

MAR CARIBE: ANÁLISIS ESTRATÉGICO
DEL MERCADO DE LA REPARACIÓN DE YATES Y MEGA YATES;
DETERMINACIÓN DE OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN EN PAÍSES
SELECCIONADOS.

Promueve: Confederación de empresarios de Cádiz



Financia: Diputación de Cádiz, Área de Coordinación y Desarrollo Estratégico, Productivo y Social



Financiado en un 100% por el Área de Coordinación y Desarrollo Estratégico, Productivo y Social de la Excma. Diputación Provincial de Cádiz, dentro del marco del convenio 2021, de 25 de marzo, para el Proyecto "Acciones destinadas para la recuperación económica y consolidación del tejido empresarial en la provincia de Cádiz", entre la Excma. Diputación Provincial de Cádiz y la Confederación de Empresarios de la Provincia de Cádiz, prevista en el acuerdo marco DIPUACTIVA2021.

MAR CARIBE: ANÁLISIS ESTRATÉGICO DEL MERCADO DE LA REPARACIÓN DE YATES Y MEGA YATES; DETERMINACIÓN DE OPORTUNIDADES DE INVERSIÓN EN PAÍSES SELECCIONADOS.

El presente estudio de mercado ha sido realizado durante un periodo aproximado de tres meses.

Para su elaboración, se han desarrollado decenas de llamadas telefónicas y video conferencias con personas relevantes en el ámbito náutico: Administradores portuarios, empresarios, altos funcionarios públicos, biólogos, gerentes de Marinas o presidentes de asociaciones Navales.

Fruto de la información obtenida en esos contactos y de la numerosa bibliografía recabada por diversas fuentes (anexa a este proyecto) se ha podido realizar un estudio exhaustivo que contiene información actualizada sobre el sector de los yates y mega yates en el área del Caribe y en concreto en los países potenciales seleccionados.

ÍNDICE DE CONTENIDO

1. Introducción y delimitación del estudio, 5
2. Mercado México, 8
 - a. Consideraciones Macroeconómicas y datos turísticos,8
 - i. Contiene: datos macro y turísticos, impuestos y normatividad, incentivos fiscales, materia laboral, barreras de entrada, percepción producto español, situación Covid 19
 - b. Cuantificación del mercado actual y potencial, 13
 - i. Incluye derrama económica del sector, volumen demanda actual y potencial, crecimiento esperado, marinas y amarres actuales y esperados
 - c. Competencia y oferta en el mercado de yates y mega yates, 14
 - i. relación de instalaciones y astilleros en operación, detalle de actividades que realizan y de medios técnicos de los que disponen
 - d. Oportunidades de inversión, 19
 - i. Incluye información sobre proyecto Canal de Zaragoza, Puerto Cancún y otros
 - e. México: Conclusiones y recomendaciones de entrada, 23
 - f. México: contactos establecidos y valoración de pros y contras, 24
3. Mercado Costa Rica, 29
 - a. Consideraciones Macroeconómicas y datos turísticos, 29
 - i. Contiene: datos macro y turísticos, impuestos y normatividad, incentivos fiscales, materia laboral, barreras de entrada, percepción producto español, situación Covid 19
 - b. Cuantificación del mercado actual y potencial, 33
 - i. Incluye derrama económica del sector, volumen demanda actual y potencial, crecimiento esperado, marinas y amarres actuales y esperados
 - c. Competencia y oferta en el mercado de yates y mega yates, 36
 - i. relación de instalaciones y astilleros en operación, detalle de actividades que realizan y de medios técnicos de los que disponen
 - d. Oportunidades de inversión, 37
 - i. Incluye información sobre proyectos de Puerto Limón y Tambor.
 - e. Costa Rica: Conclusiones y recomendaciones de entrada, 44
 - f. Costa Rica: contactos establecidos y valoración de pros y contras, 45

-
4. Mercado República Dominicana, 51
 - a. Consideraciones Macroeconómicas y datos turísticos, 51
 - i. Contiene: datos macro y turísticos, impuestos y normatividad, incentivos fiscales, materia laboral, barreras de entrada, percepción producto español, situación Covid 19
 - b. Cuantificación del mercado actual y potencial, 55
 - i. Incluye derrama económica del sector, volumen demanda actual y potencial, crecimiento esperado, marinas y amarres actuales y esperados
 - c. Competencia y oferta en el mercado de yates y mega yates, 59
 - i. relación de instalaciones y astilleros en operación, detalle de actividades que realizan y de medios técnicos de los que disponen
 - d. Oportunidades de inversión, 62
 - i. Incluye información sobre proyecto de Bahía Luperón y otros
 - e. República Dominicana: Conclusiones y recomendaciones de entrada, 64
 - f. República Dominicana: contactos establecidos y valoración de pros y contras, 65

 5. Mercado Puerto Rico, 72
 - a. Consideraciones Macroeconómicas y datos turísticos, 72
 - i. Contiene: datos macro y turísticos, impuestos y normatividad, incentivos fiscales, materia laboral, barreras de entrada, percepción producto español, situación Covid 19
 - b. Cuantificación del mercado actual y potencial, 75
 - i. Incluye derrama económica del sector, volumen demanda actual y potencial, crecimiento esperado, marinas y amarres actuales y esperados
 - c. Competencia y oferta en el mercado de yates y mega yates, 78
 - i. relación de instalaciones y astilleros en operación, detalle de actividades que realizan y de medios técnicos de los que disponen
 - d. Oportunidades de inversión, 79
 - i. Incluye información sobre proyectos Isla Boriquen, Roosevelt Base y Puerto de Ponce
 - e. Puerto Rico: Conclusiones y recomendaciones de entrada, 82
 - f. Puerto Rico: contactos establecidos y valoración de pros y contras, 83

 6. Anexos al proyecto (en otro documento)

INTRODUCCIÓN Y DELIMITACIÓN DEL ESTUDIO

El Mar Caribe se ha convertido en las últimas décadas en lugar de tránsito de cientos de yates y mega yates de bandera internacional, especialmente entre los meses de octubre y Mayo, considerados la temporada alta en la región, complementándose con la temporada europea, que comprende los meses de Junio a Septiembre. Entre esos dos periodos se produce una 'peregrinación' de numerosas embarcaciones por el Mar Atlántico, muchas de las cuales son sometidas a reparaciones menores o mayores a un lado u otro del océano.

La Industria de los yates y mega yates se ha consolidado en la región caribeña como un sector estable y generador de empleo de calidad, con necesidad formativa elevada y bien retribuido. Pese a ello, nunca ha existido una cohesión regional en cuanto al desarrollo conjunto de iniciativas en pro del sector náutico

Mal o bien, cada país o zona del caribe ha desarrollado una industria náutica propia y la ha dotado de niveles de infraestructura muy diversa. De la misma forma, no existe uniformidad en otros aspectos como requerimientos migratorios, impuestos directos e indirectos e inversión o apoyo a la industria.

También la situación del COVID 19 ha demostrado la falta de coordinación regional en cuanto a la respuesta a la crisis, con algunos países aplicando medidas favorables a la llegada de embarcaciones (Granada y Aruba, por ejemplo) y otros como Puerto Rico, Trinidad y Curacao que llegaron incluso a prohibir la navegación durante largos periodos de tiempo.

Según la revista de referencia Boat International, las ventas de yates y mega yates se han disparado en el periodo pandémico. Especialmente potente ha sido el repunte de las compraventas de yates y mega yates de segunda mano. La industria de los yates y mega yates espera una fortísima reactivación en los próximos años, sujeta como siempre a algunas incertidumbres como la rapidez de la recuperación económica, las medidas de restricción a la movilidad que algunos países aplican o la temporada de huracanes, siempre impredecible.

Los Huracanes son fenómenos naturales que de manera recurrente afectan a algunos países caribeños y provocan destrozos muy importantes en marinas e infraestructura portuaria , así como la pérdida de ingresos económicos y la modificación de las rutas que los yates realizan en la zona.

Buen ejemplo de lo anterior fue el huracán Irma, que en 2017 destruyó la práctica totalidad de las infraestructuras náuticas de varios países del caribe y modificó sustancialmente el tránsito de estas embarcaciones hasta el año 2019.

Pese a todo, la temporada de huracanes en la región se desarrolla entre los meses de Mayo y Octubre, por lo que estos fenómenos naturales no afectan a las embarcaciones en tránsito durante la temporada alta sino más bien a aquellas amarradas en los puertos y marinas de la región durante esos meses. Además, para revertir los potenciales efectos de los huracanes, las marinas caribeñas han creado o ampliado espacios de marinas secas en los que almacenar las embarcaciones durante la temporada de huracanes.

Pese a que no existen estimaciones agregadas del impacto económico del turismo náutico en la región, si se sabe que una embarcación con eslora media de 55 metros emplea a aproximadamente 25 personas de manera permanente. Se estima que actualmente existen en torno a 500 mega yates que de manera habitual navegan las costas caribeñas, especialmente con bandera de Estados Unidos, Islas Caimán, Bermudas y/o Martinica. El impacto económico directo de una estancia promedio de 12 días en el Caribe se estima en 140.000 dólares americanos.

Se sabe también que el mercado emisor más importante en la Región es el de la Florida (USA) y el resto de la costa este americana y canadiense. Esto es debido a que el coste de transitar por el Caribe es sustancialmente inferior al de hacerlo por la costa americana, lo que empuja a cientos de embarcaciones a navegar más allá de las fronteras de Estados Unidos. Esta tendencia se acentuó extraordinariamente durante los años posteriores a crisis económica global de 2008 y ha vuelto a repetirse durante la situación sanitaria derivada del COVID-19.

La región del Caribe cuenta con decenas de astilleros de primer nivel, especialmente situados en países o zonas geográficas con influencia anglosajona o francesa como Bahamas, St Marteen, Islas Vírgenes Británicas, San Vicente y las Granadinas, Martinica islas Caimán o Guadalupe. En esas ubicaciones, fondos de inversión internacionales o empresas de referencia internacional como IMM o Bradford disponen de instalaciones de primer nivel, en competencia directa con las de Italia, Francia o España.-

Por supuesto, la Costa Este de los Estados Unidos alberga también a numerosas instalaciones de este tipo, muchas de las cuales han expandido sus actividades operando instalaciones en países caribeños.

En ese sentido, los países del Caribe hispano siguen presentando un cierto rezago en cuanto a la cartera de servicios que ofrecen a las embarcaciones que recalán en sus costas. Tan solo algunos países como Colombia o República Dominicana cuentan con astilleros de reparación de yates con una cierta entidad y reconocidos por las aseguradoras de referencia. Los demás, si acaso disponen de algunos talleres para reparaciones menores.

No podemos obviar que la inestabilidad económica, política y de seguridad en alguno de estos países hace muy complicado el poder plantear una inversión de largo plazo. Así, países como Cuba, Venezuela, Nicaragua o Honduras no cumplen con condiciones mínimas para ser considerados países atractivos para el futuro de la industria náutica caribeña.

Debido a lo anterior, el estudio que sigue se ha delimitado a cuatro países que se incluyen en el denominado caribe hispanohablante: México, Costa Rica, República Dominicana y Puerto Rico. Estos cuatro mercados ofrecen seguridad jurídica y estabilidad, además de importantes áreas de oportunidad en el desarrollo del sector náutico en un futuro. Son además países con una relación comercial muy sólida con España, que dispone de stocks de inversión muy importantes en diversos sectores de sus economías.



MEXICO, COSTA CARIBEÑA / RIVIERA MAYA

1. Consideraciones Macroeconómicas y datos sector turístico

México es actualmente la duodécima economía mundial con un PIB muy similar al de España y con una población de 114 millones de habitantes. La economía mexicana tiene un fuerte peso del sector industrial (30%, datos 2019) lo que de manera paralela ha permitido desarrollar los sectores financiero y de servicios.

La moneda nacional es el peso mexicano, aunque existe libertad de cambio y en la práctica el dólar es moneda de uso común en el país, especialmente en zonas fronterizas o turísticas. Se permite la apertura de cuentas bancarias en dólares, así como la libre circulación de capitales.

Uno de los sectores de más desarrollo en el país es la industria turística. México es un destino turístico internacional fuertemente consolidado, con 45 millones de turistas internacionales en el último año pre pandemia. A los destinos tradicionales del Caribe Mexicano (Cancún, Playa del Carmen, Tulum) se han unido en los últimos tiempos otros, especialmente en la costa pacífica del país (Oaxaca, Cabos, Puerto Vallarta, etc). El dinamismo del turismo urbano y cultural en las zonas interiores del país también ha sido muy importante.

En el año 2020, la caída en las llegadas internacionales de turistas a México fue del 46%, la menor entre los 20 países más visitados del mundo, lo que ha permitido a México colocarse como el tercer destino mundial de turismo internacional en 2020.

En cuanto a la Riviera Maya, objeto de este estudio, comprende aproximadamente 210 km de costa mexicana y se trata de uno de los polos turísticos más desarrollados del mundo. La Riviera Maya dispone de una infraestructura turística y hotelera de primer nivel, con más de 1.000 hoteles y 115.000 habitaciones con una ocupación promedio anual del 85% (datos 2019). La gran mayoría de las instalaciones hoteleras e infraestructura turística están situadas en el corredor Cancún – Playa del Carmen – Cancún. (+16.000 cuartos proyectados o en construcción).

Se cuenta con dos aeropuertos internacionales (Cancún y Cozumel), que unidos suman más de 26 millones de turistas, 17 de ellos de origen internacional (mayoritariamente USA y Canadá). El aeropuerto de Cancún está conectado con todas las grandes ciudades americanas y canadienses, así como con las principales capitales europeas. Esta infraestructura es la segunda más transitada del país, 1era en vuelos internacionales (66 conexiones internacionales regulares). El aeropuerto de Cozumel es también una infraestructura muy importante para la zona. Se está proyectando la construcción de un nuevo aeropuerto internacional en Tulum.

Mención aparte requiere la aviación privada, especialmente potente en el Aeropuerto de Cancún y que viene registrando crecimientos de doble dígito en 2021 sobre los datos de 2019.

En cuanto a la infraestructura portuaria, la zona cuenta con dos puertos principales (Progreso y Cancún) además de 15 marinas y puertos deportivos de diversa índole. La Isla de Cozumel fue en 2019 uno de los principales puertos de receptores de cruceristas a nivel mundial.

Información sobre normatividad, impuestos, materia laboral

Pese a la corrupción y las excesivas trabas burocráticas, México es un país muy abierto a la inversión directa extranjera y el país posee una política bastante accesible para la apertura de sociedades, contratación de personal o importación y exportación de bienes y servicios.

La Ley de Inversiones extranjeras establece que el *inversor extranjero podrá participar en cualquier proporción en el capital social de empresas mexicanas*, adquirir activos fijos, participar en nuevos campos de actividad económica o fabricar nuevas líneas de productos, abrir y dirigir establecimientos, ampliar o relocalizar los ya existentes, salvo que se trate de una actividad reservada o que sea objeto de regulación específica. Las actividades económicas abiertas a la participación foránea hasta el 100% del capital social incluyen casi el 94% del total de actividades

consideradas en la Clasificación Mexicana de Actividades y Productos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI).

Curiosamente, entre las actividades en las que NO está permitida una participación de inversión extranjera mayor al 49% están algunas relacionadas con el mar:

- Servicios portuarios de pilotaje a las embarcaciones para la navegación interior, en los términos de la ley en la materia.
- Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria.

Además, es necesaria una autorización del CNIE para determinar si es posible que la inversión extranjera controle más del 49% de una sociedad dedicada a:

- Servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior, tales como remolque, amarre de cabos y lanchaje.
- Sociedades navieras dedicadas a la explotación de embarcaciones exclusivamente en tráfico de altura

La *apertura de una sociedad* en México es relativamente sencilla y puede realizarse sin complicaciones con el apoyo de un despacho de abogados local. Existen diversas tipologías de sociedades en México en función del objeto de la misma. En paralelo a la redacción de estatutos y constitución de la sociedad hay que realizar algunos trámites como la inscripción de la misma ante el Registro de Inversiones extranjeras, el alta ante Hacienda o el alta en el padrón Nacional de importadores-.

