ou courrier est confidentiel et est la propriété de l'Université de Las Palmas de Gran Canaria, interdisant la divulgation, la copie ou la distribution tiers sans l'autorisation écrite préalable de l'Université de Las Palmas de Gran Canaria en vertu de la législation d'autorisation.



Perfil del usuario respecto al modo de viaje

El 27,85% de los encuestados conoce las islas gracias a la opinión de amigos, el 26,58% a través de internet, el 24,68% por la información que le ha ofertado la agencia de viajes, el 14,56% a través de tour operador, seguido de la familia, la publicidad y los programas de televisión.

Respecto si este viaje es el primero o no que realizan a las Islas Canarias, para el 38,61% de la muestra, éste era su primer viaje. Del 61,39% restante, que ya había visitado las Islas Canarias previamente, el 25,77% había venido al menos un vez, y un 19,59% de los entrevistados declara haber venido a Canarias más de 10 veces.

% de respuestas	
1 vez	25,77
2 veces	13,40
3 veces	7,22
4 veces	7,22
5 veces	4,12
Más de 10	19,59

Mayoritariamente el avión es el medio de transporte escogido para llegar a Canarias. Tan sólo un 1,27% de los encuestados viajó primero en avión y después en barco para llegar a Gran Canaria. Con respecto a la visita a otros destinos en los últimos tres años, un 48,73% ha viajado a Mallorca, Dubái, Turquía, Egipto, Alemania, Ibiza, Andalucía, Noruega. Destinos como Túnez y Grecia son visitados por una minoría (12,03% y 13,9% respectivamente). El 1,27% ha visitado Agadir en los últimos tres años.

Canarias	49,37
Agadir	1,27
Grecia	13,92
Túnez	12,03
Costa del sol	23,42
Otros destinos	48,73

Al solicitar a los individuos que clasificaran del 1 al 5 los diferentes destinos presentados, según la presencia en los medios de comunicación, donde 1 es bastante información recibida y buscada y 5 todo lo contrario, se obtuvieron los siguientes resultados:

	Media	Moda
Canarias	2,03	1
Agadir	4,37	5
Grecia	2,45	3
Túnez	3,57	4
Costa del Sol	2,71	2

El valor modal de la tabla indica que, el destino con mayor presencia en los medios de comunicación es Canarias, después la Costa del Sol, seguidos por Grecia y Túnez y por último Agadir.

Respecto a la imagen percibida en relación a ciertos elementos que resaltan de Canarias, los atributos más representados fueron el sol, las playas y la buena comida. En Agadir, el sol, la cultura y el viento. Respecto a Túnez, los problemas políticos, el sol y la cultura fueron los atributos más mencionados. Los pensamientos sobre la Costa del Sol evidencian playas, fiestas y masificación. En Grecia, la tranquilidad, el sol y la familiaridad eran los pensamientos primordiales de la mayoría de los encuestados.

Al cuestionar sobre el gasto turístico del último viaje los resultados indican que el 32,9% de los entrevistados gasta en el destino entre 501 y 900 euros por persona.

Gasto	% de respuestas
501-900	32,9
900-1300	22,2
1300-1700	17,1
1700-2100	8,9
Menos de 500	5,7
Más de 2900	5,7
2100-2500	3,8
2500-2900	3,8

Profil de l'utilisateur en ce qui concerne le mode de voyage

Le 27,85% des répondants connaissent les îles grâce à l'avis d'amis, le 26,58% par internet, le 24,68% pour les informations que lui offre l'agence de Voyage, le 14,56% par tour opérateur, suivi par la famille, la publicité et les programmes de tv.

En ce qui concerne si ce voyage est le premier, le 38,61% a annoncé qu'il s'agissait de leur premier voyage. Le 61.39% restants, qui avait déjà visité auparavant les îles Canaries, 25,77% ont été au moins une fois, et 19,59% des répondants ont déclaré avoir visité Canaries plus de 10 fois.

Principalement l'avion est le moyen de transport le plus choisi pour arriver aux îles Canaries. Seulement 1,27% des répondants ont choisi le bateau (en mix avec l'avion) pour se rendre à Gran Canaria. Ce qui concerne le fait d'avoir visité d'autres destinations au cours des trois dernières années, un 48,73% a voyagé à Mallorca, Dubaï, la Turquie, l'Egypte, l'Allemagne, Ibiza, Andalousie, Norvège. Des destinations telles que la Tunisie et la Grèce sont visités par une minorité (12,03% et 13,9% respectivement). 1,27% ont visité Agadir au cours des trois dernières années.

En ce qui concerne l'image perçue par rapport à certains éléments saillants des îles Canaries, les attributs ont été représentés le soleil, les plages et la bonne nourriture. A Agadir, le soleil, la culture et le vent. En ce qui concerne la Tunisie, la politique, le soleil et la culture sont les attributs les plus fréquemment mentionnés. Réflexions sur les plages de la Costa del Sol, les montrent, les partis et la masse. En Grèce, le calme, le soleil et la familiarité sont les pensées primaires de la plupart des répondants.

Les dépenses touristiques indiquent que le 32,9% des répondants ont dépensé dans la destination entre 501 et 900 euros par personne.

Perfil del usuario respecto al destino Canarias

A partir de una serie de criterios preestablecidos se recopiló la opinión general sobre Canarias. Puntuar con un 1 es estar totalmente en desacuerdo y puntuar con un 5 es estar totalmente de acuerdo.

	Media	Moda
Destino con buen clima	4,6	5
Destino con estupendas playas	4,0	5
Destino con buenas infraestructuras (aeropuertos, carreteras, medios de transporte, etc.)	4,0	4
Destino con buenos alojamientos	4,1	4
Destino con una buena infraestructura en nuevas tecnologías (teléfono, internet,...)	3,5	4
Destino que ofrece variedad de deportes y actividades (golf, tenis, deportes de playa, deportes náuticos, etc.)	4,0	4
Destino que ofrece actividades recreativas variadas (excursiones, atracciones, parques de atracciones, etc.)	3,7	4
Destino que ofrece un ocio nocturno interesante (discoteca, pubs, casinos, etc.)	3,6	4
Destino que ofrece una amplia variedad de tiendas (tradicionales y modernas)	3,6	3
Un destino de fácil acceso (cercano, número de vuelos, etc.)	4,0	4
Destino que ofrece una herencia histórica y cultural interesante que visitar (museos, monumentos, herencia arquitectónica, etc.)	3,2	3
Destino que ofrece actividades culturales interesantes (festivales, conciertos, folklore, etc.)	3,1	3
Destino que ofrece una gran variedad en cuanto a gastronomía y una alta calidad gastronómica	3,6	3
Un destino con un entorno atractivo (paisajes naturales, herencia cultural, monumentos,...)	3,7	3
Un destino con tradiciones y costumbres interesantes	3,4	3
Un destino con una alta seguridad	3,8	4
Un destino asequible en vacaciones	3,8	4
Un destino un poco masificado, lleno de gente	3,3	4
Un destino saludable y libre de polución	3,8	4
Un destino que ofrece un servicio de alta calidad en los alojamientos	3,8	4
Un destino caracterizado por su gran hospitalidad de la población	4,2	5
Un destino que ofrece una buena calidad de vida para sus habitantes	3,7	3
Un destino de moda	3,5	3
Destino con buena reputación	4,0	4
Destino exótico	3,4	3
Destino que ofrece una experiencia inolvidable	3,7	3
Destino adaptado para familias con niños	3,9	4
Destino adaptado para personas con discapacidad	3,5	4
Destino que ofrece una estabilidad política y social	3,9	5

Tabla 18. Opinión sobre las Islas Canarias como destino según diferentes criterios

El criterio peor valorado es el que señala a Canarias como destino que ofrece actividades culturales interesantes (festivales, conciertos, folklore, etc.). El segundo atributo menos valorado es el que señala a Canarias como destino que ofrece una herencia histórica y cultural interesante (museos, monumentos, herencia arquitectónica, etc.). Por el contrario, con una media del 4,6, el atributo más valorado indica que Canarias es un destino con buen clima. La hospitalidad está también muy bien valorada (media de 4,2). Los alojamientos y la reputación del destino es también valorada positivamente (media de 4,1 y 4 respectivamente).

En general, en una escala del 1 al 5, donde 1 significa un imagen muy negativa y 5 muy positiva, los entrevistados dan un valor medio de 4,15 a la imagen de las Islas Canarias en comparación con otros destinos que han visitado. El valor modal, la respuesta más indicada es el 4.

Los aspectos no tangibles, es decir, la opinión sobre el destino Canarias para el turismo náutico se ha evaluado con los siguientes adjetivos: saludable, activo, sostenible, genuino, alegre y destino estimulante. En este sentido, el 78,1% opina que Canarias es un destino saludable, un 70,3% opina que es un destino activo, un 74,2% se declina por la sostenibilidad de Canarias, un 73,2% describe a las Islas como genuinas para la práctica de turismo náutico, un 69,8% las define alegres y un 78,3% las considera estimulantes. Las puntuaciones medias, teniendo en cuenta que puntuar con un 1 significa estar en total desacuerdo con el atributo del destino y puntuar con un 5 significa estar en total acuerdo, se describen en la siguiente tabla:

	Media	Desv. típ.
Saludable	4,17	0,86
Activo	4,08	0,84
Sostenible	3,79	0,88
Genuino	3,82	0,98
Alegre	4,32	0,88
Estimulante	3,98	0,97

Hasta ahora, los indicadores analizados reflejan que Canarias goza de una imagen positiva frente a otros destinos competidores. Resta saber si las expectativas de los visitantes han sido o no satisfechas. La tabla siguiente muestra las respuestas sobre las expectativas de los entrevistados respecto a la elección de Canarias como destino vacacional.

	Media	Moda
Estoy satisfecho con mi decisión de visitar las Islas Canarias	4,36	5
En términos generales, estoy satisfecho con mi experiencia durante la visita a las Islas Canarias	4,30	5
La visita a las Islas Canarias ha satisfecho mis expectativas	4,24	5
Estoy realmente satisfecho con mi visita a las Islas Canarias (superando mis expectativas)	4,41	5

Tabla 19. Satisfacción de la elección de visitar las Islas Canarias.

Para desarrollar el turismo en forma sostenible y exitosa es indispensable conocer la opinión de los visitantes, la relación colectiva entre el turista y el resto del entorno, y las observaciones que éstos puedan hacer de los atributos y variables que conforman la oferta turística de las Islas Canarias. En términos generales, la opinión sobre los diferentes elementos expuestos es satisfactoria, si bien en lo que a medios de transporte se refiere, los taxis están bien valorados y se sugiere un incremento en el número de autobuses. También se sugieren mejoras en el atributo bienvenida y hospitalidad pues los entrevistados solicitan más puntos de información. Respecto a la animación cultural se sugiere más promoción. En la higiene se valora el lugar como un sitio limpio y ordenado aunque ciertos entrevistados señalan la suciedad y malos olores de aceras en determinados espacios. La señalización es valorada po-

sitivamente, donde la claridad de las mismas es expuesta por un gran porcentaje de entrevistados. Respecto a las actividades deportivas, algunos entrevistados exponen que, la oferta deportiva es amplia y está adaptada a todos los rangos de edad, sin embargo no hay mucha oferta deportiva en la zona turística de San Agustín.

Profil utilisateur referent à la destination Canaries

Le tableau 18 montre l'opinion générale des touristes sur certain attributs aux Canaries. Sur l'échelle, 1 signifie "fortement en désaccord" et 5 "totalement d'accord".

Le valeur la plus basse est orientée vers les Canaries comme une destination qui offre d'intéressantes manifestations culturelles (festivals, concerts, folklore, etc.). Le deuxième attribut le moins valorisé est orientée vers les Îles Canaries en tant que destination qui offre un patrimoine historique et culturel intéressant (musées, monuments, patrimoine architectural, etc.). En revanche, avec une moyenne de 4,6, l'attribut le plus précieux indique que Canaries est une destination avec du beau temps. Hospitality est également très apprécié (moyenne de 4,2). Le logement et la réputation de la destination sont également évalués positivement (moyenne de 4,1 et 4 respectivement).

Dans l'ensemble, sur une échelle de 1 à 5, où 1 signifie 5 image très négative et très positive, les répondants donnent une valeur moyenne de 4,15 à l'image des îles Canaries par rapport à d'autres endroits qu'ils ont visités.

Les aspects immatériels, c'est à dire, l'avis sur la destination des Canaries pour le tourisme nautique a été évaluée avec les adjectifs suivants: destination sain et actif, durable, authentique, joyeux et stimulant. Ici, 78,1% pensent que les Canaries sont une destination saine, 70,3% pensent qu'il est une destination active, 74,2% croient dans la durabilité des îles Canaries, 73,2% ont décrit la îles comme de véritables pour la pratique du tourisme nautique, le 69,8% ont définis les îles comme destination heureux et le 78,3% comme destination stimulant.

Jusqu'à présent, les indicateurs analysés montrent que Canaries bénéficie d'une image positive sur les autres destinations concurrentes. Reste à voir si les attentes des visiteurs ont été satisfaites ou non. Le tableau suivant présente les réponses aux attentes des répondants concernant le choix des Îles Canaries en tant que destination de vacances.

Dans l'ensemble, la perception des touristes sur les différents éléments exposés, est satisfaisante. Concernant le transport les taxis sont très appréciés et les touristes ont suggéré une augmentation du nombre de bus. Des améliorations ont été également suggéré dans l'accueil et l'hospitalité, demandent plus de points d'information. En ce qui concerne les activités culturelles est suggère plus promotion. Concernant l'hygiène est valorisé comme un site bien rangé, bien que certains répondants notent la saleté et les odeurs dans certaines zones. La signalisation est positivement appréciée, où la clarté est valué par un pourcentage élevé de répondants. En ce qui concerne les activités sportives, certains répondants déclarent que l'offre est large et le sport est adapté à toutes les tranches d'âge, mais il n'ya pas beaucoup de sport dans le quartier touristique de Saint-Augustin.

Perfil del usuario respecto su participación en la actividad náutica

Los datos revelan que el 44,3 % aún no había desarrollado actividad deportiva alguna en la Isla. Este porcentaje se explica en medida por el escaso tiempo de alguno de los entrevistados en la isla. De hecho, muchos de ellos llevaban tan sólo un día y acababan de llegar al centro de buceo o a la playa. En adición se recopila información sobre su disposición a realizarlos.

Realizado (%)	Deporte	Deseado (%)
10,1	Ciclismo	4,4
26,6	Deportes náuticos	4,4
3,7	Equitación	4,4
2,5	Espeleología	3,7
8,2	Golf	0,6
37,9	Natación	3,7
6,3	Parapente	5,0
2,5	Pesca o pesca submarina	5,6
12,0	Senderismo	1,8
20,2	Buceo	6,3
7,5	Surf	6,9
4,4	Windsurf	5,6
2,5	Remo	2,5
5,6	Catamarán	5,6
3,7	Esquí acuático	6,9
11,3	Excursión en barco	6,9
10,7	Moto de agua	8,8
6,9	Navegar	3,7

Tabla 20. Porcentaje de individuos que han realizado o deseado practicar alguno de los deportes.

Mayoritariamente, los individuos expresaron haber realizado natación (37,9%), deportes náuticos (26,6%), buceo (20,2%), senderismo (12%), excursión en barco (11%) y moto de agua (10,7%). Equitación (3,7%), esquí acuático (3,7%), espeleología (3,7%), pesca (2,5%), o pesca submarina (2,5%) son los deportes menos practicados. El golf es practicado por el 8,2% de los encuestados, sin embargo, tan sólo el 0,6% manifiesta desear practicarlo. Con las motos de agua no ocurre lo mismo pues el 8,8% de los individuos desea practicar tal deporte.

En opinión de los individuos entrevistados, las Islas Canarias, como destino turístico, ofrecen una gran cantidad de actividades náuticas. De hecho, esta afirmación es expresada por el 87,97% de los entrevistados. Además, entre los que practican actividades deportivas, el grado de satisfacción con la oferta de actividades náuticas es elevado. Entre un 1, que significa baja satisfacción y un 5 que significa alta satisfacción, la media de las puntuaciones otorgada es del 3,88 y el valor más señalado ha sido el 4.

Respecto su participación en la actividad náutica el rango de valorización va del 1 al 5 donde 1 significa poseer bajo nivel y 5 un alto nivel. La tabla revela que la accesibilidad y el medio ambiente son los aspectos mejor valorados por aquellos individuos que visitaron algún puerto deportivo en las Islas Canarias. La puntuación otorgada mayoritariamente a todos ellos es el 4 y el atributo peor valorado (3,76 puntos de media).

Atributos	Media	Moda
Infraestructuras e instalaciones	3,81	4
Señalización	3,76	4
Servicios ofertados	3,78	4
Seguridad	3,93	4
Medio ambiente	4,01	4
Accesibilidad	4,00	4

Finalmente, la imagen que proyecta Canarias respecto a actividades náuticas es satisfactoria. Los entrevistados, en una escala del 1 al 5, donde 1 es tener una imagen muy negativa y 5 es tener una imagen muy positiva, asignaron mayoritariamente el valor 3,96 de media. Uno de cada tres entrevistados ha pensado en volver en las próximas vacaciones. La satisfacción con la imagen es quizás razón para que el 97,46% de los entrevistados recomiende las Islas Canarias a otras personas.

Profil de l'utilisateur en ce qui concerne leur participation à des activités de plaisance

Les données révèlent que le 44,3% n'avaient pas encore exercé d'activités nautiques dans l'île. En fait, beaucoup d'entre eux avaient une seule journée et venait d'arriver au centre de plongée ou à la plage. Cependant, nous avons recueilli leur volonté de réaliser activité nautique pendant le séjour.

Principalement, les individus avons fait de la natation (37,9%), sports nautiques (26,6%), plongée (20,2%), la randonnée (12%), des excursions en bateau (11%) et jet skis (10,7%). L'équitation (3,7%), le ski nautique (3,7%), la spéléologie (3,7%), la pêche (2,5%), ou la pêche au harpon (2,5%) sont les sports les moins populaires. Le golf est pratiqué par 8,2% des répondants, cependant, seulement 0,6% ont déclaré désir de pratiquer. Avec des jet-skis n'est pas le cas pour 8,8% des personnes veulent pratiquer ce sport.

Selon les personnes interrogées, les îles Canaries en tant que destination touristique, offrent une multitude de sports nautiques. En fait, cette déclaration est exprimée par 87,97% des répondants. En outre, parmi ceux qui pratiquent des activités sportives, le degré de satisfaction avec la gamme d'activités nautiques est élevé. Entre 1, ce qui signifie une faible satisfaction et 5 signifie une grande satisfaction, les scores moyens sont de 3,88 et la plus valeur déclarée était de 4.

Concernant la participation dans l'activité nautique, révèle que l'accessibilité et l'environnement sont mieux appréciés par les personnes qui ont visité un port de plaisance dans les îles Canaries. La note donnée à chacun d'eux est la plupart du temps 4, et l'attribut plus mauvais score est la signalisation dans le moyen marine (3,76 points en moyenne).

Enfin, l'image des activités nautiques aux Canaries est satisfaisante. Les répondants, sur une échelle de 1 à 5, où 1 est d'avoir une image très négative et 5 est d'avoir une image très positive, principalement attribué la valeur 3,96 en moyenne. Un répondant sur trois avaient pensé à revisiter les prochaines vacances. La satisfaction avec l'image est peut-être la raison pour laquelle, le 97,46% des répondants recommandent aux îles Canaries à d'autres.

Perfil socioeconómico del encuestado

Sobre la nacionalidad, los datos revelan que el 29,75% de los entrevistados es británico, el 14,56% noruego, el 12,66% es de nacionalidad alemana, el 10,76% es holandés, un 4,43% es español y el resto de otras nacionalidades cuyos porcentajes se recogen en la siguiente tabla.

Además, el 46,2% de los entrevistados viaja en pareja, un 17,72% lo hace de forma individual, un 12,66% viaja en familia y un 23,42% viaja en grupo. La distribución de la actividad laboral refleja que, salvo el 1,89% que está en situación de desempleo, el resto es empresario (4,43%), autónomo (12,02%), y trabajador/a (30,37%).

Nacionalidad	porcentaje
Británico	29,75
Noruega	14,56
Alemana	12,66
Holandesa	10,76
Francesa	5,70
Española	4,43
Italiana	3,16
Polaca	2,53
Escocesa	2,53
Suiza	1,90
Irlandesa	1,90
Lituana	1,27
Húngara	1,27
Checa	1,27
Albana	1,27
Rumana	1,27
Belga	1,27
Austriaca	0,63
Cubana	0,63
Ecuatoriana	0,63
Griega	0,63

Profil socio-économique de l'interviewé

Selon la nationalité, les données révèlent que 29,75% des répondants sont britanniques, 14,56% sont norvégiens, 12,66% de nationalité allemande, 10,76% sont néerlandais, le 4,43% est espagnol et le reste d'autres nationalités.

En outre, 46,2% des répondants voyagent en couple, le 17.72% individuellement, le 12,66% en famille et le 23,42% dans un voyage de groupe. La répartition de l'activité de travail montre que le 1,89% est au chômage, le reste sont hommes d'affaires (4,43%), autonome (12,02%), et travailleurs (30,37%).

► Estudio de mercado sobre la imagen del destino, sostenibilidad ambiental y seguridad náutica en la provincia Las Palmas. Turismo náutico deportivo de vela, temporada 2012-13

En esta fase se realiza un análisis de la imagen del destino por parte de los turistas, incluyendo sus diferentes dimensiones: familiaridad del destino y la relación de la misma con la imagen percibida. Identificar los atributos de satisfacción, los factores que afectan a las intenciones conductuales de los visitantes y/o su grado de fidelización. Se realizan experimentos de elección discreta que permitirán: a) analizar la importancia relativa de los factores medioambientales que afectan a la movilidad y a la elección de destino en viajes; y b) obtener la disposición a pagar por mejorar dichas condiciones y su comparativa con destinos turísticos de Canarias. Se analizan los elementos de seguridad náutica: emergencias en la mar, autorizaciones requeridas, los conocimientos básicos de comunicaciones y medidas que resulten exigibles para cada tipo de embarcación conforme lo determina la legislación y las prácticas propias en cada territorio.

Asimismo se pretende realizar el cálculo fiable del beneficio directo, indirecto y derivado de las actividades náuticas en Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura como fenómeno deportivo de proyección turística.

Mediante este estudio se pretende conocer de las actividades náuticas de forma prioritaria:

- Su dimensión turística
- Su repercusión económica
- Qué elementos y características condicionan dicha repercusión

En la actualidad, cualquier inversión razonada conlleva el estudio de su eficacia y utilidad. Si en estas inversiones hay implicados fondos públicos, dicha evaluación es ineludible. Es, además, vital en un contexto de escasez de recursos como el que vivimos.

El proceso hacia esos objetivos incluye tácticas de potenciación de actividades estratégicas facilitadoras. En el caso de las islas, las circunstancias ambientales, históricas y deportivas han permitido la apuesta por la vela ligera.

► Étude de marché sur l'image de la destination, environnement durable et sécurité nautique à la province de Las Palmas. Tourisme nautique de plaisance de voile, saison 2012-2013.

Dans cette phase, une analyse de l'image de la destination est réalisée par les touristes en incluant les différentes démentions : le degré de familiarité de la destination et la relation de celle-ci avec l'image perçue. Identifier les attributs de satisfaction, les facteurs qui influencent les intentions comportementales des visiteurs et/ou leur degré de fidélisation. Ont été des expériences de choix discret afin de permettre : a) analyser l'importance des facteurs environnementaux touchant à la mobilité et au choix de destination en voyages; et b) obtenir la disposition à payer pour améliorer lesdites conditions et sa comparaison avec les destinations touristiques des Canaries. Les éléments de la sécurité nautique sont analysés : urgences en mer, autorisations requises, les connaissances de base de communication et les mesures exigées pour chaque type d'embarcation conformément à la législation et les propres pratiques dans chaque territoire. De même, il vise également à réaliser une estimation fiable du bénéfice direct, indirect et résultant des activités nautiques à Gran Canaria, Lanzarote et Fuerteventura en tant que phénomène sportif de projection future.

L'objectif de cette étude est de connaître les activités nautiques de façon prioritaire:

- dimension touristique
- impact économique
- éléments et caractéristiques conditionnant cet impact.

Actuellement, tout investissement motivé comporte l'étude de son efficacité et utilité. Si dans ces investissements il ya des fonds publics, cette évaluation est inéluctable. Elle est, en outre, nécessaire dans un contexte de manque de ressources comme le notre actuellement.

Le processus visant ces objectifs comprend des tactiques de renforcement des activités stratégiques facilitatrices. En cas des îles, les circonstances environnementales, historiques et sportives ont permis de miser sur la voile légère.

Metodología

En este trabajo se han manejado diversas metodologías y fuentes de información, de manera que la misma pueda ser triangulada y contrastada con una dialéctica entre métodos. Se han manejado **fuentes indirectas**, como información publicada sobre programación, estadísticas y actividades náuticas de vela ligera desarrolladas en el ámbito de estudio, así como datos e información general aportadas por las administraciones, organizadores y proveedores de actividades náuticas.

Asimismo se ha recogido información obtenida de **fuentes directas**:

Mediante cuestionario estructurado, a los participantes que provenían de fuera de la isla del evento en la edición más reciente de la Semana Olímpica Canaria de Vela (Las Palmas de Gran Canaria, diciembre de 2013). Los visitantes llegados a la competición y sus acompañantes fueron entrevistados en la propia competición, con cuestionario en entrevista personal realizada por encuestadores. La información obtenida fue contrastada y complementada con la información recogida por la organización de la competición y con los resultados de las regatas por categoría.



La distribución de los gastos por visitante se ha determinado a través de la información que ellos mismos han dado en las encuestas. También se ha podido conocer los gastos realizados por la organización y los costos por proveedores, los servicios turísticos, y los servicios propios de la actividad náutica, como el alquiler de embarcaciones, elementos de uso para la competición, etc. También se han realizado entrevistas abiertas a organizadores, proveedores, participantes y colaboradores en la organización de las regatas y entrenamiento de invierno en las islas orientales del archipiélago canario.

Para el estudio de Impacto Económico se parte de la identificación del vector de gasto asociado a la estancia de los regatistas. Este se obtiene de los datos obtenidos de la encuesta. En segundo lugar se calculó, con ayuda de la Tabla Simétrica de Canarias referida al 2005, el impacto económico de dichos gastos sobre el conjunto de la economía de la provincia.

Méthodologie

Dans ce travail ont été utilisées différentes méthodologies et sources d'information, de telle façon de chacune puisse être triangulée et contrastée avec une dialectique entre des méthodes.

De différentes sources indirectes ont été utilisées, comme l'information publiée sur la programmation, les statistiques et les activités nautiques de voile légère développées dans le domaine de l'étude, ainsi que des données et l'information générale fournies par les administrations, organisations et fournisseurs d'activités nautiques.

De même, ont été collectées des informations obtenues de sources directes:

Moyennant un questionnaire structuré, aux participants en provenance hors de l'île de l'événement dans l'édition la plus récente de la Semaine Olympique Canarienne de Voile (Las Palmas De Gran Canaria, décembre 2013). Les visiteurs et leurs accompagnants ont été interrogés lors de la compétition, avec un questionnaire dans un entretien personnel réalisé par les enquêteurs. L'information obtenue a été vérifiée et complétée avec l'information collectée par l'organisation de la compétition et avec les résultats des régates par catégorie.

La distribution des frais par visiteur a été déterminée à travers l'information fournie par les interviewés même dans les enquêtes. Ils ont été connu aussi les frais réalisés par l'organisation et les coûts par fournisseurs, les services touristiques, et les propres services de l'activité nautique, comme la location des embarcations, les éléments d'usage pour la compétition, etc.

On a réalisé des entretiens ouverts aux organisateurs, fournisseurs, participants et collaborateurs dans l'organisation des régates et l'entraînement d'hiver dans les îles orientales de l'archipel canarien.

Pour l'étude de l'Impact Économique on a identifié le vecteur de dépense associé au séjour des régatiers. Ceci est obtenu des données obtenues de l'enquête. En deuxième lieu le calcul a été fait à l'aide du Tableau Symétrique des Canaries relatif à 2005, l'impact économique des dépenses sur l'ensemble de l'économie de la province.

Gran Canaria Sailing Winter Series. Hitos del Turismo Náutico de vela ligera en la temporada de invierno.

La bahía de Las Palmas de Gran Canaria reúne condiciones óptimas para la práctica de la vela ligera de alto nivel, lo que le da un interés internacional. Esta bahía tiene una intensa actividad de vela a lo largo de todo el año, sin embargo, su mayor dimensión turística se da en invierno, con sus consolidadas competiciones más internacionales, y el progresivo uso como base de entrenamiento de invierno por parte de regatistas y equipos deportivos de vela ligera procedentes de países del norte de Europa.

El fenómeno turístico de la vela ligera tiene aquí 2 dimensiones que se alimentan mutuamente:

1. Presencia de regatistas extranjeros (generalmente nórdicos) entrenando durante el invierno.
2. Eventos de vela (regatas) que dan cabida o convocan a la participación de regatistas de fuera.

En cuanto al primer grupo, es decir regatistas que entrenaron a lo largo del pasado invierno 2012-2013, la distribución por meses, según los datos de inscripción en el Real Club Náutico de Gran Canaria, son los siguientes:

Diciembre	Enero	Febrero	Marzo	Total
82	171	105	16	374

Porcentaje de individuos que han realizado o deseado practicar alguno de los deportes.

No se incluyen en la misma los que vienen de forma independiente sólo por unos días a participar en una competición, sino los que vienen a entrenar a lo largo del invierno, es decir, generalmente grupos procedentes de clubs o selecciones deportivas de países o regiones del norte de Europa.

Los regatistas que entrenan participan en las competiciones que coinciden en fechas con su período de entrenamiento. Es posible que adapten su período de entrenamiento para coincidir durante su estancia con alguna regata que les interese. Esto ocurre probablemente con La Semana Olímpica Canaria de Vela por el prestigio de este evento tras catorce ediciones atrayendo a deportistas del máximo nivel en su categoría. Destaca la importante presencia que tuvieron los noruegos, rusos, daneses y alemanes el pasado invierno. Dado que la decisión del destino no es individual de los participantes, sino colectiva o de los clubs o federaciones, la proporción y distribución por países varía de manera importante de un invierno a otro pues la decisión de un club de ir a un lugar u otro supone arrastrar a todos los miembros de ese equipo.

Como se indica en otros apartados, no todos los que asisten a las regatas combinan su participación en la competición con un período de entrenamiento en la isla. Algunos regatistas vienen exclusivamente a las regatas. Esto ocurre con los regatistas de otras islas y de España, así como algunos extranjeros. El fenómeno, al menos con extranjeros y peninsulares, se da especialmente cuando la regata es puntuable en una clasificación nacional o internacional.

Aunque actualmente existe ya de manera informal un circuito de invierno en la isla, el Real Club Náutico de Gran Canaria trabaja para crear un circuito de invierno formalizado y con una marca propia: Gran Canaria Sailing Winter Series, que engloba y refuerza en su interés internacional algunas de las competiciones que figuran en el calendario anual de regatas del Real Club Náutico de Gran Canaria: Semana Olímpica Canaria de Vela, Trofeo Comodoro y Carnival Race-Regata Internacional de Carnaval que son las que más interés pueden generar entre los participantes extranjeros.

1. La Semana Olímpica Canaria de Vela - Olympic Canary Sailing week
Se celebra en torno al 5 a 9 de diciembre, coincidiendo con el puente de la Constitución y la Inmaculada. La Semana Olímpica de Vela Canaria es un conjunto de competiciones que incluye varias clases de vela ligera. Generalmente son clases que tienen carácter olímpico, como son láser estándar, láser radial femenino y 470 así como otras no olímpicas como son láser radial masculino, 420, 29er y fórmula 18.

Las clases no olímpicas incluidas son clases internacionales, que son preparatorias para otras clases o versiones para navegantes de menos peso (radial masculino para láser estándar y 420 para 470) o por su espectacularidad (Fórmula 18) y pujanza actual (29er). No obstante se trata de clases que gozan de gran popularidad y de un elevado nivel de competiciones internacionales.

Respecto a la fecha elegida para la celebración, hay que recordar que el importante puente de festividades de estas fechas es sólo para España ya que el festivo del día 6 de diciembre es sólo en España y el día 8 sólo es festivo para los países católicos, por lo que la fecha es muy favorable sobre todo para los españoles, en un contexto de invierno que favorece la participación de los países del norte de Europa.

Esta regata es la precursora, con una clara vocación internacional. Ya se ha celebrado edición XIV. Es uno de los hitos para quienes

pasan la temporada de invierno. Además, en función de la calificación nacional o internacional otorgada a las competiciones que incluye atrae a participantes que vienen exclusivamente a la regata.

2. Regata AECIO Trophy / Trofeo Ciudad de Las Palmas
Se celebra la última semana del año -en la edición 2012, del 26 al 29 de diciembre-. Esta regata no suele ser presentada por los propios organizadores en la lista de las regatas de carácter turístico internacional porque normalmente se trata de un trofeo principalmente de carácter nacional, puntuable en las competiciones de la Asociación Española de la Clase Internacional Optimist –acrónimo: AECIO-. Sin embargo este evento tiene sí una importante dimensión turística de carácter nacional, y en términos relativos tiene un importante impacto turístico, no sólo por el gran participación, incluyendo regatistas de otras islas y de la península, sino también porque la temprana edad de los mismos conlleva un importante número de acompañantes que se desplazan a la isla, que además con frecuencia consumen productos y servicios náuticos. No obstante, también participan en ella regatistas procedentes de otros países. Así en la en la pasada edición 2012, esta competición tenía carácter internacional, enmarcada en el Trofeo Aecio Excellence Cup International 2012-2013 que se compone de varias competiciones desarrolladas a lo largo de la geografía española e incluía la competición de la bahía de Las Palmas de Gran Canaria.

3. Trofeo Comodoro -International Gran Canaria Trophy
Se celebra a mediados de enero. El actual Trofeo Comodoro pasa a tener una mayor dimensión internacional. Su ubicación en el calendario y las clases que compiten, colocan este trofeo en una posición ideal para su inclusión de regatistas internacionales. Este trofeo se caracteriza, entre otras cosas, por incluir una gran cantidad de clases: Optimist (A, B y C), Techno, Snipe, Ideal 18, 420, 29er y Láser, con lo que ello supone en cuanto al número de participantes que puede llegar a congregar.

4. Regata de Carnaval - International Carnival Regata
Fecha móvil en función de la fecha del Carnaval. En 2013 se realizó la Regata de Carnaval para Optimist y la Carnival Race, los días 16 y 17 de febrero. Dos jornadas de competición dirigidas a las clases de Lasser: Radial masculino, Radial femenino, Estándar y 470 con participación de regatistas de Dinamarca, Suecia, Noruega, Alemania, Turquía, Holanda y España. Estas regatas tienen un buen potencial de crecimiento en cuanto a su dimensión turística pues esta fiesta aporta un importante atractivo añadido a la regata.

Gran Canaria Sailing Winter Series. Hites du Tourisme Nautique de voile légère pendant la saison d'hiver.

La baie de Las Palmas de Gran Canaria réunit les conditions optimales pour la pratique de la voile légère de haut niveau, ce qui lui donne un intérêt international. Cette baie jouit d'une activité intense de voile au long de toute l'année, toutefois, sa dimension touristique majeure se produit en hiver avec des compétitions consolidées les plus internationales, et l'utilisation progressive en tant que base d'entraînement en hiver de la part des régatiers et des équipes sportives de voile légère en provenance des pays du nord de l'Europe.

Le phénomène touristique de la voile légère a ici 2 dimensions qui s'alimentent mutuellement:

1. Présence des régatiers étrangers (généralement nordiques) en s'entraînant pendant l'hiver.
2. Événements de voile (régates) qui accueillent ou convoquent à la participation de régatiers étrangers.

Quand au premier groupe, c'est à dire les régatiers qui ont été entraînés au long de l'hiver dernier 2012-2013, la distribution par mois, selon les données de l'inscription au Real Club Nautique de la Grande Canarie, se

montrent dans le tableau dela page 67:

Les régatiers qui s'entraînent participent aux compétitions coïncidant en date avec leur période d'entraînement. Il est probable qu'ils adaptent leur période d'entraînement pour coïncider durant leur séjour avec les régates qui les intéressent. Ceci se produit probablement dans La Semaine Olympique Canarienne de Voile grâce au prestige de cet évènement suite à quatorze éditions attirant des sportifs de plus haut niveau dans leur catégorie. Il convient de signaler la forte présence des norvégiens, russes, danois et allemands pendant l'hiver précédent. Étant donné que la décision des participants par rapport à la destination n'est pas individuelle, sinon collective, des clubs ou des fédérations, la proportion et distribution par pays varie de manière significative d'un hiver à autre parce que la décision d'aller à un endroit ou à un autre entraîne la participation de tous les membres de l'équipe.

Comme signalé en d'autres paragraphes, tous ceux qui participent aux régates ne combinent pas leur participation à la compétition avec une période de loisir dans l'île. Quelques régatiers viennent exclusivement aux régates. Ceci est le cas des régatiers en provenance d'autres îles et de l'Espagne, ainsi que quelques étrangers. Le phénomène se produit au moins avec les étrangers et les péninsulaires, particulièrement quand la régate compte pour la classification nationale ou internationale.

Même s'il existe actuellement de manière informelle un circuit d'hiver dans l'île, le Real Club Nautique de la Grande Canarie travaille pour créer un circuit d'hiver formalisé sous une marque propre: Gran Canaria Sailing Winter Séries, qui englobe et renforce au niveau international quelques unes des compétitions figurant au calendrier annuel des régates du Real Club Nautique de la Grande Canarie: Semaine Olympique Canarienne de Voile, Trophée Comodore et Carnival Race-Régate Internationale de Carnaval qui sont celles qui puissent susciter plus d'intérêt entre les participants étrangers.

1. La semaine Olympique Canarienne de Voile - Olympic Canary Sailing week
se déroule du 5 au 9 décembre, en coïncidant avec le pont de la Constitution et de l'Immaculée. La Semaine Olympique de Voile Canarienne est un ensemble de compétitions qui comprend plusieurs types de voile légère. Généralement sont des classes avec un caractère olympique, comme le laser standard, laser radial féminin et 470, ainsi comme d'autres non olympiques comme le laser radial masculin, 420, 29er et formule18.

Les classes non olympiques sont des classes internationales préparatoires pour d'autres classes ou versions pour navigateurs avec moins de poids (radial masculin pour laser standard et 420 pour 470) ou par son spectaculaire (Formule 18) et puissance actuelle (29er). Cependant, il s'agit des classes très populaires et d'un niveau élevé de compétitions internationales.

Par rapport à la date choisie pour la célébration, il faut souligner que les jours fériés de ces dates sont seulement pour l'Espagne puisque le 6 décembre est seulement en Espagne et le 8 est seulement férié dans les pays catholiques, donc cette date est très favorable surtout pour les espagnoles, dans un contexte d'hiver qui favorise la participation des pays du nord de l'Europe.

Cette régate est la précurseur, avec une claire vocation internationale car a été célébrée l'édition XIV. C'est un jalon pour ceux qui passent la saison d'hiver. En plus, en fonction de la qualification nationale ou internationale octroyée aux compétitions comprises attire aux participants qui viennent exclusivement aux régates.

2. Régate AECIO Trophée / Trophée Ville de Las Palmas
Il a lieu la dernière semaine de l'année – à l'édition 2012, du 26 au 29 décembre-. Cette régate n'apparaît pas dans la liste des régates à caractère international parce qu'il s'agit normalement d'un

trophée de caractère national, qui compte dans les compétitions de l'Association Espagnole de la Classe Internationale Optimiste – acronyme: AECIO-.

Toutefois, cet évènement a une importante dimension touristique de caractère national, et en termes relatifs jouit d'un grand impact touristique, non seulement au niveau de la participation avec des régatiers des autres îles et de la péninsule, mais aussi le jeune âge de ces derniers implique qu'un grand nombre d'accompagnants se déplacent à l'île qu'habituellement consomment des produits et services nautiques. Néanmoins, ils participent aussi des régatiers en provenance d'autres pays. Ainsi, à l'édition précédente de 2012, cette compétition avait un caractère international, encadrée au Trophée Aecio Excellence Cup International 2012-2013 composé de plusieurs compétitions développées au long de la géographie espagnole comprenant la compétition de la baie de Las Palmas de Gran Canaria.

3. Trophée Comodore -International Gran Canaria Trophée
see déroule au milieu de janvier. Le Trophée Comodore prend une grande dimension internationale. Sa localisation au calendrier et ses classes, situent ce trophée dans une position idéale à l'inclusion des régatiers internationaux. Ce trophée se caractérise, entre autres, par son grand nombre de classes: Optimist (A,B et C), Techno, Snipe, Ideal 18, 420, 29er et Láser, avec tout ce qui suppose par rapport au nombre des participants qu'il peut accueillir.

4. Régate de Carnaval - International Carnival Régate
Date mobile en fonction de la date du Carnaval. En 2013 a eu lieu la Régate de Carnaval pour Optimist et la Carnival Race, le 16 et 17 février. Deux journées de compétition adressées aux classes de Lasser: Radial masculin, Radial féminin, Standard et 470 avec la participation de régatiers du Danemark, de la Suède, du Norvège, de l'Allemagne, de la Turquie, de l'Hollande et de l'Espagne. Ces régates ont un bon potentiel de croissance quant à leur dimension touristique parce que cette fête apporte une valeur ajoutée importante à la régate.

Resultados de la encuesta

A continuación se detallan los resultados de la encuesta realizada a los participantes de laXIV Semana Olímpica Canariade Vela del año de diciembre de 2012.

En la Semana Olímpica Canaria de Vela participan, principalmente, los propios competidores, esto es, patrones y tripulantes. Además están los entrenadores, que generalmente acuden acompañando a los grupos que asisten a la regata dentro de una estancia más larga de entrenamiento. El número de entrenadores no es totalmente proporcional al número de participantes. Un grupo grande trae un entrenador al menos pero un grupo pequeño e incluso en ocasiones un solo regatista se acompaña también de entrenador. El importante nivel de los deportistas locales y su prestigio, les permite ofertarse como entrenadores a los deportistas se desplazan a la isla. Si bien es actualmente una actividad incipiente, puede tener un buen recorrido si se dan las condiciones de preparación, promoción y apoyo.

Résultats de l'enquête

Ci-après les résultats détaillés de l'enquête réalisée aux participants de la XIV Semaine Olympique Canarienne de la Voile de décembre 2012. Dans la Semaine Olympique Canarienne de la Voile participent, principalement, les propres concurrents, c'est à dire, patrons et membres d'équipage. En plus, il ya les entraîneurs, qui se rendent généralement pour accompagner les groupes qui suivent la régate dans un séjour d'entraînement plus long. Le nombre d'entraîneurs n'est pas proportionnel au nombre de participants. Un grand groupe amène au minimum un entraîneur, mais un petit groupe et voire dans certains cas un seule régatier s'accompagne aussi d'un entraîneur. Le

niveau élevé des sportifs locaux et leur prestige leur permette d'offrir leur services en tant qu'entraîneurs aux sportifs arrivant sur l'île. Bien qu'il s'agisse actuellement d'une activité naissante, elle peut avoir un bon parcours en présence de conditions favorables de préparation, promotion et appui.

Clases / categorías de vela incluidas

En esta edición participaron las siguientes clases:

- Clases Olímpicas: Laser Estándar, Laser Radial y 470
- Otras clases: Láser Radial masculino, 420, Fórmula 18 y 29er.

Descripción de las clases:

En la actualidad es la embarcación de un solo tripulante más extendida en el mundo después de la optimist. Tanto la láser estándar como la radial utilizan exactamente el mismo casco, variando la vela y aparejos. Cada Laser existente es idéntico. Las estrictas reglas "one – design" de la clase Láser aseguran que esto se cumpla, haciendo que sea el regatista quien gane la regata, no el barco.



El Láser es un barco competitivo que requiere condiciones físicas y técnicas así como el uso de tácticas avanzadas. Es un barco para un tripulante con categoría olímpica para hombres en Láser Standard y mujeres en clase Láser Radial, también usado en clubes de vela a todos los niveles. Existe una tercera versión de aparejo del barco Láser: el Láser 4.7 (no confundir con la clase 470) con una superficie vélica de 4.7 metros cuadrados, adecuada para los más jóvenes, de menor peso corporal que la estándar y la radial, de entre 50 y 55 kgms, pero esta versión no estuvo presente en la Semana Olímpica.

Número de tripulantes	1
Eslor	423 cm
Manga	142 cm
Peso	50 Kg

	Láser Estándar	Láser Radial	Láser 4.7
Superficie Vélica	7,06 m2	5,76 m2	4,7 m2

Clases / catégories de voile visées

Dans cette édition ont participé les classes suivantes:

- Classes Olympiques: Laser Standard, Laser Radial et 470
- Autres classes: Laser Radial masculin, 420, Formule 18 et 29er.

Description des classes:

Actuellement est une embarcation monocoque la plus étendue dans le monde après l'optimist.

Le Laser Standard comme le Radial utilisent exactement la même coque, en variant la voile et les gréements. Chaque Laser existant est identique.

Les strictes règles "one – design" de la classe Laser garantissent sont accomplissement, en faisant en sorte qui soit le régatier gagne la compétition.

Le Laser est un bateau compétitif qui requiert des conditions physiques et techniques ainsi que l'usage des tactiques avancées. C'est un bateau monocoque avec catégorie olympique pour hommes en Laser Standard et femmes en classe Laser Radial, utilisé aussi en clubs de voile dans tous les niveaux. Il existe une troisième version de grément de bateau Laser: le Laser 4.7 (ne pas confondre avec la classe 470) avec une surface de voile de 4.7 mètres carrés, adéquate pour les plus jeunes avec un poids corporel plus faible d'entre 50 et 55 kg, mais cette version n'était pas présente dans la semaine olympique.



El aparejo Láser estándar es el de mayor superficie vélica, con 7,06 metros cuadrados. El peso ideal del patrón partir de 80 kg. Por ello es una categoría con la que compiten normalmente varones adultos.

Le gréement Laser Standard avec la plus grande surface de voile, avec 7,06 mètres carrés. Le poids idéal du patron est à partir de 80 kg. Il s'agit donc d'une catégorie utilisée normalement pour la concurrence des hommes adultes.