Muy importante es destacar que a nivel de normatividad mexicana existe una zona restringida en la que los ciudadanos y/o personas jurídicas extranjeras no podrán adquirir el dominio directo de bienes inmuebles. Estas zonas abarcan 100Km desde las fronteras terrestres y 50km desde la línea del mar.

Para estos casos, la normatividad mexicana exige la formación de un denominado fideicomiso, que habitualmente se firma a través de una entidad bancaria.

El fideicomiso permite al fideicomisario tener el usufructo y el control de la propiedad de un activo determinado, aunque no su titularidad. La vigencia de este fideicomiso se extiende originalmente por un período de 50 años, pudiendo renovarse de manera indefinida por plazos idénticos.



recreación de zona restringida para propiedad inmuebles por extranjeros (fym)

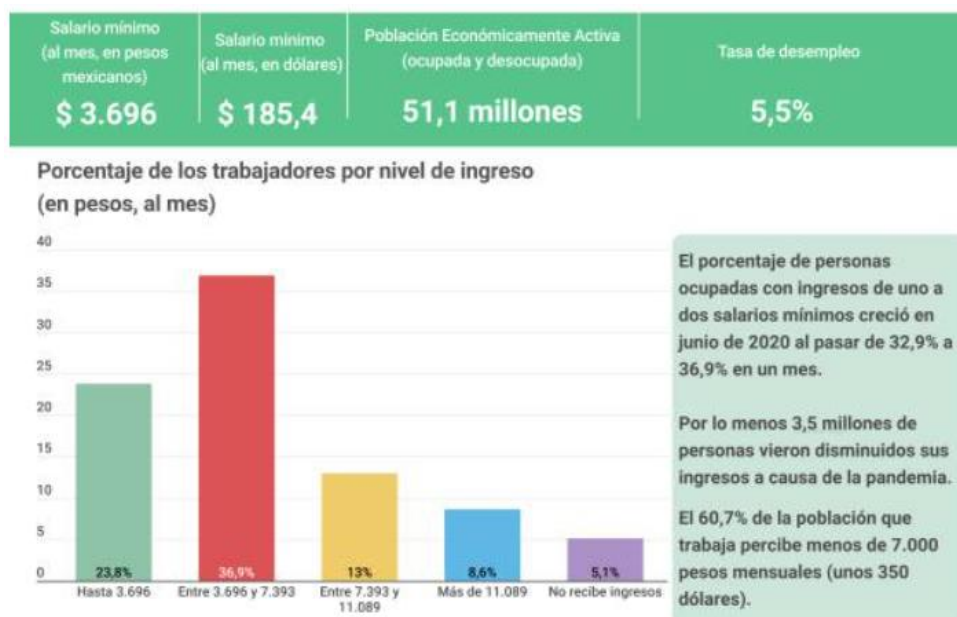
No existen en México incentivos fiscales específicos para la inversión extranjera salvo algunos que pueden ofrecer los estados o municipios en relación con los impuestos que se cobran localmente o deducciones que tienen que ver con la contratación de personas mayores y/o con discapacidad etc. Es recomendable recurrir a las Secretarías de Desarrollo Económico de los Estados que se estén analizando para el establecimiento de una inversión ya que estos organismos apoyan y ponen a disposición de las empresas extranjeras. En este sentido, y en el caso concreto del estado de Quintana Roo (objeto del interés de este estudio), el IDEFIN y la oficina de Pro Quintana Roo son los vehículos ideales para solicitud de estos apoyos.

El sistema impositivo mexicano tiene una estructura bastante similar al español, con una serie de impuestos directos e indirectos que gravan principalmente la obtención de rentas, generación de beneficios empresariales y el consumo de bienes y servicios.

Las empresas de capital extranjero en México, como mencionado anteriormente, están sujetas a las mismas condiciones impositivas que las empresas nacionales, y tributarán, en concepto de Impuesto de Sociedades, un 30% de los beneficios obtenidos. El impuesto sobre el valor añadido (IVA) es del 16% en su tasa general. Pese a que México es un estado Federal, existe una administración tributaria única, denominada SAT (servicio de Administración Tributaria).

En lo relativo al coste de la mano de obra, según la OCDE, México es el país desarrollado con un menor sueldo medio de sus habitantes, unos 16.230 dólares al año (considerando tan solo los trabajos formales e incluyendo los costes empresariales), aunque se considera que un 60% de los trabajadores percibe menos de 370 euros al mes. Pese a lo anterior, existe un buen nivel formativo y

técnico laboral, lo que no suele dificultar la contratación de mano de obra calificada en cualquier ámbito.



suelo promedio mexicanos en pesos, fuente INEGI

Percepción de España en México

La relación económica de la región con España es privilegiada, siendo nuestro país el segundo inversor en el país tras Estados Unidos. De la misma forma, la presencia de cadenas hoteleras y prestadores de servicios españoles en el área de la Riviera Maya es muy importante.

Más de 6,000 empresas españolas operan actualmente en México y representan un acumulado del 13% de la Inversión extranjera Directa del país, considerando desde el año 2000. Las empresas españolas son especialmente fuertes en ámbitos como: turismo, finanzas, energía e infraestructuras, tecnología, industria automotriz, entre otras.

La percepción de España y de su marca país es muy positiva en México, más teniendo en cuenta los importantes lazos históricos existentes entre ambas naciones.

Existen un tratado de libre comercio entre la UE y México que acaba de ser actualizado y profundizado, lo que evita en buena medida el pago de impuestos arancelarios y simplifica las operaciones de importación.

De la misma manera, existen numerosos tratados bilaterales España México en diversas materias como la doble tributación o la prevención del lavado de dinero.

Las exportaciones españolas a México representan el 2% del total del volumen anual, con crecimientos muy sostenidos en los últimos años. La vía habitual de entrada de las mercancías provenientes de España es el puerto de Veracruz, aunque los puertos de Cancún y Altamira también reciben buques cargueros provenientes de Europa. -

Covid 19, situación

El Gobierno mexicano se ha caracterizado por la no aplicación de medidas drásticas en la contención de la pandemia Covid-19. La entrada de turistas y extranjeros al país se ha realizado de forma normal y sin requerimiento de certificados de vacunación ni pruebas PCR o similares. En el ámbito específico de los yates, no se han modificado los requisitos de entrada de embarcaciones de recreo.

Según datos recientes, el turismo en la Riviera Maya se encuentra prácticamente en números pre-pandemia y se espera que los números sigan siendo positivos en los próximos años.

Pese a todo lo anterior, México es el tercer país a nivel mundial con un mayor número de víctimas mortales por la pandemia (tras USA y Brasil) y la vacunación avanza de forma desigual en el país.

2. Cuantificación del mercado actual y potencial

No existe en México una cuantificación clara del número de yates y mega yates que ni tan siquiera del impacto económico que esta actividad genera en el país.

La oferta total de puestos para embarcaciones en la zona de Riviera Maya se extiende a través todo el litoral desde Isla Mujeres en la parte norte hasta Bacalar en el sur del estado con más de 1.500 posiciones de atraque para yates, veleros y embarcaciones de placer, que representan un amplio atractivo para el turismo náutico de la costa este de Estados Unidos.

Hace casi cinco décadas por iniciativa del arquitecto y urbanista mexicano Mario Pani se planteó por primera vez al gobierno federal la creación de una escalera náutica en el país porque era un segmento de mercado de alto poder adquisitivo prolífico en las costas estadounidenses.

Cancún, como primer Centro Integralmente Planeado (CIP), parecía cumplir las condiciones para concretarla, pero no fue sino hasta después de tres décadas cuando de manera formal se propuso como estrategia para el crecimiento de la actividad turística, por ser un segmento habituado a viajar fuera de temporada, lo que permitiría garantizar la afluencia turística.

Se ha formado lo que a los ojos de muchos será la escalera náutica, pero se sabe que para hacerla funcional y atractiva tendrá que fortalecer su infraestructura a lo largo de los 865 kilómetros de costa del Caribe mexicano.

El objetivo es captar una porción del pedazo de pastel que significa Estados Unidos con sus más de 30 mil embarcaciones localizadas en la costa Este, y cuyos dueños están acostumbrados a viajar. Además, existe la limitante de la saturación en los muelles de la costa este americana.

La escalera arrancarían en la isla de Holbox pasando por Isla Mujeres, Cancún, Puerto Morelos, Playa del Carmen, Cozumel, Puerto Aventuras, Tulum, Mahahual y Xcalac, hasta concluir en la bahía de Chetumal.

Desde el año 2017, el Estado de Quintana Roo se ha comprometido con la culminación de la escalera náutica mediante un conjunto de acciones que pretende que la costa de la Riviera Maya se convierta en enlace con la oferta náutica de Centroamérica, desde Belice y Guatemala hasta Panamá, donde las marinas cuentan con servicios de atraque, astillero y combustible. Este proyecto pasa por aumentar y diversificar la oferta náutica de la zona, dotándola de servicios complementarios y nuevas marinas. El objetivo está parcialmente cumplido en la zona norte de la Riviera, pero queda mucho por hacer en el Sur, muy rezagado en desarrollo turístico. Para ello se está planificando el desarrollo del Canal de Zaragoza, del que más adelante damos buena cuenta.

El Gobierno del estado de Quintana Roo está actualmente acudiendo a las ferias internacionales de referencia para que embarcaciones en el extranjero conozcan que en Quintana Roo existe infraestructura náutica de gran calidad para recibir a embarcaciones de calado mayor de 60, 70, 80 y hasta 100 pies de eslora.

La proyección potencial de la escalera náutica es la de recibir hasta 36.000 visitantes al año por medio de las distintas regatas y eventos de pesca deportiva que tienen una gran tradición en el Caribe y que atraen principalmente al turismo de alto poder adquisitivo de la costa este de Estados Unidos, lo cual generaría un aproximado de 45 millones de dólares anuales en derrama y 961 empleos directos.

Según la asociación de marinas de México, la zona está ya preparada para recibir a entre 10-20 mega yates mensuales.

3. Competencia y oferta en reparación de yates y mega yates

Pese a ser uno de los polos turísticos más desarrollados del mundo, la Riviera Maya no cuenta con una instalación se referencia en cuanto a astillero o taller de reparación de Yates o Mega Yates, lo que ha imposibilitado, entre otras razones, el correcto desarrollo del sector náutico en la zona.

Pese a lo anterior, si hay algunas marinas que disponen de talleres de reparación menor o de instalaciones de adecuación de yates de pequeñas dimensiones.

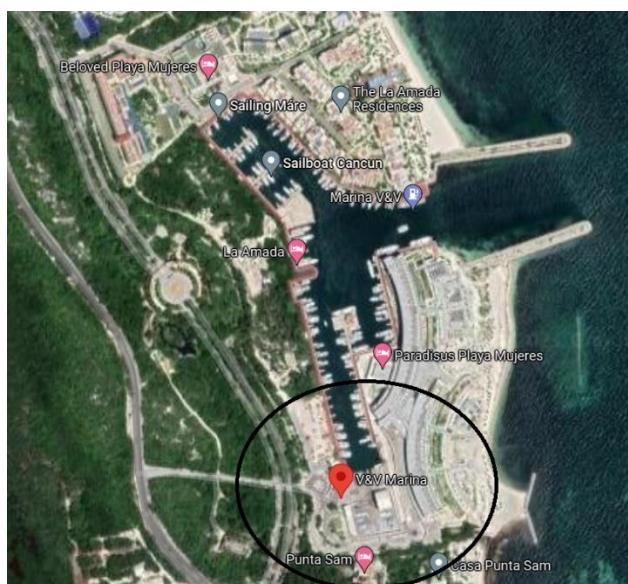
De manera paralela, se han instalado alrededor del corredor turístico, multitud de distribuidores autorizados de las principales marcas de referencia internacional en cuanto a refacciones para yates o mega yates, dada la dificultad que existía en el pasado para obtenerlas. Existen algunas empresas del sector de la reparación de yates que ni siquiera disponen de muelle seco para sus actividades, pero que ofrecen servicios generales: (algunos ejemplos)

- *Mediterranean Coating*, servicio de mantenimiento de yates y mega yates con técnica europea. Personal formado en Pinmar. Profesional en mantenimiento y pintura de yates de lujo con ocho años de experiencia en Pinmar, líder mundial en náutica. Ha participado en proyectos de talla mundial como lo son los yates Enigma, Eclipse, Ocean Paradise, Le Gran Blue, Luna, Vegesach, 777, Safari, Orca, Eclipse, Oasis y Paradise, entre muchos otros.
- *MPC Náutica*, Empresa distribuidora de partes, refacciones y componentes marinos diesel y gasolina dentro y fuera de borda. Marcas representadas / Productos: Caterpillar Cummins Perkins Mercury Komatsu Volvo John Deere Nordcold Shakespeare Flojet 3M Onan Cruisier JABSCO SeaLand y muchas mas

-

Marina VV

Dispone de un pequeño muelle seco que ellos mismos denominan astillero, aunque en realidad es un taller de reparaciones con capacidades bastante limitadas. Pese a ello, es el centro de reparación más completo de la región. -



ubicación del astillero en el complejo de la marina, imagen aérea

Algunos de los servicios que ofrecen son:

- 1) Carpintería y Teka: Remodelación de interiores en madera, Trabajos de barniz, Fabricación de muebles, Sustitución de paneles, Fabricación y colocación de pisos, Aplicación de silicón, Pulido de Teka, Limpieza de Teka, Fabricación de muebles en Teka.
- 2) Electrónica y Electricidad: Electrónica de navegación, piloto automático, Cámara térmica y vigía, Electrónica en general, Sistemas contra incendio, instrumentos de control, sensores de inundación, iluminación de navegación, bancos de baterías, Grúas de carga, pantallas (Chart plotter), antenas GPS, sistemas de AIS, sistemas de embrague, sistema de descarga de inodoros, sistemas eléctricos en general, luces submarinas, Winch de ancla y cabo, alternadores, sonda y profundidad, radar, radio VHF, electroválvulas ,sistemas de audio, sistemas Yacht control, bombas de achique, iluminación de cortesía, inversores de corrientes, Plataformas hidráulicas
- 3) Propulsión: rectificación de flechas, arbitro, alineación, reparación de timón, mantenimiento de propelas, mantenimiento de bujes.
- 4) Aire Acondicionado: mantenimiento de fábrica de hielo, recargas de gas (417a /r22 /410 a/407 c/134 a), cambio de compresor, limpieza de tarjetas, limpieza de evaporador y compresor, desmontaje de motor soplador, recarga de gas y de aceite, epóxica al hélice de motor soplador, recarga de gas, cambio de termianles, mantenimiento de bomba,

rehabilitación eléctrica, cambio de tarjetas, equipos divididos, condensación de agua salada, lubricación de buje o balero según aplique, lubricación de motores, pintura anticorrosiva epoxica, revisión de funcionamiento del compresor, recarga de aceite, pintura en general. anticorrosiva y epoxica.

- 5) Pintura y Fibra de Vidrio: pintura de fondo en general, pulido y encerado, fabricación de puertas, mantenimiento en equipos de audio, pintura de costado, pintura de fondo en general, reparación y fabricación de fibra de vidrio
- 6) Servicio Especializado a Motores: reparación de timón, mangueras, rampas, mantenimiento de Bujes, bombas hidráulicas, mangueras, servicios preventivos, electroválvulas, sistemas hidráulicos, gatos hidráulicos, orbitol, plumas, banco de válvulas, sistema rotatorio hidráulico.

Marina Sureste

Esta pequeña marina dispone de un pequeño taller y dique seco certificado por *Mercury* en el que ofrecen algunos servicios básicos de reparación tales como: instalación de motores, mantenimiento y Reparación de motores fuera y dentro de borda, refaccionaria, reparación de embarcaciones y accesorios marinos, trabajos de fibra de vidrio, trabajos de tapicería, trabajos de herrería y reparación de remolques.



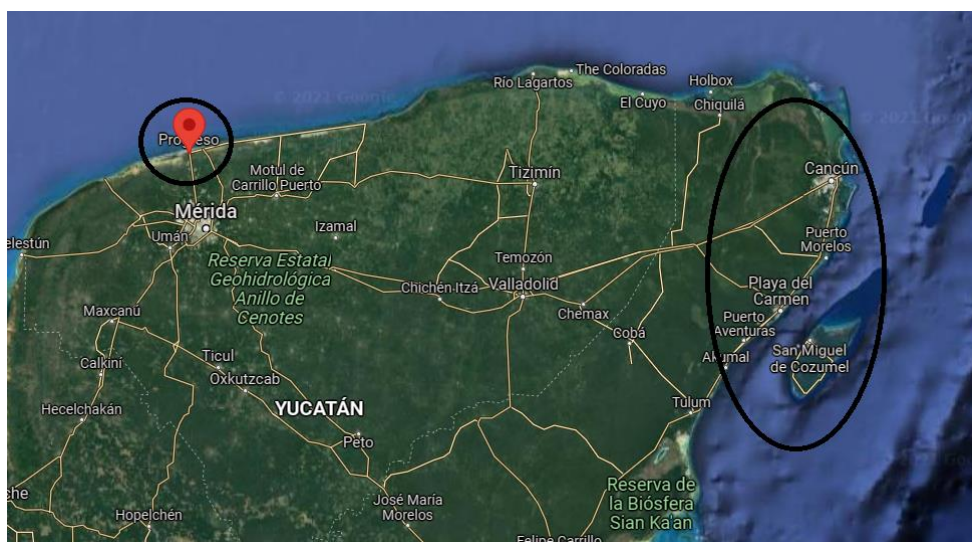
Imagen del taller Marina Sureste Mercury

Otros astilleros de la región

A finales de 2020, la empresa italiana *Fincantieri* anunció un convenio con el Gobierno de Yucatán para instalar el centro de construcción y mantenimiento de embarcaciones más grande de México y América Latina. El proyecto totalizará una inversión que va de los 300 a los 500 millones de dólares, y contempla la construcción de dos diques secos dentro de un terreno de 40 hectáreas en Puerto Progreso, que albergará un complejo útil para reparar o construir embarcaciones de hasta 400 metros de eslora o longitud, a partir de 2024.

Se trata de un astillero que no estará dirigido al segmento específico de yates y mega yates, pero que dinamizará la economía potenciando, entre otros, la cadena de suministro de la industria de la reparación naval. La instalación estará particularmente enfocada a cruceros, grandes cargueros de petróleo y gas, que necesitan operaciones complejas. Para ello, este centro de mantenimiento tendrá grúas, talleres, oficinas y equipo especializado. El gobierno yucateco será responsable de los trabajos iniciales que comprenden el dragado, construcción de la infraestructura y plantas principales, lo que representará una derrama inicial para empresas de la construcción y empleos de ese ramo.

Una vez que el astillero alcance su capacidad operacional total, podrá disponer de alrededor de 700 empleados de tiempo completo y una cadena de proveeduría que involucrará a 2 mil 500 trabajadores en temporadas de alta demanda.



Península de Yucatán, distancia aproximada entre puerto Progreso y Riviera Maya: 200km

La región de Yucatán dispone de algunas otras instalaciones o astilleros alrededor de Puerto Progreso, algunos dedicados a la construcción de pequeñas embarcaciones o catamaranes y otras a la reparación prácticamente informal de lanchas o yates de recreo.

4. Oportunidades de inversión

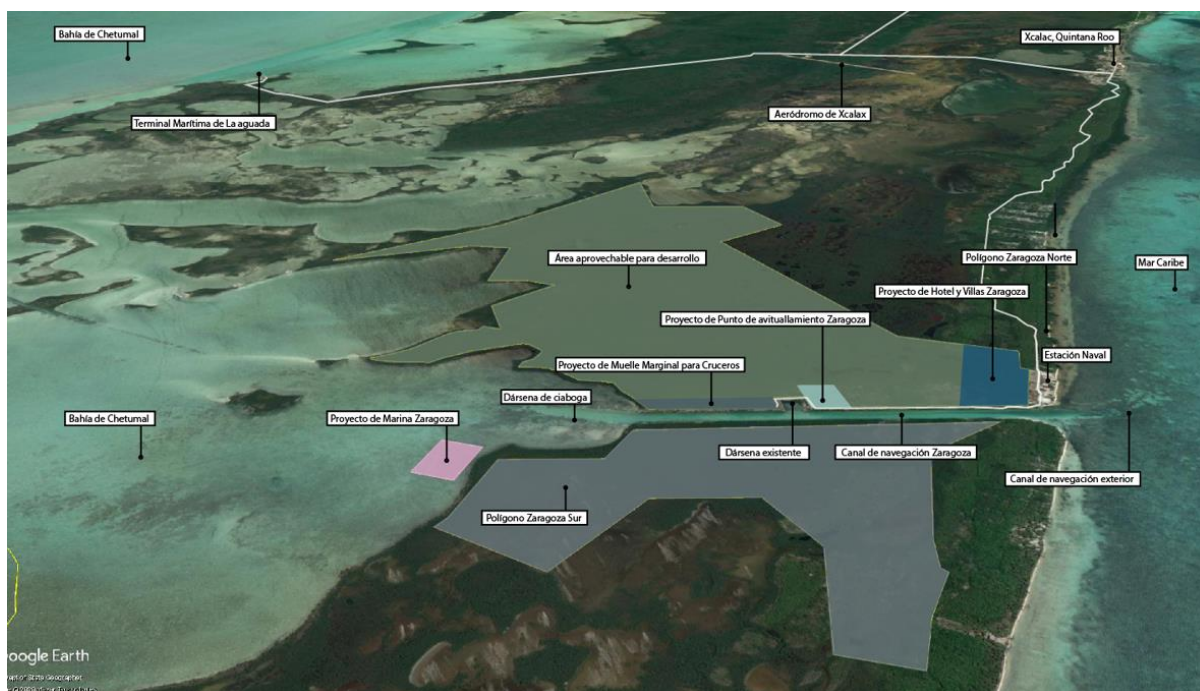
El caribe mexicano se ha desarrollado en su práctica totalidad en la zona Norte, especialmente alrededor del crecimiento exponencial de la Ciudad de Cancún y en polos como Isla Mujeres, Cozumel, Playa del Carmen o más recientemente Tulum. Por motivos culturales e históricos, el Sur del Estado (casi colindante con Belice) y su capital Chetumal han sufrido un importante rezago en cuanto a inversiones, pese a disponer de un potencial de desarrollo enorme.

Las oportunidades de inversión en una instalación como un astillero de reparación de yates o mega yates son muy interesantes en la zona, debido a la falta de una infraestructura de este tipo y al crecimiento esperado de la llegada de yates y mega yates a la región.

Proyecto Canal de Zaragoza

Se adjuntan en los anexos planos y características del proyecto además de contactos de responsables del proyecto

El Canal de Zaragoza es un proyecto concebido en el año 1901, una vía marítima artificial de 1.23 kilómetros planificada con la intención de agilizar el acceso marítimo a la Bahía de Chetumal. El proyecto, detenido por décadas, se encuentra próximo a su finalización y va a detonar un importante crecimiento en la economía del Sur del Estado. Los trabajos de dragado y ensanchamiento del canal están siendo realizados por la Marina de México, que prevé su finalización en los próximos meses (est. 2022).



Master plan proyecto Canal de Zaragoza, en color rosa zona reservada para marina de mega yates.

El mega proyecto del canal de Zaragoza contempla varias fases y etapas, entre ellas la construcción de una terminal portuaria, de una marina para 170 yates y de otra especial para la llegada de mega yates. En paralelo se prevé la construcción de una ECO zona turística con 750 residencias en un modelo totalmente sustentable de turismo destinado a clientes de alto poder adquisitivo, siguiendo con la estela turística de Tulum. Todo ello en una bahía protegida al 100% de los efectos de los huracanes y en una zona privilegiada para dar acceso a los países centroamericanos. En ese sentido el proyecto pretende también reforzar vínculos con las ciudades hermanas de Santo Tomás de Castilla (Guatemala) y con la isla de Roatán en Honduras.

La propiedad de la tierra ya está en posesión del estado de Quintana Roo y en este momento se está en fase de contacto con inversores internacionales para el desarrollo de cada una de las fases. Varios inversores americanos están ya interesados en esta oportunidad.



vista aérea del canal de Zaragoza y acceso a la Bahía

Otros proyectos y oportunidades de inversión (Puerto Cancún)

En paralelo al megaproyecto del Canal de Zaragoza, el Estado de Quintana Roo a través de su autoridad Portuaria, ha desarrollado y sigue ejecutando algunos proyectos en el Caribe mexicano.

Uno de los más emblemáticos ha sido Puerto Cancún, un proyecto integral del que se han desarrollado algunas fases y (aún hay previstas inversiones muy importantes) . Puerto Cancún en Quintana Roo, busca convertirse en el mejor centro turístico del Caribe gracias a su marina para yates, campos del golf, condominios y desarrollos inmobiliarios de lujo.

Pese a que el Plan maestro de esta infraestructura no contempla la construcción de un astillero, se prevé que sí dinamice mucho la llegada de embarcaciones y mega yates de bandera internacional debido a la exclusividad de las instalaciones y los desarrollos inmobiliarios proyectados.



Imagen aérea del complejo Puerto Cancún

Recientemente, el Fondo Nacional de Fomento al Turismo (Fonatur) anunció una inversión conjunta del gobierno y la Iniciativa Privada (IP) de 46 millones de pesos mexicanos para impulsar el puerto y convertirlo en uno de los mejores destinos.

Entre los proyectos que ya están confirmados, se encuentra un área designada en la marina de mega yates y un campo de golf diseñado por Tom Weiskopf. También cuenta con algunos resorts 5 estrellas y diversos condominios, desde unifamiliares hasta lotes residenciales de lujo. Asimismo, se construyó la Marina Town Center, un centro comercial de lujo en el que se invirtió más de un millón 600 mil pesos.

Recientemente (agosto 2021) se ha anunciado una fuerte inversión de 500 millones de dólares en el complejo por parte de la empresa desarrolladora Girault, que contempla la construcción de 105 departamentos de entre 300 y 400m² además de una marina privada, campo de golf y demás amenidades.

5. México: Conclusiones y recomendaciones de entrada

Como expresado anteriormente en el cuerpo del estudio, la costa de la Riviera Maya mexicana es en la actualidad uno de los más importantes polos turísticos del mundo. Unido a ese potencial, el turismo de veleros, yates y mega yates ha venido experimentando de forma natural un crecimiento sostenido.

Conscientes del gran potencial de crecimiento de la zona como destino de embarcaciones de recreo provenientes especialmente de la Florida, se está trabajando en importantes proyectos que se engloban en la denominada escalera náutica. Existe actualmente un cierto consenso entre los agentes públicos y privados en que el desarrollo de esa escalera puede situar a la zona como una escala natural más en el tránsito de los yates y mega yates por la zona del Caribe, complementando a otros destinos con Cuba y acercando a los navegantes a otras marinas de Centro América que ahora quedan demasiado alejadas.

La escalera náutica pretende dotar a varios puntos de la costa de la Riviera Maya de una oferta de infraestructura integral para la llegada de veleros, yates y mega yates. Ello comprende la creación de nuevos amarres y servicios complementarios. Actualmente existen proyectos de nuevas marinas, ampliación de algunas existentes y reconversión de muelles en algunos puertos del Estado.

Fruto de todo lo anterior parece ser un buen momento para iniciar conversaciones con agentes públicos y privados que puedan culminar en la apertura de una instalación de reparación de yates y mega yates. Para iniciar este camino, existen tres organismos que deberían ser abordados:

- 1) Asociación Portuaria de Quintana Roo, dirigida por Alicia Ricalde, que bajo la dirección de Gobernador del Estado es responsable de la gestión y proyectos de todos los puertos de la Riviera de Quintana Roo. Es además el organismo que está promocionando el mega proyecto del Canal de Zaragoza, en el que se contempla la construcción de un astillero para embarcaciones de recreo.
- 2) La asociación de Marinas de Quintana Roo, a través de su presidente Ivan Ferrat. Se trata de uno de los mayores expertos del sector náutico y de marinas en México. La asociación puede servir de vehículo de contacto con la iniciativa privada (dueños de las principales marinas así como proveedores del sector) para palpar posibles oportunidades negocio o incluso la formación de esquemas de inversión tipo joint venture.

- 3) El organismo de promoción IDEFÍN o Pro Quintana Roo, agencia gubernamental del estado de Quintana Roo encargada de la atracción de inversión internacional al estado. Este organismo, cuya dirección de Proyectos dirige Julian Perez Nafarrate, puede apoyar a coordinar un determinado proyecto.

6. contactos establecidos y valoración de pros y contras destino México

	<p><i>Destino: México</i></p> <p><i>Proyecto: Caribe Yates /</i></p> <p><i>Mega Yates</i></p> <p><i>BBDD preliminar</i></p>		
EMPRESAS	WEBSITE	DATOS DE CONTACTO	DESCRIPCION
<p>Asociacion de Nauticos de Quintana Roo</p>	<p>www.nauticosquintanaroo.org</p>	<p>Contacto: Ivan Ferrat Mancera , Vicepresidente para el Caribe y Golfo de México.</p> <p>Email: informacion@ccedelcaribe.com</p>	<p>reúne a los principales empresas ligadas al ámbito de la navegación, incluyendo las principales marinas. (ver algunas debajo)</p>
<p>Marina VV</p>	<p>www.marinavv.com</p>	<p>No aplica</p>	<p>Dispone de servicio de astillero y reparaciones: carpintería y teka, servicios de electricidad, propulsión, motores, electrónica y electricidad, pintura y fibra de video.</p>

<i>Sunset</i>	www.sunsetmarinaresort.com	No aplica	Pequeña marina
<i>Puerto Cancun</i>	www.puertocancun.com	No aplica	Dispone de servicio de astillero y reparaciones muy básico.
<i>Marina Fonatur (Fonatur)</i>	www.marinasonatur.com	No aplica	Marina gestionada por el Gobierno mexicano a través de FONATUR. Actualmente a la venta.
<i>El Cid Marinas</i>	www.elcidmarinas.com.mx	No aplica	125 muelles hasta 120 pies. No disponen de servicios de reparación más que básicos. Su director es un empresario muy involucrado con el país.
<i>Marina Sureste</i>	www.marinasureste.com	No aplica	Marina seca y taller autorizado Mercury para reparaciones: motores, refacciones, fibra de vidrio y tapicería.
Asociación de Marinas de México	www.ammt.org	Contacto: Ivan Ferrat Mancera , Vicepresidente para el Caribe y Golfo de México.	Asociación que engloba a todas las marinas del país. Dispone de dos delegaciones, una

		Email: informacion@ccedelcaribe.com	para la costa pacífica y otra para la costa atlántica.
Pro Quintana Roo / Idefin	www.proquintanaroo.com	Av. Bonampak lote 73-01, Mz 10 Smz 3. Dirección: Torre B, Oficina 201. Edificio global Cancún. C.P. 77500 Cancún, Quintana Roo. Teléfono: +52 998 898 2427 Contacto: Director de proyectos: Licenciado Julian Nafarrete, idefin.proyectos@gmail.com Contacto 2: asistente secretaria Técnica Jessica Salinas, secretaria.tecnica.idefin@gmail .com	Organismo de promoción y apoyo a la inversión extranjera en el estado de Quintana Roo.
Asociación Portuaria de Quintana Roo	http://www.apigroo.com. mx/	Dirección: Calle 22 de Enero No. 261 Col. Centro. CP. 77000, Chetumal, Quintana Roo, Mexico Teléfono: +52 (983) 832 6101 , 6126 y 6196 Directora General: Alicia Ricalde, aricalde@apigroo.com.mx Director Técnico: Arquitecto Angel Hernández, andresazueta@hotmail.com	Organismo de titularidad pública encargado de la gestión de todos los puertos y marinas del estado de Quintana Roo-.