Tripulantes	1
Nivel	Medio
Diseño	Bruce Kirby (1971)
Construcción	GRP
Eslora	4.23 m.
Manga	1.42 m.
Peso	59 kg.
Peso tripulación	60+ kg.
Mayor	7.06 m2.
Foque	-
Spinnaker	-
Orza	Sable
Alas	No
Trapezio	No
Rating PN	1.078
Astillero	Laser



El Láser Radial

Es la embarcación olímpica en categoría femenina desde 2008, tiene 5,76 metros cuadrados. El peso ideal del patrón se encuentra entre 55 a 72 kg.

Goza de gran popularidad también en categoría masculina, especialmente entre los más jóvenes, que no tienen el peso suficiente para facilitar el gobierno de la láser estándar.

Le Laser Radial

C'est l'embarcation olympique de la catégorie féminine depuis 2008, avec 5,76 mètres carrés. Le poids idéal du patron est entre 55 et 72 Kg. Elle est très populaire en catégorie masculine aussi, particulièrement entre les plus jeunes qui n'ont pas le poids suffisant pour faciliter le pilotage de la laser standard.



El 470 es una clase internacional de embarcación a vela diseñada por André Cornu en 1963. Es clase olímpica desde 1976 en hombres y desde 1988 en mujeres. Toma su nombre de las medidas de su eslora. Es una embarcación para navegantes avanzados, con un aparejo muy técnico, que incluye trapezio. En esta clase los canarios Luis Doreste y Roberto Molina fueron Campeones de Europa en 1985 y oro olímpico en las olimpiadas de Los Ángeles de 1984. También la categoría femenina de 470 ha dado grandes alegrías a la afición canarialos deportistas canarios han marcado importantes hitos olímpicos, como las pioneras Patricia Guerra y Mimi González.

Le 470 est un type d'embarcation à voile internationale conçu par André Cornu en 1963. Elle est de classe olympique depuis 1976 pour hommes et depuis 1988 pour femmes. Elle tire son nom des mesures de sa longueur. Il s'agit d'une embarcation pour navigateurs avancés, avec un gréement très technique incluant trapèze. Dans cette classe les canariens Luis Doreste et Roberto Molina ont été champions d'Europe en 1985 et or olympique aux jeux Olympiques de Los Angeles de 1984. La catégorie féminine de 470 a donné aussi de grandes joies aux amateurs canariens, les sportifs canariens ont marqué d'importants jalons olympiques, comme les pionnières Patricia Guerra y Mimi González.

Número de tripulantes	2
Eslora:	4,70 m
Manga:	1,68 m
Mayor:	9,12 m2
Foque:	3,58 m2
Spi:	14,30 m2
Tripulación:	2 personas
Peso:	115 kgms
PYN:	0,973



La clase 420 es la hermana menor de la 470. Se calcula que la practican 56.000 regatistas en el mundo. Tiene formas redondeadas y planas.

La classe 420 est la petite sœur de la 470. Elle est pratiquée par 56.000 régatiers au monde. Elle a des formes arrondies et planes.

Número de tripulantes	2
Eslora:	420 cm
Manga:	163 cm
Peso:	80 Kg
Superficie Vélica Mayor	10,25 m2
Superficie Vélica Foque	2,80 m2
Superficie Vélica Spinnaker	9 m2



En inglés twenty-niner, es una embarcación de vela ligera claramente enmarcada en el moderno estilo skiff. 4.45 m de eslora, 1,77 m de manga y su casco pesa un mínimo de 75 kg. Va dotado de mayor (7.7 m²) y foque (5.1 m²), ambas de sables forzados, y spinnaker asimétrico (17 m²) montado sobre botalón telescópico. Su tripulación la forman patrón y tripulante, que dispone de trapezio.

En anglais twenty-niner, est une embarcation à voile légère bien encadrée dans le style moderne skiff. 4.45 m de longueur, 1,77 m de largeur et sa coque pèse un minimum de 75 kg. Elle est dotée de grand-voile (7.7 m²) et foc (5.1 m²), les deux de sables forcés, et spinnaker asymétrique (17 m²) monté sur bout-dehors télescopique. Ses membres d'équipage sont le patron et un membre, qui dispose de trapèze.

Tripulantes	2
Nivel	Avanzado
Diseño	Julian Bethwaite (1997)
Construcción	GRP/Foam sandwich
Eslora	4.40 m.
Manga	1.70 m.
Peso	70 kg.
Peso tripulación	105-140 kg.
Mayor + foque	13.19 m2.
Spinnaker asimétrico	16.83 m2.
Orza	Sable
Alas	No
Trapezio	Simple
Rating PN	924
Astillero	Ovington Boats



Fórmula 18 (F18 catamarán). Esta clase no es olímpica, pero experimenta un gran crecimiento, tiene una alta competitividad y ofrece impactantes imágenes en sus competiciones.

La idea para los Formula 18 nació en el 1994. En los últimos años, la clase internacional se expandió muy rápidamente y actualmente es la clase más numerosa de catamaranes para dos personas con spi.

Los Formula 18 son catamaranes de competición de 18 pies para dos personas (5,51m de largo y 2,6 m de ancho) con un peso listo para navegar de 180 kg. No se trata de un barco específico, sino, como indica su nombre, una "formula" que especifica las medidas del barco. Todos los Formula 18 deben tener las medidas anteriormente mencionadas así como máximo una superficie velica de 21,15 m2 (mayor 17 m2 y foque 4,15 m2) así como un spi de 21 m2. Las reglas de clase especifican exactamente estas medidas y otros detalles. La filosofía de la formula es obtener un catamarán rápido, de construcción sólida para dos personas que no tenga un precio desorbitado, por ello no se permiten por ejemplo palos de carbono y se ha especificado un peso mínimo de 180 kg.

Formule 18 (F18 catamaran). Cette classe n'est pas olympique, mais elle est en grande croissance, elle a une haute compétitivité et offre des images percutantes de ses compétitions. L'idée pour les Formule 18 est née en 1994. Dans les dernières années, la classe internationale s'est développée rapidement et actuellement est la classe la plus nombreuse des catamarans pour deux personnes avec spi.

Les Formules 18 sont des catamarans de compétition de 18 pieds pour deux personnes (5,51m de longueur et 2,6 m de largeur) avec un poids prêt pour naviguer de 180 kg. Il ne s'agit pas d'un bateau spécifique, sinon tel qu'indique son nom, une "formule" qui spécifie les mesures du bateau. Tous les Formules 18 doivent avoir les mesures mentionnées ultérieurement au maximum une superficie de voile de 21,15 m2 (grand-voile 17 m2 et foc 4,15 m2) ainsi qu'un spi de 21 m2. Les règles de classe spécifient exactement ces mesures et autres détails. La philosophie de la formule est d'obtenir un catamaran rapide, de construction solide pour deux personnes et avec un prix approprié, c'est pour cela les bâtons de carbone ne sont pas autorisés et le poids minimum spécifié est de 180 kg.



OPTIMIST:

La clase Optimist no participa en la Semana Olímpica, sin embargo hemos incluido su descripción aquí porque se hace referencia en otros apartados de este documento, ya que forma parte del trofeo comodoro y el AECIO.

OPTIMIST:

La classe Optimist ne participe pas à la Semaine Olympique, cependant nous avons inclus sa description ici parce qu'elle fait référence à autres paragraphes de ce document, puisqu'il fait part du trophée commodore et le AECIO.

Nº de Tripulantes:	1
Eslora	2,31 metros
Peso	35 Kilos
Edad	Desde 7 a 15 años
Manga	1,13 metros
Superficie Velica	3,5 m²

A continuación se presenta una tabla que caracteriza las clases que participan en la Semana Olímpica Canaria de Vela en función de si son olímpicas, tipo de casco y número de tripulantes

	Olimpico	Casco	Tripulantes
Láser Estándar	X	Láser	1
Láser Radial Femenino	X	Láser	1
Láser Radial Masculino		Láser	1
470	X	470	2
420		420	2
29er		29er	2
Fórmula 18		catamarán F18	2

Hemos querido caracterizar las clases con 3 variables que nos parecen significativas para este trabajo. En primer lugar se señalan las que tienen carácter olímpico, dada la vocación del evento. Las no olímpicas de esta competición tienen, sin embargo un amplio número de practicantes a nivel internacional, en especial la Radial masculina (sólo olímpica para las féminas), la 420 y la Fórmula 18. Por otro lado hay que recordar que, por ejemplo, la Fórmula 18, además de ser una categoría muy “vistosa”, por las altas velocidades y tensionadas imágenes que brinda, tuvo una numerosa participación en la edición del año 2012 por su carácter de campeonato europeo.

En cuanto al casco, hemos subrayado que los barcos para las categorías Láser (estándar y radial) llevan el mismo casco. Además dadas las estrictas reglas de la clase hacen que cada barco láser sea idéntico al resto, por lo que las diferencias entre una y otra clase dentro de este grupo están en el velamen y otros aparejos. Esto es importante porque repercute en la disponibilidad de barcos para el alquiler a los regatistas que vienen sin barco, ya que éstos suelen traer su vela y aquí tienen la posibilidad de alquilar el barco preparado para la clase en que compiten o entrenan, probablemente en mejor estado que el que ellos tienen en su país ya que los que se alquilan son nuevos.

El número de tripulantes es también esencial en cuanto que para un mismo número de barcos las clases de dos tripulantes mueven el doble de participantes que las de uno.

A continuación se presenta la distribución de participantes en la competición según categoría y puesto que ocuparon en el barco. Mientras que las categorías Láser y Láser Radial sólo tienen un puesto (patrón) el resto de las cateogías tienen dos tripulantes, bajo la denominación de la categoría se contabilizan los patrones mientras que en la que sigue se contabilizan los tripulantes:

	Láser	Láser Radial	470	470 trip	420	420 trip	29er	29 ertrip	F18	F18 trip	
G Canaria	1	15	2	2	8	8	6	6	3	3	54
Lanzarote	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	4
Tenerife	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Península	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	3
Extranjero	14	22	5	5	0	0	1	1	8	8	64
Totales	16	43	8	8	8	8	7	7	12	12	129

Tabla 21. Distribución de participantes en la competición según categoría y puesto que ocuparon en el barco

Más detallado, distinguiendo las categorías de género dentro de las clases, veamos el peso que tiene cada clase y categoría dentro del conjunto de la competición:

Como puede apreciarse, el grupo más numeroso corresponde la clase láser radial masculino, precisamente una clase no olímpica. Ya hemos comentado que esta clase es en los varones un paso previo a la láser estándar, cuando ya adquieran más edad, fuerza y peso, como también ocurre con la clase 420 respecto a la 470. Nótese también que, a pesar de la reducción de participantes tras una edición anterior con categoría de campeonato europeo, la fórmula 18 tiene un peso importante en cuanto a número de participante, aportando espectaculares momentos a la competición.

À gauche se présente un tableau caractérisant les classes qui participent à la Semaine Olympique Canarienne de Voile en fonction de leurs caractéristiques: olympiques, type de coque et nombre des membres d'équipage.

Nous avons voulu caractériser les classes avec 3 variables qui nous semblent significatives pour ce travail. En premier lieu sont indiquées celles dont le caractère est olympique dû à la vocation de l'événement. Cependant, celles qui ne sont pas olympiques de cette compétition ont un grand nombre pratiquants au niveau international, en particulier la Radial masculine (seulement olympique pour les femmes), la 420 et la Formule 18. D'autre part, par exemple, il faut rappeler la Formule 18, en plus d'être une catégorie très remarquée en raison de sa grande vitesse et ses images tendues, elle a eu une nombreuse participation dans l'édition 2012 grâce à son caractère de championnat européen.

Quand à la coque, nous avons souligné que les bateaux pour les catégories Laser (standard et radial) ont la même coque. On outre, les strictes règles de la classe font que chaque bateau Laser soit identique au reste, donc les différences entre une et autre classe se trouvent au niveau de voilure et autres gréements. Ceci est important parce que se répercute sur la disponibilité de bateaux pour la location aux régatiers qui viennent sans bateau, puisque ces derniers sont habitués à apporter leur voile et ici ont la disponibilité de louer le bateau préparé pour la classe dans laquelle participent ou entraînent, probablement en meilleur état que celui qui ont dans leur pays parce que les bateaux loués sont plus neufs.

Le nombre des membres d'équipage est aussi important parce que pour le même nombre de bateaux les classes de deux membres d'équipage déplacent le double de participants que celles d'un seul membre.

Dan le tableau 21 se présente la distribution de participants dans la compétition selon la catégorie et le poste qui occupent dans le

bateau. Tandis que les catégories Laser et Laser Radial ont seulement un poste (patron), les autres catégories ont deux membres d'équipage sous la dénomination de la catégorie se comptabilisent les patrons et dans la suivante les membres d'équipage.

Plus détaillé, en distinguant les catégories de genre dans les classes, nous allons voir le poids de chaque classe et catégorie dans l'ensemble de la compétition. Comme nous pouvons apprécier, le groupe de plus nombreux correspond a la classe Laser Radial masculin, précisément une classe non olympique. Nous avons déjà commenté que cette classe pour les hommes est une étape préalable à la Laser standard, quand ils sont plus âgés, avec plus de force et poids, comme le cas de la classe 420 par rapport à la 470. Il faut souligner que malgré la diminution des participants après une édition antérieure avec catégorie de championnat européen, la formule 18 a un poids important en qui concerne le nombre de participants, offrant des moments spectaculaires à la compétition.

Países de origen de los participantes

En esta edición del 2012 participaron 129 regatistas y al menos 8 entrenadores venidos de fuera, de todos ellos, 65 eran de nacionalidad española. De éstos, 54 procedían de la isla de Gran Canaria, mientras que 8 vinieron de otras islas (Tenerife y Lanzarote) y 3 de la España continental. Los participantes de fuera de la isla tenían las siguientes procedencias: Alemania (15), Noruega (14), Dinamarca (12), Rusia (11), Lituania (7), Finlandia (6), Suecia (3), Italia (2) y Portugal –Azores– (2).

En ediciones anteriores también asistieron regatistas procedentes de otros países que no están en la lista de este año como Francia, Inglaterra, Holanda, Bélgica e incluso Australia. Con respecto a la edición que nos ocupa de 2012, si bien este año aumentó bastante la presencia de daneses, hubo una gran reducción de finlandeses, alemanes y suecos, siendo en conjunto menos numerosa que en ediciones precedentes. La afluencia de regatistas procedentes del extranjero depende de varios factores. Uno de ellos, al menos para las categorías olímpicas, es la cercanía en el tiempo de unas olimpiadas. El año 2012 fue año olímpico. Justo unos meses antes de la competición se habían celebrado la XXX edición de los Juegos Olímpicos de Londres 2012, lo cual, como suele ocurrir en los años olímpicos, provoca una reducción de los regatistas participantes en la Semana Olímpica Canaria.

Otro factor importante para la afluencia de participantes es el rango otorgado por las Federaciones nacionales e internacionales de vela a las competiciones contenidas en la Semana Olímpica. Así, en la edición de 2011 la competición de catamarán Fórmula 18 tenía carácter de campeonato europeo, lo que significó una participación importante de competidores de esta categoría. Si consideramos que esta embarcación lleva 2 tripulantes, entendemos que una reducción del número de estas embarcaciones tiene un gran impacto en el número total de participantes en la Semana Olímpica.

También la edición anterior, la XIII Semana Olímpica albergó el Campeonato de España de Láser Radial, lo que explica que mientras en el 2012 nos visitaron 3 regatistas procedentes de la península, el año anterior fueron 88.

La decisión de venir la adoptan normalmente los clubs y Federaciones de vela. Es por ello que con frecuencia los participantes vienen en grupos de un mismo país y por eso vemos grandes oscilaciones en la presencia por países, que mientras un año vienen hay muchos de un país y ninguno de otro, al año siguiente puede ocurrir lo contrario.

Por todos estos motivos antes citados hay que considerar que la competición analizada en este estudio está muy mermada en cuanto al número de asistentes respecto de otros años. A su vez es probable que esta situación afectara también al número de re-

gatistas que pasaron la temporada de invierno, de manera directa, por ser un año olímpico y, de manera indirecta, por no haber en esta edición trofeos puntuables a nivel nacional o internacional en la Seman Olímpica.

Cada grupo de participantes es acompañado por una o más personas. Como mínimo se hacen acompañar por un entenedor, por lo que en total para la Semana Olímpica de Vela Canaria 2012 llegaron de fuera de la isla al menos 86 personas.

Nos referimos aquí estrictamente a los regatistas y entrenadores, sin incluir otros visitantes que pudieran haber sido atraídos por el evento, como familiares de los regatistas. No obstante, para la Semana Olímpica no se estima un porcentaje elevado de acompañantes a causa de las categorías de la competición y la edad de los participantes, a diferencia del trofeo AECIO y el trofeo Comodoro –International Gran Canaria Trophy, en que los grupos que vienen a la competición incluyen un número importante de acompañantes que con frecuencia superan al de regatistas (por incluir las categorías de optimist en que compiten niños).

No estaba previsto estudiar la región de procedencia de los asistentes venidos del extranjero, sino sólo el país de origen. Sin embargo, dado que se preguntaba a los españoles por su provincia de procedencia, muchos extranjeros también la indicaban, por lo que al disponer de esa información para una buena parte de los participantes la hemos plasmado sobre plano por considerarla bastante ilustrativa. Una buena parte de los regatistas extranjeros que vienen, especialmente los que asisten no sólo a las competiciones sino por periodos más largos a entrenar durante la temporada de invierno, provienen de los países nórdicos, especialmente de las costas del mar Báltico. Este mar, debido a las bajas temperaturas alcanzadas en invierno y a su bajísima salinidad ‹6% frente a una media atlántica de 35%› se congela en buena parte de su superficie en la estación más fría. Cerca del 45% de la superficie del Báltico es hielo en los meses más gélidos y la parte más al norte permanece helada de 5 a 6 meses al año.

Pays d'origine des participants

Dans cette édition 2012 ont participé 129 régatiers et en moins 8 entraîneurs venus de l'extérieur, de ceux-ci, 65 étaient de nationalité espagnole. De ces derniers, 54 proviennent de l'île de Gran Canaria, tandis que 8 sont venus d'autres îles (Tenerife et Lanzarote) et 3 de l'Espagne continentale.

Les participants de l'extérieur de l'île provenaient de: l'Allemagne (15), le Norvège (14), le Danemark (12), la Russie (11), la Lituanie (7), la Finlande (6), La Suède (3), l'Italie (2) et le Portugal –Azores– (2).

Dans les éditions précédentes ont participé aussi des régatiers en provenance d'autres pays qui ne figurent pas sur la liste de cette année comme la France, l'Angleterre, la Hollande, la Belgique et voire l'Australie. En ce qui concerne l'édition 2012, bien que la présence des danois a augmenté cette année, il y a eu une baisse de la présence des finlandais, allemands et suédois, demeurant en ensemble moins nombreux que dans les éditions précédentes. L'afflux de régatiers en provenance de l'étranger dépend de plusieurs facteurs. L'un d'eux, au moins pour les catégories olympiques, est la proximité dans le temps des jeux olympiques. L'année 2012 fut olympique. Juste quelques mois avant la compétition ont été célébrées les XXX édition des Jeux Olympiques de Londres 2012, ce qui entraîne, comme se produit souvent dans les années olympiques, une diminution des régatiers participants à la Semaine Olympique Canarienne.

Autre facteur important concernant l'afflux des participants est le classement décidé par les fédérations nationales et internationales de voile aux compétitions contenues dans la Semaine Olympique. Ainsi, dans l'édition 2011 la compétition de catamaran Formule 18 avait un caractère de championnat européen, ce qui a significé une participation importante de concurrents de cette catégorie. Si

nous considérons que cette embarcation embarquent 2 membres d'équipage, nous entendons que la diminution du nombre de ces embarcations a un grand impact sur le nombre total des participants à la Semaine Olympique.

Aussi dans l'édition précédente, la XIII Semaine Olympique a accueilli le championnat d'Espagne de Laser Radial, c'est à dire que en 2012 nous avons reçu 3 régatiers en provenance de la péninsule et l'année antérieure avaient été 88.

La décision de venir est adoptée habituellement par les clubs et les Fédérations de Voile. C'est pourquoi les participants viennent fréquemment en groupe d'un même pays et donc, ceci produit de grandes oscillations concernant la présence par pays. Une année viennent beaucoup d'un pays y d'autre aucun, tandis que l'année suivante peut arriver le contraire.

Pour toute ces raisons, il faut tenir en compte que la compétition analysée dans cette étude a souffert une baisse de nombre de participants par rapport à d'autres années. Au même temps, il est probable que cette situation ait affecté aussi le nombre de régatiers qui ont passé la saison d'hiver, de façon directe, puisqu'il s'agit d'une année olympique et, de façon indirecte parce que dans cette édition il n'y a pas de trophées ponctuels au niveau national ou international dans la Semaine Olympique.

Chaque groupe de participants est accompagné par une personne ou plus. Ils sont accompagnés au moins par un entraîneur. Pendant la Semaine Olympique de Voile Canarienne 2012 ils sont arrivés de l'extérieur au moins 86 personnes.

Ici nous parlons seulement des régatiers et des entraîneurs, sans prendre en compte les autres visiteurs attirés para l'événement, comme les membres de la famille des régatiers. Toutefois, pour la Semaine Olympique on ne prévoit pas un nombre élevé d'accompagnants à cause des catégories de la compétition et l'âge des participants, par contre au trophée AECIO et le trophée Commodore-International Gran Canaria Trophy, où les groupes qui viennent à la compétition comprennent un nombre important d'accompagnants que fréquemment est supérieur à celui des régatiers (en incluant les catégories d'Optimist où participent des enfants).

Il n'était pas prévu d'étudier la région de provenance des participants venus de l'étranger, sinon seulement le pays d'origine. Cependant, étant donné qu'on a demandé aux espagnols leurs provinces de provenance, de nombreux étrangers l'ont indiqué aussi. En disposant de cette information facilitée par la plupart des participants, nous l'avons inclus dans l'étude parce qu'il nous a semblé illustrative. Une grande partie des régatiers étrangers qui viennent, en particulier ceux qui n'assistent pas seulement aux compétitions, sinon pour une durée plus longue afin d'entraîner durant la saison d'hiver, proviennent des pays nordiques, spécialement des côtes de la mer Baltique. Cette mer, à cause des basses températures en hiver et sa très basse salinité – 6‰ face à une moyenne de 35‰- une grande partie de sa superficie gèle durant la station la plus froide. Environ 45% de la superficie de la mer Baltique se transforme en glace durant les mois les plus glaciaux et la partie la plus au nord demeure gelée de 5 à 6 mois de l'année.

La duración de la estancia.

La duración media de la estancia de los participantes en la regata es de 10,49 días. Se incluyen aquí los participantes que vienen de otras islas del archipiélago, que puesto que tienen una estancia muy ceñida a las fechas de la competición, hacen bajar la media.

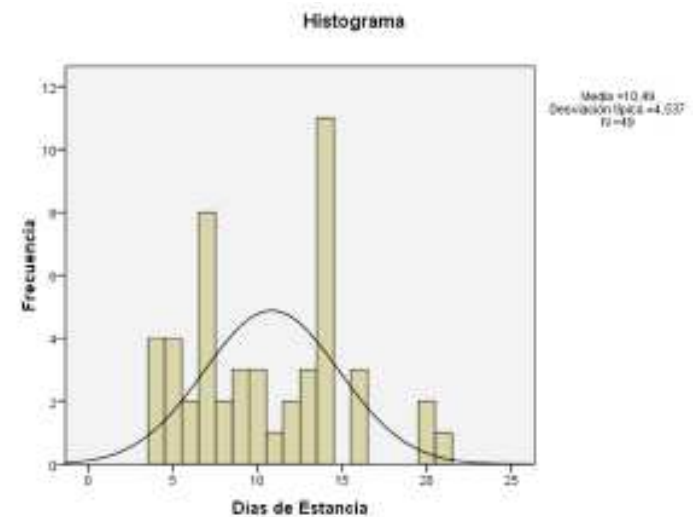


Gráfico 8. Histograma frecuencia y estancia media

Si atendemos a la representación gráfica en el histograma, observamos que tiene un perfil distinto a la curva normal por las especiales circunstancias de la variable. Hay un tiempo de estancia mínimo que son los 4 días que dura la regata. Los canarios procedentes del resto de de las islas tienen en su mayoría estancias que van de los 4 a 6 días.

En general podemos decir que los participantes llegados de fuera de la isla se clasifican en dos grupos en cuanto a la duración de su estancia:

- Los que vinieron específicamente a la competición, con una duración de estancia de 6 días o menos. Son los canarios procedentes de otra islas –traen su barco, pero sólo para la competición-y los españoles procedentes de la península y extranjeros que no trajeron su barco.
- En el otro lado están los regatistas que permanecieron 7 o más días. Estos son todos extranjeros que, en su mayoría, salvo excepciones, trajeron su barco. Dentro de este grupo están los que entrenan en la isla durante la temporada de invierno y que suelen venir en más de una ocasión durante el invierno.

La duración de la estancia más frecuentes son de 7 o de 14 días, lo que no es extraño, teniendo en cuenta que generalmente se toman vacaciones y viajes por semanas o quincenas. La estancia media es de 10,49 días porque hay más personas en el grupo de estancias más largas

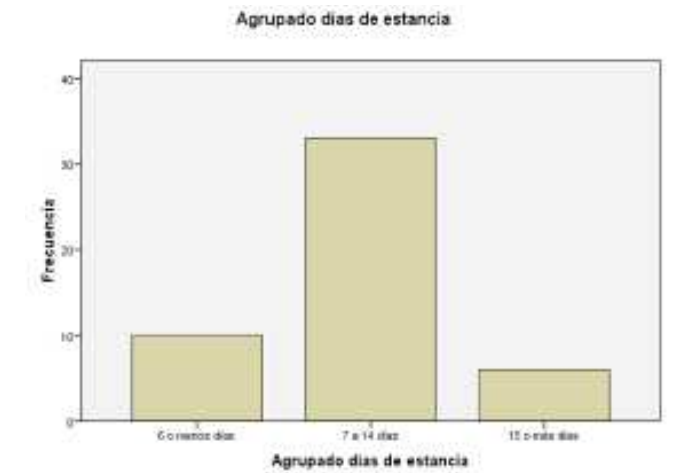


Gráfico 9. Agrupado por días estancia

En cuanto al peso numérico que tiene cada uno de los dos grupos citados anteriormente, vemos en el gráfico 9, que los visitantes que están más de 6 días son la mayoría, siendo más numerosos los que están entre 7 y 14 días.

La durée du séjour.

La durée moyenne des participants à la régata est de 10,49 jours en incluant les participants en provenance d'autres îles de l'archipel, puisque leur séjour est très fixé aux dates de la compétition, ils font baisser la moyenne.

En ce qui concerne la représentation graphique dans l'histogramme, nous observons qu'il a un profil différent à la courbe normale par les circonstances spéciales de la variable. Il y a un temps de séjour minimal qui sont les 4 jours de la durée de la régata. Le séjour de la majorité des canariens en provenance des autres îles est de 4 à 6 jours.

En général nous pouvons dire que les participants en provenance de l'extérieur sont classés en deux groupes quand à la durée de leur séjour:

- Ceux qui sont arrivés spécifiquement à la compétition, avec une durée de séjour de 6 jours ou moins. Sont les canariens en provenance d'autres îles – qui amènent leur bateau, mais uniquement pour la compétition.- et les espagnols en provenance de la péninsule et les étrangers qui sont arrivés sans leur bateau.
- D'autre part on trouve les régatiers qui ont eu un séjour de 7 jours ou plus. Ceux-ci sont tous des étrangers, dont la plupart, sauf quelques exceptions, ont amené leur bateau. Dans ce groupe, on trouve ceux qui s'entraînent dans l'île pendant la saison d'hiver et ont l'habitude de venir plus d'une fois pendant l'hiver.
- Le plus fréquent sont les séjour d'une durée de 7 ou de 14 jours, ce qu'il n'est rare, en tenant compte que généralement la durée des vacances ou voyages est compté en semaines ou quinzaine. La moyenne est de 10,49 jours parce qu'il ya plus de personnes dans le groupe des séjours plus longs.

En ce qui concerne le poids numérique de chacun des deux groupes cités préalablement, dans le graphique 9, la majorité sont des visiteurs dont la durée de séjour est supérieur à 6 jours, et plus nombreux sont ceux qui passent entre 7 et 14 jours.

Características del hospedaje adquirido

La mayor parte de los participantes optó por alojarse en un apartamento. Esto, a pesar de que la propia organización comunicó en la documentación ofertas interesantes de hoteles cercanos. La elección de este tipo de apartamento frente a hotel, nos hacía plantearnos algunos interrogantes teniendo en cuenta el alto nivel adquisitivo de la mayoría de los participantes. Las entrevistas abiertas a expertos y proveedores nos despeja algunas dudas:

- Puesto que la mayoría viene en grupos, los clubs intentan, buscar hospedajes que no excluyan a los participantes de menor poder adquisitivo.
- La juventud de los participantes normalmente los hace menos exigentes en cuanto al confort, pues para ellos la experiencia tiene algo de aventura.
- No se trata de "turismo" en el sentido clásico. Vienen a realizar una tarea y pasan poco tiempo en el alojamiento.
- Los nórdicos valoran mucho la disponibilidad de terraza en el alojamiento. Vienen de lugares donde todo el tiempo lo pasan en interiores durante el invierno y aprecian mucho el aire libre. Con frecuencia renuncian al confort si pueden disponer de terraza. El hotel más cercano no les ofrece esta posibilidad en la mayoría de las habitaciones.

- Los regatistas están acostumbrados a moverse por Europa utilizando apartamentos, pues en general en la mayoría de estos países los hoteles se ofertan a precios mucho más elevados que en Canarias.
- La tendencia a elegir alojamiento que iguala o supera el nivel adquisitivo del visitante se da sobre todo en lugares que se visitan por primera vez. En este caso, la ciudad es muy conocida por los clubs y saben que los estándares de calidad incluso en apartamentos y hoteles de menor categoría son buenos.

Entre los que eligieron alojarse en hotel, se optó mayoritariamente por hotel de 4 estrellas. Normalmente se trata del hotel Fataga, la opción de hotel más cercana a las actividades en el Real Club Náutico de Gran Canaria.

Vemos que más de la mitad de los asistentes al evento adquieren el alojamiento directamente a la empresa hostelera. A este hecho contribuyen probablemente dos factores fundamentales: la organización presenta una lista de alojamientos especificando precios y ofertas específicas para los participantes, la repetición anual de las visitas de los clubs deportivos. Ello permite que se hayan ido consolidando vínculos entre los alojamientos y los clubs deportivos que se encargan de organizar el viaje de sus deportistas. No obstante, más adelante veremos que alguno de los usuarios echaba de menos una mayor concertación de los alojamientos con el evento, con más ofertas específicas para los participantes. Este tipo de ofertas no tendrían que implicar necesariamente bajadas significativas de precios, generalmente los clientes participantes en un evento aprecian también la oferta de algún tipo de servicio o personalización adicional para los asistentes a un evento colectivo como este.

Es destacable también el 15% de regatistas que no hicieron la reserva directamente. Recordamos que estos grupos organizan gran parte de la gestión a través de los propios clubs náuticos y deportivos.

Caractéristiques de l'hébergement acquis

La plupart des participants ont choisi un appartement pour leur hébergement. Même si l'organisation a informé dans la documentation des offres intéressantes d'hôtels proches. Le choix de ce type d'appartement face à l'hôtel, nous invitent à poser quelques questions.

En tenant compte du haut pouvoir d'achat de la plupart des participants. Les interviews ouvertes aux experts et fournisseurs nous a aidé à clarifier quelques doutes.

- Tandis que la majorité viennent en groupe, les clubs essayent de chercher un hébergement qui n'exclut pas les participants de faible pouvoir d'achat.
- Les jeunes participants sont moins exigeants quand au confort parce que pour eux l'expérience est une espèce d'aventure.
- Il ne s'agit pas de "tourisme" dans le sens classique. Ils viennent pour réaliser une tâche et ne passent pas beaucoup de temps à l'hébergement.
- Les nordiques apprécient beaucoup l'hébergement avec de terrasse. Dans leurs pays ils passent beaucoup de temps en hiver à l'intérieur et préfèrent être à l'extérieur. Ils renoncent souvent au confort s'ils peuvent avoir de terrasse. L'hôtel le plus proche ne leur offre pas cette possibilité dans la plupart des chambres.

- Les régatiers sont habitués à se déplacer en Europe en utilisant des appartements parce que dans la plupart de ces pays les prix des hôtels sont plus élevés qu'aux Canaries.
- La tendance à choisir l'hébergement qui est égal ou supérieur au niveau de pouvoir d'achat du visiteur se produit surtout dans les endroits visités pour la première fois. Dans ce cas, la ville est très connue par les clubs et qui connaissent que les standards de qualité dans les appartements et hôtels de catégories inférieures sont bons.

Entre ceux ayant choisi d'héberger dans un hôtel, la plupart ont choisi un hôtel de 4 étoiles. Il s'agit habituellement de l'hôtel Fataga, l'option d'hôtel la plus proche des activités dans le Real Club Nautique de Grand Canarie.

Pour obtenir l'hébergement, plus de la moitié des assistants à l'événement le font directement avec l'entreprise hôtelière. À ce fait, contribuent probablement deux facteurs fondamentaux: l'organisation présente une liste d'hébergements en spécifiant des prix et des offres pour les participants, la répétition annuelle des visites des clubs sportifs. Ceci a contribué au renforcement des liens entre les hébergements et les clubs sportifs qui s'occupent d'organiser le voyage de leurs sportifs. Toutefois, nous verrons plus tard que quelques usagers manifestent qu'ils leur manquaient une plus grande concertation d'hébergement avec l'événement, avec plus d'offres spécifiques pour les participants. Ce type d'offres n'implique pas nécessairement de fortes baisses des prix. En général, les clients participants dans ce type d'événement apprécient aussi l'offre des services personnalisés additionnels pour les assistants à l'événement collectif comme celui-ci.

Il est à noter également que 15% des régatiers n'ont pas fait la réservation directement. Rappelons nous que ces groupes organisent une importante partie de la gestion à travers les clubs nautiques et sportifs.

Transporte. Adquisición del transporte

La adquisición del transporte de ida y vuelta a la isla –en su mayoría transporte aéreo salvo los de otras islas- se realizó sobre todo por internet, seguido por agencia de viajes. Algunos encuestados desconocían el medio de adquisición del billete de transporte por ser el propio club el que se encargaba de la gestión. Atendiendo a la información que aportan sobre la distribución de sus gastos, y que se trata con detalle en otro apartado de este trabajo más adelante, se observa que los cuatro factores que más repercuten en el total del gasto son: viaje, estancia, alimentación y alquiler de barco en el caso que lo haya. El alquiler del barco es un gasto importante para los que lo realizan. Con frecuencia dicho alquiler lo realizan quienes vienen para estancias cortas de fuera de las islas. En tales casos la media de gasto diario se eleva bastante. Características del hospedaje consumido.

Transport. Acquisition du transport

Le transport d'aller retour à l'île a été acquis - majoritairement transport aérien sauf les autres îles- par internet, suivi par les agences de voyage. Quelques enquêtés ne savaient pas le moyen d'acquisition de leurs billets de transport parce que la gestion a été réalisée par le club. Selon les informations apportées sur la répartition de leurs dépenses, qui sera détaillée plus tard dans un autre paragraphe de ce travail, on observe que les quatre facteurs constituant l'ensemble des frais sont: le voyage, le séjour, l'alimentation et la location du bateau s'il ya lieu. La location du bateau est un frais important pour ceux qui le réalisent. Fréquemment la location est effectuée pour ceux qui viennent de l'extérieur de l'île pour des séjours de courte durée. Dans ces cas les dépenses moyennes quotidiennes s'élèvent. Caractéristiques de l'hébergement consommé.

Barco traído para la temporada versus alquiler y otros

Muchos de los participantes en la Semana Olímpica de Vela se traen su propio barco desde su lugar de origen. Este despliega se da generalmente entre los participantes provenientes de otras islas del archipiélagos y los extranjeros que pasan un período más largo que el de la duración de la regata.

La gran mayoría utiliza la opción de traer su barco. Los que vienen de países del norte de Europa hacen permanecer aquí su embarcación ya en su país es inútil tenerla en invierno y aquí tienen la posibilidad de entrenar durante uno o varios períodos de las estaciones más frías. No obstante, al calor de estos eventos se está desarrollando una economía que ofrece servicios de alquileres, particularmente de los barcos más estandarizados como optimist y láser en sus distitas modalidades de aparejo que dan la posibilidad de disfrutar de una embarcación en perfectas condiciones y con las mismas o mejores prestaciones de las que tendrían con sus embarcaciones.

Como se explicaba en el apartado anterior, una gran parte de regatistas que participan en la Semana Olímpica traen su embarcación. Algunos, los que vienen de otras islas del archipiélago, la traen por el tiempo que duran las regatas. Sin embargo, los que vienen de los países europeos mantienen la embarcación aquí durante todo el invierno. Un 91% mantiene en la isla su barco más de 77 días, siendo el grupo que más tiempo mantiene el barco en la isla es el de los finlandeses, alcanzando los 4 meses. Lo que significa tener el barco en la isla todo el invierno desde otoño. Para ellos les permite tener el barco operativo en invierno con la posibilidad de entrenar en todo momento, mientras que para el destino supone una cierta seguridad de estancias prolongadas e incluso repetición de la estancia dentro de la misma temporada. Los regatistas pasan parte del invierno entrenando en la isla disfrutando de las oportunidades que le ofrece el clima y los servicios que le brinda el Real Club Náutico de Gran Canaria. Como vemos la posibilidad de traer el barco se convierte en un elemento de fidelización y repetición para estos deportistas.

En correspondencia con lo que ocurre con la duración de las estancias de los deportistas en la isla, el tiempo que permanecen sus barcos responde a dos patrones claramente diferenciados:

- Los que vienen exclusivamente a la regata, con un tiempo medio de estancia de la embarcación de 5 días.
- Los que mantienen aquí el barco y participan en la regata en un contexto más largo que incluye períodos de entrenamiento, con una estancia media de 92 días.

Bateau amené pour la saison versus location et autres

De nombreux participants à la Semaine Olympique de Voile amènent leur propre bateau de leur lieu d'origine. Ce déploiement existe entre les participants en provenance d'autres îles de l'archipel et les étrangers qui passent une période plus longue que la durée de la régates.

Le choix le plus répondu est celui d'amener le bateau. Ceux qui viennent des pays du nord de l'Europe laissent leur embarcation ici parce que dans leur pays est inutile de l'avoir en hiver et ici ils ont la possibilité d'entraîner durant une ou plusieurs périodes des saisons froides. Toutefois, grâce à ces événements une économie qui offre des services de location est en train de se développer, spécialement des bateaux plus standardisés comme optimist et laser en leurs différentes modalités de gréement offrant la possibilité de profiter d'une embarcation en parfaites conditions et avec les mêmes ou voire meilleures prestations.

Comme il a été précédemment expliqué, une grande partie des régatiers qui participent à la Semaine Olympique amènent leurs embarcations. Certains, ceux qui viennent d'autres îles de l'archipel,

les amènent pour la durée des régates. Cependant, ceux qui viennent des pays européens maintiennent leurs embarcations ici durant toute la saison d'hiver. 91% maintiennent leurs embarcations à l'île pour une période supérieure à 77 jours, étant le groupe finlandais celui qui maintient le bateau sur l'île plus de temps, en atteignant les 4 mois. C'est-à-dire avoir le bateau sur l'île tout hiver, depuis l'automne. Pour eux, cela leur permettent d'avoir le bateau opératif en hiver et pouvoir entraîner en tout moment, tandis que pour la destination suppose une certaine sécurité de séjours prolongés et voire la répétition du séjour dans la même saison. Les régatiers passent une partie de hiver en entraînant dans l'île, en profitant des opportunités du climat et les services du Real Clud Nautique de la Grand Canarie. Comme nous voyons, la possibilité d'amener le bateau est devenu un élément de fidélisation et répétition pour ces sportifs.

Conformément à ce qui se passe quant à la durée des séjours des sportifs sur l'île, le temps qui laissent leurs bateaux répond à deux patrons bien différenciés :

- Ceux qui viennent exclusivement pour la régates, avec une durée moyenne de séjour d'embarcation de 5 jours.
- Ceux qui laissent leurs bateaux ici et participent à la régates dans un contexte plus large avec des périodes d'entraînement et un séjour moyen de 92 jours.

La motivación del viaje. Motivaciones secundarias

A los encuestados se les preguntó por otras actividades que realizan o le gustaría poder realizar en la isla. Consideramos que aporta información interesante por si se considera hacer una oferta complementaria a estos visitantes. Se trató de una pregunta absolutamente abierta, sin ninguna precodificación, a la que los encuestados dieron una respuesta espontánea. Es curioso ver que a pesar de que la mayor parte del tiempo la pasan realizando un actividad deportiva, las actividades complementarias que se plantean son también deportivas. Llama la atención también que la actividad más citada sea "ir de compras". Dicha respuesta suena bien en un estudio que otorga importancia al impacto económico del evento. Ir de compras es un reto casi imposible durante la duración de la regata: los participantes pasan la mayor parte del horario comercial en el agua y además ese fin de semana coincide con un importante puente de festivos. Para colmo de males, este hecho es desconocido por los visitantes pues el día 6 es sólo festivo en España, y el día 8 sólo lo es para los países católicos. Por ello sería muy recomendable informar y advertir esta situación en el dossier de inscripción para que los participantes puedan organizar sus compras.

Al preguntarles por los otros destinos que utilizan para entrenar en invierno, apuntaron a Mallorca, Qatar, Italia, Cádiz y Francia los destinos más citados.

La motivation du voyage. Motivations secondaires

Nous avons posé des questions aux enquêtés sur d'autres activités qui réalisent ou qui aimeraient pouvoir faire. On considère que cette information est importante pour une possible offre complémentaire à ces visiteurs. Il s'agissait d'une question totalement ouverte, sans aucune précodification dont la réponse a été spontanée.

Il est curieux de voir que la plupart des activités proposées étaient sportives bien qu'ils passent une très grande partie de temps en réalisant une activité sportive.

Il est curieux aussi que l'activité la plus citée soit "faire du shopping". Ladite réponse est intéressante dans une étude donnant de l'importance à l'impact économique de l'événement. Faire du shopping est un défi presque impossible pendant la durée de la

régates: les participants passent la plupart de leur temps dans l'eau et en plus ce week-end coïncide avec un pont important de jours fériés. Pour comble de malheur, ce fait est inconnu par les visiteurs parce que le 6 est férié seulement en Espagne, et le 8 est seulement pour les pays catholiques. Pour cela, il est conseillé d'informer et de prévenir cette situation dans le dossier d'inscription pour que les participants peuvent organiser leurs achats.

En leur demandant pour les autres destinations choisies pour l'entraînement d'hiver, ils ont mentionné majoritairement Mallorca, Qatar, l'Italie, Cádiz et la France.

Expectativas de fidelización

También se les preguntó si habían estado con anterioridad en la ciudad. El 65% ya había estado. Asimismo hay un 31% de nuevos visitantes de los que nos interesaría saber si piensan repetir. El total de los encuestados se muestra interesado en repetir. Hay un pequeño porcentaje del que se consideró que no procedía valorar su respuesta. Se trata de los entrenadores en prevención de que una respuesta negativa no sabríamos cómo interpretarla, puesto que una opción sería "no a competir (sí a entrenar)". También se les preguntó sobre si consideran la posibilidad de repetir la experiencia de entrenar vela en la isla: ¿Piensa volver para entrenar en vela? Sólo una persona no se mostró interesado en repetir. También aquí se desechó la respuesta de quienes no habían venido a entrenar, se consideró "no procede" y por tanto se descartó su opinión a quines vinieron de otras islas y entrenadores, porque sus respuestas darían lugar a equívocos.

Attentes de fidélisation

Nous leur avons demandé aussi s'ils ont été avant à la ville, 65% ont déjà été à la ville. Il ya également 31% de nouveaux visiteurs et nous intéresse savoir s'ils pensent répéter. Le total des enquêtés montrent de l'intérêt pour répéter. Nous n'avons pas pris en compte la réponse d'un petit pourcentage. Se sont les entraîneurs pour éviter ne pas savoir interpréter une réponse négative puisqu'une option serait « non à la compétition (oui à l'entraînement) ». Nous leur avons demandé aussi s'ils considèrent la possibilité de répéter l'expérience d'entraîner la voile sur l'île : pensez-vous revenir pour entraîner en voile ? Une seule personne était intéressée à répéter. Ont été supprimées aussi les réponses de ceux qui ne sont pas venus à entraîner, en la considérant « n'a pas lieu d'être » et donc on s'est débarrassé de leurs opinions, ceux en provenance d'autres îles et les entraîneurs parce leurs réponses peuvent être mal interprétées.

Estacionalidad

A pesar de que luchar por atraer turismo nórdico en verano es seguramente una lucha perdida, según la mayoría de expertos, es pertinente trabajar sobre ello. En Canarias no hay mucha estacionalidad en el sector turístico en comparación con otros destinos, especialmente porque el hueco dejado en los meses más cálidos por los nórdicos ha sido tradicionalmente ocupado por españoles sobre todo, pero la ocupación en la ciudad sí cae mucho en la época estival y, sin embargo, es una época increíble para la navegación, con temperaturas agradables, buenas mareas y el alisio en su mejor momento.

También se les preguntó por el interés en regresar de vacaciones: ¿Tiene interés en volver de vacaciones? A pesar de que la respuesta afirmativa es mayoritaria, consideramos que el porcentaje de negativas es demasiado elevado. Es posible que los regatis-

tas se queden con una imagen demasiado parcial de la isla, lo cual nos lleva a plantear que sería de interés, como demandan algunos de los participantes, ofertar, dentro de la programación de actividades, alguna visita a lugares significativos, de manera que no se vayan solo con la costa este de la ciudad como única experiencia de la isla.