MEXICO COMO DESTINO DE INVERSION		
-------------------------------------	--	--

Ventajas		Infraestructura excepcional (aeropuerto internacional de Cancún, Puertos de Cancún y Progreso Mérida, nuevo aeropuerto de Tulum y llegada de aviación privada). Buena comunicación con HUBS logísticos internacionales. Multitud de marinas y desarrollo turístico de muy alto poder adquisitivo. Puerto de Cozumel líder mundial en llegada de cruceristas.
		Excelente percepción de la inversión española, cercanía cultural y multitud de infraestructura española hotelera y turística en la zona.
		Buena colaboración público - privada e implicación de las instituciones en el desarrollo de la zona y en la atracción de inversión extranjera directa.
		No existen astilleros destacables ni talleres sofisticados para la reparación de mega yates, aunque si astilleros para buques en la zona portuaria de Mérida / Veracruz. Tan solo algunos talleres de reparación, el más destacado en Marina VV.
		Proyecto Canal de Zaragoza puede requerir de una infraestructura similar a un astillero. Varios proyectos de marinas en marcha anuncian aumento de la llegada de yates y mega yates de bandera internacional.
		Excelente acceso a refacciones y materias primas. Multitud de empresas distribuidoras de piezas y partes para

		embarcaciones. Coste asequible de la mano de obra, personal cualificado por cercanía a astilleros de la zona de Progreso.
Desventajas		La costa pacífica mexicana es mucho más potente para la industria de los mega yates (en especial Puertos de Cabos, Manzanillo, Puerto Vallarta)
		Escasa presencia de Mega Yates de bandera internacional, muchas embarcaciones de recreo y yates de tamaño medio.
		Mucha dificultad para la obtención de información actualizada y veraz acerca de la llegada de embarcaciones de recreo y su impacto económico en la zona.
		No existen iniciativas específicas por parte del Gobierno Estatal o regional para el impulso de la zona como hub internacional para yates o mega yates.
VALORACIÓN CONSULTOR		7.5 sobre 10



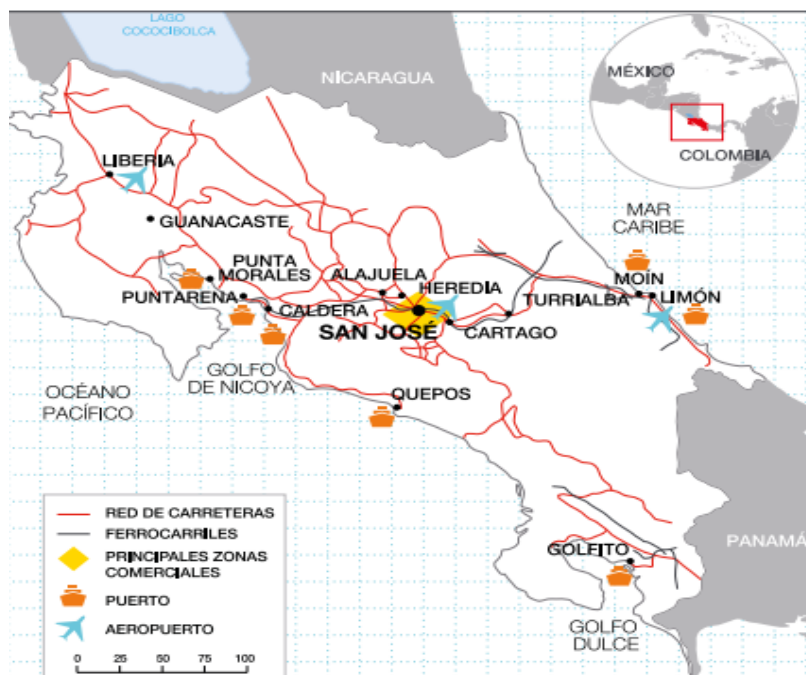
COSTA RICA, COSTAS ATLÁNTICA Y PACÍFICA

1. Consideraciones Macroeconómicas y datos sector turístico

Costa Rica es un país con una población de 4.3 millones de habitantes y una ubicación estratégica en Centro América con salidas al mar en las costas atlántica (caribe) y Pacífica. Con una renta por cápita de 19.900 US\$ en PPA, es una de las economías más dinámicas e integradas de América Latina. Pese a ser una economía claramente enfocada en los servicios (70% del PIB), la industria representa una proporción importante de su riqueza nacional (20,2%) fruto de una excelente labor de captación de inversión extranjera productiva que el país ha llevado a cabo en los últimos años.

La llegada de Inversión extranjera directa a Costa Rica ha experimentado crecimientos anuales promedios del 5.5% desde el año 2003 y su agencia de promoción de la inversión CINDE ha sido varias veces catalogada como la mejor del mundo. A nivel de infraestructuras, el país dispone de dos aeropuertos internacionales. El más importante ubicado en la capital (SJO) que opera 434 vuelos semanales y conexiones con 16 ciudades americanas y canadienses (desde 4 conexiones diarias hasta 1 semanal). De la misma forma conecta con Madrid, Londres, París, Frankfurt y Zurich. El segundo, en Guanacaste (LIR) opera 131 vuelos con 16 conexiones con américa y 2 con Europa. Costa rica dispone de puertos de mercancía a un lado y otro del país. En el lado atlántico, opera el

Puerto de Limón, una infraestructura con conexión con los principales puertos americanos (costa este) y europeos.

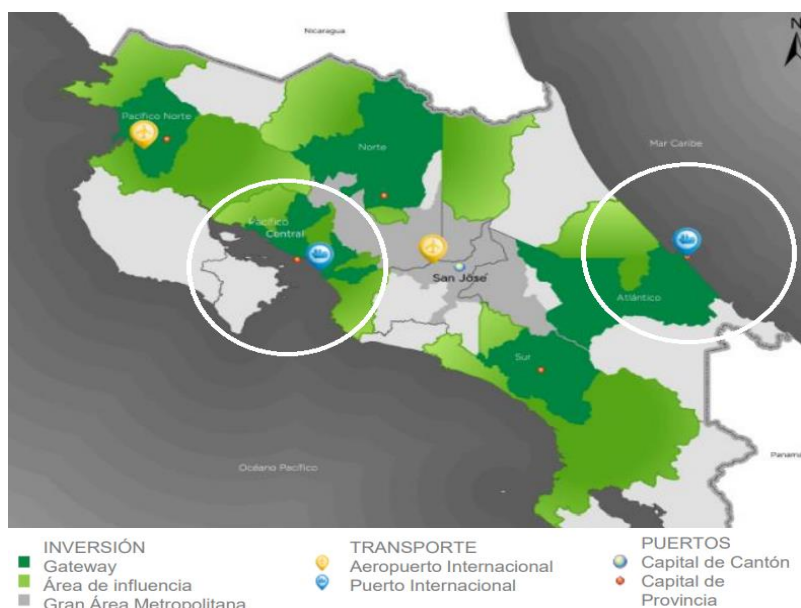


Situación geográfica de las principales infraestructuras costarricenses

En cuanto al sector turístico, este se ha desarrollado más en la costa pacífica que en la Atlántica / Caribeña, que presenta un potencial de expansión mayor. El país recibió a 3.129.000 turistas (datos 2019) cifra que decreció en un 66% en el año 2020. Por la vía aérea llegaron 2.41 millones de turistas, un 4,5 % más que 2018. De estos turistas, 1.28 millones son provenientes de Estados Unidos, mientras que de Europa se reportaron 438.284 visitantes y de Suramérica 173.635 visitantes. La estancia media de los turistas en Costa Rica es de 12,6 noches, el gasto promedio por persona es de 1.400 dólares.

Información sobre normatividad, impuestos, materia laboral

Costa Rica dispone de una muy agresiva política de exención de impuestos para la inversión extranjera directa fuera de la zona metropolitana de su capital (zonas en verde en el mapa). este tipo de inversiones se consideran estratégicas por parte del Gobierno de la nación, por lo que reciben importantes beneficios fiscales que pueden ser prorrogables por periodos indefinidos de tiempo.



El esquema de beneficios fiscales considera una inversión mínima de 100.000 dólares que dan derecho a una exención del pago de impuestos de sociedades por 6 años, siendo estos prorrogables de manera indefinida mediante demostración de reinversiones dentro de ese periodo (contratación de personal, ampliación de instalaciones, compra de maquinaria o activos fijos productivos, entre otros).

Primeros 6 años	Siguientes 6 años	Siguientes 6 años
0%	5%	15%
EXENCIÓN TOTAL SOBRE EL IMPUESTO DE LA RENTA	EXENCIÓN DE MÁS DE 80% SOBRE EL IMPUESTO DE LA RENTA	EXENCIÓN DEL 50% SOBRE EL IMPUESTO DE LA RENTA

Renovaciones adicionales de periodos de 6 años se pueden otorgar si se hace **reinversión significativa**.

NOTA: Preferencia para proyectos de manufactura de gran escala cuya inversión exceda los US\$10 millones y 100 empleados y para proyectos medianos (inversión de US\$100,000 que deben pertenecer a un sector estratégico). Compañías pequeñas (inversión de US\$100,000) estarán exentos los primeros 6 años, pagarán una tasa preferencial de 5% los segundos 6 años y de 15% los siguientes 6.

Los tipos impositivos sobre la renta llegan hasta el 30% y el impuesto sobre el valor añadido (IVA) tiene una tarifa general del 13%.

En cuanto a la constitución de una sociedad extranjera, los extranjeros tienen los mismos derechos que los costarricenses y, en consecuencia, pueden ser socios de una sociedad costarricense y constituirla. Inclusive, los extranjeros pueden adquirir las acciones de una sociedad ya existente. Una empresa o compañía extranjera puede ser accionista o propietaria de una sociedad costarricense. Ello permite a empresas transnacionales operar en Costa Rica a través de una sociedad costarricense (S.A. o S.R.L.) que funja como filial o subsidiaria. Las empresas extranjeras o compañías transnacionales pueden establecer operaciones en Costa Rica sin necesidad de constituir una sociedad costarricense. Para ello existe la figura de la sucursal, una sociedad domiciliada en el extranjero tiene la posibilidad de ejercer actividades económicas en Costa Rica por medio de una sucursal de casa extranjera que le permite tener cuentas bancarias, contratar personal, participar en licitaciones, llevar a cabo todo tipo de operación comercial, con los mismos derechos y deberes que los de una empresa costarricense. En este caso, la casa matriz responde por las obligaciones y responsabilidades que adquiera la sucursal, pues se consideran una misma entidad.

En cuanto a las condiciones del mercado laboral, el sueldo mínimo en Costa Rica está establecido en 428 Euros (a tipo de cambio Colón / Euro, año 2020). El suelo promedio es de 734 dólares netos al mes. Trabajadores cualificados cobran normalmente encima de 1.000 dólares e ingenieros alrededor de los 1.400. Costa Rica tiene, en el contexto latinoamericano, una de las tasas más elevadas de ciudadanos con educación superior.-

Percepción de España en Costa Rica

Las relaciones comerciales bilaterales entre España y Costa Rica son y han sido siempre muy fluidas y se han visto especialmente beneficiadas por el acuerdo de libre comercio entre Costa Rica y la UE, firmado en 2012. España es el quinto inversor internacional en Costa Rica y dispone de un stock inversor de 876 millones de euros en el país, en especial en el ámbito del turismo, pero también en otros como la seguridad o las telecomunicaciones.

Las exportaciones españolas fueron por valor de 206 millones de euros en 2019, y descendieron a 186 en el año 2020, fruto del impacto de la pandemia del COVID.

Entre España y Costa Rica existe un Acuerdo para la Promoción y Protección Recíproca de Inversiones (APPRI) en vigor desde el 9 de junio de 1999 y un Convenio para evitar la Doble Imposición (CDI) vigente desde el 15 de diciembre de 2010.

Existe una buena percepción del producto español así como de las empresas inversoras en el país, fomentado por un clima muy propicio a la recepción de capitales e inversión extranjera.

Covid 19, situación

El Gobierno de Costa Rica no ha sido estricto en la aplicación de medidas restrictivas a la movilidad a causa del Covid 19:

- Por la vía aérea se puede ingresar al país en vuelos internacionales comerciales o privados que aterricen en los aeropuertos Juan Santamaría y Daniel Oduber Quirós.
- En el caso de ingreso vía marítima se puede ingresar al país en yates y veleros únicamente por las marinas de Golfito, Los Sueños, Pez Vela, Banana Bay y Papagayo.
- El Gobierno de la República no solicita pruebas de detección del coronavirus ni tampoco emite órdenes sanitarias de confinamiento como requisitos para ingresar al país por la vía aérea o terrestre.
- Quienes ingresen al país vía marítima y que no hayan realizado escala en otro lugar, tampoco deberán someterse a aislamiento si han estado navegando por más de 14 días.

El país ha registrado hasta la fecha (Agosto 2020) un total de 5.700 muertos.

2. Cuantificación del mercado actual y potencial

Costa Rica dispone actualmente tan solo de 5 marinas autorizadas para la operación, todas ellas situadas en la costa pacífica del país. Se trata en general de marinas de tamaño pequeño o medio que ofrecen servicios básicos que atienden a embarcaciones nacionales y reciben a un aproximado de 500 embarcaciones anuales de bandera internacional.

En conjunto, suman 800 puestos de atraque. Antes de la pandemia atracaban en el país hasta 550 embarcaciones foráneas al mes, después de la crisis sanitaria, lo hacen 350 por mes, según el ICT. Estas marinas han llegado a emplear de manera directa e indirecta a 2.500 personas, según la institución.

Las nuevas regulaciones del sector, así como los proyectos de ampliación y/o creación de nuevas marinas, ponen de relieve el carácter estratégico que esta industria tiene para el futuro de Costa Rica y el crecimiento sostenido que se espera en la llegada de embarcaciones de bandera internacional al país.

Las 5 marinas con licencia para operar son, actualmente:

Bahia Golfito: Con capacidad para embarcaciones que van desde 40 a 350 pies, Marina Bahía Golfito es una de las principales marinas de Costa Rica. 45 muelles disponibles.



Los Sueños: Marina Los Sueños fue el primer puerto aprobado por el gobierno de Costa Rica. Con 200 muelles húmedos, 116 muelles secos, muelle de combustible y personal a tiempo completo. Sus muelles húmedos acogen embarcaciones de 30 a 180 pies de eslora, mientras que los espacios de almacenamiento en seco acogen embarcaciones de menos de 35 pies de eslora.



Pez vela (*ver información detallada debajo*)

Banana Bay: 20 muelles disponibles, ubicada en el borde de la selva tropical de Golfito, Banana Bay Marina se encuentra en un golfo natural de gran calado que ofrece una excelente protección contra el oleaje del Océano Pacífico. Banana Bay es la quinta marina con licencia del gobierno de Costa Rica, lo que permite ofrecer permisos de crucero y servir como un punto oficial de entrada y salida de Costa Rica.



Papagayo: Marina Papagayo ofrece 180 amarres con todos los servicios para yates de hasta 250 pies de LOA, con servicio eléctrico monofásico y trifásico, eliminación de aguas grises y negras y banda ancha inalámbrica. Todo complementado por una amplia gama de servicios y comodidades, que incluyen asistencia para el amarre, monitoreo 24/7, asistencia para yates, aprovisionamiento en el lugar, abastecimiento de combustible y servicio de conserjería en el muelle. Desde el traslado al aeropuerto, el servicio de transporte, el alquiler de automóviles, las reservas para cenar y las actividades para los capitanes y miembros de la tripulación, el equipo de conserjería de la marina está a su servicio.