Saisonnalité

Malgré que le fait de lutter pour attirer le tourisme nordique en été soit certainement une lutte perdue, selon la plupart des experts, il convient de travailler dessus. Aux Canaries il n'ya pas beaucoup de saisonnalité dans le secteur touristique en comparaison avec d'autres destinations, parce que le vide laissé dans les mois chauds par les nordiques a été traditionnellement occupé par les espagnoles en particulier, mais l'occupation à la ville baisse pendant la période estivale. Cependant cette période est incroyable pour la navigation, avec des températures agréables, de bonnes marées et l'alizé dans ses meilleurs moments. Nous leur avons demandé aussi s'ils sont intéressés à revenir en vacances: avez vous d'intérêt à revenir en vacances? Même si la réponse affirmative est majoritaire, nous considérons que le taux des réponses négatives est très élevé. Il est possible que les régatiers peuvent avoir une image partielle de l'île, ce qui nous mène à penser qu'il serait convenable, comme demandent quelques participants, d'offrir, dans la programmation des activités, une visite aux endroits significatifs pour ne pas rester seulement avec l'expérience de la côte est de la ville.

Valoración del campo de regatas

Se procedió también a preguntar sobre las condiciones del campo de regatas, en la costa de la Avenida Marítima. Como se puede ver, lo más valorado positivamente es el clima. La seguridad náutica, las condiciones medioambientales, el tipo de viento y en último lugar la intensidad del viento. En este último factor hay que contar que en esta edición una de las jornadas hubo de cancelarse algunas actividades de vela por falta de viento.

	Media	Mediana	Moda
El clima	8,9	9	10
La seguridad náutica	8,1	9	10
Las condiciones medio- ambientales	7,3	7,5	10
El tipo de viento	5,8	6	6
La intensidad del viento	5,2	5	6

Tabla 22. Valoración media sobre algunos a aspectos del destino

Preguntados sobre lo que menos les gusta de venir a la isla, vemos que se destaca la “suciedad del agua” y el retraso del contenedor. Este problema afectó al grupo de los noruegos. Obsérvese la queja de haber encontrado las tiendas cerradas.

Évaluation du plan d'eau pour les régates

Nous avons demandé aussi une appréciation sur les conditions du plan d'eau, sur la côte de l'Avenue Maritime. Comme on peut constater, le plus apprécié est le climat. La sécurité nautique, les conditions environnementales, le type de vent et en dernier lieu l'intensité du vent. Dans ce dernier facteur il faut mentionner que dans cette édition une des journées quelques activités ont été annulées par manque de vent.

On leur a demandé aussi ce qui les déplaît le plus, ils ont cité notamment la “saleté de l'eau” et le retard du conteneur. Ce problème a affecté au groupe des norvégiens. Il est à noter la plainte d'avoir trouvé les commerces fermés.

Valoración de la organización / el club

También se les pidió que valoraran algunos elementos de la organización de la regata. Como ven, hubo una valoración muy positiva, colocando en primer lugar el equipamiento y servicios.

	Media	Mediana	Moda
Equipamiento y servicios	9,43	10	10
Organización	8,77	9	10
Trato	8,71	9	10
Las condiciones medio- ambientales	8,67	9	10
Atención	8,53	9	10
Información recibida	8,33	9	10

Tabla 23. Valoración media sobre algunos aspectos de la organización /club

Évaluation de l'organisation / le club

Aussi nous leur avons demandé d'évaluer quelques éléments de l'organisation de la régate. Comme vous observez, il a eu une évaluation très positive, en situant en premier lieu l'équipement et les services.

Perfil sociodemográfico de los participantes

Atendiendo al género, observamos que una gran mayoría son varones mientras que las féminas representan el 22%. Respecto a la edad de los participantes, vemos el colectivo se puede dividir en 3 partes homogéneas: de 14 a 17 años, de 18 a 24 y por último de 25 a 54 años.

Si atendemos al nivel adquisitivo midiendo la renta familiar, observamos que está polarizada en niveles muy altos y muy bajos. Estimamos que esto se debe a que por las edades de los participantes, algunos permanecen dentro de la casa de sus padres compartiendo el nivel de rentas familiar, mientras que otros están emancipados y dada su juventud aún no han alcanzado un nivel de rentas elevado.

Sobre las prioridades a la hora de seleccionar el destino Canarias para la actividad náutica, las respuestas fueron las siguientes:

	Media	Mediana	Moda
El clima, la temperatura	8,63	9	10
La calidad de las instalaciones	8,45	9	10
El costo de la estancia y del viaje	8,27	9	10
La calidad de los competidores	8,02	8	10
La presencia de otros deportistas que ya conozco	7,83	8	10
La seguridad náutica	7,58	8	10
Que haya actividades complementarias	7,17	8	9
La propuesta de entrenador	7,16	8	8

Tabla 24. Prioridades a la hora de seleccionar el destino Canarias

Se observa una crecimiento en el sector. Se están dando unas circunstancias únicas que brindan buenas oportunidades gracias a unas circunstancias irrepetibles:

- Disposición del club náutico hacia la vela y su especialización en deportes náuticos, a su vez su posición de liderazgo absoluto ha permitido lo dividir esfuerzos.
- La vela ligera puede tirar de otros productos de vela.
- Los eventos náuticos están favoreciendo un desarrollo incipiente de la oferta de servicios, a su vez estos mismos proveedores organizan actividades y también generan demanda.
- No sólo los grandes eventos generan actividad, también otros más específicos como los clinics, etc.

Respecto a otras actividades y servicios complementarios, los encuestados apuntaron a la necesidad de coordinación de actividades para que sean públicas y repartidas de forma equilibrada en el tiempo, para evitar sobredemandas y caídas de ocupación, ambas negativas.

Que se difunda de forma permanente no sólo las actividades extraordinarias sino también las continuadas (museos, visitas permanentes, lugares de interés, etc .) Agendas culturales organizadas por zonas de la isla y de la ciudad de forma que un turista conozca todo lo que puede hacer en cada lugar. Apuesta por actividades en los meses en que cae la ocupación.

Profil sociodémographique des participants

En ce qui concerne le sexe, on observe que la grande majorité sont des hommes tandis que les femmes représentent 22%. Quant à l'âge des participants, le collectif peut être divisé en 3 parties homogènes : de 14 à 17 ans, de 18 à 24 ans et de 25 à 54 ans.

En ce qui concerne le pouvoir d'achat en mesurant les revenus familiaux, on observe qu'ils sont polarisés en niveaux plus élevés et plus faibles. Nous estimons que cela est dû à l'âge des participants. Certains vivent avec les parents et partagent encore les revenus familiaux, tandis que les autres sont émancipés et étant jeunes n'ont pas encore atteint un niveau de revenus élevé.

Concernant les priorités au moment de choisir destination les Canaries pour l'activité nautique, les réponses étaient les suivantes:

On observe une croissance dans le secteur. Des circonstances uniques sont en train de se produire en offrant de bonnes opportunités grâce à des circonstances irremplaçables:

- Disposition du club nautique pour la voile et sa spécialisation en sports nautiques, et à la fois sa disposition de leader a permis de diviser les efforts.
- La voile légère peut tirer d'autres produits de voile.
- Les événements nautiques favorisent un développement naissant de l'offre de services, et parallèlement ces mêmes fournisseurs organisent des activités et génèrent de la demande.
- Non seulement les grands événements génèrent de l'activité, mais aussi d'autres plus spécifiques comme les clinics, etc.

Quant aux autres activités et services complémentaires, les enquêtés ont souligné la nécessité de coordiner des activités pour qu'ils soient publiques et distribuées de façon équilibrée dans le temps afin d'éviter la demande excessive et la chute d'occupation étant les deux négatives.

Que la diffusion soit permanente non seulement des activités extraordinaires, mais aussi des continuées (musées, visites permanentes, endroits d'intérêt, etc.) Agendas culturels organisés en différentes zones de l'île et de la ville de sorte que le touriste puisse connaître tout ce qu'il peut faire dans chaque endroit.

Estimación del impacto económico

El objetivo de esta estimación consiste en evaluar el impacto sobre la economía de la provincia de Las Palmas de actividades vinculadas a la vela ligera. Dichas actividades tienen como hitos fundamentales dos acontecimientos deportivos, la Semana Olímpica Canaria de Vela y el Trofeo AECIO, así como en las actividades de entrenamiento que llevan a cabo equipos de vela ligera de diferentes países en aguas de la provincia de Las Palmas vinculados o no a dichos eventos deportivos.

Para ello se van a seguir dos pasos. En primer lugar se identificará el vector de gasto asociado a la estancia de los regatistas. En segundo lugar se calculará, con ayuda de la Tabla Simétrica de Canarias referida al 2005, el impacto económico de dichos gastos sobre el conjunto de la economía de la provincia.

La información acerca del gasto efectuado por los regatistas en las islas orientales del archipiélago canario, se obtuvo combinando los datos de gasto de la encuesta descrita en los apartados anteriores del presente informe con los datos de estancias por nacionalidad de los asistentes no residentes a todos las actividades deportivas contempladas.

De la encuesta se obtuvieron tanto los datos de gastos diarios como el reparto de dichos gastos entre los diferentes epígrafes recogidos en la encuesta. Los gastos diarios por nacionalidad vienen recogidos en el gráfico 10, y el reparto medio de los gastos por epígrafe viene recogido en el gráfico nº 11. La media de gasto diario es de unos 98€ y los epígrafes más relevantes del gasto son los de alojamiento (ALO), alimentación (SUPER), restauración (REST), suvenires (SOUV), alquiler de barcos (ALQBAR) y adquisición de material náutico (MATNAU). Si tenemos en cuenta que, según la encuesta de gasto turístico del ISTAC, el gasto medio por turista y día efectuado en nuestra región fue de 37,21€ en el 2012 y de 37,12 en el 2011, los datos de gasto de la encuesta realizada permiten destacar el interés de este tipo de turismo en términos de gasto.

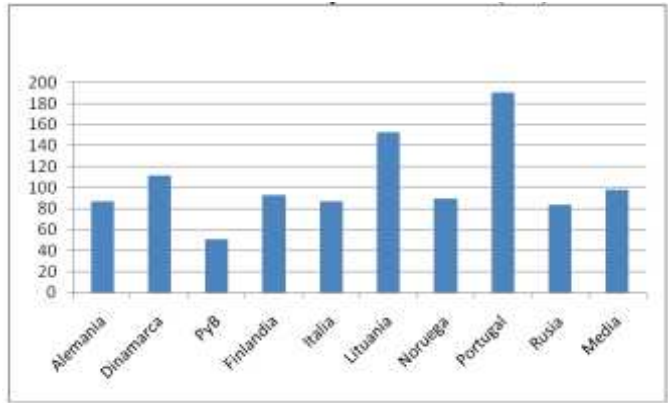


Gráfico 10. Valoración media sobre algunos aspectos de la organización /club

El gráfico siguiente muestra las mismas categorías de gasto contempladas en el gráfico anterior pero distinguiendo ahora según el origen de los regatistas. En el caso de España, solo se han incluido los residentes en la Península y Baleares (PyB). Salvo en aquellos casos en los que el alquiler de barcos tiene un peso relevante, la estructura por epígrafes de gasto por nacionalidad muestra una relevancia de los epígrafes similar a la antes señalada para la media.

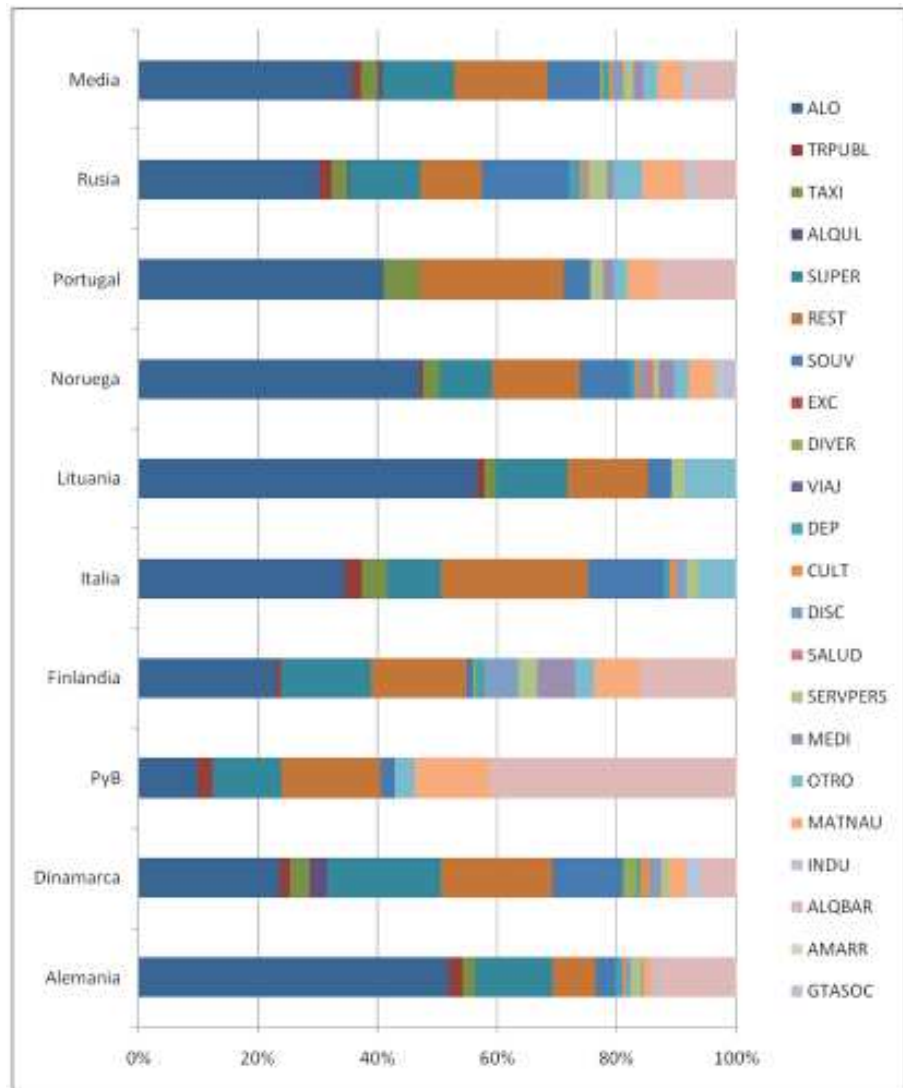


Gráfico 11. Reparto del gasto por epígrafes y nacionalidades (en %)

El Gráfico 12 por su parte recoge los días totales de estancia de regatistas según su origen, tanto con motivo de su participación en actividades de entrenamientos (ent) como por su participación en competiciones deportivas (sol y aec). Estos datos fueron suministrados por el Real Club Náutico de GC.

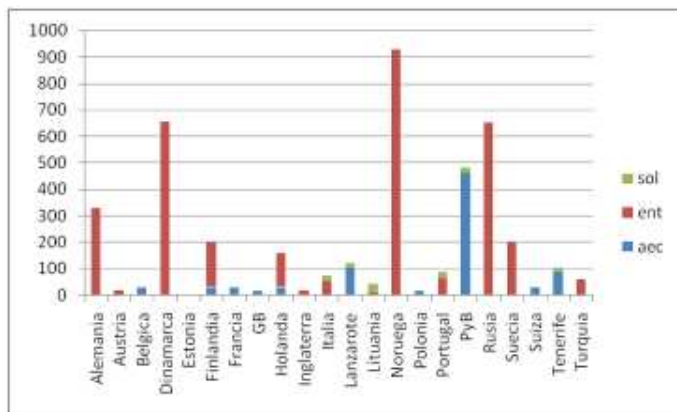


Gráfico 12. Número total de días de estancia según el origen del regatista y la actividad

El Gráfico 12a muestra los totales por tipo de actividad, y la Tabla 25 muestra los totales de estancias por nacionalidad. Queda de manifiesto la importancia relativa de las actividades de entrenamiento. No cabe despreciar, sin embargo los eventos deportivos contemplados ya que muchos regatistas aprovechan su participación en los campeonatos para organizar sus entrenamientos en nuestras islas.

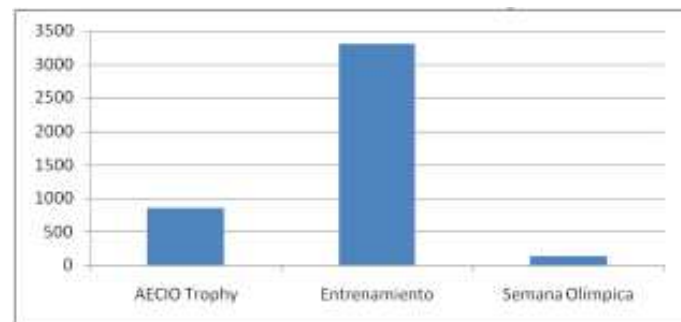


Gráfico 12a. Número total de días de estancia según el origen del regatista y la actividad

Origen	Nº de días
Alemania	329
Austria	20
Bélgica	32
Dinamarca	658
Estonia	3
Finlandia	200
Francia	32
GB	16
Holanda	158
Inglaterra	21
Italia	76
Lanzarote	124
Lituania	44
Noruega	928
Polonia	16
Portugal	88
PyB	482
Rusia	652
Suecia	200
Suiza	32
Tenerife	104
Turquía	60
Total	4275

Por otro lado hay que tener en cuenta los gastos soportados por la organización de los eventos deportivos. Dado que no se dispone de datos actualizados al respecto se utilizó el desglose de los gastos suministrado por el R.C. Náutico de Gran Canaria en vinculación con la XIII edición de la semana olímpica de vela de 2011, añadiéndose 12.000€ correspondientes a los gastos de organización de la AOECI. La Tabla 26 recoge el desglose por ramas de actividad de ambos conceptos, el gasto de los regatistas en la provincia y los gastos de organización.

Tabla 25. Número total de días de estancia según el origen del regatista

Actividad	Regatistas	Organización
Alimentación	48.562,17	44.457,14
Energía y agua	0,00	0,00
Industria textil	5.229,68	6.857,14
Resto de la industria	53.507,67	20.000,00
Construcción e inmobiliarias	0,00	0,00
Carburantes	0,00	2.057,14
Comercio	0,00	0,00
Alojamiento turístico	136.959,21	2.742,86
Restauración	62.964,98	0,00
Transporte	16.167,17	38.971,43
Alquiler de coches	0,00	0,00
Salud	5.472,73	0,00
Actividades recreativas	43.996,09	3.428,57
Servicios personales	22.366,62	0,00
Otros servicios	0,00	9.485,71
Total	395.226,34	128.000,00

Tabla 26. Gasto total de regatistas y de organización por actividad (en €)

La moyenne des dépenses quotidiennes est de 98€ et les épigraphes les plus importants des dépenses sont l'hébergement (ALO), alimentation (SUPER), restauration (REST), souvenirs (SOUV), location de bateaux (ALQBAR) et acquisition de matériel nautique (MATNAU). Si, on tient en compte, selon l'enquête des dépenses touristiques du ISTAC, les dépenses moyennes par touriste et jour effectuées dans notre région a été de 37,21€ en 2012 et de 37,12 en 2011, les données des dépenses de l'enquête réalisée permettent de mettre en valeur l'intérêt de ce type de tourisme en termes de dépenses.

Le graphique 11 montre les mêmes catégories de dépenses représentées dans le graphique précédent, mais maintenant en distinguant selon l'origine des régatiers. En cas de l'Espagne, figurent seulement les résidents en Péninsule et les Baléares (P&B). Sauf dans les cas dont la location de bateaux a un poids important, la structure par épigraphes de dépenses par nationalité montre une importance des épigraphes similaire à celle indiquée pour la moyenne.

Dans le graphique 12 figurent le total des jours de séjour des régatiers selon leur origine, tant en raison de leur participation aux activités d'entraînement (ent) que de leur participation aux compétitions sportives (sol et aec). Ces données ont été fournies par le Real Club Nautique de GC.

Le graphique 12a montre les totaux par type d'activité, et le tableau 25 montre les totaux de séjours par nationalité. L'importance relative des activités d'entraînement est évidente. Cependant on ne doit pas négliger les événements sportifs mentionnés puisque beaucoup de régatiers profitent de leur participation aux championnats pour organiser leurs entraînements aux îles.

D'autre part il faut tenir en compte les frais supportés par l'organisation des événements sportifs. Comme on ne dispose pas des données actualisées, nous avons utilisé une ventilation des dépenses fournies par le R.C. Nautique de la Grand Canarie en liaison avec la XIII édition de la Semaine olympique de la voile 2011, en ajoutant 12.000€ correspondants aux dépenses d'organisation de la AOECI. Le tableau 26 montre la ventilation par branches d'activité des deux concepts, les dépenses des régatiers à la province et les dépenses d'organisation.

Cálculo del impacto económico

La medición del impacto económico se va a centrar en el cálculo de la producción y el valor añadido domésticos asociados a las actividades estudiadas en el presente informe. Una vez identificados los gastos generados por estas actividades en al apartado anterior pasamos a utilizar la metodología Input-Output para el cálculo del impacto económico de las mismas. El cálculo del impacto económico se base en el modelo Input-Output construido a partir de los principales agregados contables de una economía con importaciones. El marco contable de dicho modelo puede describirse como sigue:

$$\begin{aligned} & \left[X^i = X^d + X^m \right] + \left[Y^i = Y^d + Y^m \right] - \left[R \right] \\ & + \\ & \left[VA \right] \\ & - \\ & \left[\text{Prod. dom. (x)} \right] \\ & + \\ & \left[\text{Import. (m)} \right] \\ & - \\ & \left[R' \right] \end{aligned}$$

Estimation de l'impact économique

L'objectif de cette estimation consiste à évaluer l'impact des activités liées à la voile légère sur l'économie de la province de Las Palmas. Lesdites activités ont comme jalons fondamentaux deux événements sportifs, la Semaine Olympique Canarienne de Voile et le Trophée AECIO, ainsi que dans les activités d'entraînement menées par des équipes de voile légère de différents pays dans les eaux de la province de Las Palmas liés ou non à ces événements sportifs.

Pour cela, nous allons suivre deux étapes. En premier lieu on identifiera le vecteur de dépenses associé au séjour des régatiers et en deuxième lieu on calculera, à l'aide d Tableau Symétrique des Canaries concernant 2015, l'impact économique desdites dépenses sur l'ensemble de l'économie de la province.

L'information concernant les dépenses des régatiers dans les îles orientales de l'archipel canarien, est obtenue en combinant les donnés des dépenses de l'enquête décrite dans les alinéas précédents de ce rapport et les donnés de séjours par nationalité des assistants non résidents à toutes les activités visées.

Ont été obtenu de l'enquête tant les donnés des dépenses quotidiennes que la répartition de ces dépenses entre les différents épigraphes recueillis dans l'enquête. Les dépenses quotidiennes par nationalité sont recueillies dans le graphique n° 10 et répartition moyenne des frais par épigraphe est recueillie dans le graphique n° 11.

Dónde las X representan las matrices de consumos intermedios, VA el valor añadido y las Y los vectores de demanda final. En base a esta equivalencia por filas y columnas puede construirse el siguiente sistema de ecuaciones:

Si tenemos en cuenta que:

$$m = X^m i + Y^m i$$

$$R = X^d i + Y^d i + m$$

$$x = i' X' + i' V A$$

$$A' = X' \hat{x}^{-1}$$

$$A^d = X^d \hat{x}^{-1}$$

$$A^m = X^m \hat{x}^{-1}$$

Podemos presentar el siguiente sistema de ecuaciones:

$$x' = A^d x' + Y^d$$

siendo:

$$Y^d = (I - cmy) Y^t$$

donde:

$$cmy = Y^m (\hat{Y}^t)^{-1}$$

Si despejamos el vector x de producción doméstica obtenemos la ecuación que nos permitirá

$$x' = (I - A^d)^{-1} Y^d$$

Donde la expresión entre paréntesis se corresponde con la inversa de Leontief y la matriz A^d hace referencia a la matriz de coeficientes técnicos de origen doméstico. En base a esta ecuación, partiendo de un vector de demanda final, podemos calcular el vector de producción doméstica x necesario para producir dicho vector de demanda final Y^d . Ahora bien, dichos datos reflejan la demanda final total. Parte de dicha demanda se satisface con importaciones, que no generan producción doméstica, y que por lo tanto hay que descontar de dicha demanda total. Una vez descontadas las importaciones podemos calcular el impacto sobre la producción doméstica.

Las Tablas 27,28 y 29 muestran el impacto económico del gasto de los regatistas, de los gastos de organización y del gasto total respectivamente. La estructura es idéntica. La primera columna muestra el gasto total cuyo impacto se quiere analizar. Dicho montante contiene tanto el consumo de bienes domésticos como de bienes importados. La segunda columna resulta de descontar a la anterior la parte de los bienes consumidos que son importados, es decir, contempla solo la parte de consumo de bienes y servicios domésticos que es la que nos interesa considerar: la demanda final doméstica. Este sería el vector de efectos directos de las actividades analizadas.

Actividad	Gasto Tot.	Gasto Dom.	Prod. Dom.	VA	Empleo
Alimentación	48.562,17	21.001,85	33.317,92	14.564,34	0,43
Energía y agua	0,00	0,00	14.021,30	4.316,38	0,03
Industria textil	5.229,68	132,72	168,82	57,85	0,00
Resto de la industria	53.507,67	1.478,27	20.692,26	7.687,48	0,30
Construcción e inmobiliarias	0,00	0,00	24.063,31	17.166,90	0,11
Combustibles	0,00	0,00	43,39	29,83	0,00
Comercio	0,00	0,00	23.159,75	12.932,00	0,49
Alojamiento turístico	136.959,21	136.959,21	138.022,20	79.125,32	1,82
Restauración	62.964,98	62.964,98	66.275,56	37.584,57	1,07
Transporte	16.167,17	15.140,12	29.468,11	15.347,79	0,56
Alquiler de coches	0,00	0,00	554,92	371,23	0,01
Sanidad	5.472,73	5.463,45	6.529,61	4.894,09	0,14
Actividades recreativas	43.996,09	42.543,76	49.077,14	27.911,95	0,61
Servicios personales	22.366,62	22.029,46	23.781,63	17.207,65	1,08
Otros servicios	0,00	0,00	27.330,20	17.709,22	0,46
Total	395.226,34	307.713,82	456.506,09	256.906,61	7,12

Tabla 27. Impacto económico del gasto de los regatistas (en € y trabajo equivalente)

Actividad	Gasto Tot.	Gasto Dom.	Prod. Dom.	VA	Empleo
Alimentación	44.457,14	19.226,53	20.897,10	9.134,80	0,27
Energía y agua	0,00	0,00	2.639,74	805,20	0,00
Industria textil	6.857,14	174,02	182,31	62,47	0,00
Resto de la industria	20.000,00	8.133,67	13.127,95	5.417,79	0,21
Construcción e inmobiliarias	0,00	0,00	3.337,99	2.419,86	0,01
Combustibles	2.057,14	2.057,14	2.071,01	1.423,66	0,05
Comercio	0,00	0,00	6.140,37	3.290,11	0,12
Alojamiento turístico	2.742,86	2.742,86	2.938,27	1.684,45	0,04
Restauración	0,00	0,00	375,04	212,69	0,01
Transporte	38.971,43	37.779,28	48.298,18	19.927,21	0,30
Alquiler de coches	0,00	0,00	86,05	57,57	0,00
Sanidad	0,00	0,00	141,76	106,26	0,00
Actividades recreativas	3.428,57	3.315,39	4.191,92	2.384,10	0,05
Servicios personales	0,00	0,00	20,38	14,74	0,00
Otros servicios	9.485,71	9.203,99	17.555,58	9.436,49	0,27
Total	128.000,00	82.632,88	122.003,66	56.377,40	1,34

Tabla 28. Impacto económico de los gastos de organización (en € y trabajo equivalente)

Actividad	Gasto Tot.	Gasto Dom.	Prod. Dom.	VA	Empleo
Alimentación	93.019,31	40.228,38	54.215,02	23.699,13	0,70
Energía y agua	0,00	0,00	16.661,03	5.121,58	0,03
Industria textil	12.086,82	306,74	351,13	120,32	0,01
Resto de la industria	73.507,67	9.611,94	33.820,21	13.105,27	0,51
Construcción e inmobiliarias	0,00	0,00	27.401,30	19.586,77	0,12
Combustibles	2.057,14	2.057,14	2.114,40	1.433,49	0,05
Comercio	0,00	0,00	29.300,12	16.222,11	0,61
Alojamiento turístico	139.702,07	139.702,07	140.960,47	80.809,77	1,85
Restauración	62.964,98	62.964,98	66.650,60	37.797,25	1,08
Transporte	55.138,60	52.919,40	77.766,28	35.275,00	0,86
Alquiler de coches	0,00	0,00	640,97	428,80	0,01
Sanidad	5.472,73	5.463,45	6.671,37	5.000,35	0,15
Actividades recreativas	47.424,66	45.859,16	53.269,06	30.296,05	0,66
Servicios personales	22.366,62	22.029,46	23.802,00	17.222,40	1,08
Otros servicios	9.485,71	9.203,99	44.885,78	27.145,71	0,73
Total	523.226,34	390.346,71	578.509,76	313.284,00	8,46

Tabla 29. Impacto económico del gasto total (en € y trabajo equivalente)

La tercera columna muestra el valor de la producción doméstica que es necesario generar para producir el vector de consumo doméstico contenido en la segunda columna. Dicho valor siempre será superior al de demanda ya que considera no solo la producción de los bienes domésticos que son consumidos sino que también computa los bienes domésticos que son utilizados como bienes intermedios. Por lo tanto recoge el impacto total sobre la producción, la suma de los efectos directos e indirectos (efecto total sobre la producción).

Ahora bien, de la misma forma que el PIB no es la suma de la producción de todos los sectores de una economía, sino la agregación de los valores añadidos generados por los diferentes sectores, a la hora de calcular el impacto sobre la producción

doméstica tendremos que tener en cuenta solo el valor añadido generado por ese vector de efectos totales. Ese es el agregado que aparece en la cuarta columna y que refleja el auténtico impacto sobre la producción doméstica. Este importe es lógicamente menor que el anterior porque se evita la doble contabilización de los bienes intermedios.

Por último se incorpora una columna de efectos sobre el empleo. Estos valores reflejan el número de puestos de trabajo equivalente a tiempo completo necesarios para la elaboración de la producción necesaria para satisfacer la demanda de bienes y servicios consumidos por los propios regatistas y por las labores organizativas. No debe contemplarse necesariamente como datos de generación de empleo dado que si existe exceso de capacidad en las empresas esta demanda de las actividades de vela no generaría necesariamente nuevos empleos. Sin embargo sí puede contemplarse en todo momento como el empleo conservado gracias a esta actividad deportiva.

Calcul de l'impact économique

L'évaluation de l'impact économique va être centrée sur le calcul de la production et la valeur ajoutée domestiques ajoutés aux activités étudiées dans ce rapport. Après l'identification des frais générés par ces activités dans le paragraphe précédent, on passe à l'utilisation de la méthodologie Input-Output pour le calcul de l'impact économique de celles-ci.

Le calcul de l'impact économique se repose sur le modèle Input-Output construit à partir des principaux agrégats comptables d'une économie avec importations. Le cadre comptable de ce modèle peut être décrit comme suit.

Où les X représentent les matrices des consommations intermédiaires, VA la valeur ajoutée et les Y les vecteurs de la demande finale. Sur la base de cette équivalence par lignes et colonnes peut être construit le système suivant d'équations.

Où l'expression entre parenthèses correspond avec l'inverse de Leontief et la matrice fait référence à la matrice de coefficients techniques d'origine domesique. Sur la base de cette équation, et partant d'un vecteur de demande finale, on peut calculer le vecteur de production domestique x nécessaire pour produire ce vecteur de demande finale. Dans notre cas les données du vecteur de la demande finale dont les effets sur la production que nous voulons calculer sont les données du tableau n°2. Cependant, ces données reflètent la demande finale totale. Une partie de ladite demande est satisfaite avec des importations qui ne génèrent pas de production domestique, et par conséquent il faut la déduire de la demande totale. Une fois déduites les importations nous pouvons calculer l'impact sur la production domestique.

Les tableaux 27, 28 et 29 montrent l'impact économique des dépenses des régatiers, des dépenses d'organisation et des frais totaux respectivement. La structure est identique, la première colonne montre les frais totaux pour analyser leur impact. Ce montant contient la consommation des biens domestiques et des biens importés. La deuxième colonne est le résultat de la déduction de biens consommés (importés), c'est à dire qu'elle considère uniquement la partie de consommation de biens et services domestiques, qui est celle qui nous intéresse : la demande finale domestique. Ceci serait le vecteur des effets directs des activités analysées. La troisième colonne montre la valeur de la production domestique (dans les tableaux: Prod. Dom.) qu'il faut générer pour produire le vecteur de consommation domestique contenu dans la deuxième colonne. Cette valeur sera toujours supérieure à la demande puisqu'elle prend en compte non seulement la production des biens domestiques consommés, mais les biens domestiques utilisés comme biens intermédiaires. Par conséquent on montre l'impact total sur la

production, la somme des effets directs et indirects (effet total sur la production).

Or, de la même forme que le PIB ce n'est pas la somme de la production de tous les secteurs d'une économie, sinon l'agrégation des valeurs ajoutées générées par les différents secteurs, au moment de calculer l'impact sur la production domestique nous devons tenir en compte seulement la valeur ajoutée générée par ce vecteur d'effets totaux. Celui-ci est l'agrégé qui apparaît dans la quatrième colonne et qui reflète l'impact réel sur la production domestique. Ce montant est logiquement inférieur au précédent parce que on empêche la double comptabilisation des biens intermédiaires.

Enfin, la colonne qui comprend les effets sur l'emploi. Ces valeurs reflètent le nombre de postes de travail équivalent au temps plein nécessaires pour l'élaboration de la production nécessaire pour satisfaire la demande de biens et services consommés par les régatiers et par les activités d'organisation. Ne doit pas être considéré comme données de création d'emploi parce que s'il existe un excès de capacité dans les entreprises cette demande des activités de voile ne créerait pas nécessairement de nouveaux postes de travail. Cependant, il peut être considéré en tout moment comme l'emploi maintenu grâce à cette activité sportive.

Conclusiones y Propuestas

El apoyo a las competiciones internacionales de vela ligera y el estudio de su impacto debe valorarse y medirse en su contexto. Aparentemente, el impacto de este turismo es relativamente pequeño en comparación con las grandes cifras de la industria turística en Canarias. Sin embargo, las citadas competiciones son un refuerzo necesario para favorecer el establecimiento en invierno de los equipos náuticos de los países del norte de Europa.

Las citadas competiciones y la estancia de equipos nacionales de vela ligera está facilitando la consolidación de actividades empresariales que dan servicio a las mismas (alquiler de barcos, reparaciones, venta de materiales, servicios de preparación y entrenadores, etc.). Por lo general, la demanda de servicios que genera esta actividad no tiene un gran peso dentro de la facturación de estos proveedores, pero sin embargo tiene una importante cualitativa, no sólo porque "suma" al resto de actividades de negocio, sino por otros factores son:

- Afianza actividades que con este añadido alcanzan el umbral de pervivencia
- Arrastra y potencia otras actividades náuticas.
- Señala el destino como de interés náutico.

Prueba de este interés generado por parte de los proveedores son las recientes inversiones que han realizado las empresas de alquiler en la adquisición de barcos de vela ligera, especialmente de las categorías de estas regatas.

No debe dejar de recordarse que el valor del impacto mediático de estos eventos náuticos está siendo tan importante como la cifra de negocio directo e inmediato que generan. Aún así consideramos que en este apartado hay aún más por hacer, porque el potencial es importante y los beneficios en cuanto a notoriedad de la ciudad sede del evento son considerables.

Asímismo, el desarrollo de un turismo náutico potencia la imagen de marca del destino y diversifica la oferta. Este tipo de valores intangibles son en este caso probablemente los más importantes ya que están contribuyendo a la mejora de los grandes números de la industria turística.

Las islas tienen un potencial de desarrollo en el sector de la vela que aún está por explotar o al menos por alcanzar la expansión que merece sus atributos.

Turismo histórico cultural: Los vínculos de todo navegante marino con la historia de la navegación suelen ser importantes, pero si se trata de marinos a vela, la identificación con la historia natural ya que los principios de la navegación a vela no han variado. Este territorio ocupa un importante lugar en la historia de la navegación marina y de las grandes epopeyas. El paso por la ciudad de Cristóbal Colón rumbo a América, uno de los momentos cumbres de la historia universal, que significó el encuentro de dos mundos humanos que se habían desarrollado independientemente, sin que uno conociera la existencia del otro. Son importantes las huellas que aún quedan de esta historia. Los castillos, murallas y fortificaciones esparcidos por las islas y en particular Las Palmas de Gran Canaria.

En los vestigios de las fortificaciones que permitieron la defensa de la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria desde el siglo XVI al siglo XX: el Castillo de la Luz, el Castillo de Mata, el Castillo de San Francisco o del Rey, la Torre de San Pedro y la Batería de San Juan, las baterías de la Isleta, Bunker de la Loma de Guanarteme (la Minilla), batería del El vigía en la Isleta.

Las huellas están también en la toponimia e incluso en el nombre de calles de la ciudad como La Peregrina que según crónicas hacereferencia a Doña Mariana de Múxica víctima de ataques piratas y secuestro de sus familiares, que trataba de recaudar fondos para su rescate.

La calle Alonso Alvarado, homenaje a Alonso Alvarado y Ulloa, gobernador y capitán general de Gran Canaria entre 1594 y 1599, que durante su gobierno hubo de rechazar con una pequeña milicia y la población civil los intentos de invasión navales de Sir Francis Drake (28 navíos con 4.000 soldados) y de Pieter van der Does (74 buques de guerra con un total de 8 ó 9.000 hombres). La calle Pamochamoso, en referencia a Antonio de Pamochamoso, teniente de Alvarado, que debió liderar la lucha contra Van der Does cuando su Capitán fué herido de gravedad.

En la toponimia referida a los acontecimientos navales o invasiones: cruz del ingles. Alí Arráez Canario (Simón Romero), un canario capturado pescando en Berbería a los 14 o 15 años que llegó a ser corsario, almirante general de las Galeras Argelinas. El Obispo Rabadán -Bartolomé García Ximénez de Rabadán-, debió negociar muchos rescates con este canario-argelino, que no sólo actuó en nuestras costas, sino también en el mediterráneo occidental y en toda la costa atlántica de África y Europa. El Corsario D. Amaro Rodríguez Felipe “Amaro Pargo” (La Laguna, 1678-Tegueste, 1747) está enterrado en la iglesia del Convento de Santo Domingo (La Laguna) bajo una curiosa lápida.

Bernardino de Lezcano y Mujica, que habitó la isla en la primera mitad del siglo XVI, y llegó a formar una escuadra en corso para combatir la piratería y los ataques enemigos. Esta escuadra recorrió las costas Canarias no sólo ahuyentando piratas y eliminando sus bases de avituallamiento, sino que llegó a participar en la defensa de La Palma de un ataque francés y navegó con la famosa flota de Indias. Pero esta isla no sólo rechazó los ataques navales de Drake y Van der Does. Hubo otros muchos que pueden ser rescatados para la historia. Es frecuente que las naciones silencien derrotas y algunos de estos acontecimientos no aparecen en los anales de las naciones atacantes, pero no sería lógico que la ciudad protagonista de tantos acontecimientos históricos se permita olvidarlos. Estas tierras fueron escenario de frecuentes desembarcos pacíficos y violentos durante el proceso de

conquista, e incluso de batallas de castellanos con la entonces potencia portuguesa, en ocasiones aliada de los aborígenes. Hubo de repeler ataques de tropas extranjeras que hacían cobrar a las islas sus guerras con España. Por ejemplo, este año se conmemora el 270 aniversario del ataque durantelos días 17, 18 y 19 de junio de 1743, de los navíos Monmouth, de 64 cañones al mando del capitán Charles Windham, Medway, de 60 cañones y al mando del capitán Cockburn, y una fragata de 20 cañones, que antes habían bombardeado San Sebastián de la Gomera, en cuya iglesia se conserva un fresco conmemorativo.

Fresco en la Iglesia de Asunción (Sebastián de la Gomera) conmemorando la defensa de la isla frente al ataque inglés dirigido por Windham y Cockburn en 1743, antes de que tomaran rumbo a Gran Canaria.

Las actividades náuticas implican y favorecen a un amplio abanico de factores que participan en el proceso. Consideramos que en este club deben estar representados al menos los organizadores de los eventos, los proveedores y la administración. Se trata de que cada sector implicado comunique al resto las condiciones que necesita para que se favorezca al sector que representa.

Conclusions et Propositions

Le soutien aux compétitions internationales de voile légère et l'étude de leur impact doit être apprécié et être mesuré dans son contexte. Apparemment, l'impact de ce tourisme est relativement petit en comparaison avec les chiffres importants de la l'industrie canarienne. Or, les compétitions citées sont un effort nécessaire pour favoriser l'établissement en hiver des équipes nautiques des pays du nord de l'Europe. Les dites compétitions et le séjour des équipes nationales de voile légère est en cours de faciliter la consolidation des activités entrepreneuriats qui fournissent des services à celles-ci (location de bateaux, réparations, vente de matériels, service de préparation et entraîneurs, etc.). En général, la demande des services qui génère cette activité n'est pas importante dans la facturation de ces fournisseurs, mais a une importance qualitative, non seulement parce qu'elle "complète" les autres activités, mais aussi pour d'autres facteurs:

- Renforce les activités qui par cet ajout atteignent la survivance.
- Pousse et favorise les autres activités nautiques.
- Indique la destination en tant qu'intérêt nautique.

La preuve de cet intérêt de la part des fournisseurs sont les récents investissements réalisés par les entreprises de location dans l'acquisition de bateaux de voile légère, de la catégorie de ces régates en particulier. Il faut rappeler que la valeur de l'impact médiatique de ces événements nautiques est actuellement aussi importante que le chiffre d'affaires direct et immédiatement générés. Pourtant, nous estimons qu'il reste encore beaucoup à faire dans cet alinéa parce que le potentiel est important et les bénéfices quand à la notoriété de la ville siège de l'événement sont considérables.

De même, le développement du tourisme nautique renforce l'image de la marque de la destination et diversifie l'offre. Ce type de valeurs tangibles dans ce cas sont probablement les plus importants parce qu'ils contribuent à améliorer les chiffres de l'industrie touristique.

Les îles possèdent un potentiel de développement dans le secteur de la voile qui n'est pas encore exploité ou au moins atteindre l'expansion qui mérite ses attributs.

Tourisme historique culturel: les liens de tout navigateur marin avec l'histoire de la navigation sont habituellement très importants, mais s'il s'agit des marins à voile, l'identification est avec l'histoire naturelle puisque les principes de l'histoire de la navigation à voile n'ont pas

changé. Ce territoire occupe une place importante dans l'histoire de la navigation maritime et des grandes épopées.

Le passage de Christophe Colomb par cette ville en route pour l'Amérique est l'un des moments sommets de l'histoire universelle, qui a signifié la rencontre de deux mondes humains qui ont été développés indépendamment, sans que l'un connait l'existence de l'autre. Sont importantes les traces qui demeurent encore de cette histoire sont importantes, comme les châteaux, murailles et fortifications éparpillés sur les îles et en particulier Las Palmas de Gran Canaria. Dans les vertiges des fortifications qui ont permis la défense de la ville de Las Palmas de la Gran Canaria depuis le XVI siècle jusqu'au XX: Le Château de la Luz, le Château de Mata, le Château de San Francisco ou du Rey, La Tour de San Pedro et la Batterie de San Juan, Les batteries de la Isleta, Bunker de la Loma de Guanarteme (la Minilla), batterie du El vigía à la Isleta.

Les traces sont présentes aussi dans la toponymie et vues dans les noms des rues de la ville comme La Peregrina selon les croniques faisant référence à Mme Mariana de Múxica victime d'attaques pirates et d'enlèvement de leurs familles, qui essayait de collecter des fonds pour sa libération.

La rue Alonso Alvarado, hommage à Alonso Alvarado et Ulloa, gouverneur et capitaine général de la Grand Canarie entre 1594 et 1599, que durant son gouvernement a dû être rejeté avec une petite milice et population civile les tentatives d'invasion navales de Sir Francis Drake (28 navires avec 4.000 soldats) et de Pieter van der Does (74 navires de guerre avec un total de 8 ou 9.000 hommes). La rue Pamochamoso, fait référence à Antonio de Pamochamoso, lieutenant-colonel de Alvarado, qui a dû conduire la lutte contre Van der Does quand son capitaine fut gravement blessé.

Dans la toponymie faisant référence aux événements navales ou invasions: cruz del ingles. Alí Arráez Canario (Simón Romero), un canarien capturé en train de pêcher à Berbería à 14 ou 15 ans qui est devenu corsaire, amiral général des Galères Algériennes. L'Évêque Rabadán -Bartolomé García Ximénez de Rabadán-, a dû négocier plusieurs libérations avec ce canarien -algérien, qui était actif sur nos côtes et aussi en Méditerranée occidentale et sur toute la côte atlantique de l'Afrique et de l'Europe. Le Corsaire M. Amaro Rodríguez Felipe “Amaro Pargo” (La Laguna, 1678-Tegueste, 1747) est enterré à l'église du Convent de Santo Domingo (La Laguna) sous une curieuse plaque.

Bernardino de Lezcano y Mujica, qui a habité l'île dans la première moitié du XVI siècle, est arrivé à former une escouade à corso pour combattre la piraterie et contre-attaquer les attaques d'ennemies. Cette escouade a parcouru les côtes Canariennes non seulement en chassant des pirates et éliminant leurs bases d'avitaillement, mais aussi en participant à la défense de La Palma d'une attaque française et il a navigué avec la célèbre flotte indienne. Cette île non seulent a refuser les attaques navales de Drake y Van der Does. Il a eu beaucoup d'autres qui peuvent être arrachés pour l'histoire. Il est aussi fréquent que les nations passent les défaites sous le silence et quelques événements n'apparaient pas dans les annales des nations attaquantes, mais il ne serait pas logique que la ville protagoniste de tant d'événements historiques les oublie. Ces terres furent le scénario de Nombreux débarquements pacifiques et violents, et voire des batailles de castillants avec alors puissance portugaise, parfois alliée des autochtones.

On a dû lutter contre des attaques des troupes étrangères qui faisaient payer aux îles leurs guerres contre l'Espagne. Par exemple, cette année on commémore le 270 anniversaire de l'attaque durant les jours 17, 18 et 19 juin 1743, des navires Monmouth, de 64 canons aux commandes du capitaine Charles Windham, Medway, de 60

canons et aux commandes du capitaine Cockburn, et une frégate de 20 canons, qu'avant ils avaient bombardé San Sebastián de la Gomera, dans son église est conservé un fresco commémoratif.