3. Competencia y oferta en reparación de yates y mega yates

La legislación vigente en Costa Rica exige a las marinas autorizadas para su operación el ofrecer servicios básicos de reparación en sus instalaciones. Pese a ello, tan solo Marina Pez Vela ha desarrollado un taller de reparaciones con un mínimo de prestaciones y reconocido por las compañías aseguradoras de referencia.



ubicación del astillero dentro de Marina Pez Vela

Marina Pez Vela Astillero

Actualmente Marina Pez Vela es actualmente la única instalación “formal” de reparación de yates y mega yates en Costa Rica, ubicada en la costa pacífica del país. El astillero tiene cerca de 20

trabajadores y funciona prácticamente siempre al 100% de su capacidad, con tiempos de espera elevados. Ha llegado a trabajar con embarcaciones de hasta 125 pies de eslora. Alguno de los servicios que la marina ofrece son:

- sistema de varada y botadura con grúa pórtico automotor (Marine Travelift) que soporta hasta 200 toneladas de peso.
- montacargas para embarcaciones más pequeñas con capacidad hasta de 38 pies y un peso de hasta 25.000 libras.
- servicios que incluyen mano de obra calificada para reparaciones eléctricas, mecánicas, de carpintería, pintura, fibra de vidrio, soldadura, trabajo técnico y especializado, así como, retiro de piezas, limpieza, raspado, lijado, pulido y demás.
- Igualmente, cuentan con una red de contratistas profesionales para escaneos y rectificaciones digitales de accesorios hasta complejas reparaciones eléctricas, instalación de estabilizadores de barco, reconstrucción, reemplazo de motores, y más.



imagen puente grúa de Pez Vela

4. Oportunidades de inversión

Reforma de la Ley de Marinas Abril 2021

La reforma de la Ley de Marinas y atracaderos turísticos había sido ampliamente demandada por la comunidad de empresarios ligados al sector náutico, ávidos de una reforma a la Ley de los 90 que ampliara las opciones de Costa Rica como país receptor de embarcaciones de más de 24 metros de eslora y de bandera internacional. Los cambios, expresados a continuación, podrían aumentar la llegada de embarcaciones al país así como su estancia promedio, a través de las siguientes acciones:

La reforma a la ley de marinas turísticas posibilita a los concesionarios de las marinas a otorgar en garantía la concesión para así acceder a financiamiento.

La reforma a la ley de marinas turísticas, rubricada este lunes 5 de abril por el Primer Ministro de Costa Rica Carlos Alvarado, ampliará el plazo permitido a los mega yates de bandera extranjera para atracar en Costa Rica, con el objetivo de impulsar el desarrollo costero.

La nueva norma permite a las embarcaciones foráneas obtener *un permiso de seis meses en la modalidad de charteo para estar en el país*, el cual se podrá prorrogar hasta un máximo de dos años.

El cambio a la Ley de Impulso a las Marinas Turísticas y el Desarrollo Costero, fue aprobada en el Congreso de Costa Rica el 16 de marzo de 2021 y también autoriza a desarrollar actividades de recreo y de transporte acuático, buceo y otras afines al turismo, bajo la modalidad de arrendamiento, en aguas y territorio costarricense.

Bajo la Ley aprobada, se considera mega yates a aquellas embarcaciones de bandera extranjera con eslora igual o superior a 24 metros.

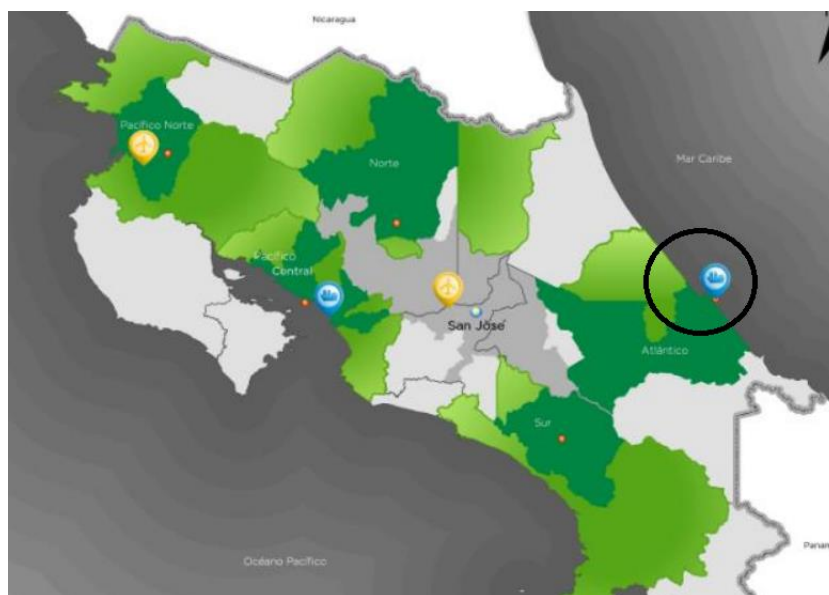
Los barcos que cuenten con dicha autorización deberán pagar el Impuesto Específico de Charteo, correspondiente al 2,5% sobre los ingresos brutos del servicio brindado, *que será destinado al Instituto Costarricense de Turismo (ICT)* para el fortalecimiento de la oferta turística en el país.

Adicionalmente, la reforma autoriza al Estado a otorgar concesiones para marinas turísticas en el Polo Turístico de Papagayo, en Guanacaste, por un plazo máximo de 40 años de la concesión de marinas, prorrogables por periodos de 20 años; y a 35 años para los atracaderos turísticos, que se podrá extender por 10 años.

APP Limón, el mayor proyecto del Caribe

(se dispone de datos de contacto de todos los organismos citados en la base de datos adjunta del proyecto)

A principios de este año 2021 se anunció una inversión de \$300 millones de dólares en Limón para el *desarrollo de una marina* y una terminal de cruceros bajo el complejo turístico Green Gate, se vislumbra una reactivación económica importante para los próximos años.



ubicación del proyecto APP Green Gate Limón en el contexto del mapa de Costa Rica

Como expresado anteriormente, Limón es el principal puerto de mercancías y arribo de cruceros en la costa Caribeña del país, siendo prácticamente la única infraestructura marítima turística de esta costa del país, con unos resultados muy modestos hasta la fecha en recepción de turistas y derrama económica. La infraestructura tan solo capta a 162.000 cruceristas anuales (temporada 2018/2019) de los 11 millones totales que transitan por las costas del Caribe.

La inversión se efectuará bajo el denominado esquema APP, una Alianza Público-Privada con el Gobierno de la República de Costa Rica. El vehículo determinado para la conducción de este proyecto es la empresa Green Gate Legacy. Japdeva, Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica de Costa Rica está ampliamente implicada en el proyecto.

El proyecto, que ya estaba contemplado en el plan Director del Puerto de Limón de 2008, se encuentra en estos momentos en fase de prefactibilidad, misma que ha sido encargada a la firma Moffat & Nicholls. La firma americana, con presencia filial en Costa Rica, prevé haber concluido el estudio a finales de 2021.

Estado del proceso para la contratación de los Estudios de prefactibilidad y factibilidad técnica, ambiental, financiera y económica-social de los proyectos promovidos por JAPDEVA financiados con el Fondo de Pre-inversión MIDEPLAN								
Proyecto	Primera Etapa: Preselección o Elegibilidad de Consultores			Segunda Etapa: Adjudicación de Consultores				
	Publicación del Cartel	Apertura de ofertas	Estudio Antecedentes Preliminares y Preselección de Consultores	Invitación a las empresas preseleccionadas	Apertura de Oferta Técnica	Análisis de las ofertas técnicas	Negociación Contractual	Adjudicación e Inicio de Estudios
Construcción y Operación de la Marina y Terminal de Cruceros en la Terminal Hernán Garrón Salazar	Noviembre 2019	Enero 2020	Enero - Marzo 2020	Abril 2020	Junio 2020	Julio- Agosto 2020	Setiembre 2020	Octubre 2020

Esta operación, una de las mayores previstas en cuanto al desarrollo de la industria turística marítima en el Mar Caribe, no solo pretende reactivar el actual puerto de Limón como eje para las llegadas de cruceros a Costa Rica, sino que prevé la *construcción de una marina internacional con todos los servicios adjuntos*. No se ha precisado aún si se contempla la apertura de una instalación de reparación de yates y mega yates para aprovechar el tránsito de estas embarcaciones una vez prevista la apertura de la instalación.

Esta inversión proyectada en infraestructura es la que estaban pidiendo varios expertos de la industria portuaria para que Limón lidere el mercado de los cruceros en todo el Caribe, compitiendo codo a codo con destinos como *Bahamas, Roatán y San Bartolomé, entre otros*. Además, pretende terminar con el rezago que la costa Atlántica del país tiene en cuanto a la llegada de embarcaciones de recreo internacionales tipo mega yates, que no disponían de una infraestructura acorde en esa costa.

Cerca del 60% de los ocupantes de cruceros que llegan a esta provincia desembarca, superando en este apartado a las islas caribeñas, pero no en los ingresos por buque. Se estima que actualmente el gasto promedio del turista crucerista en la isla no supera los 75 dólares por persona (estancia media de 12 horas).. Esta es una de las variables que se prevé incrementar de manera importante.

Junto a las propiedades de Japdeva (autoridad portuaria de la Costa Atlántica de Costa Rica) en Moín habrá más de 27 hectáreas para crear una experiencia llamada "Tasting Costa Rica in a few minutes" con un componente en vivo y otro de realidad virtual.

A continuación se muestran algunos renders del proyecto ejecutados por la APP Green Gate y por la firma encargada de los estudios de factibilidad:



PROYECTO:

- MODELO TERMINAL DE CRUCEROS
- MARINA TURÍSTICA
- CONTEXTO URBANO



Marina Tambor

(se dispone de datos de contacto de todos los organismos citados en la base de datos adjunta del proyecto)

Se trata de un proyecto emblemático a desarrollarse en la costa pacífica de Costa Rica, concebida como un espacio de usos múltiples. El proyecto se lleva a cabo con un grupo de inversores de origen español, liderado por Angel Coello.

“Marina Tambor” es un proyecto de conceptualización, desarrollo y construcción de una marina turística a realizarse en una zona de espacio marino de aproximadamente 15.3 Hectáreas (87.000m² de espejo de agua y 66.000m² de relleno ganado al mar) y con un frente al calle pública principal de 400m aprox.

En esta zona se ha diseñado una marina turística para 300 atracaderos a desarrollarse en 3 fases, además de zonas de oficina, capitanía de puerto, centro de control, club náutico, tiendas de barcos, centro comercial, restaurantes, casetas de seguridad, parqueos, bodegas, zona de servicios, planta de tratamiento de aguas residuales para la marina, almacén de residuos sólidos y aceites, medios de varado, rampa de varaso, *marina seca*, *taller de embarcaciones*, zona de carena, almacén de optimist y vela ligera, entre otros.

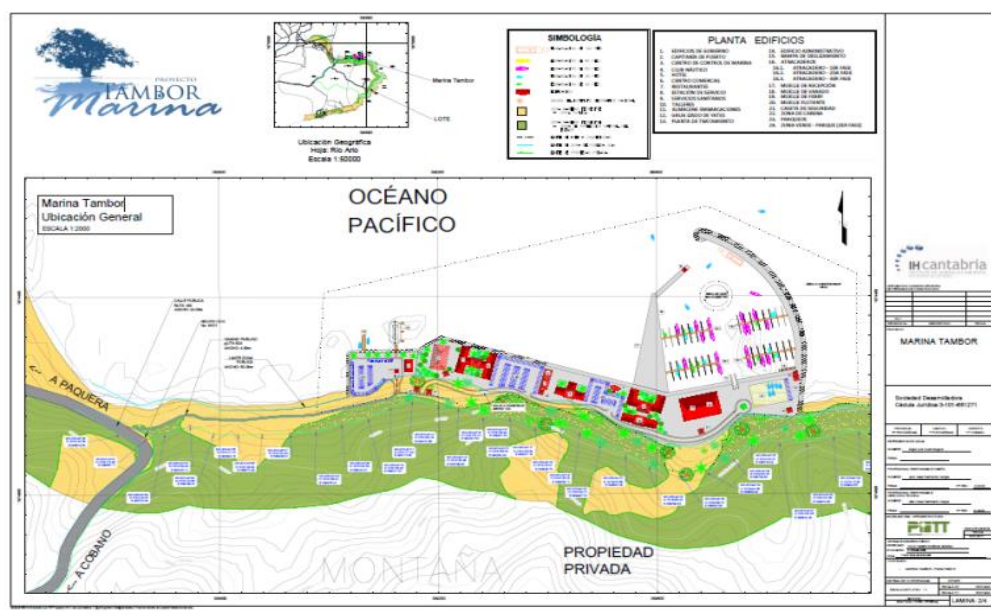
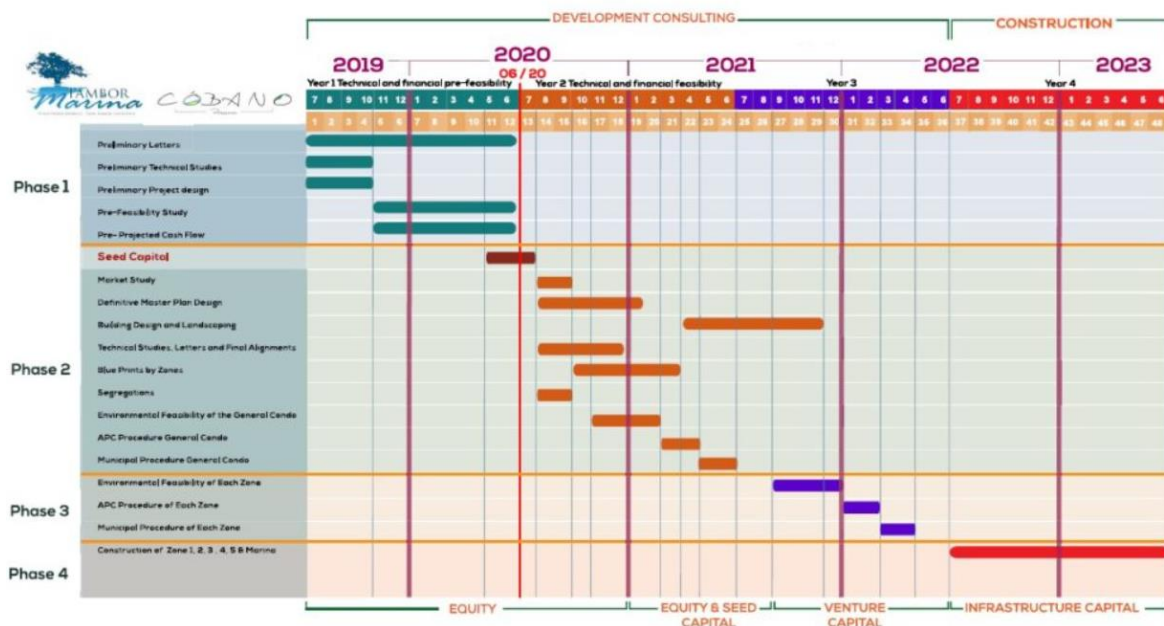


Figura 2. Plano en planta de la marina. Fase 1.

La propiedad consta de aproximadamente 360 hectáreas, las cuales están tituladas hasta los 50 metros de la línea de la pleamar. Eso significa que no hay un área de concesión en esta propiedad, lo cual es una gran ventaja en comparación con la política regular de Zona Marítima Terrestre en Costa Rica.