Fresco à l' Église de Asunción (Sebastián de la Gomera) commérant la défense de l'île face à l'attaque anglais dirigé par Windham et Cockburn en 1743, avant de se diriger vers la Grand Canarie.

Les activités nautiques impliquent et favorisent à de nombreuses facteurs participant dans le processus. Nous estimons que dans ce club doivent être représentés au moins les organisateurs des événements, les fournisseurs et l'administration. On prétend que chaque secteur impliqué communique aux autres les conditions dont il a besoin pour favoriser le secteur qu'il représente.

► La seguridad turística en Marruecos

Debido a que la seguridad en el turismo es un asunto global y concierne a todos los países, incluidos los desarrollados, este ha sido tema de amplia investigación y discusión en un intento de ayudar a la industria del turismo a hacer frente a cuestiones de seguridad y eficacia (United Nations World Tourism Organization UNWTO, 1991, 2003; Johansson y Nyberg, 1996; Smith, 1999).

Son múltiples y variados los riesgos percibidos por los turistas sobre un destino y que pueden influir en su imagen y proceso de decisión. En términos generales, el riesgo percibido se define como la exposición al perjuicio, pérdida o peligro (Macquarie, 1999), o la posibilidad de perder algo de valor (Priest, 1990). Identificar y definir los tipos de riesgos que percibe un turista durante el viaje y con ello las dimensiones de las que se puede componer la seguridad no es una tarea sencilla.

El riesgo es subjetivo, es una percepción del turista, y esta percepción puede funcionar de diferentes formas para las distintas dimensiones del riesgo (Uriel y Belhassen, 2005). El turista forma juicios psicológicos y de valor a la hora de elegir un destino (Anderson 1981, 1982), realiza una búsqueda de información, evalúa las alternativas y elige. Con juicios psicológicos se refiere a las percepciones subjetivas de una realidad física (similar a las actitudes de los turistas potenciales hacia un destino) y juicios de valor se refieren al modo en que los consumidores evalúan los atributos de un productos o servicios para formar una imagen global (por ejemplo, en el proceso de formar una imagen de destino, los turistas pueden clasificar los diferentes destinos pesando sus costos y beneficios). Entender cómo los turistas perciben el riesgo es importante puesto que esta percepción influye en la toma de decisiones y por lo tanto puede ayudar a la hora de sugerir prácticas para mejorar la imagen del destino.

La imagen de un destino es la suma de creencias, ideas e impresiones que una persona tiene de un destino (Crompton, 1979:18). Así, los turistas suelen viajar a las ciudades que transmiten buena impresión. La seguridad es un factor que afecta a la impresión. Por motivos de seguridad, los turistas seleccionan lugares familiares y cercanos como destinos vacacionales, y evitan áreas con altos índices de delincuencia o inestabilidad política (Chiu y Lin, 2011).

La UNWTO incluye la seguridad y protección como uno de los seis estándares determinante de la calidad del producto turístico (UNWTO, 2003). El riesgo ha sido considerado como una de las principales preocupaciones para el turismo internacional (Yavas, 1990; Sönmez y Graefe, 1998). Así, la seguridad es un factor crítico por el que los turistas potenciales juzgan el atractivo de un destino en particular (Hall y Sullivan, 1996). Por consiguiente, disponer de un nivel de seguridad adecuado se convierte en una prioridad para cualquier destino turístico.



► La sécurité touristique au Maroc

La sécurité au tourisme étant un sujet global et concerne tous les pays, voire les développés, celui-ci a été le thème d'une vaste enquête et discussion dans une tentative d'aide à l'industrie du tourisme pour faire face à des questions de sécurité et efficacité. (United Nations World Tourism Organization UNWTO, 1991, 2003; Johansson y Nyberg, 1996; Smith, 1999).

Sont multiples et variés les risques perçus par les touristes sur la destination pouvant influencer leur image et processus de décision. En général, le risque perçu est défini comme l'exposition au préjudice, perte ou danger (Macquarie, 1999), ou la possibilité de perdre quelque chose de valeur (Priest, 1990). Identifier et définir les types de risques qui perçoit le touriste pendant le voyage et, donc la sécurité peut être composée de différentes dimensions et évidemment il ne s'agit pas d'une tâche simple.

Le risque est subjectif. Il s'agit d'une perception du touriste, et celle-ci peut fonctionner de différentes façons pour les diverses dimensions du risque (Uriel y Belhassen, 2005). Le touriste forme des jugements psychologiques et de valeur au moment de choisir une destination (Anderson 1981, 1982), cherche de l'information, évalue les alternatives et choisit. Avec des jugements psychologiques qui sont des perceptions subjectives d'une réalité physique (similaire aux attitudes des touristes potentiels vers une destination) et les jugements de valeur concernant le mode des consommateurs d'évaluer les attributs d'un produit ou services pour former une image globale (par exemple, dans le processus de former une image de destination, les touristes peuvent classer les différentes destinations selon leurs coûts et bénéfices). Comprendre comment les touristes perçoivent le risque est important parce que cette perception influence la prise de décisions et donc peut aider au moment de suggérer des pratiques pour améliorer l'image de la destination.

L'image d'une destination est la compilation de croyances, idées et impressions qu'une personne a d'une destination (Crompton, 1979:18). Par conséquent les touristes voyagent souvent aux villes donnant de bonnes impressions. La sécurité est un facteur qui affecte l'impression. Par des raisons de sécurité, les touristes choisissent des endroits familiers et proches en tant que destination de vacances, et évitent les zones avec un taux de criminalité élevé ou instabilité politique (Chiu y Lin, 2011).

La UNWTO inclut la sécurité et la protection comme une des six normes déterminant la qualité touristique (UNWTO, 2003). Le risque a été considéré comme l'une des principales préoccupations pour le tourisme international (Yavas, 1990; Sönmez y Graefe, 1998). Donc, la sécurité est un facteur critique dont se servent les touristes potentiels pour juger l'attraction d'une destination en particulier (Hall y Sullivan, 1996). Par conséquent, disposer d'un niveau de sécurité adéquat est une priorité pour toute destination touristique.

Influencia del riesgo percibido en las intenciones de visitar un destino

Importantes investigaciones han encontrado que el nivel de riesgo percibido influye directamente en la elección de un destino de vacaciones. Cuanto mayor es el riesgo percibido en relación con dicho destino, mayor es la probabilidad de que el consumidor evite visitar el destino (Sönmez y Graefe, 1998, 1998). Patrones similares fueron analizados por Kozak, Crotts y Law (2007), quienes encontraron que la mayoría de los turistas tienden a cambiar sus planes de viaje cuando se encuentran ante un destino con un riesgo elevado. Las personas rara vez están dispuestas a cambiar su lugar de residencia, pero nada puede obligarlos a pasar unas vacaciones en un lugar que ellos perciben como inseguros (Cavlek, 2002).

Una percepción común en los turistas es que ellos son “objetivos fáciles” o personas que se encuentran en un “lugar y momento equivocado” para los criminales. Como Um y Crompton (1992) destacaron, la elección de viajar al destino es probable que esté marcada por la incertidumbre y el riesgo debido a la dependencia de los turistas potenciales de la información externa en lugar de la propia experiencia (Tasci y Boylu, 2010). La seguridad influye en el comportamiento; en la toma de decisiones, la elección de destino, la lealtad y la recomendación posterior (Tasci y Boylu, 2010). Por consiguiente, al analizar el impacto general del riesgo percibido, es necesario profundizar en un mayor conocimiento sobre los riesgos específicos que afectan por tipología y en qué medida, a la decisión de viajar.

Influence du risque perçu sur les intentions de visiter une destination

Des recherches importantes ont confirmé que le niveau de risque perçu influence directement le choix de destination de vacances. Plus le risque perçu est grand par rapport à la destination, plus est élevée la probabilité d'éviter la visite de la destination de la part du consommateur (Sönmez y Graefe, 1998, 1998). Des patrons similaires ont été analysés par Kozak, Crotts y Law (2007), des derniers ont constaté que les touristes tendent à changer leurs plans de voyage quand la destination présente un taux élevé de risque. Les personnes rarement changent leur lieu de résidence, mais ne sont pas obligées de passer des vacances dans un endroit où ils perçoivent un risque. (Cavlek, 2002).

Les touristes ont une perception commune selon laquelle eux sont des « cibles vulnérables » pour les délinquants ou des personnes qui se trouvent au mauvais endroit au mauvais moment. Comme Um y Crompton (1992) ont souligné, le choix de voyager à la destination est marqué probablement par l'incertitude et le risque à cause de la dépendance des touristes potentiels de l'information externe au lieu de leur propre expérience (Tasci y Boylu, 2010).

La sécurité influence le comportement; la prise de décisions, le choix de la destination, la loyauté et la recommandation ultérieure (Tasci y Boylu, 2010). Par conséquent, pour analyser l'impact général du risque perçu, il est nécessaire d'approfondir la connaissance sur les risques spécifiques influençant la décision de voyager par typologie et dans quelle mesure.

Influencia de la imagen del destino en las intenciones de visitar

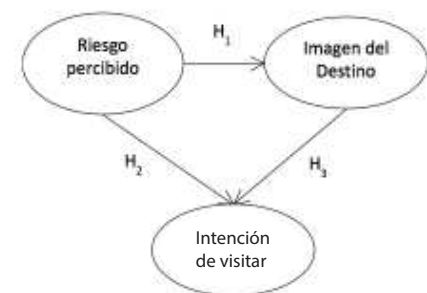
Dado que los turistas a menudo tienen un conocimiento limitado de los destinos que todavía no han visitado, en la literatura ha quedado reconocido que la imagen del destino ejerce influencia

en la decisión sobre si se debe visitar un lugar o no (Baloglu y McCleary, 1999; Chen y Tsai, 2007; Etchner y Richie, 2001). Esta ha sido utilizada por numerosos destinos turísticos como estrategia de diferenciación para influenciar en la toma de decisiones de los turistas (O'Leary y Deegan, 2003; Prebensen, 2007).



La imagen del destino en términos de riesgo y de seguridad tiene un impacto directo en las intenciones del turista, sin embargo, el riesgo se compone de diversos elementos que influyen en diferentes medidas a la hora de tomar la decisión de visitar un destino. De manera que el turismo internacional tiende a viajar a aquellos lugares que se perciben como seguros (Kozak et al., 2007). Así, por ejemplo, se podría señalar que aquellos turistas que perciben el terrorismo como un riesgo, es probable que eviten viajar a Oriente Medio (Sönmez y Graefe, 1998).

Basándonos en las relaciones entre las variables sugeridas y los modelos teóricos en la literatura y con el objetivo de testar las hipótesis establecidas, emplearemos el siguiente modelo teórico para probar las hipótesis sugeridas como se muestra.



Impacto económico del gasto total (en € y trabajo equivalente)

Influence de l'image de la destination sur les intentions de visiter

Étant donné que les touristes ont souvent une connaissance limitée des destinations qui n'ont pas encore visité, il est constaté dans la littérature que l'image de la destination influence la décision de visiter ou non un endroit (Baloglu y McCleary, 1999; Chen y Tsai, 2007; Etchner y Richie, 2001). Celle-ci a été utilisée par de nombreuses destinations touristiques en tant que stratégie de différenciation pour influencer la prise de décisions des touristes (O'Leary y Deegan, 2003; Prebensen, 2007).

L'image de la destination en termes de risque et de sécurité a un impact direct sur les intentions du touriste, cependant le risque est composé de plusieurs éléments qui influencent les différentes mesures au moment de prendre la décision de visiter une destination. De sorte que la tendance du touriste international est de voyager aux endroits perçus en tant que lieux sûrs (Kozak et al., 2007). Ainsi, par exemple, les touristes qui perçoivent le terrorisme comme un risque, évitent probablement de voyager au Proche Orient (Sönmez y Graefe, 1998).

Sur la base des relations entre les variables suggérées et les modèles théoriques dans la littérature et dans l'objectif de tester les hypothèses établies, nous utiliserons le modèle théorique suivant pour tester les hypothèses suggérées comme est indiqué.

Diseño de la muestra y recopilación de datos

El estudio empírico se ha llevado a cabo en los países de origen de los encuestados; Inglaterra y Alemania. Se ha seleccionado estos países por ser los lugares de procedencia de la mayoría de los turistas que visitan los destinos turísticos seleccionados. Las encuestas fueron desarrolladas utilizando una metodología mixta recomendada en la literatura (Echtner y Ritchie, 1991). Las preguntas están basadas en una revisión de la literatura y en las características específicas de destino. Inicialmente, en el mes de Octubre de 2012 se realizó un pre-test a 25 personas entre turistas y residentes para testar las encuestas. El cuestionario final fue desarrollado como un instrumento capaz de medir todas las hipótesis de interés propuestas en nuestro modelo. Los cuestionarios fueron contestados vía internet en los países de origen de los encuestados durante el mes de Marzo de 2013, obteniéndose un total de 603 encuestas en Inglaterra y 609 en Alemania, 1.212 encuestas útiles.

La selección de los individuos se llevó a cabo con el fin de cumplir con una serie de cuotas en relación con las variables sociodemográficas: sexo, edad, educación, ocupación e ingresos. Los resultados se muestran en la siguiente tabla.

Variables	%
Género	
Hombre	50,1
Mujer	49,9
Edad	
16-24	19,8
25-34	19,8
35-44	20,2
45-54	20,2
55-64	11
Más de 64	9
Estudios	
Primaria	10,6
Bachiller	35,5
Universitario de grado medio	29,7
Universitario de grado superior	24,2

Perfil de los encuestados

En el cuestionario se estudian seis destinos turísticos; Canarias, Egipto, Marruecos, Brasil, Colombia e Indonesia. Para ello se llevaron a cabo dos tipos de cuestionario distribuidos en la misma proporción, el cuestionario "A" hacía referencia a los destinos más cercanos a Canarias; Canarias, Marruecos y Egipto. Mientras que el cuestionario "B" estudia destinos que se caracterizan por su lejanía de Canarias; Brasil, Colombia e Indonesia.

El cuestionario incluía preguntas de valoración sobre los destinos turísticos a las cuales les fueron aplicadas la escala Likert de 7 puntos donde 7 es valorado como muy bueno y 1 como muy mal.

Para valorar la imagen del destino se realizaron varias preguntas, una primera donde se hacía referencia a la imagen general percibida por los turistas para cada una los destinos estudiados, seguida de otra pregunta diseñada en base de 27 atributos relacionados con los aspectos cognitivos de la imagen. La evaluación de la dimensión afectiva se llevó a cabo utilizando una pregunta con seis atributos (saludable, activo, sostenible, auténtico, agradable y excitante), la medición está basada en estudios previos sobre la formación de la imagen y la medición de componentes afectivos (Baloglu y Brinberg, 1997; Baloglu y McCleary, 1999).

El cuestionario también incluía preguntas para valorar la seguridad percibida de los encuestados sobre los seis destinos turísticos. Para ello se diseñó una pregunta en base de 25 atributos relacionados con la probabilidad de sufrir determinadas situaciones en el destino.

Una vez obtenido los datos obtenidos de las encuestas, estos fueron analizados a través del paquete informático SPSS 19,0 (Statistical Package for the Social Sciences) para Windows y AMOS 20. Primeramente se llevó a cabo un análisis factorial exploratorio (EFA) para identificar las dimensiones subyacentes del riesgo percibido y de la imagen cognitiva y afectiva del destino. Seguidamente se aplicó un análisis factorial confirmatorio (CFA) para depurar estas dimensiones y probar la validez convergente de la escala. En el análisis se empleó como factores las medias ponderadas de los atributos que conformaban cada factor. A partir de ahí, fue posible aplicar un análisis de ecuaciones estructurales (SEM) para identificar las relaciones entre los constructores y las variables establecidas en el modelo teórico.

Se añadió un análisis multigrupo al sistema de ecuaciones, con el objetivo de clasificar los componentes de la seguridad que representan mayor influencia en el constructor. Para ello se formaron los siguientes grupos:

- Países de destino: Representa los seis países que representaban los destinos turísticos; Marruecos, Egipto, Canarias, Indonesia, Colombia y Brasil.
- Países de origen: Representa los dos países principales emisores de turistas y en los que se realizaron las encuestas. Inglaterra y Alemania.
- Características socioculturales: Distinguiéndose como variables moderadoras el sexo, la edad y el nivel de educación.

Concepción de l'échantillon et la collecte de données

L'étude empirique a été réalisée dans les pays d'origine des enquêtés ; l'Angleterre et l'Allemagne. Ces pays ont été sélectionnés parce qu'ils sont les lieux de provenance de la plupart des touristes qui visitent les destinations sélectionnées.

Les enquêtes ont été développées en utilisant une méthodologie mixte recommandée dans la littérature (Echtner y Ritchie, 1991). Les questions sont fondées sur une révision de la littérature et sur les caractéristiques spécifiques de la destination. Initialement, au mois d'octobre 2012 a été réalisé un pré-test pour 25 personnes entre touristes et résidents pour tester les enquêtes.

Le questionnaire final a été développé en tant qu'instrument capable de mesurer toutes les hypothèses d'intérêt proposées dans notre modèle. Les questionnaires ont été remplis via internet dans les pays d'origine des enquêtés pendant le mois de mars 2013, avec un total de 603 enquêtes en Angleterre et 609 en Allemagne, 1.212 enquêtes utiles.

La sélection des individus a été menée afin de remplir les quotas liées aux variables sociodémographique : sexe, âge, éducation, emploi et revenus.

Dans le questionnaires sont étudiées six destinations touristiques: les Canaries, l'Égypte, le Maroc, le Brésil, la Colombie et l'Indonésie. Pour cela ont été réalisés deux types de questionnaires distribués dans la même proportion, le questionnaire "A" fait référence aux destinations plus proches aux Canaries qui sont : les Canaries, le Maroc et l'Égypte. Tandis que le questionnaire "B" pour les destinations lointaines des Canaries tels que le Brésil, la Colombie et l'Indonésie

Le questionnaire comprend des questions d'évaluation sur les destinations touristiques pour lesquelles ont été appliquées l'échelle Likert de 7 points où 7 indique une évaluation très bonne et 1 très mauvaise.

Pour évaluer l'image de destination ont été réalisées plusieurs questions, la première faisant référence à l'image générale perçue par les touristes pour chaque destination étudiée, suivie d'autre question conçue sur la base de 27 attributs liés aux aspects cognitifs de l'image. L'évaluation de la dimension affective a été faite en utilisant une question avec six attributs (saine, active, durable, authentique, agréable et excitante), le calcul est basé sur des études préliminaires de formation de l'image et le calcul des composantes affectives (Baloglu y Brinberg, 1997; Baloglu y McCleary, 1999).

Le questionnaire comprenait aussi des questions pour évaluer la sécurité perçue par les enquêtés sur les six destinations touristiques. Pour cela a été conçue une question sur la base de 25 attributs liés à la probabilité de subir certaines difficultés dans la destination.

Une fois obtenues les données des enquêtes, ces dernières ont été analysées par le logiciel SPSS 19,0 (Statistical Package for the Social Sciences) pour Windows et AMOS 20. D'abord a été réalisée une analyse factorielle exploratoire (EFA) pour identifier les dimensions subjacentes du risque perçu et de l'image cognitive et affective de la destination. Ensuite a été appliquée une analyse factorielle confirmatoire (CFA) pour dépurer ces dimensions et tester la validité convergente de l'échelle. Dans l'analyse, ont été employés en tant que facteurs les mesures pondérées des attributs composant chaque facteur. A partir de là, a été possible l'application de l'analyse d'équations structurelles (SEM) pour identifier les relations entre les constructeurs et les variables établies dans le modèle théorique.

Une analyse multigruppe a été ajoutée au système d'équations pour classer les composants de sécurité représentant une grande influence sur le constructeur. Pour cela, ont été formés les groupes suivants :

- Pays de destination: Représente les six pays qui représentaient les destinations touristiques; le Maroc, l'Égypte, les Canaries, l'Indonésie, la Colombie et le Brésil.
- Pays d'origine: Représente les deux pays principaux émetteurs de touristes et où ont été réalisées les enquêtes. L'Angleterre et l'Allemagne.
- Caractéristiques socioculturelles: en distinguant en tant que variables modératrices le sexe, l'âge et le niveau d'éducation.

Análisis Factorial del Riesgo percibido

El análisis aplicado a los 25 atributos del riesgo percibido muestra una medida KMO de muestreo adecuada de 0.963 y la prueba de esfericidad de Bartlett con Chi-cuadrado ($X^2=25.324.8$, $p<0.00$)) confirmó la idoneidad de los datos para la factorización. Los cinco factores explican el 72,3% del total varianza, mostrándose moderadamente fiable con valores Alfa de Cronbach que van desde un mínimo de 0,741 para el factor de 4 hasta un máximo de 0,896 para el factor 2.

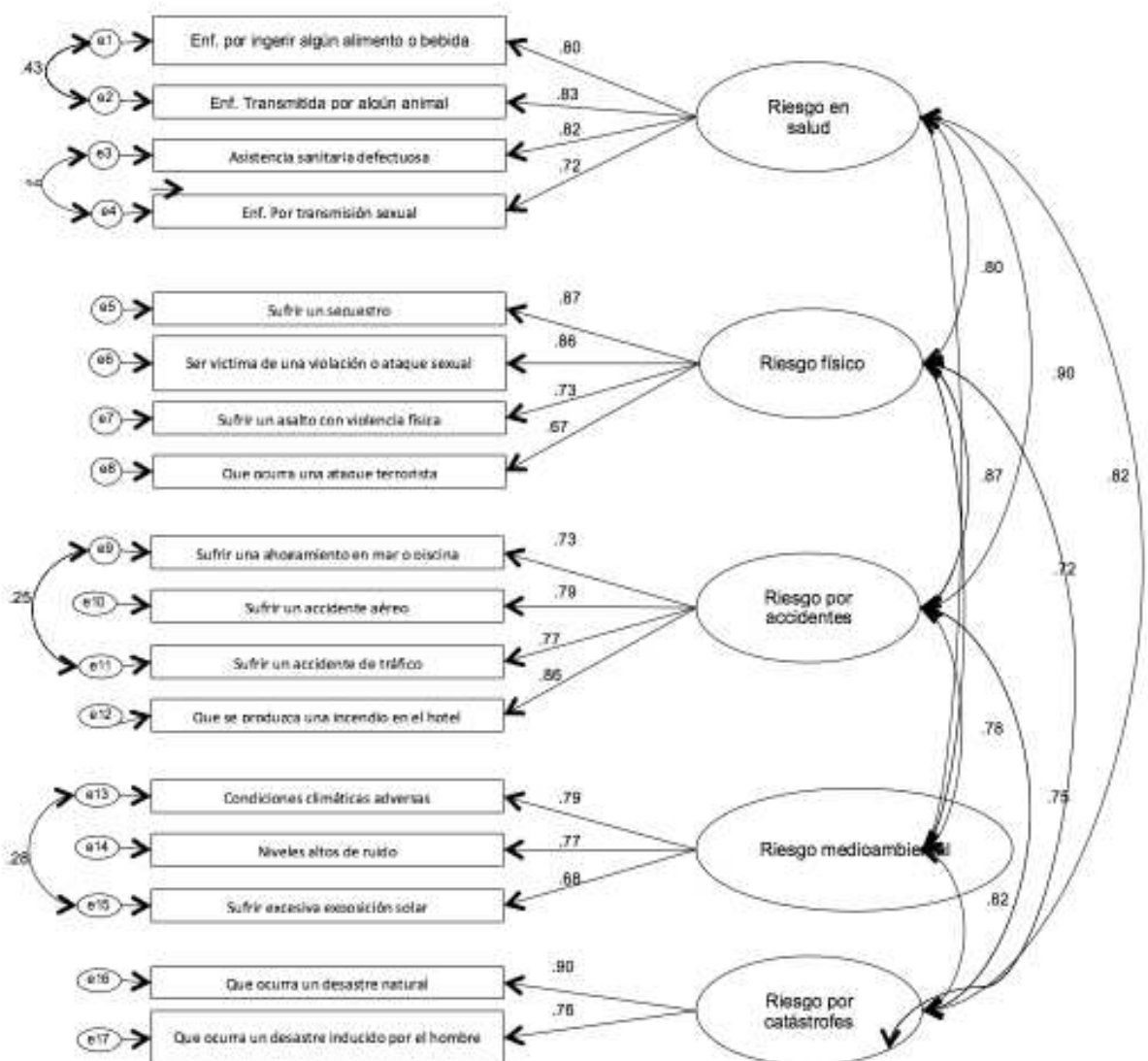
Como se muestra en la tabla 30 el factor 1 explica el 21,5% de la varianza. Un examen de los atributos de este factor sugiere que eran relacionados con aspectos higiénico-sanitarios (contraer una enfermedad por ingerir algún alimento o bebida, Probablemente, los baños públicos en el destino estarán más sucios que en mi país, contraer una enfermedad transmitida por algún animal (malaria, etc...), encontrarse con una asistencia sanitaria deficitaria en caso de necesitarla y contraer una enfermedad de transmisión sexual). Por lo tanto, este factor se denominó "Riesgo en salud". El factor 2 explica el 16,4% de la varianza, los atributos con mayor peso en este factor se encuentran relacionados con violencia física (sufrir un secuestro, ser víctima de una violación o ataque sexual, sufrir un asalto con violencia física, sufrir un robo en el hotel, sufrir un robo del coche de alquiler, que ocurra una ataque terrorista y sentirse agobiado por los lugareños), este factor se denominó "Riesgo físico". El factor 3 se denomina "Riesgos por accidentes" al encontrarse este factor relacionado con elementos accidentales (sufrir un ahogamiento en el mar o piscina, sufrir un accidente aéreo, que se produzca una desconexión de internet en el hotel, que se produzca un apagón eléctrico en el hotel, sufrir un accidente de tráfico y que se produzca un incendio en el hotel), este factor explica el 12,8% de la varianza total. El factor 4, con el 10,6% de la varianza, queda denominado "Riesgo medioambiental" ya que se encuentra relacionados con atributos medioambientales no controlables por el hombre (que las condiciones climáticas sean adversas, soportar niveles altos de ruidos, sufrir excesiva exposición solar y exponerse a niveles alto de polución). Por último, el factor 5 consiste en tres atributos (que ocurra un desastre natural (terremotos, tormentas, tsunamis, erupciones volcánicas, incendios forestales...), que sus vacaciones se vean afectadas por huelgas en el destino y que ocurra un desastre inducido por el hombre (accidentes nucleares, vertidos tóxicos, etc.)), así este factor queda denominado "Riesgo de catástrofes" explicando el 11,2% de la varianza del modelo.

Una vez aplicado el análisis confirmatorio al riesgo percibido por los turistas, este sugirió la eliminación de varios atributos al estudiar sus índices de modificación, ya que estos tenían valores muy superiores al resto, así se eliminaron varios atributos; uno perteneciente al factor 1 (probablemente, los baños públicos en el destino estarán más sucios que en mi país), tres del factor 2 (sufrir un robo en el hotel, sufrir un robo del coche de alquiler y sentirse agobiado por los lugareños), del factor 3 fueron eliminados dos de ellos (que se produzca un apagón eléctrico en el hotel y que se produzca una desconexión de internet en el hotel), del factor 4 se eliminó tan solo un factor (exponerse a niveles alto de polución) y finalmente del factor 5 solo se eliminó un atributo (que sus vacaciones se vean afectadas por huelgas en el destino).

Cada dimensión se muestra con distinta importancia dentro de cada factor. Así, en el riesgo en salud, las enfermedades transmitidas por algún animal ($\beta=0,83$) es al que adquiere mayor importancia, seguida de encontrarse con una asistencia sanitaria defectuosa en caso de necesitarla ($\beta=0,82$). Por el contrario, contraer una enfermedad por transmisión sexual ($\beta=0,72$) es la que menos importancia tiene junto con enfermedades por ingerir algún alimento o bebida ($\beta=0,80$). Con respecto al riesgo físico, los aspectos que más influyen como sufrir un secuestro ($\beta=0,87$) o ser víctima de una violación o ataque sexual ($\beta=0,86$), muestran bastante diferencia en su peso con aquellos que menos influyen que son, sufrir un asalto con violencia física ($\beta=0,73$) o sufrir un ataque terrorista ($\beta=0,67$). Las dimensiones con mayor peso en el riesgo por accidentes son que se produzca un incendio en el hotel ($\beta=0,86$) y sufrir un accidente aéreo ($\beta=0,79$), frente a sufrir un accidente de tráfico ($\beta=0,77$) y sufrir un ahogamiento en el mar o piscina ($\beta=0,73$).

Items	F1 Riesgo en Salud	F2 Riesgo Físico	F3 Riesgo por Accidentes	F4 Riesgo Medioambiental	F5 Riesgo por Catástrofes
Contraer una enfermedad por ingerir algún alimento o bebida	,718	,183	,355	,190	,189
Probablemente, los baños públicos en el destino estarán más sucios que en mi país.	,704	,163	,006	,489	,050
Contraer una enfermedad transmitida por algún animal (malaria, etc...)	,651	,247	,356	,139	,329
Encontrarse con una asistencia sanitaria deficitaria en caso de necesitarla	,650	,362	,068	,299	,251
Contraer una enfermedad de transmisión sexual	,531	,035	,400	,403	,075
Sufrir un secuestro	,359	,738	,278	,078	,232
Ser víctima de una violación o ataque sexual	,290	,710	,313	,184	,225
Sufrir un asalto con violencia física	,463	,645	,221	,141	,192
Sufrir un robo en el hotel	,411	,644	,209	,196	,215
Que le roben el coche de alquiler	,459	,623	,196	,170	,226
Que ocurra un ataque terrorista	,216	,610	,247	,196	,289
Sentirse agobiado por los lugareños	,298	,548	,293	,464	,069
Sufrir un ahogamiento en el mar o piscina	,189	,260	,760	,197	,249
Sufrir un accidente aéreo	,188	,308	,733	,081	,253
Que se produzca una desconexión de internet en el hotel	,198	,159	,698	,253	,214
Que se produzca un apagón eléctrico en el hotel	,325	,254	,696	,174	,232
Sufrir un accidente de tráfico	,484	,232	,622	,214	,115
Que se produzca un incendio en el hotel	,394	,345	,576	,183	,317
Que las condiciones climáticas sean adversas	,304	,187	,138	,720	,241
Soportar niveles altos de ruidos	,310	,201	,148	,680	,277
Sufrir excesiva exposición solar	,416	,004	,119	,609	,263
Exponerse a niveles alto de polución	,362	,271	,191	,526	,444
Que ocurra un desastre natural (Terremotos, tormentas, tsunamis, erupciones volcánicas, incendios forestales...)	,259	,189	,296	,130	,743
Que sus vacaciones se vean afectadas por huelgas en el destino	,205	,300	,385	,313	,686
Que ocurra un desastre inducido por el hombre (accidentes nucleares, vertido tóxico etc.)	,099	,487	,315	,223	,609
Autovalores	5,4	4,1	3,2	2,6	2,8
% de la varianza explicada	21,5	16,4	12,8	11,2	10,6
Alfa de Cronbach	,834	,896	,880	,781	,741

Tabla 30. Resultados del Análisis Factorial Exploratorio del Riesgo percibido.



Esquema 4. Análisis factorial confirmatorio del Riesgo percibido.

$\chi^2=100,6$; $gl=43$; $p=0,0$; $GFI=.934$; $AGFI=.903$; $CFI=.957$; $TLI=.944$; $IFI=.957$; $RFI=.935$; $NFI=.950$; $RMSEA=.070$.

Las dimensiones medioambientales que ejercen que afectan al factor de riesgo medioambiental son, encontrarse con condiciones climáticas adversas ($\beta=0,79$), soportar niveles altos de ruido ($\beta=0,77$) y sufrir una excesiva exposición solar ($\beta=0,68$).

Y el último factor, el riesgo de catástrofes, se compone de dos dimensiones que influyen con gran diferencia de peso en el riesgo, encontrándose el riesgo de que ocurra un desastre natural ($\beta=0,90$) la que tiene mayor importancia con diferencia respecto a que ocurra un desastre inducido por el hombre ($\beta=0,76$).

Como ya se ha mencionado anteriormente la imagen del destino la hemos definido como la suma de tres imágenes; cognitiva, afectiva y general, siendo las tres variables observables en el modelo. La imagen general se representa a través de una única pregunta en el cuestionario, por lo que se ha introducido en el análisis como una sola variable observable. La imagen afectiva quedó constituida por un único factor tras el análisis factorial aplicado a los seis atributos emocionales a los que hacía referencia el cuestionario. Mientras que la imagen cognitiva reveló tres factores de los 27 atributos, por lo que después de realizar el análisis exploratorio hubo que aplicar un análisis confirmatorio para comprobar la validez de convergencia de la escala de medida.

Los resultados de este análisis revelan que el dimensión más importante es la componente afectiva en la imagen del destino es que la visita sea agradable, ejerciendo esta variable un peso de 0,909 en el factor, seguida de una visita activa y saludable (0,86 y 0,84 respectivamente). El alfa de Cronbach para este factor es de 0,918, lo que demuestra la consistencia interna en la escala de medida.

Atributos	Carga factorial
Agradable	,909
Activo	,862
Saludable	,843
Excitante	,820
Auténtico	,819
Sostenible	,800

Resultados Análisis Factorial Exploratorio. Componente Afectiva en la Imagen del Destino

El resultado del análisis revela tres factores (tabla 31), el primero se compone de aspectos diez aspectos relacionado con factores de seguridad, entre los que destacan con mayor peso; la seguridad personal, buen nivel de vida de los residentes y la estabilidad política y social. El segundo factor se compone de diez atributos que está relacionado con las infraestructuras como; la variedad de oferta deportiva, buenas playas y la infraestructura alojativa entre otros. Y el tercero y último factor se compone de siete atributos relacionado con aspectos culturales, entre los que ejerce mayor peso; las costumbres y tradiciones, los lugares de interés histórico y cultural y las actividades culturales. Los índices de alfas de Cronbach se muestran altos para los tres factores 0,949, 0,946 y 0,888 respectivamente lo que demuestra su consistencia interna.

Items	F1. Seguridad	F2. Infraestructuras	F3. Cultura
Destino que ofrece seguridad personal (pocos robos, etc...)	,860	,217	,085
Destino con buena calidad de vida en general para sus residentes	,810	,307	,175
Destino que presenta alta estabilidad política y social	,798	,358	,053
Destino limpio	,764	,343	,243
Destino con buena situación medioambiental y sin contaminación	,763	,247	,232
Destino con buena fama y reputación	,732	,396	,233
Destino familiar, indicado para niños	,720	,398	,066
Destino social y económicamente desarrollado	,700	,463	,190
Destino con bajo nivel de precios para sus vacaciones	,624	,140	,290
Destino de moda	,556	,428	,235
Destino con amplia y variada oferta deportiva (golf, tenis, deportes acuáticos, etc.)	,442	,741	,232
Destino con buenas playas	,186	,721	,358
Destino con buena infraestructura de hoteles, apartamentos y bungalows	,469	,714	,257
Destino con buen ambiente nocturno (discotecas, pubs, etc.)	,406	,712	,211
Destino con amplia y variada oferta de ocio (excursiones, parques de ocio, etc.)	,441	,705	,240
Destino con buen nivel de infraestructuras generales (carreteras, aeropuerto, transporte, etc.)	,543	,664	,182
Destino con riqueza y belleza paisajística	,081	,606	,522
Destino con amplias facilidades para realizar compras	,462	,594	,359
Destino de clima agradable	,228	,580	,389
Destino de fácil acceso (numerosos vuelos desde su país, cerca de casa)	,469	,573	,209
Destino con interesantes costumbres y tradiciones	,127	,248	,844
Destino con lugares de interés histórico y cultural que visitar (museos, monumentos, edificios, etc.)	,093	,285	,776
Destino con actividades culturales de interés (festivales, conciertos, folclore, etc.)	,191	,340	,734
Destino exótico	,148	,173	,721
Destino con riqueza y calidad gastronómica	,375	,487	,567
Destino que ofrece hospitalidad y simpatía por parte de sus residentes	,396	,434	,556
Destino poco masificado	,501	,130	,510
Autovalores	7,6	6,3	4,6
% de la varianza explicada	28,4	23,4	17,2
Alfa de Cronbach	,949	,946	,888

Tabla 31. Resultados Análisis Factorial Exploratorio de la Componente Cognitiva en la Imagen del Destino

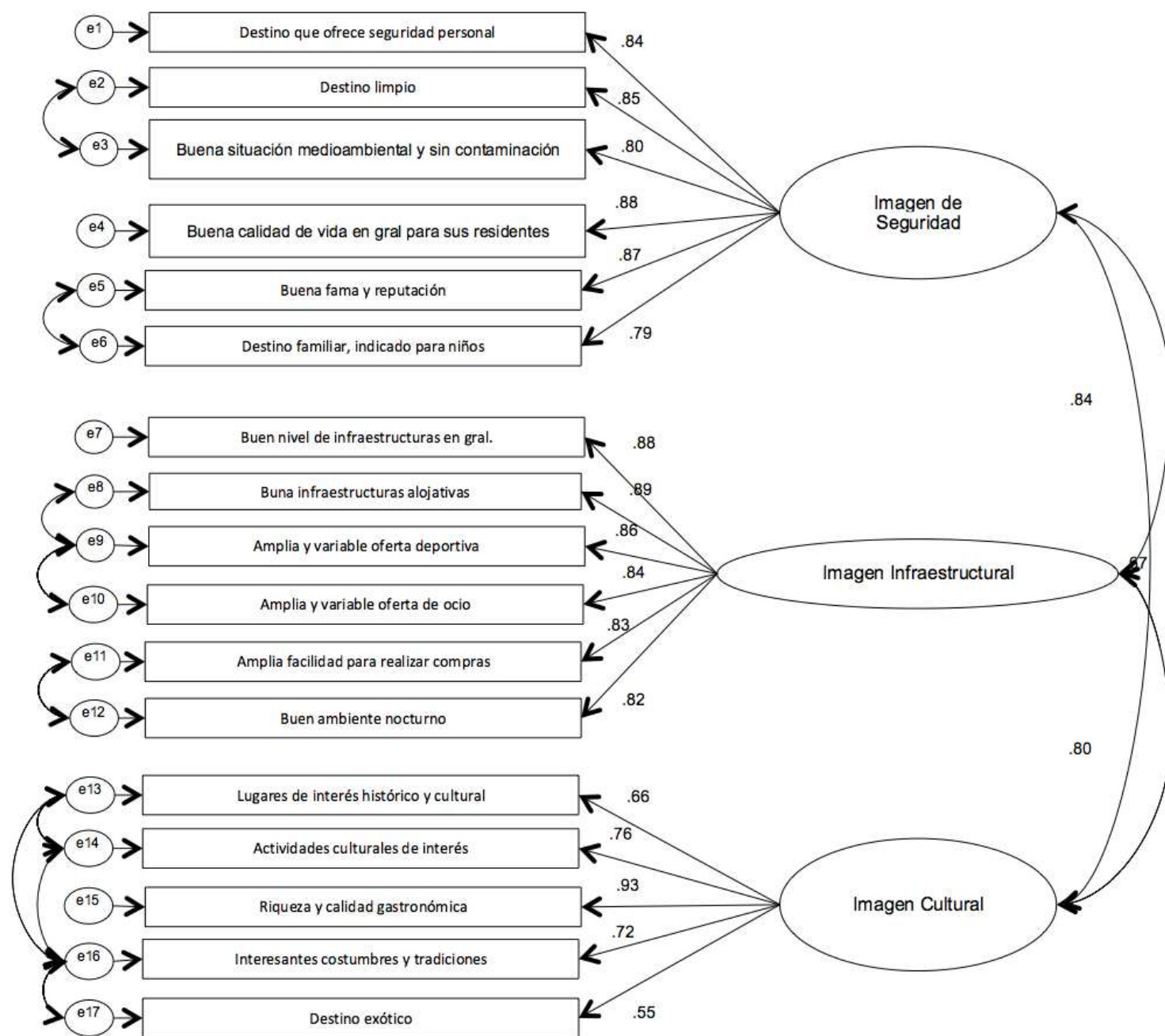
El análisis factorial confirmatorio de la componente cognitiva de la imagen del destino sugiere la eliminación de varios atributos para un buen ajuste del modelo, de manera que, el factor 1 “Seguridad” quedaría finalmente definido por seis atributos; destino que ofrece seguridad personal, destino limpio, buena situación medioambiental y sin contaminación, buena calidad de vida en general para sus residentes, buena fama y reputación y destino familiar indicado para niños. El factor 2, “Infraestructuras” se compone también de otros seis atributos; buen nivel de infraestructuras en general, buenas infraestructuras alojativas, amplia y variada oferta deportiva, amplia y variada oferta de ocio, facilidad para realizar compras y buen ambiente nocturno. Mientras que en el factor 3 “Cultura”, quedaron cinco de los siete atributo de los que estaban compuesto; lugar de interés histórico y cultural, actividades culturales de interés, riqueza y calidad gastronómica, interesantes costumbres y tradiciones y destino exótico.

Las dimensiones en el factor “Seguridad” muestran una carga muy similar, siendo las más importantes; buena calidad de vida en general para sus residentes ($\beta=0,88$), buena fama y reputación ($\beta=0,87$), destino limpio ($\beta=0,85$) y destino que ofrece seguridad

personal ($\beta=0,76$). Mientras que las dimensiones que presentan un peso algo menor son; buena situación medioambiental y sin contaminación ($\beta=0,80$) y destino familiar indicado para niños ($\beta=0,79$).

Los pesos de las dimensiones en el factor “infraestructura” se muestran también muy similares, pudiendo destacar como más importantes; las buenas infraestructuras alojativas ($\beta=0,89$), el buen nivel de infraestructuras en general ($\beta=0,88$), una amplia y variada oferta deportiva y de ocio ($\beta=0,86$, $\beta=0,84$) respectivamente. Presentando un peso algo inferior; la facilidad para realizar compras ($\beta=0,83$) y el buen ambiente nocturno ($\beta=0,82$).

Las dimensiones en el factor “Cultura” presentan grandes diferencias en sus pesos, de manera que los más importantes son; la riqueza y calidad gastronómica ($\beta=0,93$), seguido de las actividades culturales de interés ($\beta=0,76$) e interesantes costumbres y tradiciones ($\beta=0,72$). Mientras que con bastante menor peso se encuentran; lugar de interés histórico y cultural ($\beta=0,66$) y destino exótico ($\beta=0,55$).



Esquema 5. Análisis Factorial Confirmatorio componente cognitiva de la Imagen del Destino.

$X^2=225,6$; $gl=104$; $p=0,0$; $GFI=.934$; $AGFI=.905$; $CFI=.968$; $TLI=.960$; $IFI=.969$; $RFI=.953$; $NFI=.963$; $RMSEA=.067$.

Analyse factorielle du risque perçu

Une analyse appliquée aux 25 attributs du risque perçu montre une mesure KMO d'échantillonnage adéquate de 0.963 et la preuve de sphéricité de Bartlett avec Khi-carré ($X^2=25.324.8$, $p<0.00$) a confirmé l'adéquation des données pour la factorisation. Les cinq facteurs expliquent le 72,3% de la variance totale, en se montrant modérément fiable avec des valeurs Alfa de Cronbach allant de 0,741 minimum pour le facteur 4 à 0,896 maximum pour le facteur 2.

Comme est indiqué dans le tableau 30, le facteur 1 explique le 21,5% de la variance. Un examen des attributs de ce facteur suggère qu'ils étaient liés aux aspects d'hygiène-sanitaires (contracter une maladie à travers les aliments et les boissons, probablement, les toilettes publiques dans la destination seraient plus sales que dans mon pays, contracter une maladie transmise par animaux (paludisme, etc...), une assistance sanitaire précaire en cas de besoin et contracter une maladie de transmission sexuelle). Par conséquent, ce facteur a été dénommé "Risque de santé". Le facteur 2 explique 16,4% de la variance, les attributs plus importants dans ce facteur sont liés à la violence physique (subir un enlèvement, être victime de viol ou attaque sexuelle, souffrir une agression avec violence physique, souffrir un vol à l'hôtel, souffrir un vol de voiture de location, ou qu'il se produise une attaque terroriste et se sentir accablé par les villageois), ce facteur a été dénommé "Risque physique". Le facteur 3 est dénommé "Risques par accidents" ce facteur est lié aux éléments accidentels (souffrir une noyade en mer ou en piscine, souffrir un accident aérien, qu'il se produise une déconnexion d'internet à l'hôtel ou une coupure de courant, souffrir un accident de la route ou un incendie à l'hôtel). Ce facteur explique 12,8% de la variance totale. Le facteur 4, avec 10% de la variance, est dénommé "risques environnementaux" puisqu'il est lié aux attributs environnementaux non contrôlés par l'homme (que les conditions climatiques soient adverses, supporter de hauts niveaux de bruits, souffrir une forte exposition solaire et être exposé à hauts niveaux de pollution). Et finalement, le facteur 5 lié à trois attributs (qu'il se produise une catastrophe naturelle (tremblements de terre, tempêtes, tsunamis, éruptions volcaniques, incendies de forêts...) que leurs vacances soient affectées par des grèves en destination et qu'il se produise une catastrophe provoquée par l'homme (accidents nucléaires, rejets toxiques, etc.) , ainsi ce facteur est dénommé "Risques de catastrophes" expliquant 11,2% de la variance du modèle.

Après l'application de l'analyse confirmatoire au risque perçu par les touristes, ce dernier a suggéré l'annulation de plusieurs attributs en étudiant leurs taux de modification, puisque ces derniers ont eu des valeurs supérieures au reste, ainsi ont été supprimés plusieurs attributs; un appartenant au facteur 1 (probablement, les toilettes publiques dans la destination seront plus sales que dans mon pays), trois du facteur 2 (souffrir d'un vol à l'hôtel, souffrir d'un vol de voiture de location et se sentir accablé par les villageois), du facteur 3 ont été supprimés deux (qu'il se produise une coupure de courant à l'hôtel et une déconnexion d'internet à l'hôtel), du facteur 4 un attribut a été supprimé (que leurs vacances soient affectées par des grèves en destination)

L'importance de chaque dimension est différente dans chaque facteur. Ainsi dans le risque de santé, les maladies transmises par un animal ($\beta=0,83$) est celui qui acquiert plus d'importance, suivie de l'assistance sanitaire précaire en cas de besoin ($\beta=0,82$). Par contre, contracter une maladie de transmission sexuelle ($\beta=0,72$) est la moins importante parallèlement aux maladies causées par des aliments et des boissons ($\beta=0,80$). En ce qui concerne le risque physique, les aspects avec de grande influence comme subir un enlèvement ($\beta=0,87$) ou être victime d'un viol ou attaque sexuelle ($\beta=0,86$),

montrent beaucoup de différence dans leur poids par rapport à ceux moins influents comme souffrir une agression avec violence physique ($\beta=0,73$) ou souffrir une attaque terroriste ($\beta=0,67$). Les dimensions dont le poids est plus important dans le risque par accidents sont qu'il se produise un incendie dans l'hôtel ($\beta=0,86$) et souffrir un accident aérien ($\beta=0,79$), face à souffrir un accident de route ($\beta=0,77$) et souffrir une noyade en mer ou en piscine ($\beta=0,73$).

Les dimensions environnementales qui influencent le facteur de risque environnemental sont, trouver des conditions climatiques adverses ($\beta=0,79$), supporter des hauts niveaux de bruits ($\beta=0,77$) et souffrir une excessive exposition solaire ($\beta=0,68$).

Et le dernier facteur, le risque des catastrophes, est composé de deux dimensions qui influencent, avec une grande différence de poids, le risque. En premier lieu, on trouve le risque d'une catastrophe naturelle ($\beta=0,90$) avec une différence par rapport à la production d'une catastrophe provoquée par l'homme ($\beta=0,76$).

Ainsi qu'il a été mentionné plus haut, l'image de la destination a été définie comme la somme de trois images ; cognitive, affective et générale, étant les trois variables observables dans le modèle. L'image générale est représentée à travers une seule question dans le questionnaire, c'est pour cela qu'elle a été introduite dans l'analyse comme une seule variable observable. L'image affective est constituée par un seul facteur après l'analyse factorielle appliquée aux six attributs émotionnels présentés dans le questionnaire. Tandis que l'image cognitive a révélé trois facteurs des 27 attributs et après avoir réalisé l'analyse exploratoire, a été appliquée une analyse confirmatoire pour vérifier la validité de la convergence de l'échelle de la mesure.

Les résultats de cette analyse ont révélé que la dimension la plus importante est la composante affective dans l'image de la destination est que la visite soit agréable, exerçant cette variable un de 0,909 dans le facteur, suivie d'une visite active et saine (0,86 et 0,84 respectivement). L'alfa de Cronbach pour ce facteur est de 0,918, ce qui montre la consistance interne dans l'échelle de mesure.

Le résultat de l'analyse révèle trois facteurs (tableau 31), le premier est composé de dix aspects liés aux facteurs de sécurité, dont les principaux sont les suivants ; la sécurité personnel, bonnes conditions de vie des résidents et la stabilité politique et sociale. Le deuxième facteur est composé de dix attributs qui est lié aux infrastructures comme ; la diversité de l'offre sportive, de bonnes plages et l'infrastructure d'hébergement entre autres. Et le troisième et dernier facteur est composé de sept attributs lié aux aspects culturels, dont le poids important est celui des coutumes et traditions, les lieux d'intérêt historique et culturel et les activités culturelles. Les taux d'alpha de Cronbach se montrent hauts pour les trois facteurs 0,949, 0,946 et 0,888 respectivement ce qui montre leur consistance interne.

L'analyse factorielle confirmatoire de la composante cognitive de l'image de la destination suggère l'élimination de nombreux attributs pour un bon ajustement du modèle, de façon que le facteur de "Sécurité" serait finalement défini par six attributs ; destination offrant la sécurité personnelle, destination propre, bonne situation environnementale et sans pollution, bonne qualité de vie en général pour ses résidents, bonne renommée et réputation et destination familiale indiquée pour enfants. Le facteur 2, "Infrastructures" est composé d'autres six attributs; bonnes infrastructures en général, bonnes infrastructures d'hébergement, offre sportive vaste et variée, vaste et variée offre de loisirs, facilité pour faire du shopping et bonne ambiance nocturne. Alors que le facteur 3 "Culture" ont resté cinq des sept attributs dont ils étaient composé ; endroit d'intérêt historique et culturel, activités culturelles d'intérêt, richesse et qualité

gastronomique, coutumes et traditions intéressantes et destination exotique.

Les dimensions dans le facteur “Sécurité” montrent une charge similaire, étant les plus importantes; bonne qualité de vie en général pour ses résidents ($\beta=0,88$), bonne renommée et réputation ($\beta=0,87$), destination propre ($\beta=0,85$) et destination qui offre sécurité personnelle ($\beta=0,76$). Alors que les dimensions dont le poids est moins important sont; bonne situation environnementale et sans pollution ($\beta=0,80$) et destination familiale indiquée pour enfants ($\beta=0,79$).

Dans le facteur “infrastructure” les poids des dimensions se montrent aussi similaires, dont les plus importantes; bonnes infrastructures d’hébergement ($\beta=0,89$), bonnes infrastructures en général ($\beta=0,88$), vaste et variée offre sportive et de loisirs($\beta=0,86$, $\beta=0,84$) respectivement. En présentant un poids un peu inférieur; la facilité pour faire du shopping ($\beta=0,83$) et et bonne ambiance nocturne ($\beta=0,82$).

Les dimensions dans le facteur “Culture” présentent de grandes différences dans leurs poids, de sorte que les plus importants sont; la richesse et qualité gastronomique ($\beta=0,93$), suivie des activités culturelles d’intérêt ($\beta=0,76$) et coutumes et traditions intéressantes ($\beta=0,72$). Alors que avec un poids beaucoup plus inférieur on trouve; endroit d’intérêt historique et culturel ($\beta=0,66$) et destination exotique. ($\beta=0,55$).

Análisis de Ecuaciones Estructurales

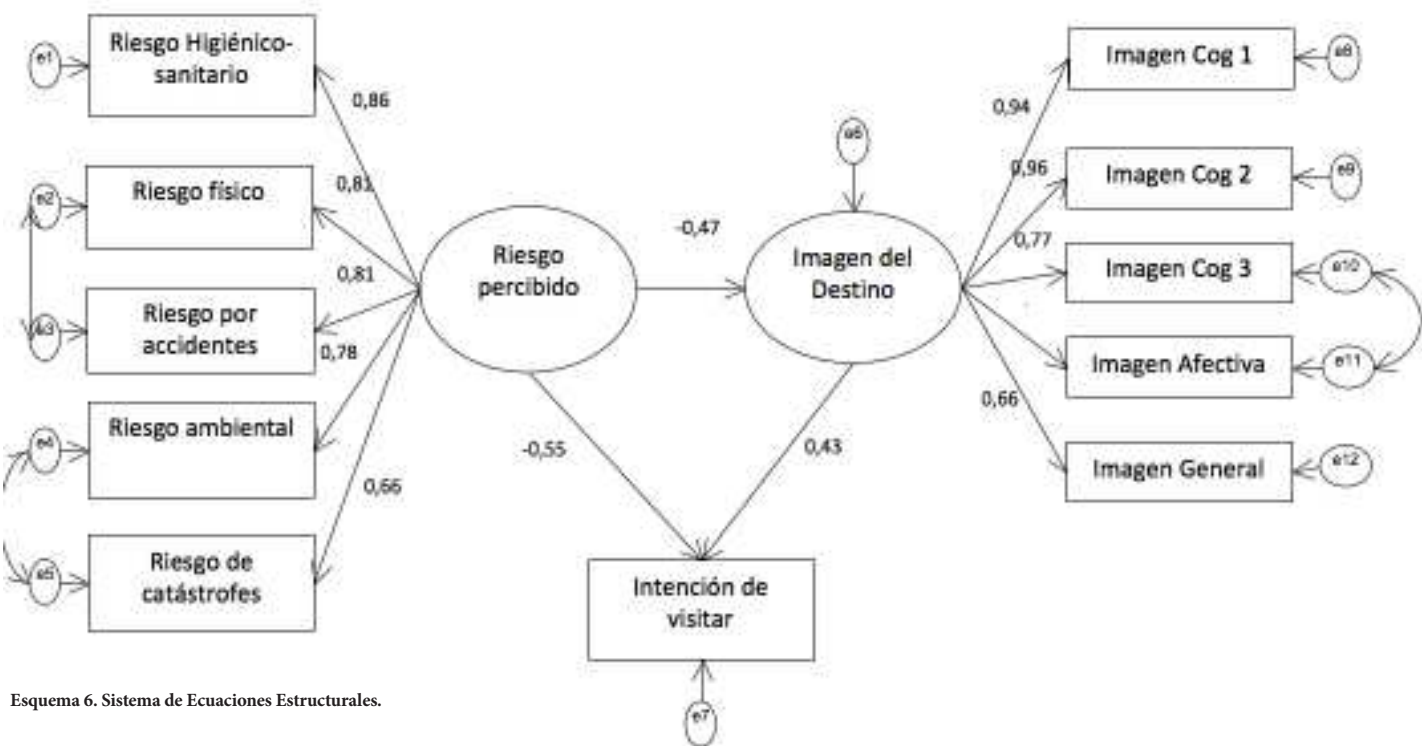
El siguiente paso consistió en analizar el modelo estructural (SEM) a través del programa AMOS 20 utilizando como procedimiento la máxima verosimilitud (ML). Los resultados de la primera evaluación ($X^2=1113.3$, $gl=260$, $p=0.00$, $GFI=0,949$, $AGFI=0,891$, $NFI=0,950$, $CFI=0,961$, $RMSEA=0,023$) mostraron que los datos no se ajustaban del todo bien al modelo teórico ya que el índice AGFI es inferior a 0,9. Esto llevó a la re-especificación del modelo

teórico basándonos en la modificación de índices determinados en el AMOS, con el objetivo de mejorar el ajuste del modelo. Estos índices proponen incluir covarianzas de errores entre los factores de Riesgo físico y Riesgos por accidentes, Riesgo por catástrofes y Riesgo medioambiental, y también entre la imagen cultural y la imagen afectiva, permitiendo de esta manera obtener un buen ajustarse del modelo.

De acuerdo a los parámetros estructurales de interés, los estimadores son todos altamente significativos, de modo que todas las hipótesis se encuentran verifican empíricamente. Los coeficientes en la regresión son significativos ya que dieron probabilidad menor del 5%, así aceptamos las hipótesis que hemos formulado. Se aprecia que en la muestra estudiada el riesgo percibido influye significativamente y de manera negativa en la imagen del destino. Así, cuanto mayor sea el riesgo percibido por lo turistas, la imagen del destino se encontrará menos valorada. De la misma manera, el riesgo percibido influye significativamente y de manera negativa en las intenciones de visitar por parte de los turistas. Cuanto más riesgo perciban los turistas sobre un destino, menos dispuestos estarán a visitarlo. Por el contrario, la imagen general influye significativa y positivamente en las intenciones de visitar un destino, de manera que cuanto mejor sea la imagen de un destino, más dispuestos estarán los turistas a visitarlo.

Analyse des Équations Structurelles

L'étape suivante consiste à analyser le modèle structurel (SEM) moyennant le programme AMOS 20 en utilisant comme procédure la vraisemblance maximum (ML). Les résultats de la première évaluation ($X^2=1113.3$, $gl=260$, $p=0.00$, $GFI=0,949$, $AGFI=0,891$, $NFI=0,950$, $CFI=0,961$, $RMSEA=0,023$) ont montré que les données ne s'ajustaient pas totalement au modèle théorique puisque le taux AGFI est inférieur à 0,9. Cela a mené à la re-spécification du modèle théorique en se basant sur la modification des indicateurs déterminés dans l'AMOS, afin d'améliorer l'ajustement du modèle. Ces indicateurs proposent



Esquema 6. Sistema de Ecuaciones Estructurales.

$X^2=527,9$; $gl=220$; $p=0,0$; $GFI=.976$; $AGFI=.938$; $CFI=.986$; $TLI=.973$; $IFI=.986$; $RFI=.955$; $NFI=.973$; $RMSEA=.015$.

inclure des covariances d'erreurs entre les facteurs de Risque physique et les Risques par accidents, le Risque para catastrophes et le Risque environnemental, et aussi entre l'image culturelle et l'image affective, permettant ainsi obtenir un bon ajustement du modèle.

Conformément aux paramètres structurels d'intérêt, les estimateurs sont tous hautement significatifs, de sorte que toutes les hypothèses vérifient empiriquement. Les coefficients dans la régression sont significatifs puisqu'ils ont donné probabilité de moins de 5%, ainsi nous acceptons les hypothèses que nous avons formulé. Il est constaté que dans l'échantillon étudié le risque perçu influence significativement et de façon négative l'image de la destination. Donc, plus le risque perçu par les touristes est grand, moins appréciée sera l'image de la destination. De la même façon, le risque perçu influence significativement et de manière négative les intentions de visite des touristes. Plus le risque perçu par les touristes sur la destination est grand, moins d'intérêt auront de visiter la destination. Par contre, l'image générale influence de façon significative et positivement les intentions de visiter une destination, de sorte qu'avec une meilleure image d'une destination, les touristes seront plus disposés à la visiter.

Resultados multigrupos

A continuación se muestran las tablas con datos sobre los estimadores estandarizados del riesgo percibido por los turistas de la muestra analizada y para cada uno de los grupos que quedaron definidos; Países de destino, Países de origen y Características socioculturales. La relación del riesgo percibido con la imagen del destino y las intenciones de visitarlo se muestra inversa para todos los estimadores, es decir cuanto mayor sea el riesgo percibido por los turistas, peor será la imagen que estos tengan del destino y menos dispuestos estarán a visitarlo. Se puede observar los estimadores estandarizados, estos muestran que el riesgo percibido ejerce mayor influencia en las intenciones de los turistas de visitar Marruecos ($\beta=-0,23$, $p=0,0$) que en la imagen que estos perciben del país ($\beta=-0,15$, $p=0,0$). Es decir, las percepciones de seguridad del turismo en Marruecos

afecta en mayor medida a las intenciones de visitar el país que a la imagen del mismo.

ML al 95% de confianza Muestra=1.212	Grupo países de destinos					
	Marruecos	Egipto	Canarias	Indonesia	Colombia	Brasil
Riesgo percibido → Imagen	-0.149	-0.128	-0.003*	-0.154	-0.126	-0.092*
Riesgo percibido → Intenciones de visitar	-0.234	-0.269	-0.100	-0.254	-0.242	-0.121
Riesgo percibido → Riesgo salud	0.858	0.928	0.901	0.798	0.828	0.809
Riesgo percibido → Riesgo físico	0.820	0.824	0.875	0.685	0.732	0.734
Riesgo percibido → Riesgos por accidentes	0.812	0.831	0.911	0.769	0.801	0.799
Riesgo percibido → Riesgo de catástrofes	0.774	0.803	0.800	0.695	0.690	0.757
Riesgo percibido → Riesgo medioambiental	0.663	0.773	0.774	0.754	0.755	0.755
No significativo ($p>0,05$)						

Tabla 32. Cargas factoriales estandarizadas del modelo estructural multigrupo. Países de Destinos.

Ya otros autores habían destacado la influencia de factores socioculturales en la percepción del riesgo como la edad del individuo (Gibson y Yiannakis, 2002; Cohen, 1973; Adler 1985; Vogt 1978), el género (Elsrud, 2001; Carr 2001; Deem 1996; Gibson y Jordan 1998a, 1998b; Enloe 1989; Hawes, 1988; Kinnaird y Hall 1996; McGehee, Loker-Murphy y Uysal, 1996; Squire 1994; Wearing y Wearing 1996), o la nacionalidad (Seddighi, Nuttall y Theocharous, 2001).

Con respecto a los aspectos socioculturales podemos decir que el riesgo percibido influye sobre la imagen en mayor medida si se trata de hombres ($\beta=-0,18$, $p=0,0$) que de mujeres ($\beta=-0,12$, $p=0,0$). Mientras que en las intenciones de visitar influye más cuando se trata de mujeres ($\beta=-0,21$, $p=0,0$) que de hombres ($\beta=-0,25$, $p=0,0$). Los hombres presentan mayor influencia que las mujeres en todo tipo de riesgos percibidos, siendo la única excepción el riesgo en salud, el cual influye con mayor intensidad en las mujeres.

ML al 95% de confianza Muestra=1.212	Sexo		Edad						Nivel educativo			
	H	M	16 a 24	25 a 34	35 a 44	45 a 54	55 a 64	+ de 64	Primaria	Secundaria	Uni. Medio	Uni. Superior
Riesgo percibido → Imagen	-0.184	-	-	-	-	-	0.146*	-	-0.247	-0.243	-0.006*	-0.150
Riesgo percibido → Intenciones de visitar	-0.207	0.254	0.162	0.168	0.305	0.170	0.335	0.415	-0.257	-0.228	-0.221	-0.212
Riesgo percibido → Riesgo salud	0.829	0.901	0.854	0.880	0.807	0.931	0.784	0.915	0.956	0.868	0.876	0.823
Riesgo percibido → Riesgo físico	0.789	0.774	0.799	0.778	0.764	0.740	0.905	0.812	0.850	0.790	0.822	0.718
Riesgo percibido → Riesgos por accidentes	0.874	0.783	0.893	0.863	0.801	0.781	0.923	0.762	0.877	0.853	0.824	0.781
Riesgo percibido → Riesgo de catástrofes	0.768	0.745	0.793	0.724	0.724	0.724	0.776	0.791	0.847	0.755	0.779	0.700
Riesgo percibido → Riesgo ambientales	0.751	0.725	0.776	0.751	0.745	0.709	0.693	0.809	0.784	0.707	0.808	0.730

*No significativo ($p>0,05$)

Tabla 33. Cargas factoriales estandarizadas en modelo estructural multigrupo. Características socioculturales.

Teniendo en cuenta la edad de los turistas, tanto para la imagen como para las intenciones de visitar, se ven más afectadas por el riesgo percibido cuando se trata de personas mayores de 64 años, ya que estos muestran los estimadores más altos, mientras que por el contrario las personas que se encuentran entre los 16 y 34 años se muestran menos influenciadas por el riesgo percibido a la hora de valorar la imagen y las intenciones de viajar. Los riesgos en salud, por accidentes y físicos son los que presentan mayores cargas en el riesgo total percibido para todas las edades en general, mientras que los de menor carga son los riegos por catástrofes y medioambientales.

Atendiendo al nivel de estudios, podemos decir que el riesgo percibido tiene mayor influencia tanto en la imagen como en las intenciones futuras cuando se trata de turistas con bajo nivel educativo, de manera que a medida que va aumentando el nivel educativo el riesgo percibido influye en menor medida en la imagen y las decisiones de los turistas de visitar un destino. Sólo se muestra una excepción en esta muestra para los universitarios medios, con un estimador muy bajo para la imagen y no significativo. Los riesgos en salud, por accidentes y físico son los que más contribuyen al riesgo percibido en las personas con independencia del nivel educativo.

Desafortunadamente, la seguridad es un problema que a menudo depende del destino (Kozac et al., 2007). Así, algunos destinos pueden ser percibidos como seguros o inseguros, con independencia de los antecedentes y hechos reales sobre la seguridad de dichos destinos. Cabe señalar que el riesgo percibido influye en el consumidor, incluso si, de hecho, no existe en realidad (Mawby, 2000; Pizam, Tarlow y Bloom, 1997; Sönmez y Graefe, 1998a). Por el contrario, un riesgo no percibido no afectará el comportamiento del consumidor, incluso si es real y tangible (Barker, Page, y Meyer, 2003; George, 2003). En consecuencia, la percepción del riesgo influye significativamente en la competitividad de un destino (Beirman, 2003; Cavlek, 2002; Pizam, Tarlow y Bloom 1997; Reisinger y Mavondo, 2005; Sönmez, Apostopulus y Tarlow, 1999; Sönmez y Graefe 1998a).

Aunque por otra parte los destinos son incapaces de controlar todos los elementos de seguridad que contribuyen a la formación de su imagen, sí que es posible manipular las percepciones en el corto plazo, proyectando una imagen de destino seguro. La imagen de destino no sólo influye en las decisiones antes de la visita, sino también condiciona el comportamiento post-visita, siendo por tanto fundamental para el desarrollo de destinos éxito.

Sería aconsejable que los destinos turísticos proyectasen una imagen de destinos más seguros a la hora de realizar estrategias de marketing. Teniendo en cuenta varias observaciones, como por ejemplo que los factores del riesgo que más influyen en el riesgo percibido son en el riesgo en salud; posibilidad de encontrar una asistencia sanitaria defectuosa en caso de necesitarla, contraer una enfermedad por ingerir algún alimento o bebida, contraer una enfermedad transmitida por algún animal, y contraer una enfermedad de transmisión sexual. En el riesgo físico; sufrir un secuestro, ser víctima de una violación o ataque sexual, sufrir un asalto con violencia física y que ocurra un ataque terrorista. Los riesgos por accidentes que más influyen en la percepción de los turistas son; sufrir un ahogamiento en el mar o piscina, sufrir un accidente aéreo, sufrir un accidente de tráfico y que se produzca un incendio en el hotel. Los riesgos medioambiental que habría que tener en cuenta son; que las condiciones climáticas sean adversas, soportar niveles altos de ruidos, sufrir excesiva exposición solar y exponerse a niveles alto de polución. Y en el riesgo por catástrofes; que ocurra un desastre natural (terremotos, tormentas, tsunamis, erupciones volcánicas, incendios forestales...) y que ocurra un desastre inducido por el hombre (accidentes nucleares, vertidos tóxicos, etc).

Para la muestra estudiada el riesgo percibido tiene mayor influencia en la imagen y las intenciones de visitar cuando se trata de Marruecos.

Esta influencia también se considera mayor si tratándose del país de origen, los turistas proceden de Inglaterra que si lo hacen de Alemania.

Y según las características socioculturales, influye más en la imagen cuando se trata de hombres, mientras que son las mujeres las que se encuentran más influenciadas a la hora de tomar la decisión de realizar la visita a un determinado destino. Las personas mayores de 64 años muestran tener una mayor influencia del riesgo tanto en la imagen como en las intenciones de visitar y por el contrario, son las personas de entre 16 y 34 años las que muestran una influencia menor. El nivel de educación también es un indicador significativo, aumentando la influencia del riesgo percibido a medida que aumenta el nivel educativo.

Entender como el turista percibe el riesgo podría ayudar en la formulación de estrategias de marketing de un destino turístico, así como los mecanismos o estrategias a través de las cuales la percepción del riesgo se mitiga reduciéndose al mínimo (Fuchs y Reichel, 2011).

Résultats multigroupes

Les tableaux 32 et 33 montrent les estimateurs standardisés du risque perçu par les touristes de l'échantillon analysé et pour chaque groupe qui a été défini ; Pays de destination, Pays d'origine et Caractéristiques socioculturelles. La relation du risque perçu avec l'image de la destination et les intentions de la visiter se montre inverse pour tous les estimateurs, c'est-à-dire, plus fort sera le risque perçu par les touristes, pire sera l'image que ces derniers auront de la destination et seront moins disposés à la visiter.

Nous pouvons observer les estimateurs standardisés, ces derniers montrent que le risque perçu exerce plus d'influence sur les intentions des touristes pour visiter le Maroc ($\beta=-0.23$, $p=0.0$) que l'image que ceux-ci perçoivent du pays ($\beta=-0.15$, $p=0.0$). C'est-à-dire, les perceptions de sécurité du tourisme au Maroc touche plus sérieusement les intentions de visiter le pays que son image.

En ce qui concerne les aspects socioculturels, on peut dire que le risque perçu pèse sur l'image de façon considérable s'il s'agit des hommes ($\beta=-0.18$, $p=0.0$) que des femmes ($\beta=-0.12$, $p=0.0$). Quant aux intentions de visite a plus d'influence quand il s'agit des femmes ($\beta=-0.21$, $p=0.0$) que des hommes ($\beta=-0.25$, $p=0.0$). Les hommes présentent plus d'influence que les femmes en toute sorte de risque perçu, à l'exception notable du risque de santé qui influence beaucoup plus les femmes.

Compte tenu de l'âge des touristes, tant pour l'image que pour les intentions de visite, les personnes âgées de plus de 64 ans sont plus influencés par le risque perçu, puisque ces derniers montrent les estimateurs plus élevés, et par contre les personnes entre 16 et 34 ans sont moins influencées par le risque perçu quant à l'évaluation de l'image et les intentions de voyager. Les risques de santé, par accidents et physiques sont les plus importants dans le risque total perçu pour tous les âges en général, et les moins importants sont les risques par catastrophes et environnementaux.

En ce qui concerne le niveau d'études, on peut dire que le risque perçu a de grande influence sur l'image comme sur les intentions futures quand il s'agit des touristes ayant un niveau d'éducation peu élevé, dans la mesure où le niveau d'études est plus élevé, le risque perçu influence moins l'image et les décisions des touristes de visiter une destination. Sauf l'exception des universitaires moyens avec un estimateur très bas pour l'image et non significatif. Les risques en santé, par accidents et physiques sont les plus importants dans la perception du risque sur toutes les personnes indépendamment de leur niveau d'éducation.

Malheureusement, la sécurité est un problème qui dépend souvent de la destination (Kozac et al., 2007). Ainsi, quelques destinations peuvent être perçues sûres ou non sûres, indépendamment de leur antécédents et faits réels sur la sécurité de ces destinations. Il est à noter que le risque perçu influe sur le consommateur, voire si de fait n'existe pas en réalité (Mawby, 2000; Pizam, Tarlow y Bloom, 1997; Sönmez y Graefe, 1998a). Par contre, un risque non perçu n'affectera pas le comportement du consommateur, voire s'il est réel et tangible (Barker, Page, y Meyer, 2003; George, 2003). Par conséquent, la perception du risque influence considérablement la compétitivité d'une destination (Beirman, 2003; Cavlek, 2002; Pizam, Tarlow y Bloom 1997; Reisinger y Mavondo, 2005; Sönmez, Apostopulus y Tarlow, 1999; Sönmez y Graefe 1998a).

D'autre part, les destinations sont incapables de contrôler tous les éléments de sécurité contribuant à la formation de leur image, mais il est possible la manipulation des perceptions à court terme, en projetant une image de destination sûre. L'image de destination n'influence pas les décisions avant la visite, mais conditionne le comportement après la visite. Donc il est essentiel pour le développement de destinations de succès.

Il serait souhaitable que les destinations touristiques projettent une image de destinations plus sûres au moment de réaliser des stratégies de marketing. En tenant compte de plusieurs observations, comme par exemple que les facteurs de risque qui influencent plus le risque perçu sont le risque dans le domaine de la santé ; la possibilité d'une assistance sanitaire précaire s'il en besoin, contracter une maladie à travers les aliments et les boissons, contacter une maladie transmise par animaux, et contracter une maladie de transmission sexuelle. Dans le risque physique ; subir un enlèvement, être victime d'un viol ou attaque sexuelle, souffrir une agression ou qu'il se produise une attaque terroriste. Les risques d'accidents qui influencent le plus la perception des touristes sont : souffrir une noyade en mer ou en piscine, souffrir un accident aérien, souffrir un accident de la route ou un incendie à l'hôtel. Les risques environnementaux à tenir en compte sont : les conditions climatiques adverses, supporter de hauts niveaux de bruits, souffrir une forte exposition solaire et être exposé à hauts niveaux de pollution. Quant au risque par catastrophes: qu'il se produise une catastrophe naturelle (tremblements de terre, tempêtes, tsunamis, éruptions volcaniques, incendies de forêts...) et qu'il se produise une catastrophe provoquée par l'homme (accidents nucléaires, rejets toxiques, etc.)

Pour l'échantillon étudié le risque perçu a une forte influence sur l'image et les intentions de visiter quand il s'agit du Maroc. Cette influence est aussi considérée importante lorsqu'il s'agit des touristes en provenance de l'Angleterre que de l'Allemagne. Et selon les caractéristiques socioculturelles, l'influence de l'image est plus importante lorsqu'il s'agit des hommes, tandis que les plus influencées sont les femmes au moment de prendre la décision de réaliser la visite à une destination. Les personnes âgées de plus de 64 ans sont plus influencés par le risque tant de l'image que des intentions de visiter ; et par contre, les personnes entre 16 et 34 ans sont les moins influencées.

Le niveau d'éducation est aussi un indicateur important, augmentant l'influence du risque perçu à mesure que le niveau d'éducation augmente.

Comprendre comment est la perception du touriste par rapport au risque pourrait aider à formuler des stratégies de marketing d'une destination touristique, ainsi que les mécanismes ou les stratégies à travers lesquelles nous pouvons réduire la perception du risque au strict minimum (Fuchs y Reichel, 2011).

► Estudio de la imagen, la sostenibilidad ambiental y la seguridad náutica del destino Agadir

Con más de mil millones de llegadas internacionales registradas en 2012, el turismo es una actividad mundial que ha crecido un 25% en los últimos diez años. La tasa de crecimiento prevista sigue siendo alta y aunque la tendencia mundial y regional ha fluctuado de un año a otro (últimamente a causa de temores suscitados por el terrorismo, la crisis sanitaria como el SRAS y las catástrofes naturales, la crisis financiera mundial, ...), el turismo ha mostrado una capacidad sólida de restablecerse rápidamente. Las previsiones para 2020 anuncian un crecimiento del turismo a nivel mundial en todas las regiones, el crecimiento más importante se producirá en algunas regiones en vías de desarrollo. El turismo es una fuente importante de empleo, representa 74 millones de empleos directos.

Según el Consejo Mundial de Viajes y de Turismo (WTTC) y 215 millones (un 8,1 % del total mundial) si se tiene en cuenta el conjunto de los efectos económicos indirectos del sector. Representa casi un 12% del PIB mundial y contribuye de forma importante al comercio internacional con más del 13 % en exportaciones.

En vista de la importancia creciente que tiene y que conoce el turismo mundial y al poseer recursos naturales importantes y un patrimonio cultural rico y diversificado, y consciente del papel determinante que tiene el sector en el desarrollo económico del país, Marruecos va a optar por la promoción del sector turístico llevando a cabo una estrategia de desarrollo turístico voluntarista susceptible de desencadenar una dinámica de desarrollo sostenible e integrado.

Consciente del potencial de esta industria, el Estado ha establecido el turismo como prioridad económica nacional desde la firma, bajo la Presidencia Efectiva de Su Majestad el Rey Mohammed VI el 10 de enero de 2001, del Acuerdo Marco entre el Gobierno y la Confederación General de Empresarios Marroquíes (CGEM). Este acto ha sido reforzado con la firma, el 29 de octubre de 2001, del Acuerdo de Aplicación del Acuerdo Marco, que contractualiza así el compromiso de las dos partes para poner en marcha el dispositivo estratégico de la nueva política turística «Visión 2010». Los objetivos definidos son muy ambiciosos tanto en términos cuantitativos como cualitativos.

Las actividades del turismo náutico han tenido un fuerte desarrollo a nivel mundial en las últimas tres décadas. La aparición de nuevas actividades (submarinismo, kayak, surf) atraen a nuevos clientes. Los estudios y encuestas internacionales sobre este tipo de turismo indican de cada vez más viajeros y turistas manifiestan querer practicar una actividad de turismo náutico. Hay una fuerte demanda tanto para cruceros como para deportes náuticos. En el caso de Marruecos, aunque es un componente importante e incluso fundamental del turismo, la oferta náutica, no es necesariamente el motor en los principales destinos balnearios del país. En efecto, tanto en la visión 2010 como en la visión 2020 el turismo de nicho que integra el turismo náutico ha sido considerado un eje fundamental del desarrollo del turismo nacional.

La región Souss Massa Draa, debido a sus numerosas posibilidades, a sus recursos naturales, culturales e históricos, y a su situación geográfica excepcional se ha convertido en un destino turístico rico y variado muy apreciado por los turistas. Esta situación se manifiesta por el entusiasmo de los turoperadores y las agencias de viajes de los principales mercados emisores que la convierten en un destino preferido en sus programas y planes de acción.

El turismo de nicho y en especial los deportes náuticos son muy preciados tanto por los turistas internacionales como por la población local y tienen muy buenas perspectivas de desarrollo.

El compromiso de los poderes públicos para la promoción y la consolidación de este tipo de productos también es garantía de éxito. Conscientes de la importancia y del interés de este segmento, la región de Souss Massa Draa ha apostado por este tipo de turismo en el marco de su plan regional de desarrollo turístico. La realización de la Marina de Agadir, la creación de las bases náuticas en el litoral regional así como la puesta en marcha de un programa de incitación y fomento de la creación de proyecto de deportes de animación náutica.

Para las necesidades del análisis esta encuesta se divide en dos subencuestas que tocan dos segmentos de clientela diferentes:

- Los usuarios del puerto deportivo (navegantes)
- Los turistas que visitan la estación turística de Agadir.

La primera subencuesta evalúa especialmente los aspectos siguientes :

- Eje 1 : Satisfacción en relación a la seguridad náutica.
 - Eje 2 : Satisfacción en relación a las instalaciones e infraestructuras náuticas en los puertos deportivos.
 - Eje 3 : Grado de conocimiento y satisfacción en relación a la oferta náutica turística en el país.
 - Eje 4 : Satisfacción en relación a los productos y servicios turísticos en destino.
 - Eje 5 : Conocer el perfil socioeconómico de los usuarios de la oferta náutica en los destinos estudiados.
- En cuanto a la segunda subencuesta, ésta tiene por objeto conocer los principales aspectos siguientes :
- Eje 1 : evaluar la oferta en deportes náuticos de temporada.
 - Eje 2 : conocer las prácticas deportivas náuticas que realizan y desean realizar los turistas.
 - Eje 3 : Conocer el grado de satisfacción de los turistas en relación a la oferta náutica de temporada.
 - Eje 4 : evaluación de la imagen de la marca de destino Agadir en el plano náutico respecto a los destinos concurrentes.
 - Eje 5 : Conocer el perfil socioeconómico de los turistas que utilizan las actividades y deportes náuticos en destino.

Población destinataria: La población objeto de esta encuesta está constituida por dos categorías principales:

Categoría 1 : Los usuarios de los puertos deportivos y de las marinas en la zona de estudio. Categoría 2 : Los turistas que visitan la estación turística de Agadir.

Para responder a los objetivos del estudio optamos, en concertación con los responsables del proyecto, por una encuesta con cuestionarios sobre la base de un muestreo aleatoria estratificado en las diferentes zonas de la encuesta. Para el primer segmento de la encuesta nos ocupamos de los clientes actuales de la marina (embarcaciones presentes en el puerto deportivo) así como de las embarcaciones de visita en el período de la encuesta.

Para el segundo segmento nos ocupamos de los turistas según los datos de las estadísticas sobre las llegadas turísticas de la delegación regional de turismo, el consejo regional del turismo y la asociación regional de la industria hostelera. Estas estadísticas nos han permitido definir el muestreo (200 turistas), los lugares de alojamiento y así planificar nuestro plan de sondeo e intervención sobre el terreno. En total, han sido encuestados 32 usuarios del puerto y 116 turistas.

Para la recogida de datos se elaboraron dos cuestionarios (traducidos en tres idiomas: francés, inglés y español) que han sido validados por los responsables del proyecto. Estos cuestionarios se presentan como anexos y se centran en las siguientes principales rúbricas:

Cuestionario 1:

El cuestionario de satisfacción de la demanda en turismo náutico ha sido elaborado y contiene 61 preguntas (cerradas, abiertas y

de elección múltiple) y está compuesto por 6 bloques distintos:

BLOQUE 1: PERFIL DE USUARIO RESPECTO A SU PARTICIPACIÓN EN LA ACTIVIDAD NÁUTICA.

BLOQUE 2: PERFIL DE USUARIO RESPECTO AL PUERTO DEPORTIVO.

BLOQUE 3: OPINIÓN SOBRE LOS SERVICIOS E INSTALACIONES DEL PUERTO (GRADO DE SATISFACCIÓN).

BLOQUE 4: GRADO DE CONOCIMIENTO DE LA OFERTA NÁUTICA/ TURISMO MARROQUÍ.

BLOQUE 5: UTILIZACIÓN DE LA OFERTA TURÍSTICA COMPLEMENTARIA Y GRADO DE SATISFACCIÓN.

BLOQUE 6: PERFIL SOCIO-ECONÓMICO DEL INCUESTADO.

Cuestionario 2:

Este cuestionario está compuesto por 10 preguntas con un total de 116 variables estudiadas. Se estructura alrededor de los principales bloques siguientes:

BLOQUE 1 : DURACIÓN DE LA ESTANCIA, LOS MEDIOS DE CONOCIMIENTO DE DESTINO Y LAS MODALIDADES DE VIAJE.

BLOQUE 2 : EVALUACIÓN DE LA OFERTA Y DE LAS ACTIVIDADES DE TURISMO NÁUTICO DE LA ESTACIÓN TURÍSTICA DE AGADIR.

BLOQUE 3 : EVALUACIÓN DE LA IMÁGEN DE DESTINO AGADIR RESPECTO A LA COMPETENCIA EN EL ÁMBITO NÁUTICO Y LA POSIBILIDAD DE UN CIRCUITO DE TURISMO ENTRE AGADIR Y LAS ISLAS CANARIAS.

BLOQUE 4 : PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DE LOS TURISTAS ENCUESTADOS. RECOGIDA DE INFORMACIÓN SOBRE EL TERRENO.

La organización de los trabajos sobre el terreno condiciona mucho el éxito de un estudio. Cualquier incumplimiento en el dispositivo de recogida y de personal de la encuesta, así como en la planificación de su ejecución puede perjudicar el buen desarrollo de la operación y puede falsear los resultados.

La administración del primer cuestionario se ha llevado a cabo durante el periodo que va desde julio hasta noviembre 2013. Hemos optado por el modo de administración asistida para poder asegurar la comprensión de las preguntas por parte de los encuestados y de la exhaustividad de los datos recogidos y su pertinencia. En colaboración con el director de la marina de Agadir, la encuesta se ha llevado a cabo por tres equipos del puerto deportivo durante todo el período. La segunda encuesta se ha llevado a cabo durante el mes de noviembre según el plan de muestreo siguiente:

1. En los establecimientos hoteleros (Hotel Timoulay, Hotel Almoggar, Hotel Atlas Amadil, Hotel Sud Bahia, Hotel Tafoukt, Hotel paradis Plage). Estos hoteles han sido seleccionados por dos razones principales. Por una parte la presencia de clientes de diferentes nacionalidades durante el período de la encuesta, y por otra parte debido al acuerdo pactado con los responsables de dichos hoteles para la realización de los cuestionarios.
2. En la cornisa d'Agadir para encontrar turistas que practican una actividad deportiva náutica ;
3. Paso por la costa que va desde d'Agadir hacia Aghoud (40km) en los lugares donde se prácticas náuticas como el 'surf, submarinismo, moto acuática, etc...)
4. Paso por la Marina de Agadir.

► Étude de l'image, de la durabilité environnementale et de la sécurité nautique dans la destination Agadir

Avec plus d'un milliard d'arrivées internationales enregistrées en 2012 le tourisme est une activité mondiale majeure qui a crû de 25 % ces dix dernières années. Les taux de croissance prévus restent élevés et même si les tendances mondiales et régionales ont fluctué d'une année sur l'autre (dernièrement à cause des craintes suscitées par le terrorisme, les crises sanitaires telles que le SRAS et les catastrophes naturelles, la crise financière mondiale,...), le tourisme a montré une solide capacité de se rétablir rapidement. Les prévisions à l'horizon 2020 annoncent une croissance du tourisme dans toutes les régions du monde, la croissance relative la plus importante devant se produire dans certaines régions du monde en développement. Le tourisme est par ailleurs une source majeure d'emplois, représentant 74 millions d'emplois directs selon une estimation du Conseil Mondial des Voyages et du Tourisme (WTTC) et 215 millions (8,1 % du total mondial) si l'on prend en compte l'ensemble des effets économiques indirects du secteur. Il représente près de 12% du PIB mondial et apporte une contribution particulièrement importante au commerce international avec plus de 13 % des exportations totales.

Au vue des atouts naturels importants et un patrimoine culturel riche et diversifié, et conscient du rôle déterminant du secteur dans le développement économique du pays, le Maroc a opté pour la promotion du secteur touristique en mettant en place une stratégie de développement touristique volontariste susceptible de déclencher une dynamique de développement durable et intégrée.

Conscient du potentiel de cette industrie, l'Etat a érigé le tourisme en priorité économique nationale depuis la signature, sous la Présidence Effective de Sa Majesté le Roi Mohammed VI le 10 janvier 2001, de l'Accord Cadre entre le Gouvernement et la Confédération Générale des Entreprises Marocaines (CGEM). Cet acte a été renforcé par la signature, le 29 octobre 2001, de l'Accord d'Application de l'Accord Cadre, contractualisant ainsi l'engagement des deux parties de mettre en ouvre le dispositif stratégique de la nouvelle politique touristique « Vision 2010 ». Les objectifs définis sont très ambitieux aussi bien en termes quantitatifs que qualitatifs.

Les activités de tourisme nautiques connaissent depuis trois décennies un développement important dans le monde. De nouvelles pratiques sont apparues (plongée, kayak, surf...) attirant de nouvelles clientèles. Les études et enquêtes internationales sur ce type de tourisme indiquent que de plus en plus des voyageurs et touristes déclarent vouloir pratiquer une activité de tourisme nautique. Croisières ou sports nautiques, la demande est en effet très importante. Dans le cas du Maroc, bien qu'étant une composante importante, voire fondamentale du tourisme, l'offre nautique, n'en est pas forcément le moteur dans les principales destinations balnéaires du pays. En effet, aussi bien dans la vision 2010 que dans la vision 2020 le tourisme de niche intégrant le tourisme nautique a été retenu comme un axe fondamental du développement du tourisme national.

La région Souss Massa Draa, de par ces nombreux atouts et potentialités naturels, culturels, historiques et de par sa situation géographique exceptionnelle est devenue une destination touristique riche et variée très prisée par les touristes. Cette situation se manifeste par l'engouement des tours opérateurs et des agences de voyages de principaux marchés émetteurs qui font d'elle une destination de premier choix dans leur programmes et plan d'action.

Le tourisme de niche est plus particulièrement de sports nautique est devenu très prisé tant par les touristes internationaux que par la population locale et a de belles perspectives de développement. L'engagement des pouvoirs publics pour la promotion et la consolidation de ce type de produits est également un gage de succès. Conscients de l'importance et de l'intérêt de ce segment la région de Souss Massa Draa, a misé sur ce type de tourisme dans le cadre de son plan régional de développement touristique. La réalisation de la marina d'Agadir, la création de bases nautiques sur le littoral

régional ainsi que la mise en place d'un programme d'incitation et d'encouragement à la création de projet de sports et d'animation nautique.

Pour les besoins de l'analyse cette enquête est scindée en deux sous enquêtes touchant deux segments de clientèles distincts :
- Les usagers du port de plaisance (plaisanciers)
- Les touristes visitant la station touristique d'Agadir.
La première sous enquête porte plus précisément sur l'évaluation des aspects suivants :

- Axe 1 : Satisfaction à l'égard de la sécurité nautique
 - Axe 2 : Satisfaction à l'égard des installations et infrastructures nautiques dans les ports de plaisance
 - Axe 3 : Degrés de connaissance et satisfaction à l'égard de l'offre nautique touristique dans le pays
 - Axe 4 : Satisfaction à l'égard des produits et services touristiques dans la destination
 - Axe 5 : Connaissance du profil socioéconomique des utilisateurs de l'offre nautique dans les destinations étudiées.
- La deuxième sous enquête quand à elle, elle vise à connaitre les principaux aspects suivants :
- Axe 1 : évaluation de l'offre en sports nautiques de la station
 - Axe 2 : connaissance des pratiques de sports nautiques réalisés et désirés par les touristes
 - Axe 3 : connaissance de degré de satisfaction des touristes à l'égard de l'offre nautique de la station
 - Axe 4 : évaluation de l'image de marque de la destination Agadir sur le plan nautique par rapport aux destinations concurrente
 - Axe 5 : Connaissance du profil socioéconomique des touristes utilisateurs de des activités et sports nautiques dans la destination.

Population cible: La population cible de l'enquête est constituée de deux principales catégories :

- Catégorie 1 : Les utilisateurs des services des ports de plaisance et des marinas dans la zone d'étude.
- Catégorie 2 : Les touristes visitant la station touristique d'Agadir.

Pour répondre aux objectifs de l'étude nous avons opté, en concertation avec les responsables du projet, à une enquête par questionnaires sur la base d'un échantillon aléatoire stratifié dans les différentes zones de l'enquête.
Pour le premier segment de l'enquête nous avons visé les clients actuels de la marina (embarcations présentes sur le port de plaisance) ainsi que les embarcations la visitant sur la période de l'enquête.
Pour le deuxième segment à savoir les touristes nous avons collectées les statistiques sur les arrivées touristiques auprès de la délégation régionale du tourisme, le conseil régional du tourisme et l'association régionale de l'industrie hôtelière. Ces statistiques nous ont permis de définir l'échantillon (200 touristes), les lieux d'hébergement et ainsi de planifier notre plan de sondage et d'intervention terrain. En tout, 32 usagers du port ont été sondés et 116 touristes.