El proyecto se divide en 6 zonas. Las zonas 1 a 5 abarcan los desarrollos en el interior para propiedades comerciales y residenciales, hoteles, entretenimiento y servicios. La Zona 6, ubicada en la parte norte de la propiedad *en Tambor Bay, será el desarrollo "Tambor Marina"*. (ver plano arriba)

A continuación, un cronograma temporal de ejecución del proyecto:



Costa Rica: Conclusiones y recomendaciones de entrada

Costa Rica ha desarrollado en las últimas décadas una legislación muy favorable para la llegada de embarcaciones de recreo de bandera internacional, además de una apuesta clara de los sectores público y privado por el desarrollo del turismo náutico en el país.

A las 5 marinas autorizadas para la recepción de embarcaciones de recreo de bandera internacional, se suman algunos proyectos en fase de estudio o en espera de inicio de obras (Marina Tambor, por ejemplo). Algunos de esos proyectos pueden requerir de una instalación de reparación de yates o mega yates. En el caso de Marina Tambor, el proyecto está liderado por el empresario español Angel Coello.

Como expresado en el estudio, el desarrollo del turismo náutico hasta la fecha se ha producido de manera exclusiva en la costa pacífica del país, que no es objeto de este estudio. En esa zona incluso hay ubicados algunos talleres de reparación de yates, siendo el más destacado el de Marina Pez Vela, que ha estrenado recientemente un travel lift de 300 tn.

En este momento, y fruto de la necesidad de dotar a Costa Rica de una infraestructura portuaria y turística de primer nivel en la vertiente Atlántica / Caribeña del país, se está desarrollando el

denominado proyecto de Puerto Limón, un ambicioso espacio que incluye la ampliación y mejora del actual puerto de carga, la construcción de un puerto para la llegada de cruceristas además de una marina y diversa infraestructura hotelera.

Es muy importante el establecimiento de contactos con las siguientes instituciones para la evaluación de las posibilidades de éxito:

- JAPDEVA, autoridad portuaria de la Costa Atlántica del país, que está liderando el proyecto de Puerto Limón y que ha encargado los estudios de factibilidad a una consultora de origen americano, que debe presentarlos a finales del presente año 2021.
- Cinde Costa Rica, agencia nacional de promoción de la inversión internacional, considerada una de las mejores del mundo. La Licenciada Mónica Umaña es la Gerente de Manufactura del organismo.
- Grethel Fernández, secretaria técnica de la Asociación de Marinas de Costa Rica y una de las mayores expertas en la materia náutica en el país.

De manera adicional y a fin de evaluar otras oportunidades y esquemas de colaboración en el país, el contacto con Angel Coello, desarrollador del proyecto de Marina Tambor, puede ser muy interesante.

5. Costa Rica: Conclusiones y recomendaciones de entrada

Costa Rica ha desarrollado en las últimas décadas una legislación muy favorable para la llegada de embarcaciones de recreo de bandera internacional, además de una apuesta clara de los sectores público y privado por el desarrollo del turismo náutico en el país.

A las 5 marinas autorizadas para la recepción de embarcaciones de recreo de bandera internacional, se suman algunos proyectos en fase de estudio o en espera de inicio de obras (Marina Tambor, por ejemplo). Algunos de esos proyectos pueden requerir de una instalación de reparación de yates o mega yates. En el caso de Marina Tambor, el proyecto está liderado por el empresario español Angel Coello.

Como expresado en el presente trabajo, el desarrollo del turismo náutico hasta la fecha se ha producido de manera exclusiva en la costa pacífica del país, que no es objeto de este estudio. En esa zona incluso hay ubicados algunos talleres de reparación de yates, siendo el más destacado el de Marina Pez Vela, que ha estrenado recientemente un travel lift de 300 tn.

En este momento, y fruto de la necesidad de dotar a Costa Rica de una infraestructura portuaria y turística de primer nivel en la vertiente Atlántica / Caribeña del país, se está desarrollando el denominado proyecto de Puerto Limón, un ambicioso espacio que incluye la ampliación y mejora del actual puerto de carga, la construcción de un puerto para la llegada de cruceristas además de una marina y diversa infraestructura hotelera.

Es muy importante el establecimiento de contactos con las siguientes instituciones para la evaluación de las posibilidades de éxito:

- JAPDEVA, autoridad portuaria de la Costa Atlántica del país, que está liderando el proyecto de Puerto Limón y que ha encargado los estudios de factibilidad a una consultora de origen americano, que debe presentarlos a finales del presente año 2021.
- Cinde Costa Rica, agencia nacional de promoción de la inversión internacional, considerada una de las mejores del mundo. La Licenciada Mónica Umaña es la Gerente de Manufactura del organismo.
- Grethel Fernández, secretaria técnica de la Asociación de Marinas de Costa Rica y una de las mayores expertas en materia náutica en el país.

De manera adicional y a fin de evaluar otras oportunidades y esquemas de colaboración en el país, el contacto con Angel Coello, desarrollador del proyecto de Marina Tambor, puede ser muy interesante.

6. Costa Rica: contactos establecidos y valoración de pros y contras

	<i>Destino: Costa Rica</i> <i>Proyecto: Caribe Yates /</i> <i>Mega Yates</i> <i>BBDD preliminar</i>		
EMPRESAS	WEBSITE	DATOS DE CONTACTO	DESCRIPCION
Procomer Costa Rica	https://prpa.pr.gov/Pages/default.aspx	Contacto: Alexander Roman, Responsable para	Agencia de promoción económica del Gobierno de Costa Rica, considerada

		el Norte de Europa, aroman@procomer.com	una de las mejores a nivel mundial.
Cinde Costa Rica	www.cinde.org	<p>Contacto 1: Monica Umaña, gerente de Manufactura de Cinde, mumana@cinde.org</p> <p>Contacto 2: Yahaira Barquero, responsable Inversiones fuera de Zona Metropolitana, ybarquero@cinde.org</p>	Agencia de promoción de la IED Directa extranjera en Costa Rica.
CIMAT	https://www.ict.go.cr/es/sostenibilidad/cst/9-ict/informacion-institucional/16-comision-marinas-turisticas.html	<p>Contacto 1: Oscar Villalobos Carprentier, Comisión de Marinas y Atracaderos Turísticos, CIMAT en Instituto Costarricense de Turismo</p> <p>Presidente: Doctor Alberto López Chaves, Presidente CIMAT.</p>	Comisión Interinstitucional de Marinas y Atracaderos Turísticos (CIMAT) fue creada en 1998 de acuerdo con la Ley 7744 y su Reglamento. Su naturaleza jurídica es de órgano desconcentrado en grado máximo, adscrito al ICT, está compuesta además por representantes del MOPT, MINAE, INVU y SALUD (Artículo 6 de la Ley). Es el órgano técnico especializado en el desarrollo de proyectos de marinas y atracaderos turísticos.

Instituto Costarricense de Turismo	www.ict.go.cr		ídem a Ministerio de Turismo de Costa Rica
<i>Bahia Golfito</i>	www.marinabahiagolfito.com		Marina
<i>Los Sueños</i>			video promocional: https://www.youtube.com/watch?v=Tqxjp4cyyRw
<i>Pez vela</i>	www.marinapezvela.com	Director (además de presidente de la asociación Nacional de Marinas): Jeffrey Duchesneau	Dispone de pequeño astillero propio: https://marinapezvela.com/es/astillero/
<i>Banana Bay</i>			Marina
<i>Papagayo</i>	www.peninsulapapagayo.com		Marina Papagayo ofrece 180 amarres con todos los servicios para yates de hasta 250 pies de LOA, con servicio eléctrico monofásico y trifásico, eliminación de aguas grises y negras y banda ancha inalámbrica. Todo complementado por una amplia gama de servicios y comodidades, que incluyen asistencia para el amarre, monitoreo 24/7, asistencia para yates, aprovisionamiento en el lugar, abastecimiento de combustible y servicio de conserjería en el muelle. Desde el traslado al aeropuerto, el servicio de transporte, el alquiler de

			automóviles, las reservas para cenar y las actividades para los capitanes y miembros de la tripulación, el equipo de conserjería de la marina está a su servicio.
Asociación Marinas de Costa Rica	www.costaricamarinas.org	Contacto : Grethel Fernández, Directora Ejecutiva, gfernandezlaw@gmail.com	Asociación que engloba a las principales marinas del país.
Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico	www.incop.go.cr	Planeación Institucional: Natalia Álvarez Quesada, dplan@incop.go.cr Relaciones Públicas: Óscar Saborío Ramírez, relaciones.publicas@incop.go.cr	Autoridad portuaria para los puertos de la costa pacífica de Costa Rica.
Japdeva	www.japdeva.go.cr	Contacto: Lic Jill Salmon, Directora General jsalmon@japdeva.go.cr	Autoridad portuaria de Puerto Limón, responsable del nuevo proyecto de ampliación de Puerto Limón con marina y atracadero de cruceros.
Moffat&Nichol	www.moffatnichol.com		Empresa a cargo de los proyectos previos de factibilidad de la construcción de la terminal crucerista y marina en Puerto Limón.

Marina Tambor CR	www.marinatamborcr.com	Contacto 1: Angel Coello Segura (ciudadano español), inversor principal y responsable del proyecto Marina Tambor (Principal desarrollo de marina en la costa pacífica de Costa Rica. Enlace LinkedIn Angel Coello: https://cr.linkedin.com/in/%C3%A1ngel-coello-segura-7a851b84
Instituto Hidráulica Cantabria	www.ihcantabria.com	No disponible	Empresa española encargada de los estudios de factibilidad y elaboración del proyecto de la Marina Tambor.

COSTA RICA COMO DESTINO INVERSION	
Ventajas	Excelente colaboración publico privada y numerosos casos de éxito de empresas internacionales en el país.
	Muy buenos organismos de promoción económica con ayudas a la inversión extranjera (disponen de la considerada mejor agencia de promoción de inversiones del mundo)
	Plan nacional de posicionamiento de Costa Rica como hub internacional de super yates (por parte del Gobierno Nacional junto a los principales actores económicos del país). Definición de un plan estratégico claro.
	No existen astilleros destacables ni talleres sofisticados para la reparación de yates y/o mega yates, a excepción de Marina Pez Vela. Enorme potencial en el desarrollo de la costa atlántica del país, que carece de una infraestructura de este tipo. Proyecto Puerto Limón como detonante del potencial crecimiento.
	6 proyectos de marinas con capacidad para super yates (ejecución o aprobación), a sumarse a las 5 marinas con capacidad para mega yates existentes.

Desventajas	Actualmente tan solo 500 yates / megayates internacionales pasan largas temporadas en el país
	Mayor dificultad para obtención de refacciones e insumos que en otros destinos (buena infraestructura portuaria y aeroportuaria pero inexistencia de centros de distribución o oficinas de representación de empresas proveedoras del sector).
	Mayor desarrollo de la costa pacífica en el sector náutico en particular y turístico en general (misma situación que en México)
VALORACIÓN CONSULTOR	7.5 sobre 10



REPUBLICA DOMINICANA

1. Consideraciones Macroeconómicas y datos sector turístico

La República Dominicana es un país caribeño que cuenta con una población de 10 millones de habitantes, cuya capital se ubica en la ciudad de Santo Domingo. En la última década el país ha experimentado crecimientos sostenidos de más del 5% con inflación moderada y un control exhaustivo de la deuda pública.

La moneda nacional es el peso dominicano, que se ha mantenido estable en los últimos 5 años. Como en el caso de otros países de la zona, la economía está fuertemente dolarizada por lo que esa moneda es aceptada de manera común.

El país dispone de potentes infraestructuras, con aeropuertos internacionales excepcionalmente conectados con el continente americano y las principales ciudades europeas, puertos de carga e importantes zonas francas así como una de las más extensas redes de carreteras de la región.

La República Dominicana es uno de los 50 países más visitados del mundo, con 5,5 millones de visitas en 2019 y un escenario de fuerte crecimiento interanual en los últimos 10 años. Esta serie favorable se vio interrumpida en el año 2019 por la difusión de rumores falsos sobre el asesinato de algunos turistas americanos en una región del interior del país. El escándalo tuvo amplia repercusión en el principal mercado emisor de turismo al país (Estados Unidos) provocando cancelaciones e información adversa que se tradujo en la pérdida de 200.000 turistas entre 2018 y 2019. En 2021, y pese a la crisis por la pandemia del Covid-19, República Dominicana espera recibir un total de 3.2 millones de turistas, especialmente gracias a sus mercados emisores más importantes (USA, Canadá, España). La vía principal de entrada de los mismos (alrededor del 60%) es el aeropuerto de Punta Cana.

Para hacerse una idea de la magnitud del sector turístico en el país, en el año 2019 fueron aprobadas en República Dominicana solicitudes para ampliar la capacidad del país a 192.000 habitaciones hoteleras. El Consejo de Fomento al Turismo dio el visto bueno a 85 nuevos proyectos para la construcción de nuevas habitaciones por etapa, 51 con aprobaciones definitivas y 31 con aprobaciones provisionales.

Información sobre normatividad, impuestos, materia laboral

Pese a que la República Dominicana es un país que tradicionalmente ha favorecido la llegada de IED internacional, existen aún algunas barreras de entrada especialmente debido a la excesiva burocracia y complejidad a la hora de tratar con las administraciones públicas del país.

Pese a lo anterior, el sistema monetario nacional permite la libre convertibilidad de las divisas, la libre determinación de las tasas de interés, la libre circulación transfronteriza de capitales y la participación irrestricta de entidades financieras extranjeras en el mercado de la República Dominicana.-

La ley dominicana establece el principio de igualdad de tratamiento las inversiones a nacionales y extranjeras. Las únicas restricciones existentes a la inversión extranjera se aplican a algunos sectores especialmente sensibles desde el punto de vista estratégico. El registro de inversión ante las autoridades no es obligatorio y aún sin él los inversionistas extranjeros podrán remesar sus utilidades y repatriar su capital sin autorización previa, siempre que cumplan con las reglamentaciones tributarias, que son iguales que para nacionales.

En el ámbito de la promoción a la inversión en el sector turístico la ley No. 158-01 establece las bases para el desarrollo y construcción, según aplique, de proyectos turísticos y de entretenimiento, desde hoteles y resorts hasta parques de diversiones y puertos de cruceros a través del otorgamiento de incentivos fiscales y otros beneficios a personas o empresas que emprendan, promuevan o inviertan en dichas actividades, en determinados polos del país con potencial turístico. Entre los incentivos principales se encuentran las exenciones fiscales en la compra de los terrenos para explotación turística, la construcción y el aprovisionamiento de hoteles y los impuestos cobrados sobre las utilidades generadas e intereses de financiamiento. Estos incentivos se acrecientan cuando los proyectos son llevados en determinadas áreas consideradas “de escaso desarrollo”. Los referidos incentivos son otorgados por un período máximo de diez (10) años a partir de la terminación del proyecto, siendo el Consejo de Fomento Turístico (“CONFOTUR”) la entidad gubernamental encargada de recibir, aprobar o rechazar la cualificación bajo esta ley de incentivo.

La República Dominicana ha mantenido una política activa de relaciones comerciales multilaterales, firmando numerosos acuerdos de libre comercio, así como tratados bilaterales de inversión con España, país con el que a la vez que ha firmado tratados para evitar la doble imposición.

En cuanto al establecimiento de sociedades internacionales en el país la ley dispone que las sociedades extranjeras, en cuanto a su existencia, capacidad, funcionamiento y disolución se rigen por la ley del lugar de su constitución y, en cuanto a sus operaciones y actividades en el país, están sujetas a las leyes dominicanas. Las sociedades extranjeras que establezcan una sucursal o establecimiento permanente en República Dominicana o cuando realicen actos de comercio de forma habitual en el país, deben registrarse en el Registro Mercantil e inscribirse en el Registro Nacional de Contribuyentes de la Dirección General de Impuestos Internos.