Pour la collecte des données nous avons élaboré deux questionnaires (traduit en trois langues : Français, Anglais et Espagnol) qui ont été validés par les responsables du projet. Ces questionnaires sont présentés en annexes et sont axés sur les principales rubriques suivantes :

Questionnaire 1:
Le questionnaire de satisfaction de la demande en tourisme nautique qui a été élaboré comporte 61 questions (fermées, ouvertes et à choix multiples) regroupé en 6 blocs distincts:

- BLOC 1 : PROFIL DE L'USAGER PAR RAPPORT À SA PARTICIPATION À L'ACTIVITÉ NAUTIQUE
- BLOC 2 : PROFIL DE L'USAGER PARA RAPPORT AU PORT DE PLAISANCE
- BLOC 3 : OPINION SUR LES SERVICES ET INSTALLATIONS DU PORT

- (DEGRÉ DE SATISFACTION)
- BLOC 4 : DEGRÉ DE CONNAISSANCE DE L'OFFRE NAUTIQUE/TOURISTIQUE MAROCAIN
- BLOC 5 : UTILISATIONS DE L'OFFRE TOURISTIQUE COMPLEMENTAIRE ET DEGRÉ DE SATISFACTION
- BLOC 6 : PROFIL SOCIO-ÉCONOMIQUE DE L'INTERROGÉ

Questionnaire 2:
Ce questionnaire comporte 10 questions totalisant 116 variables

- BLOC 1 : DUREE DE SEJOUR, LES MOYENS DE CONNAISSANCE DE LA DESTINATION ET LES MODALITES DE VOYAGE
- BLOC 2 : EVALUATION DE L'OFFRE ET DES ACTIVITES DU TOURISME NAUTIQUE DA LA STATION TOURISTIQUE D'AGADIR
- BLOC 3 : EVALUATION DE L'IMAGE DE LA DESTINATION AGADIR PAR RAPPORT A LA CONCURRENCE SUR LE PLAN NAUTIQUE ET POSSIBILITE D'UN CIRCUIT DE TOURISME NAUTIQUE ENTRE AGADIR ET LES ILES CANARIES.
- BLOC 4 : PROFIL SOCIODEMOGRAPHIQUE DES TOURISTES ENQUETES. COLLECTE DES DONNEES SUR LE TERRAIN

L'organisation des travaux sur le terrain conditionne pour beaucoup la réussite de toute étude. Toute défaillance dans le dispositif de collecte et du personnel de l'enquête, ainsi que dans le planning de son exécution peut porter atteinte au bon déroulement de l'opération et peut fausser les résultats.

L'administration du premier questionnaire a été réalisée durant la période allant du juillet à novembre 2013. Nous avons privilégié le mode d'administration assistée pour pouvoir nous assurer de la compréhension des questions par les enquêtés et de l'exhaustivité de données collectées et de leur pertinence. En collaboration avec le directeur de la marina d'Agadir nous avons affecté trois équipes d'enquête au niveau du port de plaisance durant toute la période.La deuxième enquête s'est déroulée durant le mois de novembre selon le plan de sondage suivant :

- 1 passage dans les établissements hôteliers (Hôtel Timoulay, Hôtel Almoggar, Hôtel Atlas Amadil, Hotel Sud Bahia, Hôtel Tafoukt, Hôtel paradis Plage). Ces hôtels ont été choisis pour deux principales raisons. D'une part la présence d'une clientèle de différentes nationalités pendant la période de l'enquête et d'autre part l'accord obtenu des responsables de ces hôtels pour l'administration des questionnaires.
- 2 passages sur la corniche d'Agadir pour toucher les touristes pratiquant une activité de sport nautique ;
- 1 passage sur la coté allant d'Agadir à Aghoud (40km) sur les lieux de pratique nautiques 'surf, Plongée, jet ski,...)
- 1 passage dans la marina.

Presentación y análisis de los resultados del estudio

ENCUESTA 1

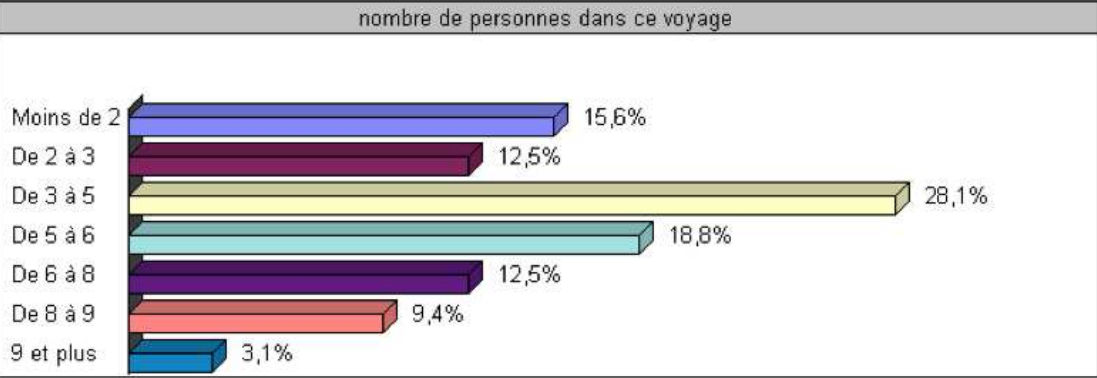
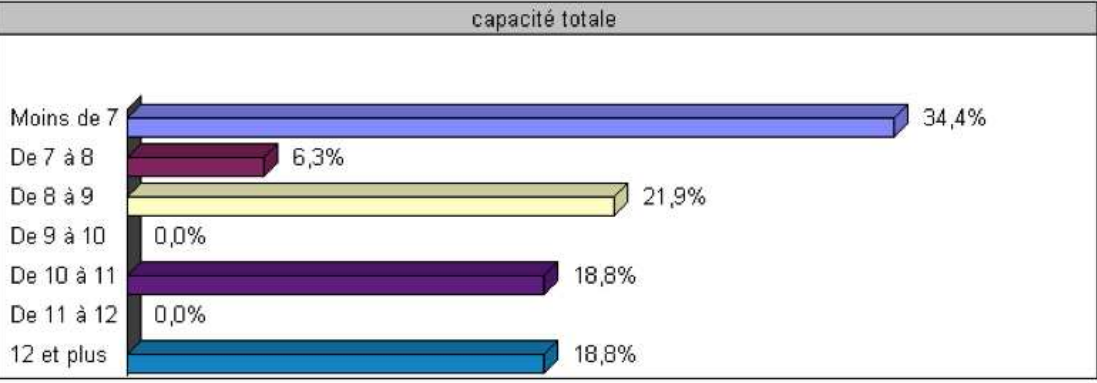
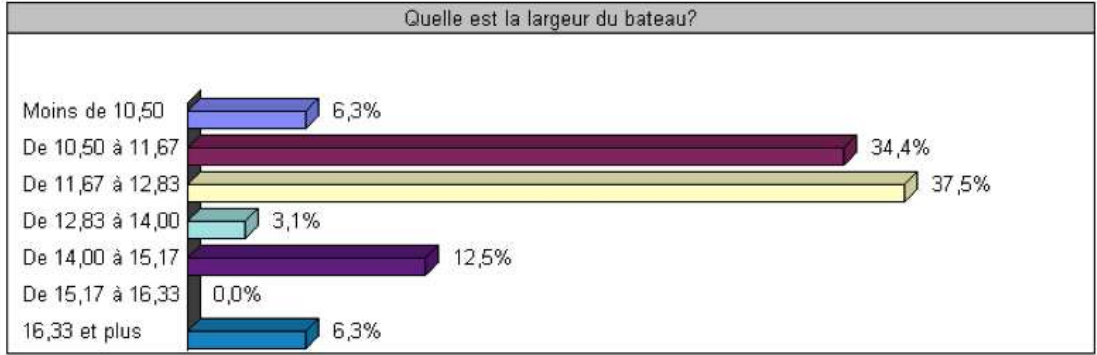
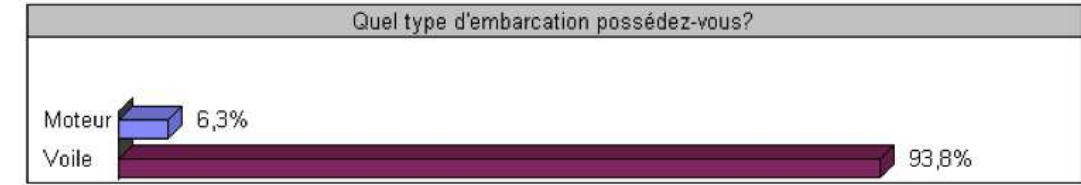
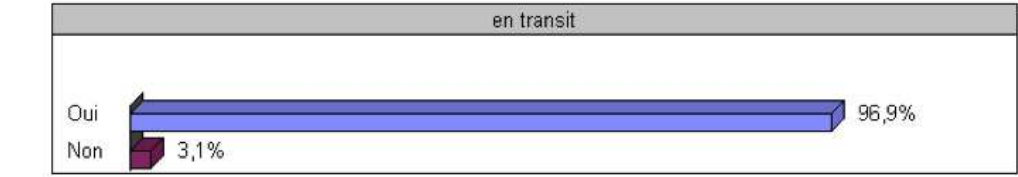
BLOQUE1. PERFIL DEL USUARIO RESPECTO A SU PARTICIPACIÓN EN LA ACTIVIDAD NAÚTICA:

Situación en el puerto. El objetivo de esta pregunta era saber si el encuestado al emprender su viaje tenía como su destino Agadir, o al contrario sólo estaba en tránsito en este puerto deportivo. Los resultados muestran que aproximadamente el 97% de los encuestados estaban en tránsito en este puerto. En cuanto al tipo de embarcación, casi el 94% son barcos de vela y sólo el 6% son barcos a motor.

Presentation et analyse des resultats de l'etude

ENQUETE 1

BLOC 1. PROFIL DE L'USAGER PAR RAPPORT A SA PARTICIPATION A L'ACTIVITE NAUTIQUE :
Situation dans le port. L'objectif de cette question était de savoir est-ce que l'enquêté avait pour destination Agadir lors de son voyage ou au contraire il ne faisait que transiter par ce port de plaisance. Les résultats montre que près de 97% des enquêtés étaient en transit dans ce port. Quant au type d'embarcation près de 94% sont des bateaux à voile et seulement 6% sont des bateaux à moteur.

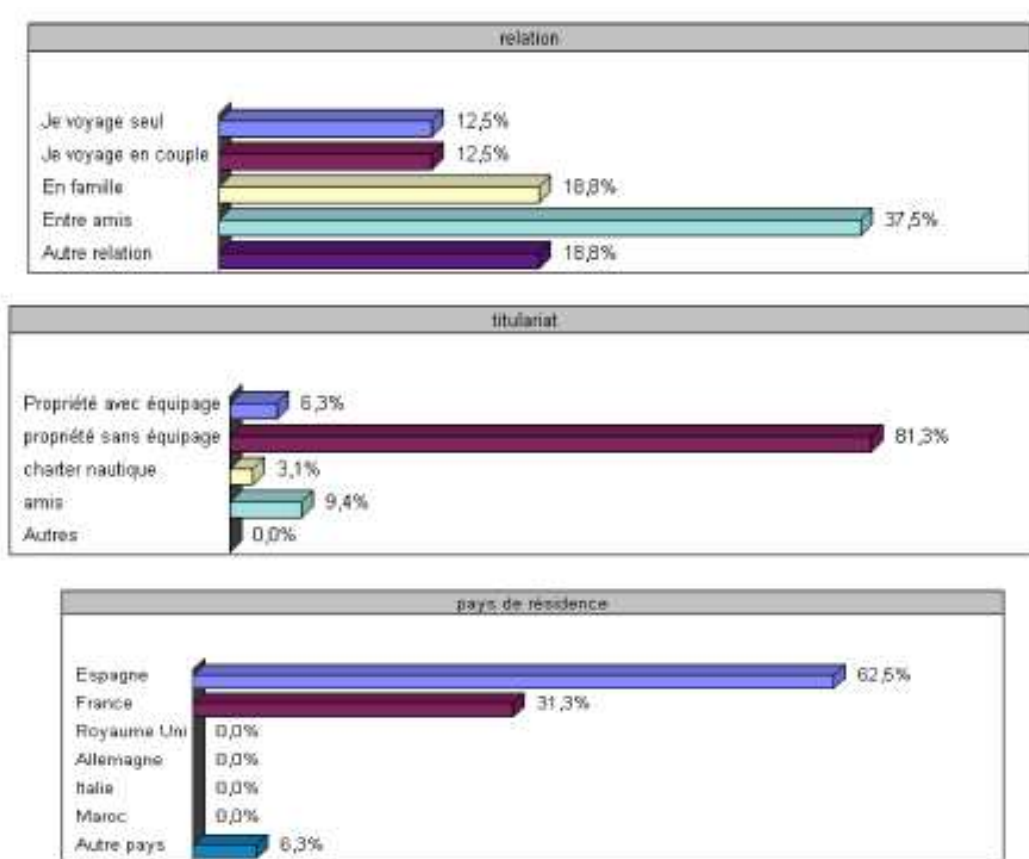


Conjunto de gráficos 13. Perfil del turista como usuario de embarcaciones deportivas

Las embarcaciones son de diferentes tamaños con un predominio de las de entre 10,50m y 12,83m de manga, es decir, el 72% de las embarcaciones. Dichas embarcaciones tienen diferentes capacidades. Las de menos de 7 personas representan un 34,4% seguidas de las que tienen capacidad para hasta 9 personas (21,9%) y de las de hasta 11 personas, y de las que tienen capacidad superior a 12 personas (18,8%). En cuanto al número de personas que viajan en estas embarcaciones, se estima que un 15,6% viajan o navegan solos y un 28,1% están compuestas por 3 y hasta 5 personas.

En cuanto a la nacionalidad de la bandera con la que navega la embarcación, se destaca que la bandera española se sitúa en primer lugar con un 59,4% del total de las embarcaciones, seguida de la francesa con un 22%. El resto están repartidas en varias nacionalidades tal como se muestra en la tabla siguiente. El 37,5% declaran que viajan con amigos y un 18,8% con la familia. Cabe señalar que un 18,8% de encuestados declaran viajar con personas con las que mantienen otro tipo de relaciones. Los datos para esta categoría concierne en su gran mayoría embarcaciones que navegan para participar en una regata y un 8% en el ámbito profesional. En lo que concierne la titularidad de la embarcación, se constata que la gran mayoría (81,3%) son embarcaciones en propiedad sin tripulación. Seguidas de amigos con un 9,4% y con tripulación para un 6,3%. El 96,9% de los encuestados afirman ser propietarios del barco.

España ocupa la primera posición con un 62,5% de respuestas seguida de Francia con un 31,3%. La rúbrica "otro" muestra otros dos países que son los Países Bajos y Croacia.



Conjunto de gráficos 14. Perfil del turista como viajero internacional

Quel diplôme nautique a le patron ?	Nb. cit.	Fréq.
Non réponse	4	12,5%
Skipper navigation de base	2	6,3%
Skipper Yachts	5	15,6%
Yacht skipper	11	34,4%
Yacht capitaine	3	9,4%
Diplome d'un autre pays	7	21,9%
TOTAL OBS.	32	100%

Les embarcations sont de tailles différentes avec une dominance de celles ayant une largeur comprise entre 10,50m et 12,83m soit 72% du nombre des embarcations. Les dites embarcations sont de capacités différentes. Celles de moins de 7 personnes représentent 34,4% suivies de celles pouvant accueillir jusqu'à 9 personnes (21,9%) et de celles jusqu'à 11 personnes et de celles d'une capacité supérieure à 12 personnes (18,8%). Quant au nombre de personnes en voyage sur ces embarcations, nous notons que 15,6% voyagent naviguent seules et 28,1% se composent de 3 à 5 personnes.

Concernant la nationalité du drapeau avec lequel navigue l'embarcation, nous relevons que le drapeau espagnol arrive en première position avec 59,4% du total des embarcations suivi de celui français avec 22%. Pour le reste ils sont répartis en plusieurs nationalités comme le montre le tableau suivant. Concernant ce volet 37,5% affirment voyager entre amis et 18,8% en famille. A noter que 18,8% des enquêtés avancent voyer avec d'autre relations. Les données pour cette catégorie concernent pour la grande majorité des embarcations naviguant dans le cadre d'une régate et 8%

dans le cadre professionnel. Concernant le tituliariat de l'embarcation nous constatons que la grande majorité (81,3%) est en propriété sans équipage. Suivies des amis avec 9,4% et avec équipage pour 6,3%. Le 96,9% des enquêtés affirment être propriétaires du bateaux.

L'Espagne arrive en première position avec 62,5% des réponses suivie de la France avec 31,3%. La rubrique autres relève deux autre pays à savoir les Pays bas et la Croatie.

A este respecto, se constata que el 51% de los encuestados tienen un título de patrón de yate Skipper y sólo el 6,3% tienen el de Skipper Navegación básica.

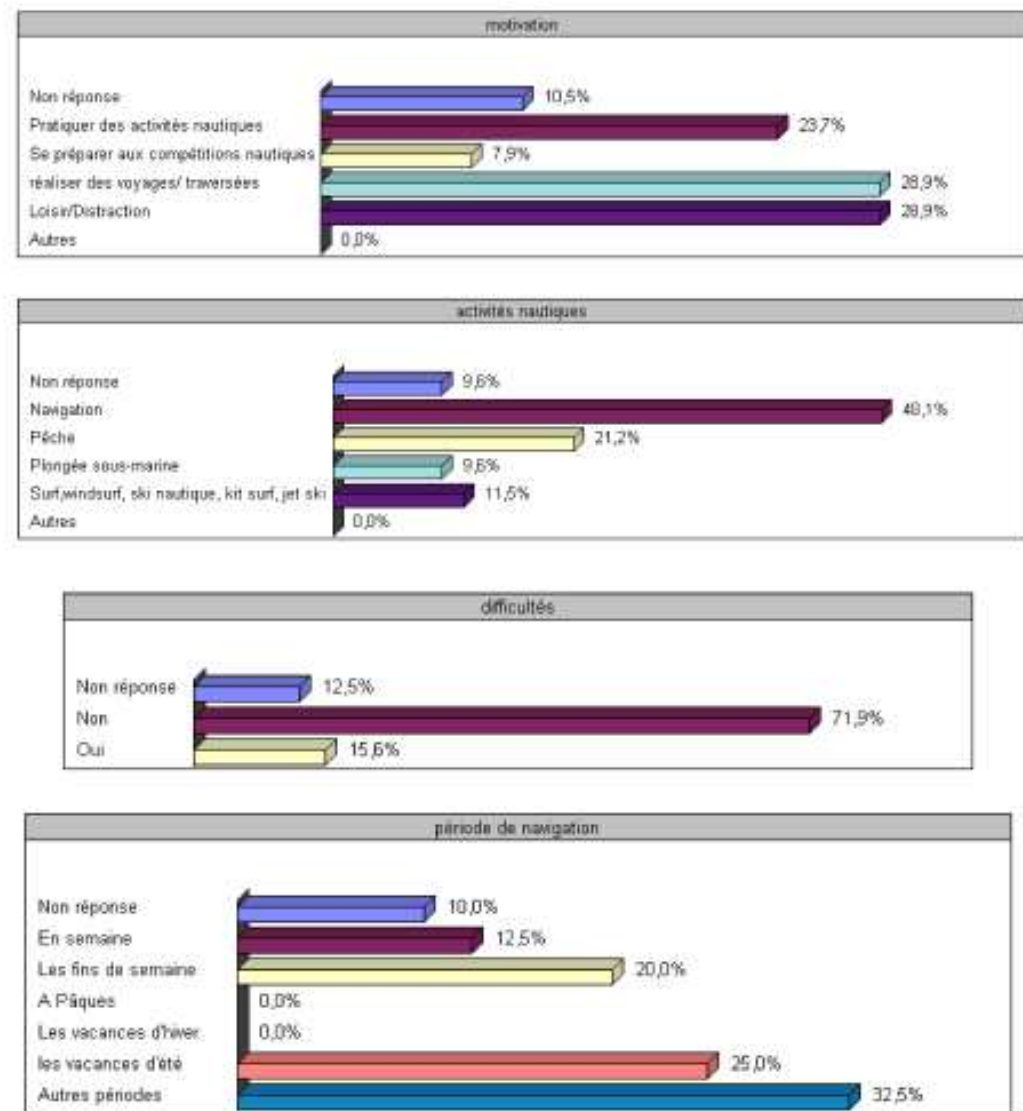
El 90,6% de los encuestados afirma que realiza el turismo náutico por primera vez. En cuanto a la motivación para navegar, los resultados muestran que la realización de travesías y el recreo ocupan la primera posición con un total superior al 57% de los encuestados, seguido de la práctica de actividades náuticas que alcanza un 23,7% de las respuestas. Dentro de las actividades náuticas, la navegación ocupa la primera posición con un 48,1% seguido de la pesca deportiva con un 21,2% de las respuestas. Las actividades de deporte náutico son (el Surf, el Wind surf) que fueron citados por un 11,5% y el submarinismo por un 9,6% de los encuestados. En esta dimensión, el 71,9% de los encuestados afirma no tener problemas de navegación en aguas territoriales marroquíes en contra del 15,6%.

En esta dimensión, las respuestas son muy variadas y van desde vacaciones de verano a fines de semana y hasta los que navegan todo el año. (rúbrica « otra »).

Sur ce plan nous constatons que 51% des enquêtés ont un diplôme de yacht Skipper et seulement 6,3% on celui de Skipper Navigation de base.

Le 90,6% des enquêtés affirment ne pas faire du tourisme nautique pour la première fois. Concernant la motivation pour la navigation, les résultats montrent que la réalisation de traversées et les loisirs arrivent en première position avec un total de plus de 57% des enquêtés. La pratique d'activités nautique arrive en suite avec 23,7% des réponses. Concernant ces activités nautiques la navigation arrive en première position avec 48,1% suivie de la pêche sportive avec 21,2% des réponses. Les activités de sports nautique es (Surf, Wind surf) ont été citées par 11,5% et la plongée sous-marine par 9,6% des

3 : CONSIGNE A BORD PARCE QUE PAS DE PASSEPORT
4 : FILET DE PÊCHE, ABSENCE DE MOUILLAGE PROTEGE
16 : BEAUCOUP DE FILETS
18 : LES AUTORITES
19 : LARGE D'ESSAQUIRA 'GROSSE MER'



Conjunto de gráficos 15. Perfil del turista según actividades náuticas

répondants. Concernant cette dimension 71,9% des enquêtés affirment ne pas avoir de problèmes de navigation sur les eaux territoriales marocaines contre 15,6%.

Concernant les préférences pour les pays de navigation l'enquête a donné les résultats suivants:

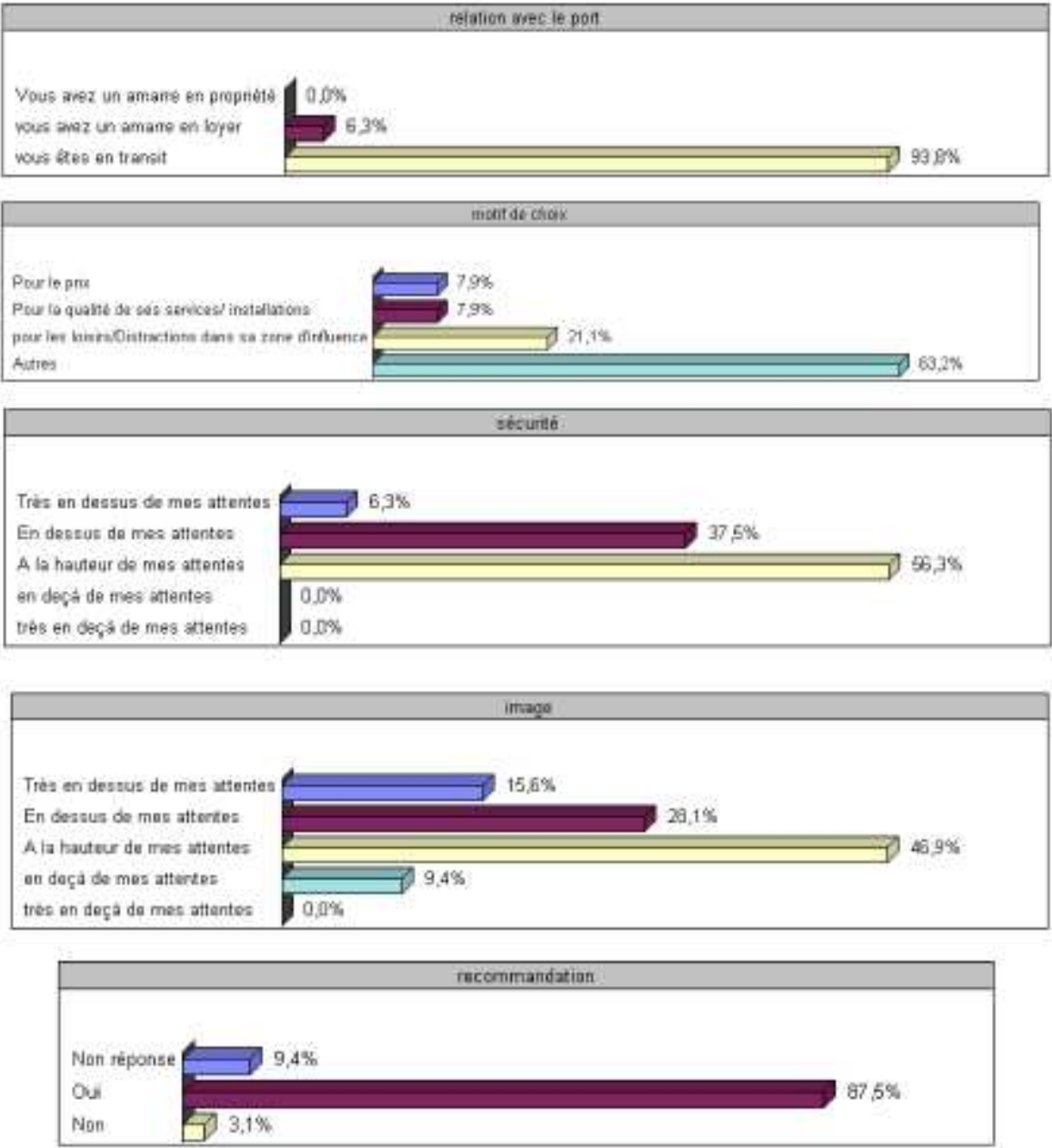
Les raisons à ces préférences sont les suivantes :

1 : PROXIMITE
2 : CELUI QUE JE CONNAIS LE PLUS
3 : C'EST BIEN
5 : NOMBREUX MOUILLAGES
6 : VARIETE PAYSAGES COUTUMES
7 : PLUS DE DIVERSITE ? PLUS D'ILES
8 : C'EST CHEZ MOI
11 : TRANQUILITE
14 : J'AIME L'AVENTURE
15 : CONDITIONS METEOROLOGIQUES
16 : BEAUCOUP D'ILES
18 : AUCUN PROBLEME
19 : TRANQUILLE
20 : PROXIMITE
26 : PROXIMITE SERVICE

Valeurs	Nb. cit.	Fréquence
ESPAGNE	2	11,1%
PORTUGAL	2	11,1%
TOUS	2	11,1%
AGADIR	1	5,6%
BRETAGNE MEDITERANEE TUNISIE	1	5,6%
CANARIAS	1	5,6%
CANARIES	1	5,6%
D'ILE EN ILE	1	5,6%
FRANCE	1	5,6%
GRECE	1	5,6%
ILES CANARIES	1	5,6%
LES PAYS BAS- ITALIE	1	5,6%
MAROC	1	5,6%
PARTOUT	1	5,6%
PORTUGAL MAROC	1	5,6%
TOTAL	18	100,0%

BLOQUE 2. PERFIL DE USUARIO RESPECTO AL PUERTO DEPORTIVO

Además de las embarcaciones que han elegido el puerto en el marco de la Regata, el 21,1% lo han elegido por disponibilidad de ocio y entretenimiento en su zona de influencia, el 7,9% por la calidad de sus servicios e instalaciones y el 7,9% por sus precios razonables. El 56,3% de los encuestados afirma que la seguridad en el puerto deportivo ha estado a la altura de sus expectativas y el 37,5% manifiesta que ha sido superior a sus expectativas y el 6,3% por debajo. Por otra parte, el 84,4% de los encuestados considera que el puerto deportivo goza de una ubicación excelente en cuanto a las condiciones meteorológicas, a los movimientos del viento y de las olas, así como la calidad de las aguas. Y sólo el 3,1% afirma lo contrario. Además, el 46,9% encuentra que el puerto está a la altura de sus expectativas y el 28,1% lo encuentra por encima. El 15,6% de navegantes lo encuentra muy por encima de lo esperado. Por el contrario el 9,4% tiene mala imagen del puerto y lo encuentra por debajo de lo esperado. El 87,5% afirma tener la intención de recomendar el puerto deportivo a otros navegantes. El clima, la calidad del servicio, el encanto de la ciudad, la tranquilidad, la amabilidad de la gente, la proximidad de las Islas representan la razón principal para recomendar este puerto.



Conjunto de gráficos 16. Perfil del turista como usuario de puerto deportivo

BLOC 2. PROFIL DE L'USAGER PAR RAPPORT AU PORT DE PLAISANCE :

Outre les embarcations qui ont choisi le port dans le cadre de la Regate 21,1% l'ont choisi pour la disponibilité de loisir distraction dans sa zone d'influence, 7,9% pour la qualité de ses services et installation et 7,9% pour ses prix convenables. Le 56,3% des enquêtés affirment que la sécurité dans le port de plaisance a été à la hauteur de leurs attentes contre 37,5% qui l'ont jugé en dessus des attentes et 6,3% qui la trouvent en dessous. D'autre part 84,4% des enquêtés trouvent que le port de plaisance jouit d'un excellent emplacement quant aux conditions météorologiques, aux mouvements des vents et des vagues, ainsi qu'à la qualité des eaux. Et seulement 3,1% sont contre cette affirmation. Par ailleurs, 46,9% le port à la hauteur de leurs attentes et 28 1% le trouvent en dessus des attentes. 15,6% des navigants le trouvent très en dessus de leur attente. Par contre 9,4% ont une mauvaise image du port et le trouvent en deçà des attentes. 87,5% affirment avoir l'intention de recommander le port de plaisance à un d'autres navigants. Le climat, la qualité de service, le charme de la ville, la tranquillité, l'amabilité des gens, la proximité des lles viennent en tête des raisons de cette intention de recommandation.

BLOQUE 3 : SOLAMENTE SI USTED ESTÁ EN TRÁNSITO.

BLOC 3 : SEULEMENT SI VOUS ETES EN TRANSIT.

Valeurs	Nb. cit.	Fréquence
AGADIR	12	48,0%
3	1	4,0%
BASTIA-CORSE FUMICINO-ITALIE SEFALOU-ITALIE AGADIR-MAROC	1	4,0%
BOUREGREG LAGOS LISBONNE LA COROGNE	1	4,0%
BREZIL	1	4,0%
CANARIES	1	4,0%
CANCARNEAU-FRANCE VIGO-ESPAGNE PORVOVERZIN-PORTUGAL LAGOZ-PORTUGAL	1	4,0%
COROGNE-ESPAGNE LISBONNE-ESPAGNE PORTIMAO-PORTUGAL MOHAMMADIA-MAROC	1	4,0%
GUADLUPE PANAMA PAGOSS	1	4,0%
LA COROGNE- ESPAGNE CASCAIS PORTUGAL RABAT MAROC	1	4,0%
PORTUGAL MAROC	1	4,0%
PUERTO CALERO	1	4,0%
PUERTO CALERO CANARIES	1	4,0%
RABAT MAROC AGADIR MAROC TENEREFE ESPAGNE	1	4,0%
TOTAL	25	100,0%

Conjunto de tablas 34. Puertos de origen y de destino de los encuestados

El 84,4% de los encuestados dice estar en el puerto desde hace menos de 60 días y el 3,1% desde hace más de 360 días. En el mismo registro, el 71,9% permanece entre 2 y 5 días, el 12,5% entre 5 y 10 días, y el 9,4% más de 10 días. Por otra parte, el 71,9% afirma visitar el puerto por la primera vez, en contra del 15,6% que lo ha visitado más de 5 veces y el 12,5% entre 3 y 5 veces.

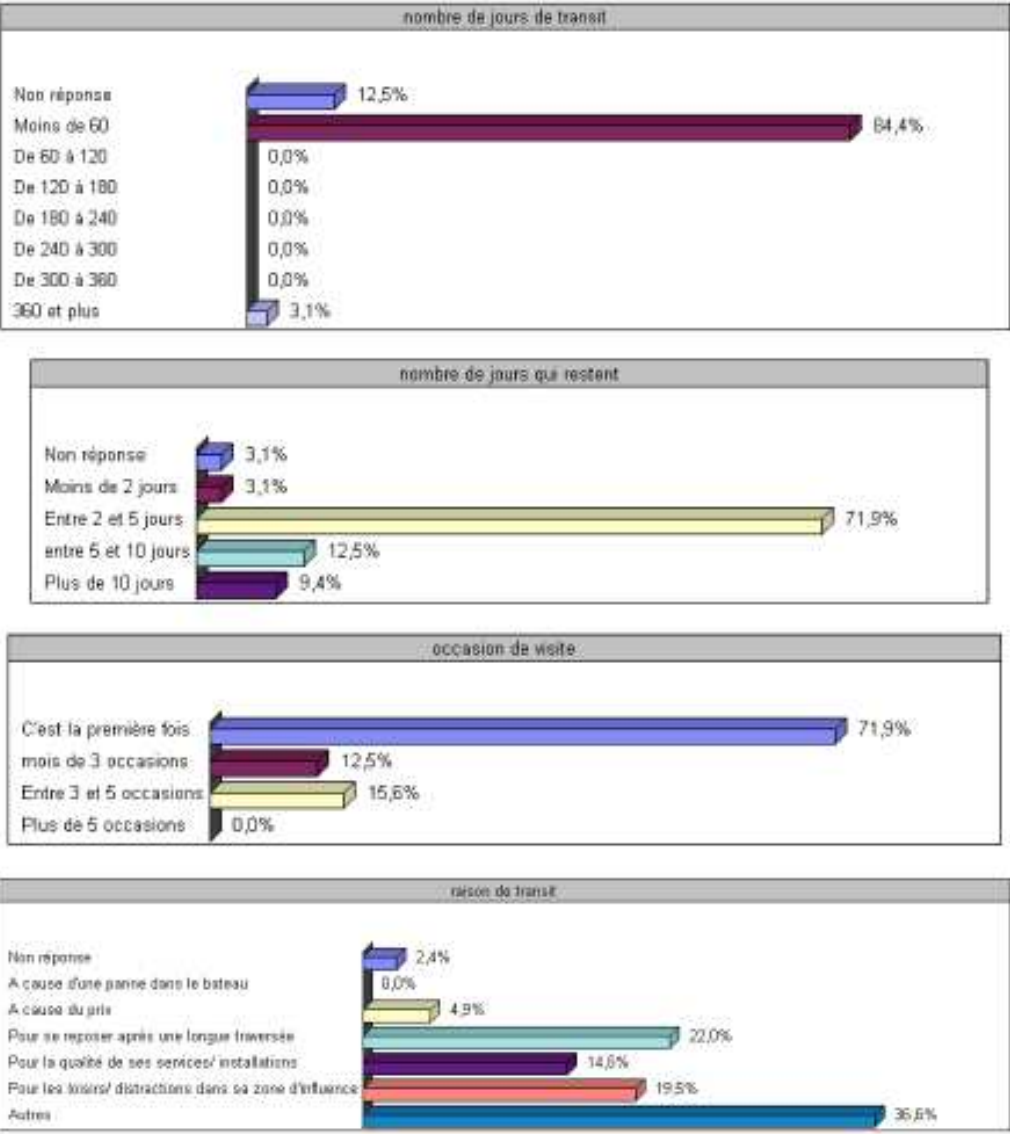
En cuanto a los motivos para la elección del puerto de amarre y dejando aparte los que han venido para la Regata, el 22% han venido para descansar de la larga travesía. El 19,6% por la oferta de ocio que tiene la ciudad y el 14,6% por la calidad del servicio.

En cuanto a los medios de comunicación a través de los cuales el navegante ha conocido el puerto, encontramos que la Regata se sitúa en primer lugar seguida de Internet (23,1%), a través de otros usuarios del puerto (17,9%), por guías y libros especializados (12,8) así como por las ferias y salones náuticos (7,7%).

Le 84,4% des enquêtés avancent être dans ce port depuis moins de 60 jours et 3,1% depuis plus de 360 jours. Dans le même registre 71,9% entendent y rester entre 2 et 5 jours, 12,5% entre 5 et 10 jours et 9,4% pour plus de 10 jours. Par ailleurs, 71,9% affirment visiter le port pour la première fois contre 15,6% qui l'ont visité plus de 5 fois et 12,5% entre 3 et 5 fois.

Quand aux raisons du choix du port pour amarrer et mis à part ceux qui y sont venu pour la

Valeurs	Nb. cit.	Fréquence
PUERTO CALERO	8	25,0%
ARRECIFE	4	12,5%
PUERTO CALERO-LANZAROTE	3	9,4%
ACI MARINA CRES	1	3,1%
AUISTRETRAM CAEN	1	3,1%
BASTIA CORSE	1	3,1%
CANCARNEAU	1	3,1%
CAPBRETON	1	3,1%
LA ROCHE DE FRANCE	1	3,1%
LAS PALMAS	1	3,1%
LAS PALMAS ARRECIFE	1	3,1%
LAS PALMAS-CANARIES M. RUBICON-ESPAGNE	1	3,1%
MARSEILLE	1	3,1%
NANTES	1	3,1%
PORT LEUCATE	1	3,1%
PUERTO CABERO	1	3,1%
PUERTO CALERO -CANARIES	1	3,1%
PUERTO CALERO LANZAROTE	1	3,1%
PUERTO CABERO	1	3,1%
TOULON	1	3,1%
TOTAL	32	100,0%



Conjunto de gráficos 17. Estancia de la visita al puerto deportivo

Regate, 22% qui sont venus pour se reposer dans le cadre de leur longue traversée. 19,6% pour l'offre de loisirs de la ville et 14,6% pour la qualité de service.

Concernant les moyen de communication à travers les quels le navigant a pris connaissance du

port nous trouvons que la Régate vient en premier suivi de l'Internet (23,1%), des autres usagers du port (17,9%), des guides et livres spécialisés (12,8) ainsi que des foires et salon nautiques (7,7%).

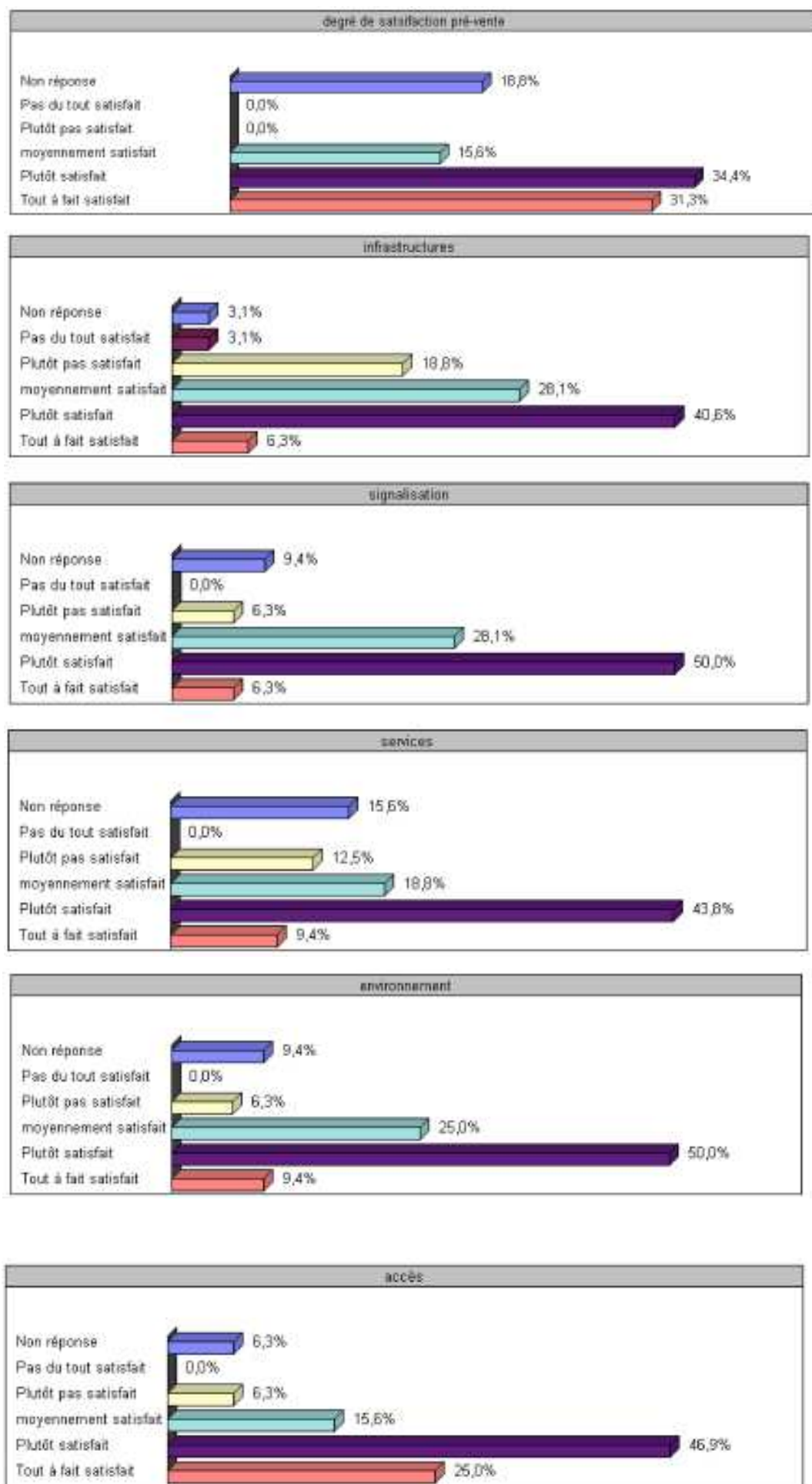
BLOQUE 4: OPINIÓN SOBRE LOS SERVICIOS E INSTALACIONES DEL PUERTO (GRADO DE SATISFACCIÓN)

Satisfacción en cuanto al servicio pre-venta del puerto deportivo. En este aspecto, el 34,4% lo considera satisfactorio y el 31,3% muy satisfactorio. Solamente el 15,6% no está satisfecho con el servicio pre-venta del puerto.

En lo que respecta a las infraestructuras e instalaciones del puerto así como la señalización, los resultados han sido los siguientes :

Satisfaction par rapport au service pré-vente du port de plaisance. Sur cette dimension 34,4% la juge satisfaisante et 31,3% la jugent très satisfaisante. Seulement 15,6% ne sont pas satisfait du service pré-vente du port. Relativement aux infrastructures et installations du port ainsi que la signalisation les résultats ont été les suivants :

Conjunto de gráficos 18. Opinión sobre diversos servicios e instalaciones del puerto



El 12,5% tiene una excelente imagen del puerto y el 56,3% una buena imagen, frente a un 25% que lo considera regular y el 6,3% tiene una mala imagen.

12,5% juge que le port a une excellente image et 56,3% en ont une bonne image contre 25% qui le juge passable et 6,3% qui ont une mauvaise image sur celui-ci.

En cuanto al muelle, el 37,7% tiene una buena imagen, frente al 21,9% que lo considera regular a muy malo.

Concernant le Quai il est à noter 37,7% en ont une bonne image contre 21,9% qui le jugent passable à très mauvais.

Imagen de las amarres: el 34,4% las considera buenas y el 9,4% excelentes, frente al 21,9% que las considera malas.

Image sur les amarres : 34,4% les jugent bons et 9,4% excellents. Par contre 21,9% les jugent mauvais.

Prácticamente, se han obtenido los mismos resultados en cuanto a la calidad de las aguas en el puerto.

Pratiquement les mêmes résultats sont obtenus relativement à la qualité de l'eau dans le port.

La electricidad es el punto más crítico del puerto porque el 43% la considera mala, y solamente el 25% la considera satisfactoria a excelente.

L'électricité reste un point très faible du port car 43% la jugent mauvaise. Et seulement 25% la jugent satisfaisante à excellente.

En cuanto a otros equipamientos, los resultados no han sido significativos con índice alto de no respuesta. El teléfono del puerto ha sido calificado de bueno a excelente. El 25% de los encuestados da una buena calificación a los marinos. Los vestuarios y las duchas, la recogida de basura gozan de mala imagen por los usuarios del puerto. El comercio, la restauración, el ocio, los taxis, la información turística en el puerto están considerados moderadamente buenos.

Pour les autres équipements les résultats ne sont pas significatifs avec un taux de non réponse très élevé. Pour le téléphone du port il est jugé bon à excellent. 25% des enquêtés jugent les marins bons. Les vestiaires et les douches, le ramassage des ordures quand à eux ils jouissent d'une mauvaise image auprès des usagers du port. Le commerce, la restauration, la récréation, les taxis, l'information touristique au niveau du port sont jugés moyennement bon.



En lo que respecta al medio ambiente, el 43,7% de usuarios lo considera viable, frente al 28,1% que lo ve aceptable y el 22% no lo encuentra viable.

Sur le plan environnemental, 43,7% des usagers jugent le port viable sur le plan de l'environnement contre 28,1% qui le jugent moyen et 22% qui ne le trouvent pas viable.

Asimismo, el 75% de los usuarios considera que la seguridad en el puerto es buena. Por otra parte el 55% considera el puerto deportivo de Agadir es moderno, frente al 35% que no lo considera moderno.

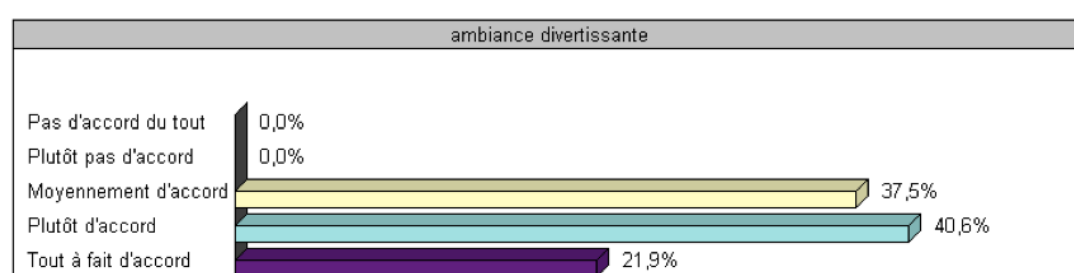
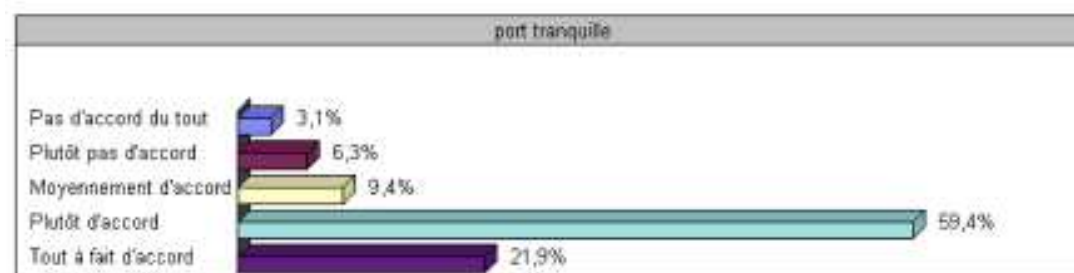
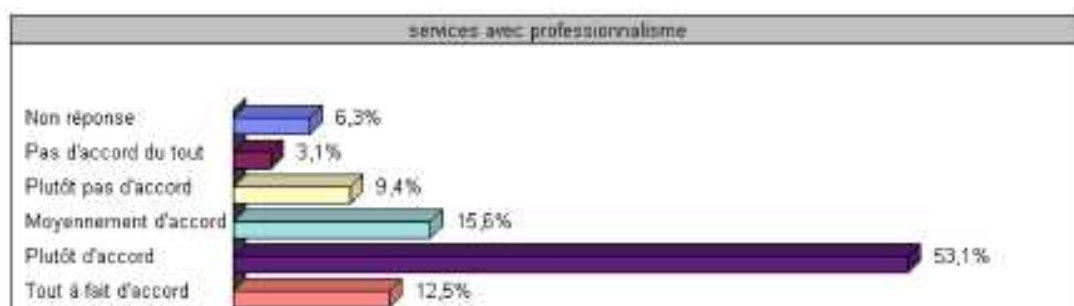
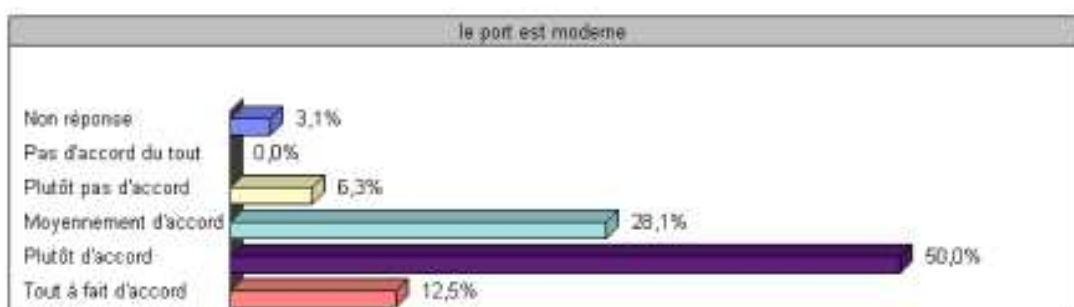
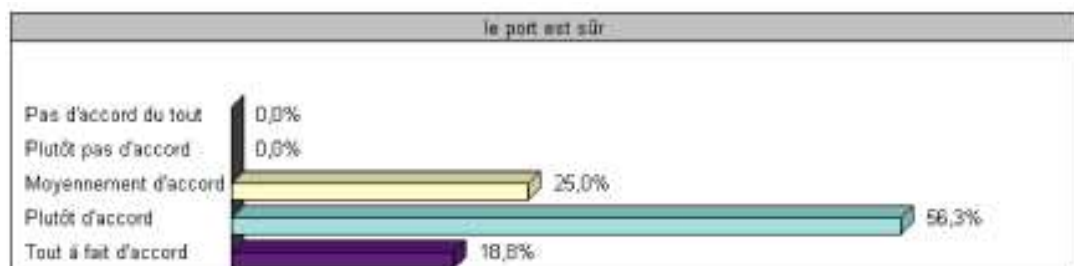
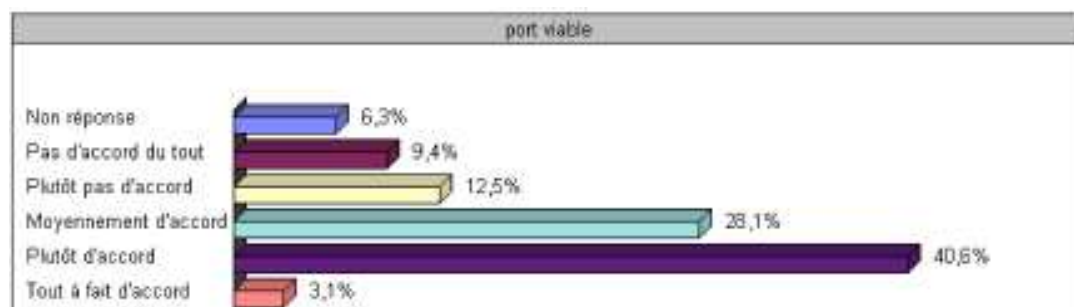
De même, 75% des usager estiment que la sécurité au niveau du port est bonne. Par ailleurs 55% jugent que le port de plaisance d'Agadir est moderne contre 35% qui ne le trouve pas moderne.

Prácticamente, se han obtenido los mismos resultados en cuanto a la profesionalidad de los servicios en el puerto y la tranquilidad en el puerto.

Pratiquement les mêmes résultats sont obtenus concernant le professionnalisme des services au port et la tranquillité dans le port.

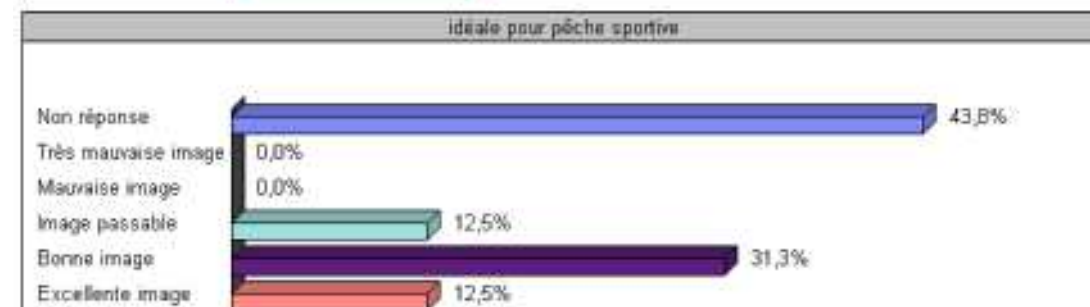
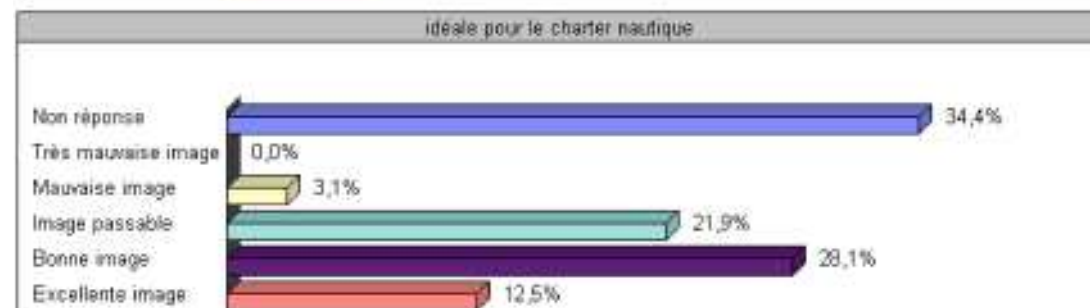
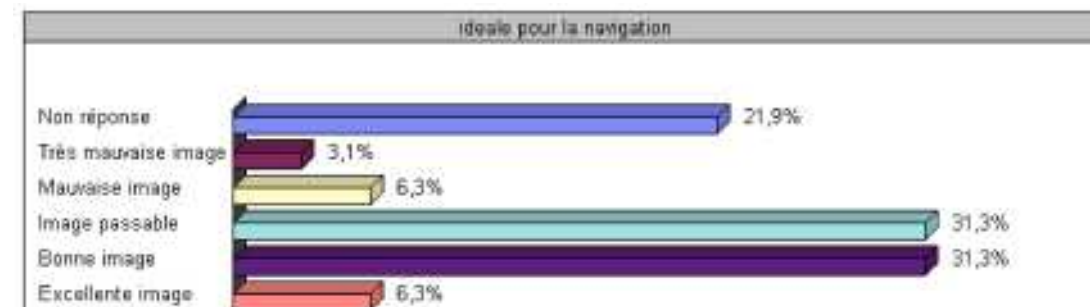
Una gran mayoría de usuarios considera que el puerto es auténtico y ofrece un ambiente de diversión.

Une grande majorité des usagers trouvent que le port est authentique et offre une ambiance divertissante.



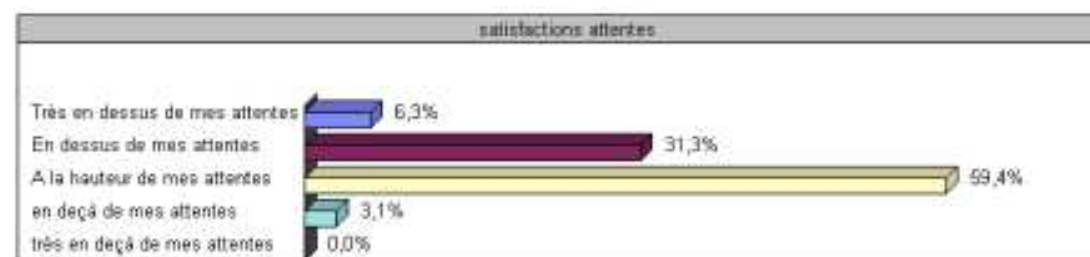
En otro orden, el destino está considerado ideal para la navegación (72,9%) y medianamente bueno para la práctica de deportes náuticos.

Sur un autre registre la destination jugée idéale pour la navigation (72,9%) et moyennement bonne pour la pratique des sports nautiques.



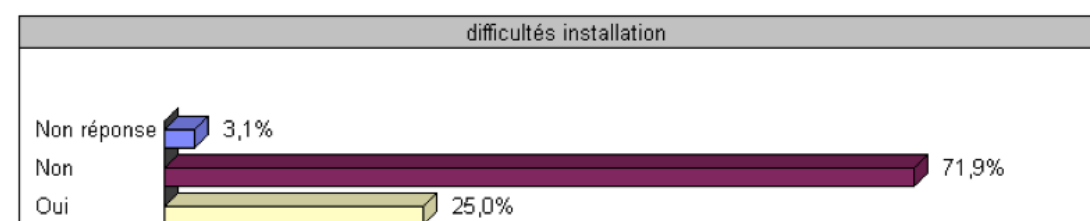
En general los servicios que ofrece el puerto y su zona de influencia están considerados satisfactorios y cumplen las expectativas de los usuarios.

Les services offerts par le port et sa zone d'influence sont en général jugés satisfaisants et répondant aux attentes des usagers.



El 71,9% de los usuarios encuestados declaran no haber encontrado dificultades en el uso de las instalaciones durante su estancia.

Le 71,9% des usagers enquêtés avancent n'avoir pas trouvé de difficultés dans l'usage des installations lors de leur séjours.



BLOQUE 6 : UTILIZACIÓN DE LA OFERTA TURÍSTICA

De acuerdo al alojamiento utilizado en un puerto deportivo, el 94% de los encuestados dice que reside en su barco. Los que declaran residir en otro establecimiento de alojamiento, solamente el 31% entre ellos dice estar satisfecho. Además, sólo el 25% de los encuestados dice realizar circuitos turísticos en la zona de influencia del puerto de los cuales el 21% lo califica de aceptables a buenos.

En lo que respecta a las actividades de restauración, la animación nocturna, las compras, las visitas culturales, la naturaleza, los resultados muestran una práctica aceptable y una apreciación medianamente buena a buena. La calificación concedida al destino Agadir en comparación con otros destinos visitados en el ámbito del turismo náutico. Los resultados obtenidos para esta pregunta muestran que Agadir se percibe como un buen destino en el plano náutico en comparación con destinos concurrentes visitados. En efecto, el 87,6% de los encuestados lo califica de bueno a muy bueno.

En cuanto a los precios de amarra y de servicios, en general, en el puerto deportivo, en comparación con otros puertos frecuentados, el 69% de los usuarios los considera razonables, frente a solo el 6,3% que los encuentra bastante altos.

BLOC 6 : UTILISATION DE L'OFFRE TOURISTIQUE

Même si le port de plaisance présente une offre diversifiée d'hébergement, 94% des enquêtés avancent résider dans leur bateaux. Pour ceux avançant résider dans un établissement d'hébergement 31% uniquement d'entre eux est satisfaits.

En outre seulement 25% des enquêtés avancent réaliser des circuits touristiques dans la zone d'influence du port dont 21% les jugent moyens à bons.

Pour les activités relatives à la restauration, l'animation nocturne, le shopping, les visites culturelles, découverte de la nature, les résultats dénotent une pratique moyenne et également une appréciation moyennement bonne à bonne.

Note accordée à la destination Agadir en comparaison avec d'autres destinations visitées sur le plan du tourisme nautique. Les résultats obtenus pour cette question montrent qu'Agadir est perçue comme une bonne destination sur le plan nautique comparativement aux destinations concurrentes visitées. En effet, 87,6% des répondants la jugent bonne à très bonne.

Concernant les prix de l'amarre et les services, en général, dans le port de plaisance, par rapport à d'autres ports fréquentés ils ont été jugés raisonnables par près de 69% des usagers contre uniquement 6,3% qui les ont trouvés assez élevés.

BLOQUE 7 : PERFIL SOCIO-ECONÓMICO DEL ENCUESTADO

Hay que señalar que la gran mayoría de usuarios del puerto son hombres. Destacamos que cerca del 60% de estos usuarios tienen una media de edad superior a 40 años, de los cuales el 62% están casados. Nivel de estudios: casi el 60% de usuarios tienen estudios superiores, de los cuales la mayoría están jubilados (28,1%), funcionarios (25%) y empresarios (18,8%) y 25% son altos ejecutivos y técnicos de grado medio.

Además hay que señalar que la gran mayoría de usuarios del puerto declara practicar con frecuencia actividades culturales (lectura, cine, teatro) y turísticas. Esto no es casualidad, teniendo en cuenta las categorías socio-profesionales a las que pertenecen.

BLOC 7 : PROFIL SOCIO-ECONOMIQUE DE L'INTERROGE

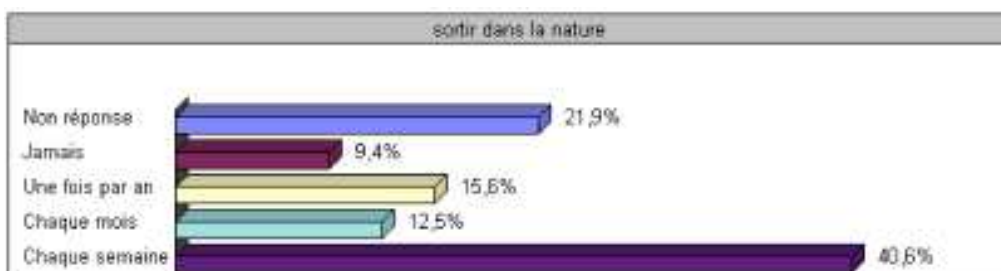
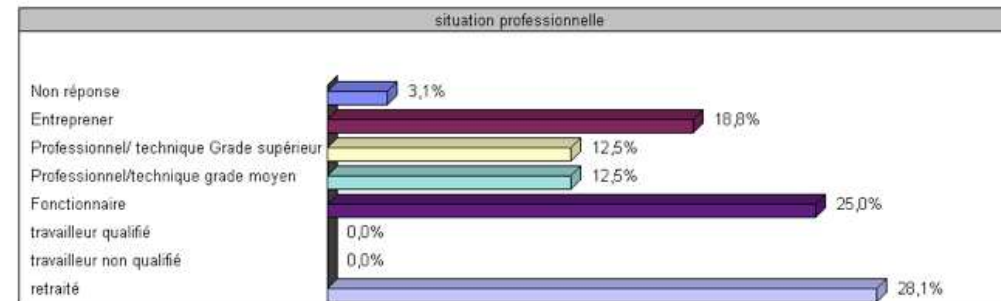
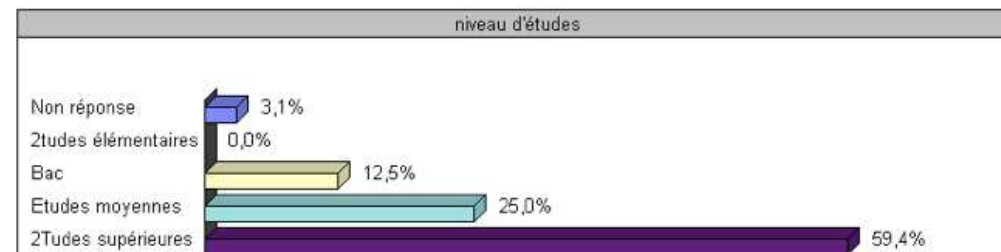
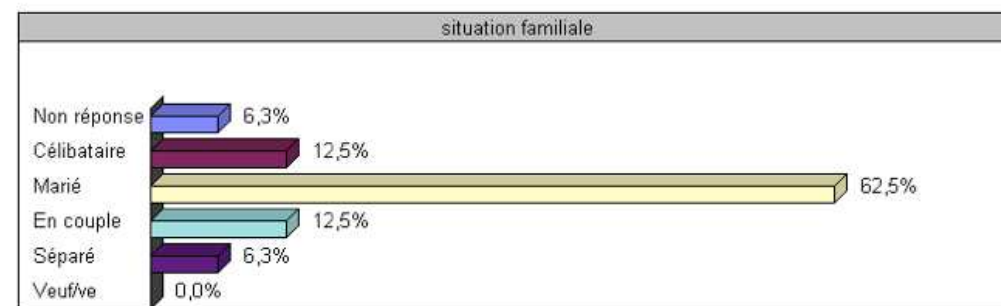
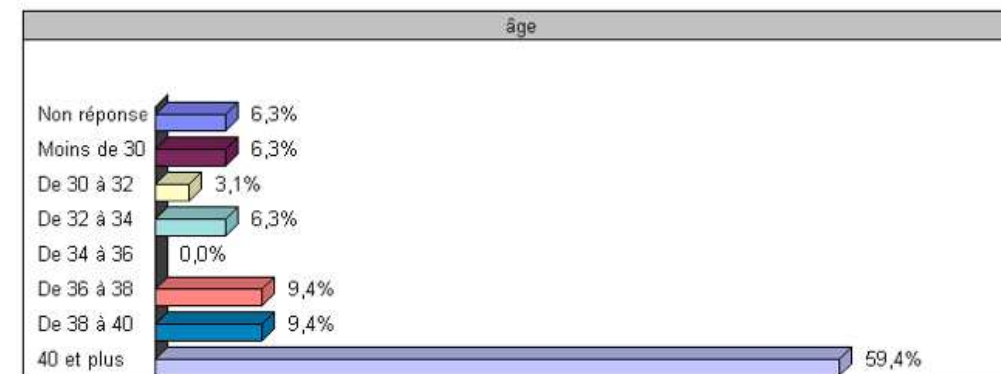
Il est à noter que la grande majorité des usagers du port sont des Hommes. Nous relevons que près de 60% de ces usagers ont une moyenne d'âge supérieure à 40 ans dont plus de 62% sont mariés. Niveau d'études : près de 60% des usagers sont d'un niveau d'études supérieur et sont composés pour leur majorité de retraités (28,1%) de fonctionnaires (25%) et d'entrepreneurs (18,8%) et 25% répartie entre cadre supérieur et technicien de grade moyen.

Par ailleurs, il est à noter que la grande majorité des usagers du port avancent pratiquer fréquemment des activités culturelles (lecture, cinéma, théâtre) et touristiques. Cela n'est pas un hasard au vue des catégories socioprofessionnelles auxquelles ils appartiennent.

Frecuencia de salidas de excursiones en la naturaleza

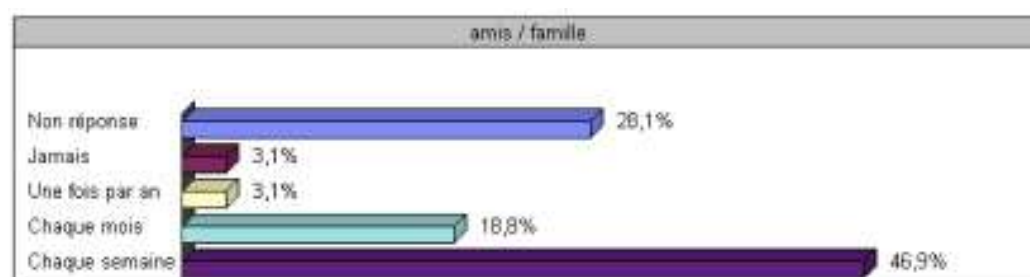
Fréquence de sorties dans la nature et des excursions

Conjunto de gráficos 19. Perfil socio demográfico del encuestado



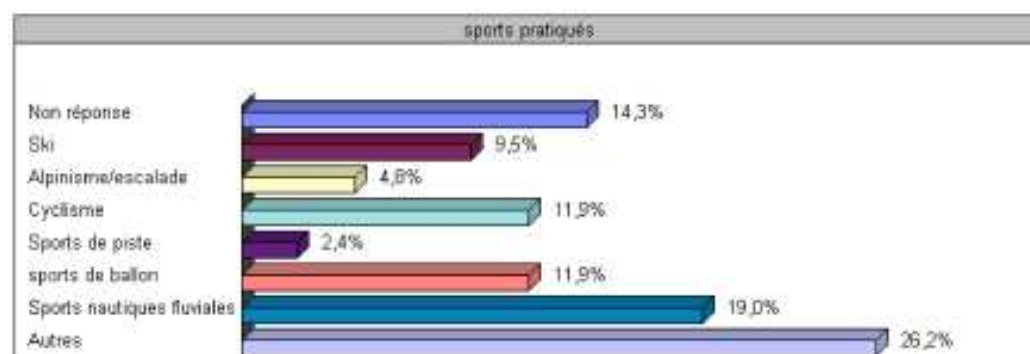
Frecuencia de salidas entre amigos
/ familia

Fréquence de sorties avec les amis
/ famille



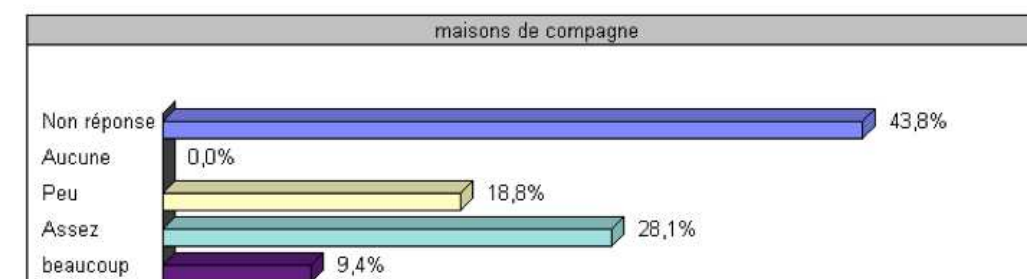
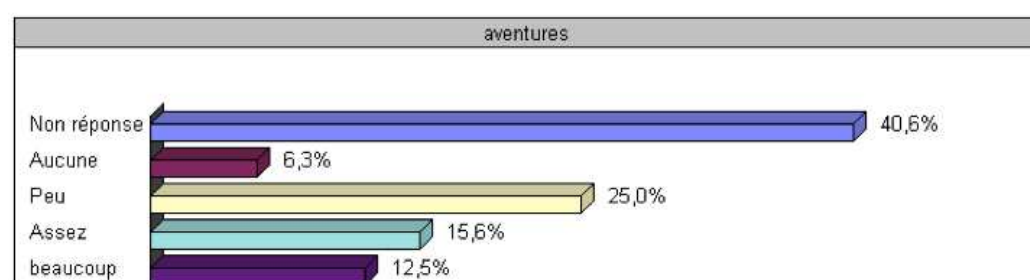
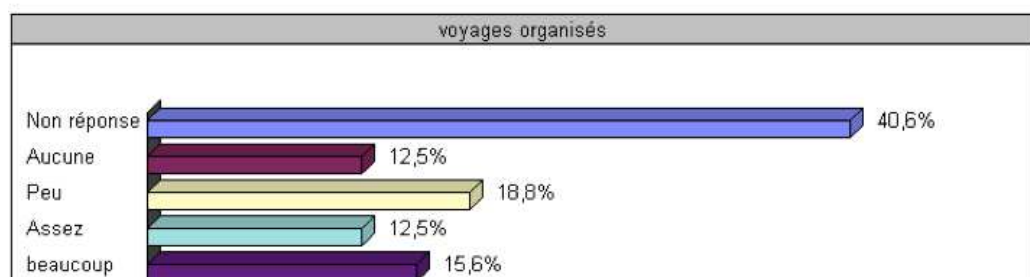
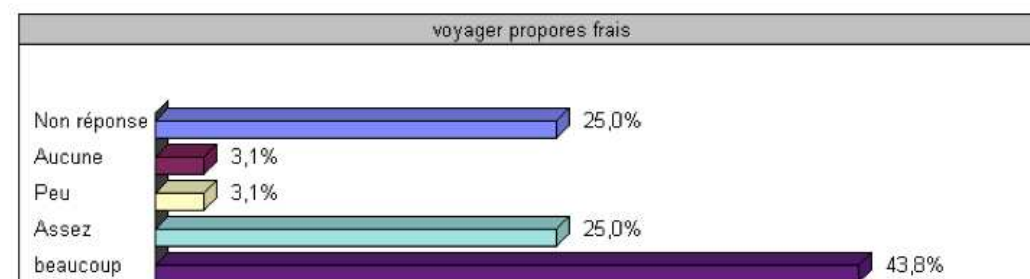
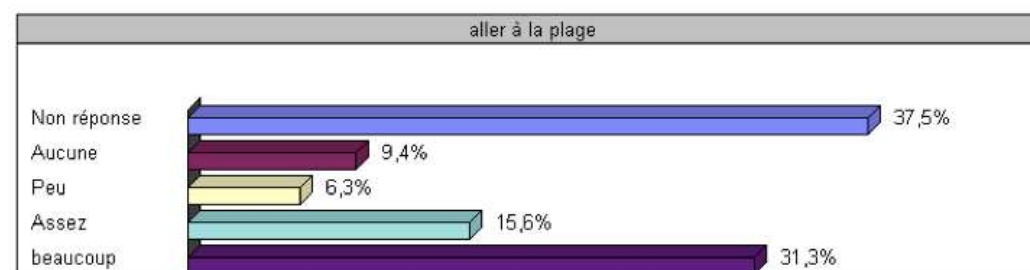
Entre las actividades deportivas
practicadas por los usuarios,
encontramos

Parmi les activités sportives
pratiquées par ces usagers nous
trouvons :



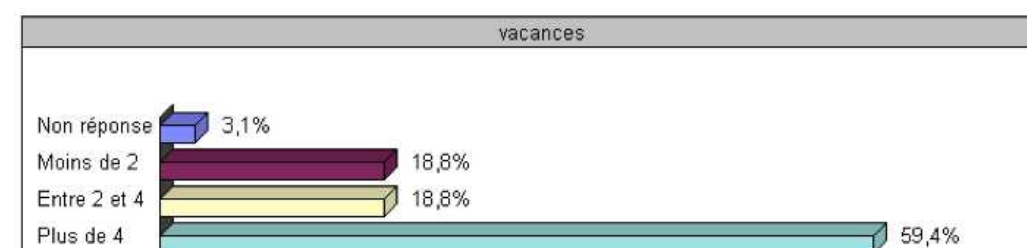
En cuanto a las preferencias de los
encuestados, cuando no realizan
turismo náutico, hemos obtenido
los resultados siguientes :

Quand aux préférences des
enquêtés quand ils ne font pas
du tourisme nautique nous avons
obtenus les résultats suivants :



Finalmente, los usuarios declaran que el 59,4% dispone de más de 4 periodos de vacaciones a lo largo del año, el 18,8% entre 2 y 4 periodos, y el 18,8% menos de 2 periodos.

En fin, les usagers avancent pour 59,4% disposé de plus de 4 périodes de vacance durant l'année, 18,8% entre 2 et 4 et 18,8% moins de 2 périodes.



ENCUESTA 2

En cuanto a la duración de estancia de los encuestados en destino, más del 54% superior a 7 noches y el 38,8 de 2 a 3 noches.

Como medio de conocimiento de destino, ocupan la primera posición con un 34,5% los que vienen a través de amigos, seguidos por Internet con un 31% y por los turoperadores y agencias de viajes con respectivamente el 12,1% y el 10,3%.

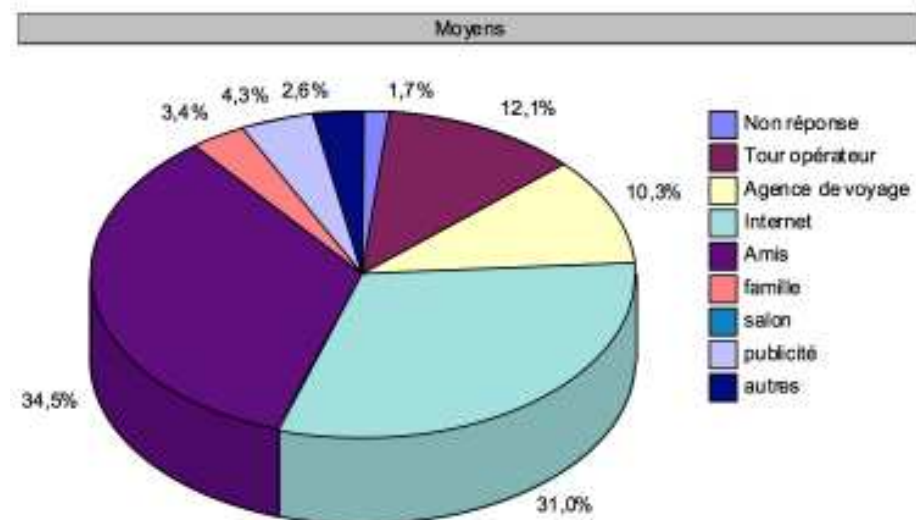


Gráfico 20. Estructura de la muestra según medios por los que conoció el destino Agadir

El 57,8% de turistas encuestados declara que no es su primera visita en destino, y el 39,7% que es su primera visita. De los medios utilizados por los turistas para llegar a destino Agadir, el transporte aéreo ocupa la primera posición con un 83% de respuestas seguido por carretera con un 12,9%.

La práctica de la actividad deportiva y náutica. El objetivo de esta pregunta era conocer el tipo de actividades deportivas y náuticas que practican los turistas durante su estancia en destino. De las diferentes actividades practicadas, se sitúa a la cabeza el baño en la playa con un 24%, seguido del senderismo con un 16,2%, la equitación y los paseos a caballo con un 6,8%, el golf y las actividades de deporte náutico como el surf, la moto acuática etc. Con esta pregunta queríamos saber cuáles son las actividades deportivas y náuticas que les hubiera gustado a los turistas encontrar y practicar en destino. Los resultados fueron muy dispares con predominio de los deportes náuticos. El 69% de los encuestados declara que el destino Agadir ofrece una gran variedad de actividades náuticas, frente al 28,4% que la considera insuficiente y no variada. Esta pregunta es muy importante en nuestro estudio porque tiene por objeto medir el grado de satisfacción frente a la oferta náutica en destino. En este sentido, un 37% de los turistas encuestados la considera medianamente buena, un 30% la considera buena y un 12,9% excelente.

ENQUETE 2

Plus de 54% des enquêtés ont une durée de séjours supérieure à 7 nuitées et 38,8 sont dans la destination pour une durée allant de 3 à 2 nuitées.

Les amis viennent en première position comme moyen de connaissance de la destination avec 34,5% suivi de l'internet avec 31% et des tours opérateurs et agences de voyages avec respectivement 12,1% et 10,3%.

Le 57,8% des touristes enquêtés avancent que c'est ne pas leur première visite dans la destination et 39,7% d'entre eux ce voyage constitue leur première visite. Le transport aérien vient en première position des moyens empruntés par les touristes pour accéder à la destination Agadir avec 83% des réponses suivi de la voie routière avec 12,9%.

Pratique d'activité sportive et nautique: L'objectif de cette question était de connaître les types d'activité sportive et nautique pratiquées par les touristes lors de leur séjour dans la destination. Sur ce plan plusieurs activités ont été pratiquées et à leur tête vient la baignade avec 24% des réponses suivie des randonnées avec 16,2%, l'équitation et les promenades à cheval avec 6,8%, le golf et des activités de sports nautique tels que le surf, le jet ski etc. A travers cette question nous voulions connaître les activités sportives et nautiques que les touristes auraient aimées trouver ou pratiqué dans la destination. Les résultats sont aussi très disparates avec une prédominance des sports nautiques.

Le 69% des répondants ont jugé que la destination Agadir offre une grande diversité d'activités nautiques contre 28,4% qui la jugent insuffisante et non diversifiée.

Cette question est d'une grande importance dans notre étude parce qu'elle cherche à mesurer le degré de satisfaction eu égard à l'offre nautique de la destination.

Sur ce plan 37% des touristes enquêtés la juge moyennement bonne, 30% la jugent bonne et 12,9% excellente.

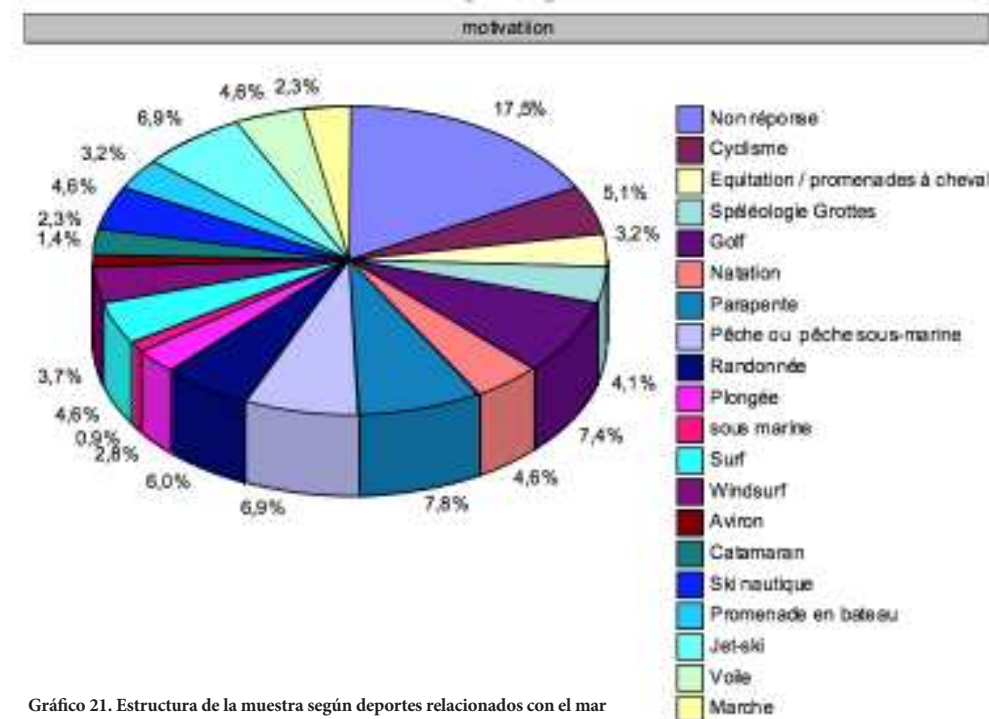


Gráfico 21. Estructura de la muestra según deportes relacionados con el mar

El 43,1% de los encuestados considera que las instalaciones de la marina y del puerto deportivo son buenas, el 15,5% las considera excelentes y el 31% aceptables. Prácticamente se han obtenido los mismos resultados para la señalización y servicios ofertados en la marina. Tal como se presentan en las gráfica siguiente. Solamente el 16,4% de los encuestados declara que la seguridad en la marina es aceptable, frente a 45% que la considera buena y el 29,3% excelente.

En cuanto al entorno medioambiental de la marina, ha sido calificado de bueno a excelente respectivamente por el 44,8% y el 25% de los encuestados. El 20,7% lo considera medianamente bueno et el 3,4% menos bueno. El 31% declara que el acceso a la marina es excelente y el 36,2% bueno; frente al 20,7% que lo considera aceptable y el 6,9% menos bueno. El 23,3% de los encuestados considera el destino excelente respecto a la competencia en el ámbito náutico, cerca del 40% que considera que tiene buena imagen, el 21,6% lo considera aceptable y cerca del 8% malo.

El 22,4% de turistas están a favor del barco charter como medio de transporte en esta visita, un 18,1% a favor del ferri y un 12,1% a favor del transporte aéreo.

En general, las apreciaciones de los turistas respecto a las actividades náuticas y de la marina se han considerado buenas en la estación turística de Agadir.

Oportunidad de un circuito Agadir-Islas canarias para los turistas. El objeto de esta pregunta era identificar la oportunidad de realizar un circuito turístico entre Agadir y las islas Canarias para turistas que visitan Agadir. Cerca del 50% de los encuestados está a favor de organizar una visita a las Islas Canarias en el marco de su estancia en Agadir.

Le 43,1% des répondants estiment les installations de la marina et du port de plaisance d'un bon niveau, 15,5% la juge excellente et 31% d'un niveau moyen. Les mêmes résultats sont pratiquement obtenus pour les dimensions signalisation et services offerts dans la marina. Ils sont présentés dans les graphiques suivants. Seulement 16,4% des répondants jugent la sécurité dans la marina moyenne contre 45% qui la juge bonne et 29,3% qui la juge excellente.

Le coté environnemental de la marina a été jugé également bon a excellent par respectivement 44,8% et 25% des répondants. 20,7% le juge moyennement bon et 3,4% moins bon. Le 31% jugent excellent l'accès dans la marina et 36,2% le juge bon. 20,7% par contre le jugent moyen et 6,9% moins bon. Le 23,3% des répondants juge la destination excellente par rapport à la concurrence sur le plan nautique, près de 40% la juge d'une bonne image, 21,6% la juge moyenne et près de 8% mauvaise.

Le 22,4% des touristes sont pour le bateau charter comme mode de transport dans le cadre de cette visite, 18,1% pour le ferry et 12,1% pour le mode de transport par Avion.

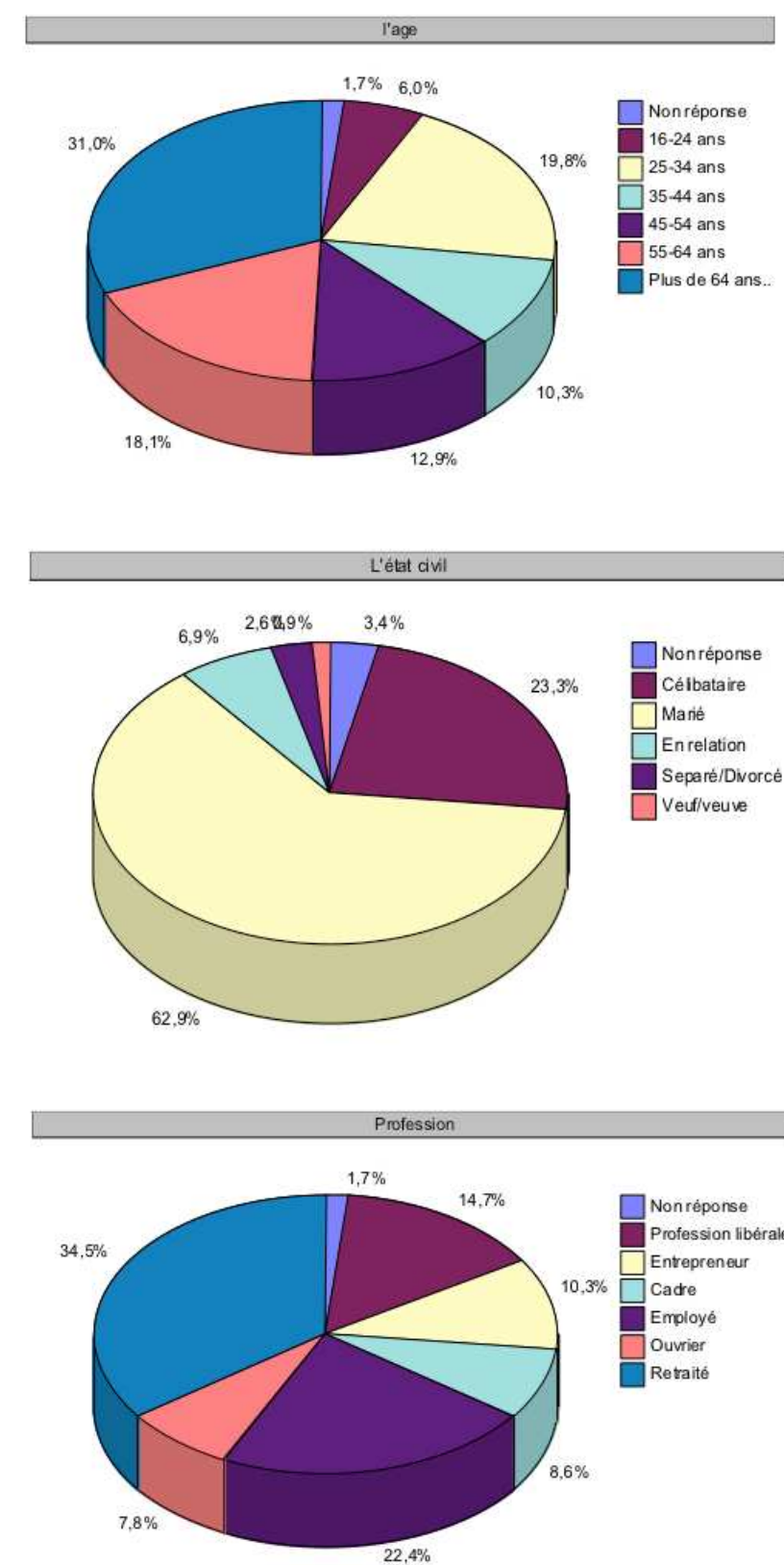
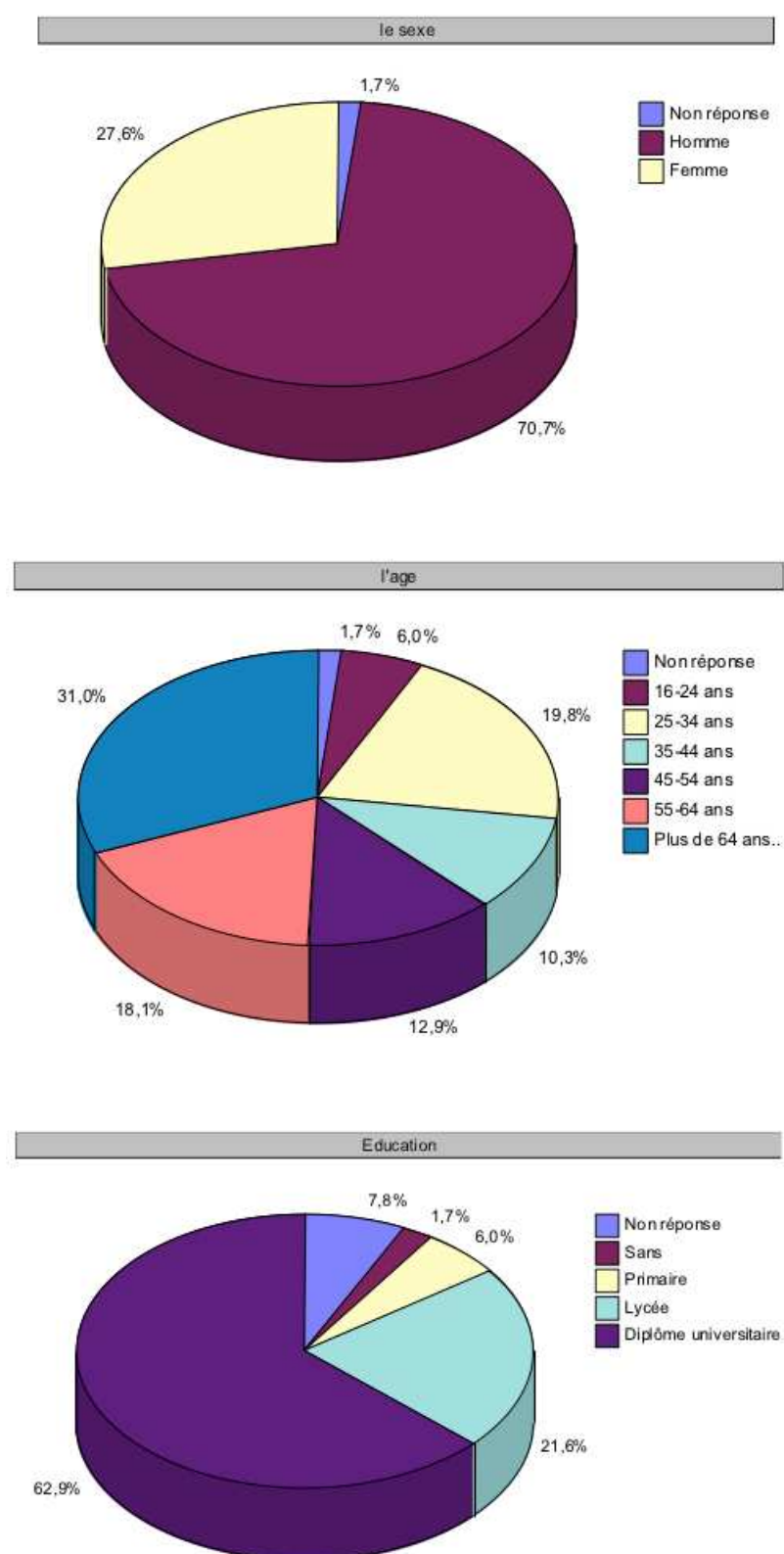
Somme toute, l'appréciation des différentes dimensions relatives aux activités nautiques et de la marina sont jugées bonnes dans la station touristique d'Agadir par les touristes.

Opportunité d'un circuit Agadir-Iles canaries pour les touristes. Cette question avait pour objectif d'identifier l'opportunité de réaliser un circuit touristique entre Agadir et les Iles Canaries pour les touristes visitant Agadir. Près de 50% des répondants sont favorables à l'organisation d'une visite aux îles canaries dans le cadre de leur séjour à Agadir.