En cuanto al sistema impositivo dominicano, la tasa aplicable a las personas jurídicas domiciliadas en el país en el período fiscal 2021 es de 27%, siempre que estén bajo el sistema ordinario de tributación y no estén acogidos a alguna exención fiscal. Las ganancias de capital están sujetas al mismo tipo impositivo del 27%.

Los impuestos sobre la renta de las personas físicas varían en una escala que va del 0 al 25% de tipo máximo y las rentas obtenidas por trabajadores que llevan menos de 6 meses en la República Dominicana tributarán sin excepción al 25%.

El Impuesto sobre el valor añadido en el país es del 18% el su tarifa general.

Finalmente, en cuanto a *la contratación de personal*, existe una ley que obliga a que el 80% de los trabajadores de una empresa deban ser de nacionalidad dominicana, siempre que no pueda probarse

que el mercado laboral no puede satisfacer esa proporción. El salario mínimo del país, que se revisa de forma anual, es de 208 dólares americanos y el salario medio se sitúa alrededor de los 400 dólares americanos. Los sueldos estimados para un ingeniero alcanzan los 700 dólares americanos y para el personal técnico cualificado pueden rondar los 400 a 500 dólares americanos.

Percepción de España en la república Dominicana

Las relaciones comerciales, culturales e históricas son muy importantes entre España y la República Dominicana. España es el cuarto inversor en la república Dominicana, considerando el stock de inversión creado entre los años 2010 y 2018, tan solo por detrás de USA, Canadá y México. Pese a esos datos, en los últimos años España ha perdido posiciones en este indicador.

Tras varios años manteniendo un nivel estable, la exportación española aumentó impulsada por suministros vinculados a la ejecución de varios proyectos antes de la pandemia de la Covid-19. Las exportaciones españolas de mercancías disminuyeron en 2020 un 19%, situándose en los 488 millones de Euros con predominio de Bienes industriales y tecnología, productos agroalimentarios, bienes de consumo y bebidas. La cuota de mercado española en bienes ronda el 4%, y la tasa está en 539%, favorable a España. España ocupa el 5º lugar entre los suministradores mundiales del país y el 1º entre los europeos.

Como expuesto anteriormente, la importancia en las relaciones bilaterales entre ambos países ha detonado la firma de varios acuerdos bilaterales, entre ellos el de evitar la doble imposición.

Situación COVID 19 en el país

La república Dominicana ha mantenido abiertas sus principales infraestructuras de transporte internacional a fin de poder seguir recibiendo turistas internacionales. Pese a que las autoridades han sido bastante laxas en la aplicación de medidas de cuarentena, se han ido emitiendo órdenes en función de la situación de la pandemia en cada momento.

Información actualizada entrada turistas desde España: Todos los pasajeros y miembros de la tripulación que arriben a la República Dominicana procedentes del Reino de España, deberán presentar el resultado negativo de una prueba de COVID-19 (PCR o de antígenos), tomada con no más de 72 horas antes de su llegada, o presentar su Tarjeta de Vacunación con no menos de 2 semanas de haber sido aplicada la última dosis. En caso de que los miembros de la tripulación no presenten la tarjeta de vacunación o prueba de COVID-19, deberán permanecer confinados en su hotel o alojamiento. La presente medida aplica también para todos los pasajeros provenientes del Reino de España que arriben a la República Dominicana desde un tercer país, y para

aquellos que hayan estado en el Reino de España en los últimos 14 días o menos. La presentación del resultado negativo de una prueba PCR, no aplica para pasajeros menores de 7 años.

El país ha presentado hasta la fecha (septiembre 2021) un total de 4.000 defunciones y más de 350.000 casos de COVID divididos en tres diferentes olas. Actualmente la pandemia se encuentra en clara fase descendiente y la vacunación en pauta completa alcanza ya al 45% de la población.

2. Cuantificación del mercado actual y potencial

La República Dominicana se caracteriza por una ausencia casi absoluta de registros de información y de medición del impacto del turismo náutico en el país, así como por la falta de una política coordinada para el fomento de este tipo de turismo en el país.

Se considera que al menos 7.000 embarcaciones de recreo (veleros, lanchas, yates) circundan las aguas del Caribe cada año. Pero la República Dominicana solo ha sido capaz de atraer a unas 200. En cambio otras islas del Caribe con menos infraestructura y atractivos pueden capitalizar un mayor número de embarcaciones: Islas Vírgenes (más de 1000 unidades al año) St. Marteen (casi 2.000) Antigua (3.520) y Trinidad y Tobago (2.753) según los estudios como el de la CEPAL realizado por Willard Phillips sobre la demanda del turismo náutico de recreo en la región del Caribe.

Se calcula que las dos marinas que hay en Boca Chica (Club Náutico de Santo Domingo y Marina Zar Par Boca Chica) tienen alrededor de 300 amarres, por lo que estarían generando 182 empleos directos y alrededor de 673 empleos indirectos. Estas cantidades podrían ser consideradas bajas. Sin embargo, es necesario tomar en consideración la calidad del empleo y la oportunidad de estos para contribuir con economías locales donde el nivel de empleo resulte deprimido.

Así que tomando en consideración los 1.500 amarres que existen en las diferentes marinas del país, excluyendo los clubes náuticos, se puede estimar unos 600 empleos directos. Sumando a esta cifra todos los negocios relacionados indirectamente con la actividad, se obtiene una fuente de empleo considerable.

A nivel mundial el turismo náutico recreativo está en crecimiento y el potencial es grande. De hecho, alentado por este auge, el pasado año las principales marinas recreativas de República Dominicana conformaron el primer *Clúster de Marinas Recreativas y Deportivas*, una iniciativa impulsada por la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos (Anamar) y que en Agosto del 2021 se encuentra aún en una fase muy incipiente de actividades

La misma asociación ha realizado un estimado medio del gasto por embarcación en función de su eslora que detallamos a continuación:

GASTOS APROXIMADOS POR EMBARCACIÓN (7 días)

Hasta 70'	
Yates 70'-150'	\$16,000 - \$25,000
Yates 150'-220'	\$18,000 - \$70,000
Yates 250' +	\$35,000 - 115,000
Lanchas de pesca	\$8,600

Esto incluye: muelle, combustible, electricidad, limpieza, mantenimiento y reparación del barco, alimentos y bebidas (provisiones), alquileres de vehículos terrestres y aéreos, estadía villas y apartamentos.



Gasto promedio por embarcación en base a 7 días de atracado en puerto dominicano

Se calcula que anualmente 40 mega yates de bandera internacional arriban a marinas o puertos de la República Dominicana, con un potencial de crecimiento muy importante si el país contara con una estrategia definida en cuanto al desarrollo de la industria turística náutica.

En cuanto al mercado actual de marinas y amarres, la costa dominicana es una de las más desarrolladas y diversas del Caribe, extendiéndose unos 1.600 kilómetros. En los últimos años, el país ha doblado su número de marinas, algunas de las cuales ofrecen características innovadoras, que antes no existían en el Caribe, disponibles para los navegantes, pescadores deportivos y yates.



situación de marinas y atracaderos turísticos

Las principales marinas del país están ubicadas en los extremos norte y sureste del país: desde la costa de Punta Cana y la Península de Samaná, hasta Santo Domingo, La Romana, o la costa norte de Puerto Plata.

Marina Cap Cana: es una moderna instalación, que ofrece 130 amarres y gestión de yates de hasta 150 pies de eslora. Muy ligada históricamente al turismo de pesca, la marina ofrece servicios como: servicio de migración y aduanas, almacenamiento en seco, entre otros.



Marina Cap Cana, imagen general

Punta Cana Marina & Resort: Esta marina que cuenta con todos los servicios necesarios, se encuentra ubicada en Puntacana Resort & Club, hogar de hoteles de lujo, restaurantes y atracciones al aire libre. Con dos muelles y amarres para 43 yates de hasta 65 pies de eslora, esta marina es uno de los lugares más populares para la celebración de torneos de pesca de marlines.

Marina Casa de Campo: Ubicada en la desembocadura del Río Chavón, donde se encuentra con el Mar Caribe, Casa de Campo Marina es una de las marinas más prestigiosas del Caribe. Con una extensión de más de 90.000 metros cuadrados y un total de 370 amarres, esta marina de lujo tiene capacidad para barcos entre 30 y 250 pies de eslora, además de veleros invitados. Es sede además el único astillero especializado en reparación de yates y mega yates en Dominicana, IBC Shipyards.



Imagen Marina Casa de Campo

Marina Bartolomé Colom: Parte del Puerto Sansoucí Santo Domingo, esta pequeña marina cuenta con vistas panorámicas de la Ciudad Colonial. Dispone de amarre para 29 embarcaciones y 33 amarres para embarcaciones de eslora mediana. En el lugar se encuentran las autoridades de inmigración y aduanas

Marina Zar Par: es una marina deportiva con una situación geográfica inmejorable, ubicada en Andrés, Boca Chica a 12 millas de Santo Domingo (la Capital) y 7 millas del Aeropuerto. La marina nace en 2005 y cuenta con un área de 21.000 m², con 125 espacios en el agua, 240 racks. Tamaño máximo permitido 100 pies y profundidad 10 pies. Cada punto de atraque dispone de agua y luz eléctrica.

Ocean World Marina: Ocean World Marina está ubicada en la playa de Cofresí a 10 minutos de la ciudad de Puerto Plata al norte de la República Dominicana. Es la única marina en la costa norte con servicio completo que incluye un muelle seco y un pequeño taller de reparación. Ocean World Marina ha sido seleccionada como finalista en los Superyachts Business Awards por el panel de capitanes expertos de la organización ACREW en la categoría de Mejor Marina del Caribe.



Ocean World Marina

Marina Puerto Bahía Marina: La marina de Puerto Bahía es una marina con servicio completo ubicada en el norte de la Bahía de Samaná, en la costa noreste de República Dominicana. Cuenta con amarres para embarcaciones de hasta 150 pies de eslora. También dispone de un pequeño taller de reparaciones.

Puerto Blanco Marina: Ubicado al oeste de Puerto Plata, en la ciudad costera de Luperón, Puerto Blanco es una marina cerrada con la capacidad para amarrar 200 yates con un calado de hasta ocho pies. La marina de Luperón también se conoce como lugar seguro para amarrar durante huracanes y tormentas tropicales.

3. . Competencia y oferta en reparación de yates y mega yates

Ibc Shipyard

IBC Shipyard fue fundada en el 2001, inició sus operaciones en la primera marina de Casa de Campo que estuvo ubicada a la orilla de la Ría Romana. El crecimiento de esta primera inversión llevó a su expansión y ubicación en la Marina Chavón, Casa de Campo, el 5 de Septiembre de año 2005.



Con más de 10.000 M2 distribuidos entre talleres, tienda especializada en asuntos marítimos y equipos, IBC Shipyard lidera este mercado en República Dominicana, recibiendo yates y embarcaciones de todo el mundo.

La empresa dispone de las siguientes adaptaciones:

- Travel lift de 300 toneladas , instalada recientemente y que es única en el país.
- Transbordadores motorizados
- Grúas y equipos de diversas capacidades

IBC Shipyard ofrece en sus instalaciones servicios como: mantenimiento ordinario y extraordinario de Yates, servicios de electricidad y electrónico, servicio de mecanismos navales, hidráulicos y electro hidráulicos, pintura de casco, interior y fondo, erradicación de anti folios, mantenimiento y fabricación en fibra de vidrio y carpintería naval, cambio y reparación de propellers. IBC Shipyard también dispone de una red de técnicos y talleres especializados en sistema de propulsión y transmisiones, reparación de interiores en telas y canvas, confección de forros y cubiertas, y evaluación de botes, Yates, y todo tipo de embarcaciones. Sus equipos técnicos son formados en Italia y USA en diversos temas que incluyen electricidad y electrónica, carpintería naval, mantenimiento de motores, pintura y fibra de vidrio.

Es también un centro de servicio Gold Rated Azimit y miembro de Benetti Service Network, una certificación que solo se otorga a los astilleros de mayor categoría.

Otras instalaciones

Pese a que IBC es el único complejo de referencia en cuanto a la reparación de yates y mega yates en el país, existe una extensa tradición del sector en RD. Se considera que actualmente hay, IBC a parte, 7 astilleros de diversa índole en el país. Se trata de fabricantes que en general manufacturan embarcaciones de un máximo de 60 pies de eslora dedicadas a funciones recreativas, de pesca, transporte turístico y rescate. Son en general embarcaciones monocasco, veleros o catamaranes. Algunas de las empresas registradas realizan incluso exportaciones a países tales como: Venezuela, Aruba, Haití y Bahamas.

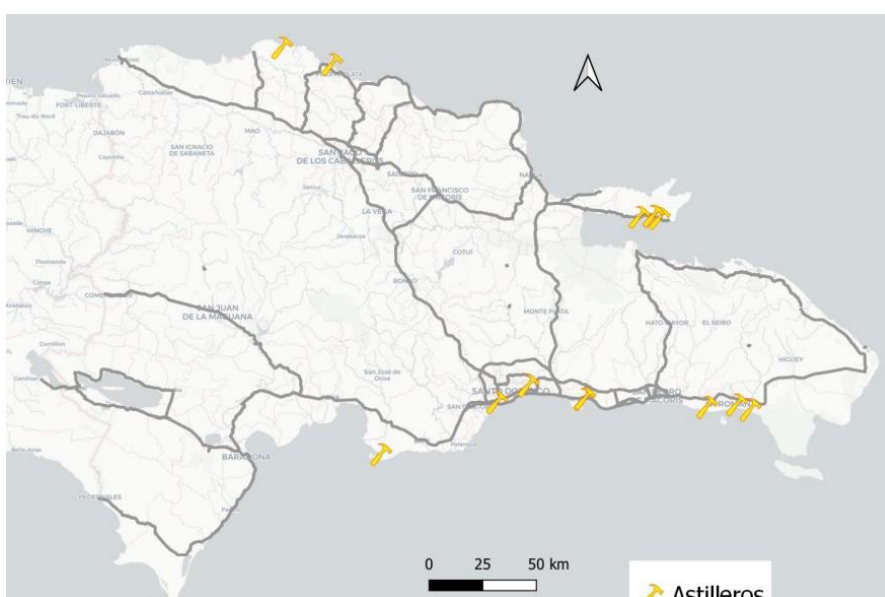


Ilustración 1 Mapa de ubicación de astilleros en la República Dominicana

Un ejemplo de lo anterior es la empresa Aventura Boats, fundada en el interior de República Dominicana por Lucas Guesart, que es el primer constructor de catamaranes del Caribe y que pretende dar un salto de calidad hacia la reparación de yates y mega yates con la apertura de una instalación en Bahía Luperón, de la mano del desarrollo Limestone Park. La apertura de esta instalación permitiría a la empresa poder tener salida directa al mar, ampliando sus capacidades y oportunidades de expansión.

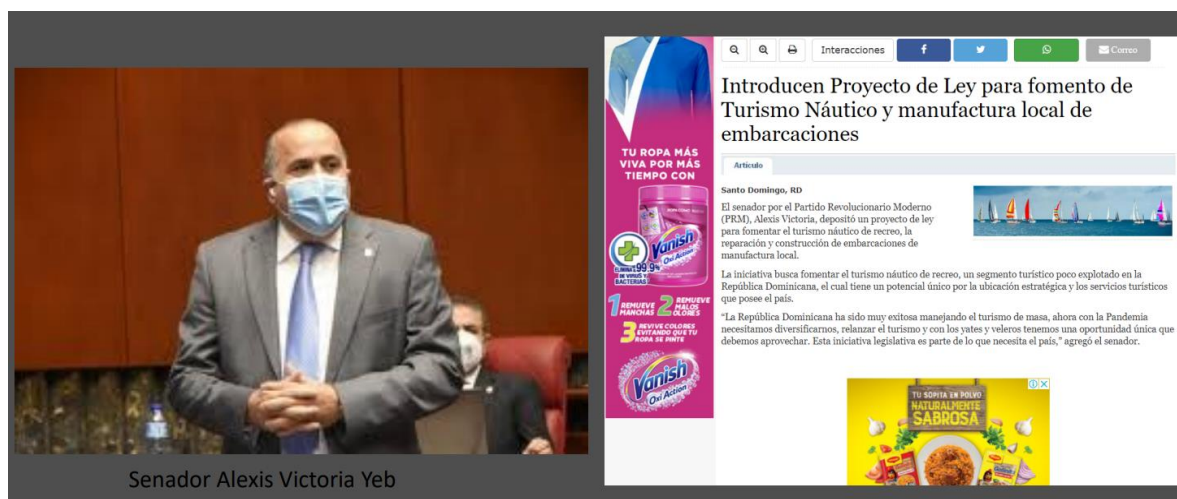
A modo de ejemplo, el astillero catalán *SYM* dispone de instalaciones en República Dominicana, especializadas en la reparación y conversión naval de cruceros y mercantes asistencia técnica a cruceros y buques mercantes en todo el mundo.