CARACTERÍSTICAS SOCIODEMOGRÁFICAS

CARACTERISTIQUES SOCIODEMOGRAPHIQUES

Conjunto de gráficos 22. Características socio-demográficas de los encuestados



CONCLUSIONES

En Canarias el turismo náutico aún guarda un gran potencial de desarrollo por explotar. Los eventos internacionales, la voluntad política y las buenas condiciones y relaciones en territorios cercanos como Marruecos están constituyendo una buena oportunidad para popularizar la cultura náutica y diversificar el turismo náutico en la CCAA. Las barreras administrativas, la carga fiscal y la cultura de la ciudadanía que, en ocasiones permanece ajena al sector, así como por la reducida dimensión y capacidad estratégica de las empresas, son las principales limitaciones que afectan la competitividad de Canarias. Ello conlleva a la necesidad de generar impulsos adecuados, mediante oportunas políticas orientadas al sector y la industria. Se hace prioritario elevar el conocimiento, la formación y las capacidades estratégicas y de innovación, sobre todo del entramado empresarial, para dar un paso más en la consolidación del objetivo de que Canarias sea la que lidere la oferta nacional de ocio náutico. La necesaria y eficaz colaboración entre los actores públicos y privados que operan en el sector náutico resultará determinante para promover el crecimiento y desarrollo del mismo, a través del aprovechamiento sostenible de los recursos existentes y la protección del medio ambiente.

En relación a Marruecos, el país cuenta con numerosos atractivos para el turismo y el desarrollo del sector náutico deportivo. La industria náutica en esta región es una actividad poco desarrollada, debido a normativas de puertos que no se ajustan a la actualidad internacional, la baja tasa de actividades deportivas y de recreo, la falta de formación reglada profesional, la carencia de servicios especializados y la baja cultura náutica en el país. La coyuntura actual es favorable, existe voluntad política para potenciar las actividades del sector náutico, y disposición de las administraciones locales de generar proyectos de cooperación conjunta con empresas canarias para movilizar financiamiento y know-how.

Finalmente, Canarias y Marruecos por sus condiciones naturales excepcionales, y su localización geográfica son puntos de referencia internacional para la práctica de deportes náuticos, profesionales y de ocio. El carácter unificador de estas regiones por el Océano Atlántico, unido a los atractivos que ostenta África como mercado de inversión extranjera y española, incrementan altamente la probabilidad de éxito conjunto. Durante el proyecto Naucam se ha identificado que esta oportunidad viene a ser aprovechada en el momento en que se invierta previamente en formación especializada, en imagen, promoción, y coordinación empresarial, y en un entorno regulatorio favorable. En este sentido, el proyecto "Red Náutica de Cooperación Canarias Marruecos" (NAUCAM), ha obtenido resultados y beneficios tangibles para ambas regiones; dando lugar a la formalización de una Red Náutica de Cooperación Empresarial, compuesta por empresarios que han entendido la oportunidad que significa Marruecos para su desarrollo; brindando estudios y herramientas para el rediseño y la complementariedad de productos y servicios, promocionando conjuntamente los destinos náuticos en varios espacios internacionales, e identificando las necesidades formativas del sector en ambos territorios.

Sin embargo, se considera que aún queda mucho por hacer. La Red NAUCAM, vista con la gran responsabilidad de sustentar el desarrollo náutico turístico conjunto de las regiones que la componen, muestra una serie de debilidades que se hace necesario corregir. Con ese enfoque nace el proyecto NAUCAMNET; que busca consolidar un plan estratégico sostenible para el destino náutico Canarias Marruecos y aprovecharlo en todo su potencial. Para el logro de dicha sostenibilidad, NAUCAMNET llevará a cabo un grupo de acciones en la búsqueda de A) la solidez de la gestión de la Red NAUCAM, B) la capacitación de empresarios y técnicos actuales y de futuro, y C) el fomento de la imagen turística de la oferta náutica deportiva basada en trayectorias

Marruecos - Canarias desde el Mediterráneo, Atlántico y Caribe, facilitando su papel de escala y lugar de navegación recreativa para tripulantes/turistas expertos en el Atlántico Medio.

Así mismo el proyecto NAUCAMNET tiene como hitos la búsqueda del fortalecimiento de las bases de la cooperación institucional y empresarial entre Canarias y la región Souss Massa Draa, así como el diálogo socio cultural; elevar la competitividad y productividad de los actuales actores y empresas del sector náutico de ambas regiones; sentar las bases de una infraestructura de calidad en los servicios mediante la emprendeduría y la innovación, la búsqueda de financiamiento, las oportunidades comerciales y la organización en Red, y consolidar la imagen turística conjunta de Canarias y Marruecos como destinos de turismo náutico. La solidez de la Red NAUCAM, como se propone, no solo lograría impulsar el crecimiento turístico en ambas regiones, sino que puede convertirse en el paso decisivo a la especialización de ambos destinos, condición tan necesaria además para sus desarrollos individuales.

CONCLUSIONS

Le tourisme nautique aux Canaries garde un vaste potentiel de développement inexploité. Aux événements internationaux, la volonté politique et les bonnes conditions et relations en territoires proches comme le Maroc constituent une bonne occasion pour populariser la culture nautique et diversifier le tourisme nautique aux CCAA. Les barrières administratives, la charge fiscale et la culture de la citoyenneté, que parfois demeure en dehors du secteur, ainsi que par la dimension réduite et la capacité stratégique des entreprises, sont les limitations principales qui affectent la compétitivité des Canaries. Ceci implique la nécessité de générer des impulsions appropriées, moyennant des opportunités politiques orientées au secteur et à l'industrie. Il est nécessaire d'approfondir les connaissances, la formation et les capacités stratégiques et d'innovation, surtout le tissu entrepreneurial, afin d'avancer dans la consolidation de l'objectif pour que les Canaries deviennent celles qui dirigent l'offre national des loisirs nautiques. La collaboration nécessaire et efficace entre les acteurs publics et privés opérant dans le secteur nautique sera déterminante pour promouvoir la croissance et le développement de celui-ci, à travers la gestion durable des ressources existantes et la protection de l'environnement.

Par rapport au Maroc, le pays dispose de plusieurs attraits pour le tourisme et le développement du secteur nautique sportif. L'industrie nautique dans cette région est une activité peu développée, à cause de la réglementation des ports qui n'est pas adaptée à l'actualité internationale, le faible taux d'activités sportives et de loisir, le manque de formation réglementée professionnelle, le manque de services spécialisés et la faible culture nautique au pays. La conjoncture actuelle est favorable, il existe une volonté politique pour renforcer les activités du secteur nautique, et la disposition des administrations locales de générer des projets de coopération conjointe avec des entreprises canariennes pour mobiliser des financements et le savoir-faire.

Finalement, les Canaries et le Maroc grâce à leurs conditions naturelles exceptionnelles et à leur situation géographique sont des points de référence international pour la pratique de sports nautiques, professionnels et de loisir. Le caractère unificateur des ces régions par l'Océan Atlantique, ajouté aux attraits qui présente l'Afrique en tant que marché d'investissement étranger et espagnol, augmentent la probabilité de réussite commune. Durant le projet Naucam, il a été constaté que cette opportunité ne sera efficace qu'a condition d'investir préalablement dans la formation spécialisé, en image, promotion, et coordination entrepreneurial, et dans environnement réglementaire favorable. Dans ce sens, le projet "Réseau Nautique de Coopération Canaries Maroc" (NAUCAM), a obtenu des résultats et des bénéfices tangibles pour les deux régions; Donnant lieu à la formalisation d'un Réseau Nautique de Coopération Commerciale, composé d'entrepreneurs qui ont compris l'opportunité que signifie le Maroc pour le développement; offrant des études et outils pour la reconception et la complémentarité de produits et services avec la promotion conjointe des destinations nautiques dans plusieurs espaces internationaux, et avec l'identification des besoins en formation du secteur dans les deux territoires.

Toutefois, il reste encore beaucoup à faire. Le Réseau NAUCAM vu avec une grande responsabilité pour soutenir le développement nautique touristique des deux régions, montre une série de faiblesses qu'il faut corriger. Avec cette approche naît le projet NAUCAMNET; dont l'objectif est de consolider un plan stratégique durable pour la destination nautique Canaries Maroc et en tirer avantage au maximum de ses possibilités. Afin d'atteindre cette durabilité, NAUCAMNET développera un groupe d'actions dans la recherche de A) la gestion solide du Réseau NAUMAN, B) la capacitation d'entrepreneurs et techniciens actuels et de future, et C) la promotion de l'image touristique de l'offre nautique sportive fondée sur les trajectoires Maroc-Canaries depuis la Méditerranée, l'Atlantique et les Caraïbes, en facilitant son rôle d'escale et lieu de navigation

récréative pour membres d'équipage/touristes experts dans la région mi-Atlantique.

De même, le projet NAUCAMNET a comme jalons la recherche du renforcement des bases de la coopération institutionnelle et entrepreneurial entre les Canaries et la région de Souss Massa Draa, ainsi que le dialogue socioculturel ; améliorer la compétitivité et la productivité des acteurs actuels et entreprises du secteur nautique des deux régions; fonder les bases d'une infrastructure de qualité des services moyennant l'entrepreneuriat et l'innovation, la recherche de financement, les opportunités commerciales et l'organisation en Réseau, et consolider l'image touristique des Canaries et le Maroc ensemble en tant que destinations du tourisme nautique. La solidité du Réseau NAUCAM, telle est proposé, elle arrivera non seulement à impulser la croissance touristique des deux régions, mais aussi elle peut marquer le pas décisif pour atteindre la spécialisation des deux destinations, condition en outre nécessaire pour leur développement individuelles.

ANEXOS

Anexo 1. Servicios náuticos en torno a los puertos deportivos y marinas de la Provincia de Las palmas y Agadir, a manos de empresas externas.

Gran Canaria

Reparaciones y efectos navales

- AUXMAR Batalla de Brunete, 81 - 35013 Las Palmas de Gran Canaria - 928422514
- CAZORLA REPARACIONES NAVALES León y Castillo, 319- 35006 Las Palmas de Gran Canaria - 928297719
- CHARTER TECNAUTICA Alfredo Calderón, 7 - 35006 Las Palmas de Gran Canaria -928247247
- COMERCIAL NAVAL CANARIA S.L. Juan Rejón, 135 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928466745
- CONTRATAS METALÚRGICAS Calle Ibarra y Cía., s/n (Dársena exterior) - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928465919
- DISTRIMAR S. L. Joaquín Blanco Torrens, s/n - 35004 Las Palmas de Gran Canaria - 928295674
- ENGINEERING TEST SERVICES ESPAÑOLA SL Ruiz de Alda, 22 - 35007 Las Palmas de Gran Canaria - 928265177
- EFACEC Juan Rejón, 127 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria 928488640
- FEROHER Pinillos Izquierdo (Prto. las Palmas), s/n -35008 Las Palmas de Gran Canaria -928464350
- FELIPE DEL ROSARIO HERNANDEZ S.L. Américo Vespucio, 22 -35009 Las Palmas de Gran Canaria -928488192
- FRANCISCO ORTEGA GARCIA Dr. Juan Domínguez Pérez (Pol. Ind. El Sebadal), 53 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928475200
- GOUILIAN MARTINEZ Batalla de Brunete, 93 - 35013 Las Palmas de Gran Canaria - 928412530
- GRAN CANAGOGO S.L. Rivera del Carmen, 13 - 35138 Mogán - 928565077
- GLOBE CANARIAS S.L. Sao Paulo (Pol. El Sebadal), 50 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928461904
- HIDRO NEUMATICA DOMINGUEZ S.L.Sucre, 8 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928465908
- INTEROCEAN MATERIAL AND FISH TRADING CO S.A. Muelle Sanapu, s/n - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928275860
- J.L. GANDARA Y CIA S.A .Expl. Tomás Quevedo, s/n - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 28465366
- MERCURIO CANARIAS S.L Profesor Lozano, 21 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928461060
- MARGARITA CAMPORRO FERNANDEZ Corrientes, 11 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928465620
- MIDISA 2000 SOCIEDAD LIMITADA. Faya, 6 - 35009 Las Palmas de Gran Canaria - 928469978
- NAUTICAL LUIS ARBULU S.L. Expl Tomás Quevedo, s/n - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928474020
- NAPESCA Cía Transatlántica Española, s/n - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928467521
- OCEAN PRODUCTS ESPAÑOLA S.A. Alegría, s/n - 35212 Telde - 928706672
- PUERTO MARKET S.L. Dr. Juan Domínguez Pérez (Pol. Ind. El Sebadal), 75 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928462174
- RADIO PESCA S.A. Muelle Pesquero (Puerto de La Luz), - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928463092
- RADIO MARITIMA ATLANTICO S.A.L. Juan Rejón, 129 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928465345
- REPROSUB 2008 Tomás Quevedo Ramírez, s/n - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 600925140
- REPARACIONES SUBMARINAS Faro, 14 - 35009 Las Palmas de Gran Canaria - 679600023
- REPNAVAL Dársena Exterior Arranque Reina Sofía, s/n - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928466168
- SATURNINO MARTINEZ VAZQUEZ Benecharo, 37 - 35009 Las Palmas de Gran Canaria - 928461945
- SUIM ALQUILERES Y SUMINISTROS S.L. - Calle Pinillos Izquierdo, 17 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928327043
- TALLERES FARO SL El Guinchete, 47 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928461464
- TALLERES MECANICOS ISLAS Sao Paulo, 53 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928463615
- TALLERES MECANICOS EL PUERTO S.L. Otto Thorensen-Fred Olsen, 18 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria -928463470
- TALLERES ELECTRICOS ANSITE SL Sao Paulo (Pol. El Sebadal), 59 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928464688
- TALLER REMIGIO Av. Petrolíferas, s/n - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928300589
- TALLERES FARO El Guinchete (Puerto de La Luz), s/n - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928470041
- TECNAVIN Avenida Consignatarios, s/n - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928465454
- TEKKOCAN S.L Sao Paulo (Pol. El Sebadal), 56 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928465676
- SEILAS PUERTO RICO SL Juan Díaz Rodríguez, 3 - 35130 Puerto Rico - 928561769
- TONOGAMI CANARIAS S.L. Dr. Juan Domínguez Pérez (Pol. Ind. El Sebadal), 26 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928465414
- VELAS LINTON Alfredo Calderón, 37- Bajo - 35006 Las Palmas de Gran Canaria - 928291934

Venta y alquiler de embarcaciones, escuelas náuticas y excursiones

- ASSAMARINE S.L. Pinillos Izquierdo (Puerto de La Luz), 5 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria -928474126
- AUTOMOTORACER Av. Muelle, 62 35120 – Arguineguín -928474126
- CANARIAS YACHTS S.L. Los Dragos, FASE IV - 35118 Polígono de Arinaga, Agüimes - 928243685
- CARGO LEADER INTERNACIONAL S.L Explanada Dársena Exterior, 26 -35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928463864
- CENTRO DE ESTUDIOS MARÍTIMOS DEL ATLÁNTICO Calle Juan Rejón, 48, - 6º - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928265452
- DELMAR NAUTICA Dr. Juan Domínguez Pérez (Polígono Industrial El Sebadal), 75 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928463027
- Dunkerbeck, Eugen Valentín Sanz, 6 - 35100 Maspalomas, San Bartolomé de Tirajana - 928140795
- FUERABORDA Inés Chemida, 69 - 35009 Las Palmas de Gran Canaria - 928465549
- GUANCHE MARITIMA DE NAVEGACION S.L. Dr. Juan Domínguez Pérez (Polígono Industrial El Sebadal), 18 - 35008 Las Palmas de Gran Canaria - 928470062
- HILL NAUTICA Torres Quevedo, 14 - 35007 Las Palmas de Gran Canaria - 629035291
- LUIS MOLINA EXPORT Lugar los Caideros, s/n - 35129 Balito, Mogán - 928736308
- MAR MARE Joaquín Blanco Torrens, s/n - 35004 Las Palmas de Gran Canaria - 928296352
- MOTORAS NAUTICAS ISLAS CANARIAS Juan Díaz Rodríguez, 1 - 35130 Puerto Rico, Mogán - 928153707
- NAUTICA ZURITA S.L. Las Adelfas, s/n - 35118 Agüimes - 928799847
- NAUTICA OCEAN SHORE Joaquín Blanco Torrens, 19 - 35004 Las Palmas de Gran Canaria -928248091
- TOP WINDSURFING CANARIAS S.L. Camino vecinal Playa de Vargas, 27 - 35260 Agüimes -928124022

Fuerteventura

Reparaciones y efectos navales

- AUXMAR Batalla de Brunete, 81 - 35013 Las Palmas de Gran Canaria - 928422514
- CAZORLA REPARACIONES NAVALES León y Castillo, 319- 35006 Las Palmas de Gran Canaria
- DISTRIMAR S. L. Galicia, 20 - 35660 Corralejo, La Oliva, Fuerteventura - 928866608
- FUERTEVELAS Calle La Gaviota, 8 (Tarajalejo) - 35629 Tuineje (Fuerteventura) - 928161027

Venta y alquiler de embarcaciones, escuelas náuticas y excursiones

- CATAMARAN AITACARO Urb. Puerto Morro Jable, s/n - 35625 Morro Jable - 617435237
- CATATRIPS - CATADIVE Av. el Saladar (Solana Matorral), 1 - 35628 Pájara - 617435237
- ESCUELA NAUTICA MORRO JABLE S.L. Urb. Puerto Jandia, 63 - 35625 Morro Jable - 928541722
- ESCUELA NAUTICA DEL AYUNTAMIENTO LA OLIVA Muelle Chico, s/n - 35660 Corralejo - 928866658
- Fuerteventura MOTOR Ctra. Gran Tarajal, km. 3 - 35600 Puerto del Rosario - 928851311
- MULTISERVICIOS NAUTICOS PEPE Pelayo, 50 - 35600 Puerto del Rosario - 659016705
- NAUTICA PUERTO JANDIA Urb. Puerto.Jandia, s/n - 35625 Morro Jable - 928540512
- PESCA DEPORTIVA CORRALEJO Bajo Amarillo, 28 - 35660 Corralejo - 928866238
- RETSHARK S.L. Av. Grandes Playas, 32b - 35660 Corralejo, La Oliva -928867548

Lanzarote

Reparaciones y efectos navales

- DUARTE S.H. EFECTOS NAVALES - Agustín de la Hoz Betancort, 10 - 35500 Arrecife de Lanzarote - 928813585
- EFECTOS NAVALES SAN GINES S.L. Avenida Naos, 22 - Bajo - 35500 Arrecife de Lanzarote - 928 806 849
- HERMANOS BORGES Hipólito Frías, 11 - 35500 Arrecife de Lanzarote - 928811709
- INOXNAVAL Lanzarote S.L. Puerto de Naos, 3 - 35500 Arrecife de Lanzarote - 928803022
- OCEAN PRODUCTS ESPAÑOLA S.A. Punta Grande, s/n - 35500 Arrecife de Lanzarote - 928591463
- SUCESORES DE HERMENEGILDO DUARTE S.L. Calle Agustín de la Hoz Betancort, 10 - Puerto Naos - 35500 Arrecife de Lanzarote - 928811117

Anexo 3. Cuestionario de base a turistas náuticos (Canarias - Agadir)

ENCUESTA DE OPINIÓN Y SATISFACCIÓN DE LA DEMANDA DE TURISMO NáUTICO

Buenos días/tardes. Estamos realizando una investigación para la Universidad de Las Palmas, con el fin de conocer la opinión de los usuarios de los puertos deportivos en Canarias. Antes de comenzar, es importante que usted sepa que no existen respuestas verdaderas ni falsas, y sus datos se utilizarán sólo para este estudio. ¿Por favor, podría responderme a unas preguntas? Muchas gracias por su colaboración.

1. ¿Es usted propietario o responsable de una embarcación en este puerto deportivo?

☐ Propietario

☐ Si ☐ Responsable (patrón, etc.)

☐ No (muchas gracias, descartar cuestionario)

BLOQUE 1. PERFIL DEL USUARIO RESPECTO A SU PARTICIPACIÓN EN LA ACTIVIDAD NáUTICA (A continuación se le realizarán algunas preguntas relacionadas p rincipalmente con su participación en la actividad náutica)

1.1 ¿Qué tipo de embarcación posee?

1.☐ Motor

2.☐ Vela

1.2 ¿Cuáles son las medidas del barco ?

1. Esloras
2. Mangas

1.3 En relación a su capacidad y la bandera con la que navega

1. ¿Cuál es la capacidad total del barco (nº personas)?
2. Si está en tránsito, número de personas que van con usted en este viaje
3. ¿Con la bandera de qué país navega?

1.4 Si u sted e stá en t r á n s i t o , ¿ c u á l e s s u r e l a c i ó n c o n l a s p e r s o n a s c o n l a s q u e r e a l i z a e s t e v i a j e ?
(Marcar la opción que proceda)

1.☐ Viajo solo

2.☐ Viajo en pareja

3.☐ Familiares

4.☐ Amigos

5.☐ Otra relación
∞ ¿Cuál?.....

6.☐ NS/NC

1.5 Podría i ndicarnos c u á l e s l a t i t u l a r i d a d d e l a e m b a r c a c i ó n .
(Marcar la opción que proceda)

1.☐ Propiedad

1.☐ Con tripulación

2.☐ Sin tripulación

3.☐ Chárter Náutico

4.☐ Amigos

5.☐ Otras
∞ ¿Cuáles?.....

6.☐ NS/NC

1.6 ¿Es usted el Patrón del barco?

1.☐ Si

2.☐ No

1.7 ¿Cuál es su nacionalidad?

1.☐ España

¿Cuál es su país de residencia? (Marcar la opción que proceda)

2.☐ Francia

3.☐ Reino Unido

4.☐ Alemania

5.☐ Italia

6.☐ Otro país europeo
∞ ¿Cuál?.....

7.☐ Otro país
∞ ¿Cuál?.....

8.☐ NS/NC

1.8 Si es España, ¿cuál es su Comunidad Autónoma de residencia? (Marcar la opción que proceda)

1.☐ Andalucía

2.☐ Aragón

3.☐ Asturias

4.☐ Baleares

5.☐ Canarias

6.☐ Cantabria

7.☐ Castilla-La Mancha

8.☐ Castilla-León

9.☐ Cataluña

10.☐ Comunidad Valenciana

11.☐ Extremadura

12.☐ Galicia

13.☐ Madrid

14.☐ Murcia

15.☐ Navarra

16.☐ País Vasco

17.☐ Rioja (La)

18.☐ Ceuta y Melilla

19.☐ NS/NC

1.9 Si reside en Canarias, ¿cuál es su provincia y m unicipio de residencia ?

1.9.1 Municipio _____

1.9.2 Provincia _____

1.10 ¿Qué título náutico posee el Patrón? (Marcar la opción que proceda)

1.☐ Patrón de navegación básica

2.☐ Patrón de embarcaciones de recreo

3.☐ Patrón de Yate

4.☐ Capitán de Yate

5.☐ Un título de otro país
∞ ¿Cuál?.....

6.☐ NS/NC

1.11 ¿Está su barco en tránsito por este puerto deportivo?

1.☐ Si

2.☐ No

1.12 ¿Si usted está en tránsito, es la primera vez que realiza turismo náutico?

1.☐ Si

2.☐ No

1.13 ¿Cuál es s u m o t i v a c i ó n p r i n c i p a l e n l a n a v e g a c i ó n ? (Marcar l a o p c i ó n q u e p r o c e d a)

1.☐ Practicar actividades náuticas

2.☐ Prepararse y participar en competiciones náuticas

3.☐ Realizar viajes/travesías

4.☐ Por ocio/recreo

5.☐ Otras
∞ ¿Cuál?.....

6.☐ NS/NC

1.14 ¿Qué actividades náuticas suele practicar durante sus salidas?

1.☐ Navegación

2.☐ Pesca

3.☐ Submarinismo

4.☐ Surf, windsurf, esquí acuático, kitesurf, Motos de agua

5.☐ Otras
∞ ¿Cuáles?.....

6.☐ NS/NC

1.15 ¿Ha tenido dificultades en la navegación en aguas territoriales de Canarias ?

1.☐ Si
∞ ¿Cuáles?.....

2.☐ No

3.☐ NS/NC

1.16 ¿Ha navegado en aguas territoriales de Marruecos?

1.☐ Si

2.☐ No

3.☐ NS/NC

1.17 ¿Ha tenido dificultades en la navegación en aguas territoriales de Marruecos?

1.☐ Si
∞ ¿Cuáles?.....

2.☐ No

3.☐ NS/NC

1.18 ¿Ha viajado con su barco a algún puerto de Marruecos? 1.☐ Si ¿Cuál/cuáles? _____ 2.☐ No

1.19 ¿Consideraría usted la posibilidad de hacer una regata desde Canarias a Marruecos? 1.☐ Si 2.☐ No

1.20 ¿Con qué probabilidad participaría en una regata Canaria s-Marruecos?

Nada probable	Poco probable	Bastante probable	Muy probable
1	2	3	4

1.21 ¿Ha visitado con su barco la Marina de Agadir? 1.☐ Si ¿Cuántas veces? _____

¿Cuándo fue la última Vez? _____

2. ☐ No ¿Por qué? _____
3. ☐ NS/NC

1.22 ¿En qué periodos del año navega? (Marcar la opción que proceda)

1. ☐ Entre semana
2. ☐ Los fines de semana
3. ☐ En Semana Santa
4. ☐ En vacaciones de invierno
5. ☐ En vacaciones de verano
6. ☐ En otros periodos
- ∞ ¿Cuáles?.....
7. ☐ NS/NC

1.23 En los periodos en los que usted navega, ¿
¿

Qué país /países prefiere para navegar? _____
Por qué? _____

BLOQUE 2. PERFIL DEL USUARIO RESPECTO AL PUERTO DEPORTIVO O

2.1 ¿Cuál es su relación con este Puerto deportivo? (Marcar la opción que proceda)

1. ☐ Tiene un amarre en propiedad
2. ☐ Tiene un amarre en alquiler
3. ☐ Está en tránsito
4. ☐ NS/NC

2.2 ¿Por qué ha elegido este Puerto deportivo como base? (Marcar la opción que proceda)

1. ☐ Por precio
2. ☐ Por la calidad de sus servicios/instalaciones
3. ☐ Por ocio/recreo en su zona de influencia
4. ☐ Otras
- ∞ ¿Cuáles?.....
5. ☐ NS/NC

2.3 ¿Este Puerto deportivo le ofrece la seguridad que usted busca como navegante? (Marcar la opción que proceda)

1. ☐ Muy por encima de lo esperado
2. ☐ Por encima de lo esperado
3. ☐ Lo esperado
4. ☐ Por debajo de lo esperado
5. ☐ Muy por debajo de lo esperado
6. ☐ NS/NC

2.4 ¿Considera usted que este Puerto deportivo está situado en un emplazamiento óptimo en cuanto a condiciones meteorológicas se refiere, en cuanto a régimen de vientos y olas, y a la calidad de las aguas? 1. ☐ Si
2. ☐ No

2.5 ¿Cuál es la imagen que tiene usted de este Puerto deportivo? (Marcar la opción que proceda)

1. ☐ Muy por encima de lo esperado
2. ☐ Por encima de lo esperado
3. ☐ Lo esperado
4. ☐ Por debajo de lo esperado
5. ☐ Muy por debajo de lo esperado
6. ☐ NS/NC

2.6 ¿Recomendaría usted este Puerto deportivo a algún navegante?

1. ☐ Si (pasar a la P. 2.7)
2. ☐ No (pasar a la P. 2.8)
3. ☐ NS/NC

2.7 Si piensa recomendar este Puerto deportivo, ¿por qué?

2.8 Si no piensa recomendar este Puerto deportivo, ¿por qué?

SÓLO SI ESTÁ EN TRÁNSITO

2.9 ¿Cuál es su Puerto deportivo de origen? _____

2.10 ¿Cuáles son los Puertos de destino durante este desplazamiento?

	Puerto deportivo	País
1.		
2.		
3.		
4.		

2.11 ¿Cuántos días hace que llegó a este Puerto deportivo? _____

2.12 ¿Cuántos días tiene previsto permanecer en este Puerto? _____

2.13 ¿En cuántas ocasiones ha visitado este Puerto? _____

(Marcar la opción que proceda)

1. ☐ Es la primera vez
2. ☐ Menos de 3 ocasiones
3. ☐ Entre 3 y 5 ocasiones
4. ☐ Más de 5 ocasiones
5. ☐ NS/NC

2.14 ¿Cuántas veces lo ha visitado en el último año?

2.15 ¿Por qué ha elegido este Puerto para amarrar? _____

(Marcar la opción que proceda)

1. ☐ Por avería en el barco
2. ☐ Por motivos de precio
3. ☐ Para descansar tras una larga travesía
4. ☐ Por la calidad de sus servicios/instalaciones
5. ☐ Por ocio/recreo en su zona de influencia
6. ☐ Otras
- ∞ ¿Cuáles?.....
7. ☐ NS/NC

2.16 ¿A través de qué medio de comunicación conoció este Puerto? _____

(Marcar las opciones que procedan)

1. ☐ uías/libros especializados
2. ☐ evistas/publicaciones del sector
3. ☐ olletos promocionales
4. ☐ erias/salón náutico
5. ☐ a red de internet
6. ☐ Otros usuarios del Puerto
7. ☐ Otros medios
- ∞ ¿Cuáles?.....
- ☐ NS/NC

BLOQUE 3. OPINIÓN SOBRE LOS SERVICIOS E INSTALACIONES DEL PUERTO (Grado de satisfacción)

SÓLO SI ESTÁ EN TRÁNSITO

3.1 En relación al servicio de pre-venta del Puerto deportivo, ¿Cuál es su grado de satisfacción en el contacto con el mismo antes de su entrada? (Conteste a las siguientes preguntas calificándolas en una escala del 1 al 5, sabiendo que 1 indica muy poca satisfacción y 5 muchísima satisfacción)

	Muy poca					
		Muchísima				
3.1.1 La atención recibida en la solicitud de información sobre el Puerto deportivo	1	2	3	4	5	
3.1.2 La atención que ha recibido cuando ha solicitado la reserva del amarre en el Puerto	1	2	3	4	5	

A TODOS

3.2 En relación a este Puerto deportivo ¿Cuál es su grado de satisfacción sobre los siguientes aspectos? (Conteste a las siguientes preguntas calificándolas en una escala del 1 al 5, sabiendo que 1 indica muy poca satisfacción y 5 muchísima satisfacción)

	Muy poca					
		Muchísima				
3.2.1 Infraestructuras	1	2	3	4	5	
3.2.2 Señalización	1	2	3	4	5	
3.2.3 Servicios prestados en el puerto	1	2	3	4	5	
3.2.4 Entorno / Zona de Influencia	1	2	3	4	5	
3.2.5 Accesos	1	2	3	4	5	

3.3 En relación al puerto deportivo, cual es su imagen percibida? (Responda con un calificación de entre 1 y 5, donde 1 es muy mala y 5, muy buena imagen)

mala Muy buena

3.3.1 Imagen del puerto	1	2	3	4	5

3.4 En relación a los servicios que ofrece el Puerto deportivo ¿Qué imagen tiene de los mismos? (Conteste a las siguientes preguntas calificándolas en una escala del 1 al 5, sabiendo que 1 indica muy MALA IMAGEN y 5 MUY BUENA IMAGEN)

	Mala Imagen buena Imagen		Muy		
3.4.1 Muelle de espera	1	2	3	4	5
3.4.2 Amarres	1	2	3	4	5
3.4.3 Agua	1	2	3	4	5
3.4.4 Electricidad	1	2	3	4	5
3.4.5 Rampa de varado	1	2	3	4	5
3.4.6 Grúa	1	2	3	4	5
3.4.7 Grúa móvil	1	2	3	4	5
3.4.8 Talleres	1	2	3	4	5
3.4.9 Marinería	1	2	3	4	5
3.4.10 Teléfono del Puerto	1	2	3	4	5
3.4.11 Radio del Puerto	1	2	3	4	5
3.4.12 Oficinas del Puerto	1	2	3	4	5
3.4.13 Teléfono público	1	2	3	4	5
3.4.14 Fax	1	2	3	4	5
3.4.15 Edificio Social/salones	1	2	3	4	5
3.4.16 Gasolina/Gasoil	1	2	3	4	5
3.4.17 Marina seca	1	2	3	4	5
3.4.18 Vestuarios	1	2	3	4	5
3.4.19 Duchas	1	2	3	4	5
3.4.20 W.C.	1	2	3	4	5
3.4.21 Lavandería	1	2	3	4	5
3.4.22 Parking	1	2	3	4	5
3.4.23 Comercio del Puerto	1	2	3	4	5
3.4.24 Suministro de hielo	1	2	3	4	5
3.4.25 Recogida de basura	1	2	3	4	5
3.4.26 Recogida de aceites	1	2	3	4	5
3.4.27 Información turística Puerto	1	2	3	4	5
3.4.28 Supermercado	1	2	3	4	5
3.4.29 Correos	1	2	3	4	5
3.4.30 Farmacia	1	2	3	4	5

3.4.31 Restaurante	1	2	3	4	5
3.4.32 Cafetería/Bar	1	2	3	4	5
3.4.33 Banco/Cajero automático	1	2	3	4	5
3.4.34 Alquiler de coches	1	2	3	4	5
3.4.35 Alquiler de barcos	1	2	3	4	5
3.4.36 Piscina	1	2	3	4	5
3.4.37 Áreas recreativas	1	2	3	4	5
3.4.38 Taxis	1	2	3	4	5
3.4.39 Clases y cursos deportivos	1	2	3	4	5
3.4.40 Autobuses	1	2	3	4	5
3.4.41 Televisión	1	2	3	4	5
3.4.42 Internet	1	2	3	4	5
Otros, ¿Cuáles?					
3.4.43 _____	1	2	3	4	5
3.4.44 _____	1	2	3	4	5

3.5 A propósito de su imagen sobre este puerto deportivo, evalúe de 1 a 5, los aspectos siguientes, donde 1 indica MUY EN DESACUERDO Y 5 TOTALMENTE DE ACUERDO

	Muy en desacuerdo Totalmente de acuerdo				
3.5.1 El puerto es viable desde el punto de vista ambiental	1	2	3	4	5
3.5.2 El puerto realiza una buena gestión ambiental	1	2	3	4	5
3.5.3 El puerto es seguro	1	2	3	4	5
3.5.4 El puerto es moderno	1	2	3	4	5
3.5.5 El puerto ofrece servicios profesionales	1	2	3	4	5

3.6 A propósito de su imagen sobre este destino para la práctica de deportes náuticos evalúe de 1 a 5, los aspectos siguientes, donde 1 INDICA MUY MALA IMAGEN y 5 muy buena imagen

	Muy mala imagen buena imagen				
3.6.1 Destino ideal para navegar	1	2	3	4	5
3.6.2 Destino ideal para submarinismo	1	2	3	4	5
3.6.3 Destino ideal para surf	1	2	3	4	5
3.6.4 Destino ideal para windsurf	1	2	3	4	5
3.6.5 Destino ideal para jet-ski	1	2	3	4	5
3.6.6 Destino ideal para kayak y piragua	1	2	3	4	5
3.6.7 Destino ideal para charter náutico	1	2	3	4	5
3.6.8 Destino ideal para pesca deportiva	1	2	3	4	5
3.6.9 Destino ideal para nadar en el mar	1	2	3	4	5
3.6.10 Destino ideal para practicar deportes náuticos en general	1	2	3	4	5

3.7 Los servicios ofrecidos por el Puerto y su zona de influencia ¿Han satisfecho sus expectativas? (Marcar la opción que proceda)

1. ☐ Muy por encima de lo esperado
2. ☐ Por encima de lo esperado
3. ☐ Lo esperado
4. ☐ Por debajo de lo esperado
5. ☐ Muy por debajo de lo esperado
6. ☐ NS/NC

3.8 Durante su estancia en este Puerto deportivo, ¿ha tenido algún tipo de dificultad en el uso de las instalaciones?

1. ☐ Si
 - ¿Cuáles?.....
2. ☐ No
3. ☐ NS/NC

3.9 De los siguientes aspectos sobre la seguridad en este puerto deportivo y en este destino, indique por favor el grado de acuerdo con las siguientes afirmaciones, donde 1 es muy poco de acuerdo y 5 es muy de acuerdo

	Muy poco	Muy de acuerdo	1	2	3	4	5
3.9.1 Alta presencia policial visible							
3.9.2 Existencia de un buen alumbrado público							
3.9.3 Alta presencia de alarmas de seguridad en hoteles y centros turísticos							
3.9.4 Alta presencia de alarmas contra-incendios en hoteles y centros turísticos							
3.9.5 Buena disposición para quejarse por problemas de seguridad							
3.9.6 Buena atención por problemas de seguridad							
3.9.7 Alta posibilidad de sufrir un robo en el barco							
3.9.8 Alta posibilidad de que me roben en el coche							
3.9.9 Alta posibilidad de sufrir un asalto con violencia física							
3.9.10 Alta posibilidad de sufrir un secuestro							
3.9.11 Alta posibilidad de ser víctima de una violación o ataque sexual							
3.9.12 Alta posibilidad de sentirse agobiado por los lugareños							
3.9.13 Alta posibilidad de que ocurra un ataque terrorista							
3.9.14 Alta posibilidad de encontrarse en un ambiente de consumo de drogas (cocaína, opio, cannabis, amfetaminas, éxtasis,....)							
3.9.15 Existencia de buenos mecanismos de compensación en caso de problemas de seguridad							

3.10 En la siguiente tabla se indica una serie de adjetivos opuestos que pueden describir su opinión sobre este destino para turismo náutico. Por favor, indique en una escala de 1 a 5 en qué grado su opinión sobre las islas se acerca más al adjetivo de la derecha o al de la izquierda.

	Destino para turismo náutico					
Destino poco saludable	1	2	3	4	5	Destino saludable
Destino tranquilo	1	2	3	4	5	Destino activo
Destino poco sostenible	1	2	3	4	5	Destino sostenible
Destino poco auténtico	1	2	3	4	5	Destino auténtico
Destino triste	1	2	3	4	5	Destino alegre

BLOQUE 4. GRADO DE CONOCIMIENTO DE LA OFERTA Náutico/TURÍSTICA ESPAÑOLA

4.1. ¿Cuántos Puertos conoce en los siguientes países y cuál es su valoración acerca del Turismo Náutico en cada uno de ellos? (Valórellos en una escala del 1 al 5, sabiendo que 1 indica valoración deficiente y 5 valoración excelente)

Países	Nº de Puertos que conoce	Valoración				
		1	2	3	4	5
4.1.1 MARRUECOS						
4.1.2 FRANCIA						
4.1.3 PORTUGAL						
4.1.4 ITALIA						
4.1.5 CROACIA						
4.1.6 GRECIA						
4.1.7 TURQUÍA						
4.1.8 ESPAÑA						
4.1.9 Cataluña						
4.1.10 Baleares						
4.1.11 Comunidad Valenciana						
4.1.12 Murcia						
4.1.13 Andalucía						
4.1.14 País Vasco						
4.1.15 Cantabria						
4.1.16 Asturias						
4.1.17 Galicia						
4.1.18 Canarias						
4.1.19 OTROS						

4.2 ¿Asiste regularmente a ferias/salones náuticos? (Marcar la opción que proceda)

1. ☐ Ferias/Salones náuticos locales
2. ☐ Ferias/Salones náuticos regionales
3. ☐ Ferias/Salones náuticos internacionales
4. ☐ No asisto
5. ☐ NS/NC

4.3 ¿Actualmente participa en alguna regata náutico-deportiva? (Marcar la opción que proceda)

1. ☐ Regatas locales
2. ☐ Regatas regionales
3. ☐ Regatas internacionales
4. ☐ No participo en ninguna regata
5. ☐ NS/NC

BLOQUE 5. USO DE LA OFERTA TURÍSTICA COMPLEMENTARIA Y GRADO DE SATISFACCIÓN

5.1 ¿Qué alojamiento utiliza cuando entra en un Puerto deportivo? (Marcar la opción que proceda)

1. ☐ En su propio barco
2. ☐ Dispone de 2ª residencia
3. ☐ En un hotel
4. ☐ En un apartamento
5. ☐ En casa de amigos/familiares
6. ☐ Otros
 - ¿Cuáles?.....
7. ☐ NS/NC

5.2 A continuación nos indica su grado de satisfacción con la calidad del servicio de alojamiento, si se hospeda en la zona de influencia al Puerto deportivo (sabiendo que 1 indica muy poca satisfacción y 5 muchísima satisfacción)

Satisfacción				
1	2	3	4	5

5.3 ¿Qué actividades turísticas/ocio realiza en la zona de influencia del Puerto deportivo y cuál es su grado de satisfacción sobre las mismas? (Califique las actividades realizadas en una escala del 1 al 5, sabiendo que 1 indica muy poca satisfacción y 5 muchísima satisfacción)

Actividades	Uso		Valoración				
	SI	NO	1	2	3	4	5
Circuitos turísticos							
Restaurantes							
Animación nocturna							
Compras							
Visitas culturales							
Actividades deportivas							
Actividades naturaleza							
Otras: ¿Cuáles?							

5.4 En su opinión, los precios del amarre y los servicios en general en este Puerto deportivo, en relación a otros Puertos que frecuenta, son... (Marcar la opción que proceda)

1. ☐ Muy elevados
2. ☐ Bastante elevados
3. ☐ Aceptables
4. ☐ Muy baratos
5. ☐ NS/NC

5.5 A este respecto, ¿dónde ha encontrado los precios de las instalaciones de los Puertos deportivos más elevados? ¿En España o en otros países de Europa? (Marcar la opción que proceda)

1. ☐ España
2. ☐ Otros países de Europa

Si es en España, en qué Comunidad Autónoma. Cite tres según orden:

1. _____ 2. _____ 3. _____

Si es en Europa, cite tres países según orden:

1. _____ 2. _____ 3. _____

5.6 Desde su llegada a este Puerto deportivo, ¿nos podría decir cuánto ha sido el gasto realizado en los siguientes aspectos (incluido los acompañantes)?

CONCEPTO	GASTO REALIZADO (Euros)
1 Gasto en Puerto	
a. Atraque (coste diario * nº de días)	
b. Reparación y mantenimiento del barco	
2 Gasto en zona de influencia	
a. Alojamiento	
b. Compas (incluso para su propia manutención)	
c. Restaurantes, bares, cafeterías,...	
d. Alquiler de coches	
e. Transporte público (Taxi, autobús,...)	
f. Clases y cursos deportivos	
g. Ocio (Actividades culturales, diversión)	
h. Otros:	
i.	
ii.	
CONCEPTO	GASTO ALQUILER (Euros)
3 Si el barco es alquilado	

5.7 ¿Cuántas personas se incluyen en este gasto? _____

BLOQUE 6. PERFIL SOCIOECONÓMICO DEL ENCUESTADO

6.1 Sexo Varón ☐ Mujer ☐

6.2 ¿Me podría indicar su edad? _____

6.3 ¿Cuál es su estado civil?

1. ☐ Soltero/a
2. ☐ Casado/a
3. ☐ En pareja
4. ☐ Separado/a
5. ☐ Viudo/a
6. ☐ NS/NC

6.4 ¿Puede decirme su nivel de estudios terminados?

1. ☐ Estudios elementales
2. ☐ Bachiller
3. ☐ Estudios Medios
4. ☐ Estudios Superiores
5. ☐ NS/NC

6.5 ¿Cuál es su actual actividad laboral?

1. ☐ Empresario/a
2. ☐ Profesional/Técnico grado superior
3. ☐ Profesional/Técnico grado medio
4. ☐ Funcionario/a
5. ☐ Trabajador/a cualificado/a
6. ☐ Trabajador/a no cualificado/a
7. ☐ Jubilado/a
8. ☐ NS/NC

6.6 Podría indicar con qué frecuencia aproximada hace cada una de las actividades que a continuación se le mencionan: (Teniendo en cuenta que Nunca (1); Alguna vez al año (2); Mensual (3); Semanal (4); NS/NC (9))

	Nunca	Alguna vez al año	Mensual	Semanal	NS/NC
6.6.1 Leer libros/prensa	1	2	3	4	9
6.6.2 Ir a museos/exposiciones	1	2	3	4	9
6.6.3 Acudir a actividades culturales	1	2	3	4	9
6.6.4 Ir al cine, teatro, conciertos	1	2	3	4	9
6.6.5 Viajar, hacer turismo	1	2	3	4	9
6.6.6 Practicar algún deporte	1	2	3	4	9
6.6.7 Salir al campo, hacer excursiones	1	2	3	4	9
6.6.8 Salir con amigos/familiares	1	2	3	4	9

6.7 De los deportes que le citamos, ¿cuáles practica? (Marcar las opciones que procedan)

1. ☐ Esquí
2. ☐ Montañismo/Escalada
3. ☐ Ciclismo
4. ☐ Deportes de pista (atletismo, etc.)
5. ☐ Deportes de pelota (fútbol, tenis, etc.)
6. ☐ Deportes náuticos fluviales
7. ☐ Otros
• ¿Cuáles?.....
8. ☐ NS/NC

6.8 A la hora de organizar sus vacaciones, en caso de que no sea haciendo turismo náutico, ¿cuál es su grado de preferencia con respecto a los siguientes destinos? (Teniendo en cuenta que: (1) es Ninguna, (2) es Poco, (3) es Bastante, (4) es Mucha y (9) es NS/NC)

	Ninguna	Poco	Bastante	Mucho	NS/NC
6.8.1 Ir a la playa	1	2	3	4	9
6.8.2 Viajar al extranjero por su cuenta	1	2	3	4	9
6.8.3 Viajes organizados al extranjero	1	2	3	4	9
6.8.4 Aventura en zonas de montaña	1	2	3	4	9
6.8.5 Estancias en casas de campo	1	2	3	4	9

6.9 ¿Cuántos períodos tiene al año de vacaciones?

1. ☐ Menos de 2
2. ☐ De 2 a 4
3. ☐ Más de 4
4. ☐ NS/NC

Mi supervisor puede querer comprobar que yo he realizado esta entrevista. ¿Por favor, podría decirme un nombre y teléfono sólo para este fin?

NOMBRE:

TELEFONO o MAIL:

Muchas gracias por su tiempo y cooperación.

* * * *

DATOS PARA EL ENCUESTADOR

A1. Nivel de interés del encuestado en la encuesta

1. ☐ Extremadamente interesado
2. ☐ Muy interesado
3. ☐ Algo interesado
4. ☐ Ligeramente interesado
5. ☐ Nada interesado

A2. Escriba cualquier comentario relevante sobre esta entrevista.

A.4. Duración de la entrevista: _____ minutos

A.5. Contactos fallidos: _____



Módulo E, planta 0, Derecha

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

C.P. 35017 - Las Palmas de Gran Canaria, España

Tlf: +34 928 454 960

E-Mail: tides@ulpgc.es