4. Oportunidades de inversión

La falta de coordinación entre el sector público y privado y la falta de regulación en el sector, han condenado a la República Dominicana a no poder aprovechar su potencial hasta la fecha.

El marco regulatorio correspondiente a esta forma de turismo es casi nulo en el país (más allá de alguna normatividad ambiental), y las iniciativas legislativas que de una forma u otra han buscado regularlo, como lo son el Anteproyecto de Ley de Incentivo al Turismo Marítimo Privado en la República Dominicana o el Anteproyecto de Código Marítimo, tienen años “cocinándose”, sin éxito.

Pese a lo anterior, el Senador Alexis Victoria Yeb ha vuelto a impulsar la Ley para el Fomento del Turismo Náutico, que el sector espera pueda detonar en muy interesantes oportunidades para que la República Dominicana pueda subirse al tren del desarrollo náutico.



Senador Alexis Victoria Yeb, promotor de la Ley para el fomento del Turismo Náutico

Existen actualmente algunas marinas (2) en ejecución y otras 4 en fase de elaboración de proyectos. Entre los proyectos que están en marcha destacan Limestone Park (*ver debajo*) y el proyecto Perla del Sur, que combina los componentes de turismo inmobiliario con residencias, villas privadas, apartamentos, con hoteles, marina y un centro de convenciones.

Proyecto Limestone Park en Bahía Luperón

El empresario Fernando Capellán, presidente de Grupo M y considerado como un propulsor del desarrollo sostenible en República Dominicana es el responsable de la ejecución de un parque

ecológico, de nombre LimeStone, que se combinaría con otros proyectos complementarios de servicios a los turistas extranjeros y nacionales, especialmente veleristas.

El proyecto, en las cercanías de la bahía y con *una inversión inicial de aproximadamente US\$5 millones*, pretende generar alrededor de 300 puestos de trabajo directos en distintas áreas, para dinamizar la economía local con el desarrollo y explotación del turismo náutico de recreo o velerismo. El proyecto busca no solo mover la economía, sino preservar el medioambiente con la protección de la bahía y la construcción de un parqueo o marina en seco, lo que protegería los manglares, ahora afectados por la forma en que se amarran las embarcaciones.



Bahía Luperón

Donde se construiría el parque tiene unos 107,000 metros cuadrados. De esta superficie el 80% está destinado, además, a la restauración ecológica con la plantación de más de 5.800 especies autóctonas y endémicas, tales como guayacán, caoba, mara, jobo, entre otras que se encuentran en distintas etapas.

Entre los servicios que la nueva marina proveería están: almacenamiento en seco, Limpieza y mantenimiento, Servicios de comida, reparaciones de motor, tratamiento de ósmosis, limpieza del casco a alta presión, trabajos y reparaciones de fibra de vidrio, agua, electricidad.

Adicionalmente, se ha anunciado una joint venture con el astillero local Aventura Boats, a fin de poder construir un astillero que de servicio a las embarcaciones de la marina. Para Aventura Boat, que tenía sus instalaciones actuales en el interior, este proyecto representa su oportunidad de crecer en el área

de la reparación de embarcaciones y yates, puesto que anteriormente estaban especializados en la fabricación de pequeños catamaranes.



recreación de las instalaciones del astillero en Limestone Park

5. República Dominicana: conclusiones y recomendaciones de entrada

La República Dominicana es probablemente el mercado que genera más dudas entre los analizados en este estudio. Pese a su ubicación estratégica en el Mar Caribe y a un potencial enorme en la llegada de embarcaciones de bandera internacional, el sector náutico se ha desarrollado fruto de la apuesta de inversores privados más que por la existencia de una estrategia concreta y coordinada.

No existe legislación ni normatividad clara en cuanto la industria del turismo náutico, más allá de una normativa ambiental en la construcción de marinas.

Los organismos de promoción internacional del país tampoco tienen claro el potencial del sector náutico en el país y su apoyo en el establecimiento de una instalación de reparación de yates y mega yates puede ser bastante limitado.

Pese a todo lo anterior, fruto de la propia inercia de un mercado potencial enorme, el país ha desarrollado marinas de primer nivel e incluso dispone de una instalación de referencia internacional como son los astilleros IBC.

Todo parece indicar que el mercado náutico dominicano está fuertemente vinculado a algunas familias adineradas con enlaces directos con la administración pública y con una red de contactos muy potente, lo que complica la llegada de inversión extranjera en igualdad de condiciones. Es por

ello, que lo más sensato es abordar este mercado a través de empresarios locales que puedan de alguna forma participar en un potencial proyecto de inversión.

Actualmente existen algunos desarrollos potencialmente interesantes que incluso contemplan la construcción e un astillero de reparación de veleros y yates (proyecto bahía Luperón).

Para abordar el mercado y sus futuras oportunidades, recomendamos el contacto con las siguientes personas:

- 1) Omar Shamir Reynoso, responsable de marinas turísticas y atracaderos en ANAMAR, la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos. Se trata de un funcionario público muy bien comunicado con el sector privado y con los principales desarrolladores de proyectos náuticos del país.
- 2) El senador Alexis Victoria Yeb es el principal impulsor del turismo náutico nacional y es muy importante poder entablar conversaciones con Él para cualquier proyecto que contemple la República Dominicana. Igualmente el empresario Fernando Capellán, empresario promotor de marinas quien va a desarrollar el proyecto de Bahía Luperón.

6. República Dominicana: contactos establecidos y valoración de pros y contras

	<p><i>Proyecto: Caribe Yates / Mega Yates BBDD preliminar</i></p>		
EMPRESAS	WEBSITE	DATOS DE CONTACTO	DESCRIPCION
<p>Asociación de Navieros de República Dominicana</p>	<p>www.asociacionnavieros.com</p>		<p>Asociación que engloba a los principales puertos, marinas y prestadores de servicios náuticos en México.</p>

<i>Bartolome Colom</i>	<u>No disponible</u>		Pequeña marina, 29 embarcaciones, 33 amarres hasta tamaño medio.
<i>Zar Par</i>	www.marinazarpar.com		125 espacios en el agua, 240 racks. Tamaño máximo permitido 100 pies y profundidad 10 pies. Cada punto de atraque dispone de agua y luz eléctrica. Servicios básicos agua y electricidad, no servicios reparación.
<i>Casa de Campo</i>	www.marinacasade campo.com.do	<p>Dirección: Calle Barlovento No.1 Marina Casa de Campo, 22000, La Romana, Dominican Republic</p> <p>Teléfono: +1 (809) 523-2247</p> <p>Email: ccycc@casadecampoya chtclub.com</p> <p>Dirección: Ave. De La Marina No.3 Marina Casa de Campo, 22000, La Romana, Dominican Republic</p> <p>Teléfono: +1 (809) 523-8646</p> <p>Fax: +1 (809) 523-8649</p>	<p>Dispone de servicio de astillero y reparaciones. Es una de las marinas más emblemáticas del Caribe. La Marina Casa de Campo cuenta con un total de 370 muelles, capaces de recibir barcos de 30 a 250 pies de eslora lo que la posiciona como una marina de gran capacidad que combina un estilo de vida de elegancia, prestigio, lujo, seguridad y calidez. La Marina también tiene muelles para veleros invitados. Acceso al brochure de la marina</p>

<i>Cap Cana</i>	www.marinacapcana.com		pequeña marina, para embarcaciones pequeñas o medianas.
<i>Puerto Bahía</i>	www.puertobahia.dq		107 slips with capacity to berth vessels of up to 150' L.O.A. Servicios básicos.
<i>Ocean World Marina</i>	www.oceanworldmarina.com		Comprehensive Servicing and Maintenance for all makes of marine Diesel engines, inboard engines, outboard engines (2hp – 250hp), fuel polishing service, tank cleaning, electrical systems, generators and electronics. Brochure: http://oceanworldmarina.com/Brochure.pdf
<i>Puerto Blanco Marina</i>	-		
Pro Dominicana Organismo Promoción Inversión	www.prodominicana.gob.do/Inicio	Dirección: Av. 27 de Febrero esq. Av. Gregorio Luperón, frente a la Plaza de la Bandera, Santo Domingo, República Dominicana Tel: 809-530-5505 Email: servicios@Prodominicana.gob.do Contacto 1: Paulette Antigua, Responsable	Agencia pública de promoción de la inversión extranjera en Dominicana.

		de Inversiones , pauletteantigua@prod ominicana.gob.do	
IBI Nautica	www.ibinautica.net	<p>Tel : 8094493321</p> <p>Web Site : www.ibinautica.net</p> <p>Address : Ave. de La Marina # 54, La Marina Casa de Campo</p> <p>Presidente: Mauro Caslini</p> <p>Relaciones Públicas: Milaura Guzmán, teléfono 829-762-0361</p>	<p>Uno de los principales refiters de yates y mega yates en el Mar caribe y única en Dominicana. Con más de 10,000 M2 distribuidos entre talleres, tienda especializada en asuntos marítimos y equipos, IBC Shipyards lidera este Mercado por su excelente ejecución de servicio, su calidad, su costo competitivo, y su profesionalidad. La empresa posee un travel lift de 300 toneladas, transbordadores motorizados que garantizan el movimiento de su yate con un riesgo mínimo, grúas y equipos de diversas capacidades complementan la flotilla de equipos de servicios y mantenimiento. IBC Shipyards ofrece más de 25 servicios entre los cuales se encuentran el</p>

			mantenimiento ordinario y extraordinario de Yates, servicios de electricidad y electrónico, servicio de mecanismos navales, hidráulicos y electro hidráulicos, pintura de casco, interior y fondo, erradicación de anti folios, mantenimiento y fabricación en fibra de vidrio y carpintería naval, cambio y reparación de propellers.
Dominicana Shipyards	www.dominicanashipyards.com	No disponible	Astillero localizado en la zona libre de Dominicana y especializada en la reparación de grandes buques, pero también ofrecen servicios para yates y mega yates.
Cluster de Marinas Recreativas (creado por ANAMAR)	https://anamar.gob.do/	Teléfono: ext 154, 153 +1 (809) 732 5169 Email: wleo@anamar.gob.do Werner Leo Email 2: Omar Reynoso, oreynoso@anamar.gob.do	Según reseña ANAMAR, en la primera reunión del clúster, participaron los representantes de Casa de Campo, considerada la marina más lujosa del Caribe, Cap Cana, Club Náutico Santo Domingo, Punta Arena y Ocean World y Limestone Park, ubicada en la bahía más protegida de los huracanes de todo el Caribe y considerada la primera Eco-marina de la

			región, así como también los Auxiliares Navales y su Comodoro Nacional.
Grupo M / Limestone Park	www.grupom.com.do	Director General: Lic Fernando Capellán	Empresa desarrolladora dominicana, inversora principal en Limestone Park, proyecto a realizarse en la Bahía de Luperón.
Aventura Boats	www.aventuraboats.com	Presidente: Lucas Guessard	empresa / astillero que junto a Grupo M / Limestone, va a desarrollar el astillero previsto en la Bahía de Luperón.

REPUBLICA DOMINICANA COMO DESTINO
INVERSION

Ventajas	Buenos costes de mano de obra y existencia de un sector de astilleros tradicionales o especializados en buques mercantes.
	Afinidad con la inversión extranjera directa española y facilidad para invertir y hacer negocios en el país.
	Potencial muy grande por ubicación geográfica y por inexistencia a 500 km a la redonda de instalaciones de refit de yates y mega yates.
Desventajas	Existencia actual de una empresa de referencia regional IBC Shipyards con un taller de refit además de un astillero nacional.
	Existen pocos proyectos de desarrollo de la industria náutica, a excepción de bahía Luperón y de la ampliación y mejora de algunas marinas.
	Nula existencia de normatividad nacional en cuanto a la industria náutica se refiere, unido a la insuficiente colaboración público privada. (APP)
VALORACIÓN CONSULTOR	5.5 sobre 10



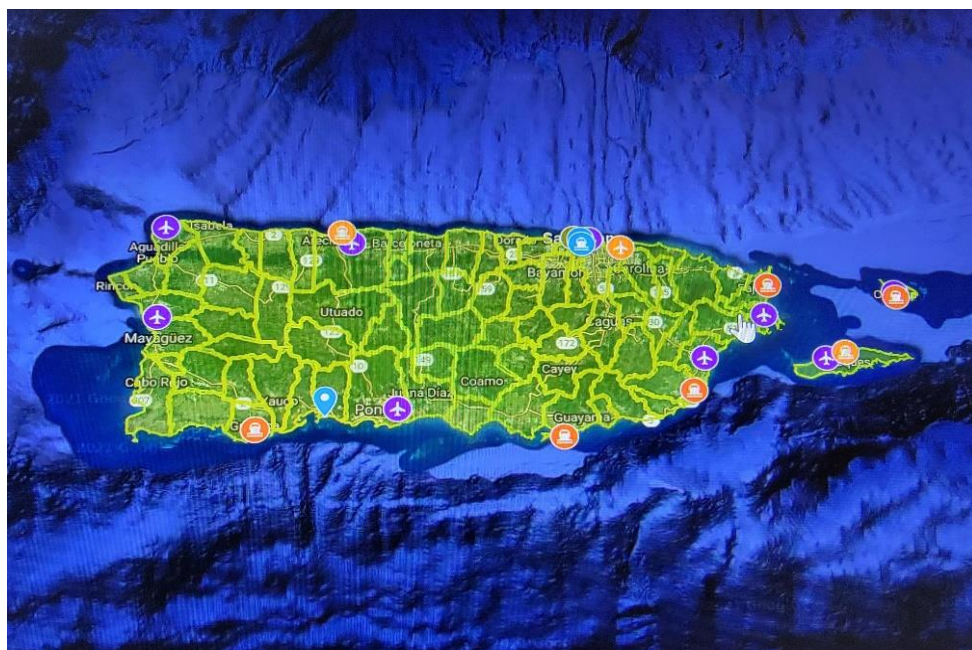
PUERTO RICO

1. Consideraciones Macroeconómicas y datos sector turístico

Puerto Rico es un estado Libre Asociado a los Estados Unidos de América que se ubica en una isla situada entre el Mar caribe y el Océano Atlántico. Su PIB por cápita es de unos 25.000 dólares americanos y sus industrias más potentes la Farmacéutica y el Turismo. Su población es de 3.2 millones de habitantes, siendo sus áreas urbanas más destacadas la Capital San Juan y las ciudades de Ponce, Mayagüez, Arecibo y Carolina. El crecimiento económico de la isla fue del 0.0 en el año 2020 y la tasa de desempleo del 8.4%.

Puerto Rico recibió en 2019 un total de 4.93 millones de turistas, con una derrama estimada de 3.6MM de dólares, con un crecimiento interanual del 11.1%. Las vías de entrada más habituales son: Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (AILMM), Aguadilla y Ponce. Puerto Rico se posiciona como el tercer destino del Caribe, por detrás de la República Dominicana y Cuba.

Adicionalmente, hay múltiples destinos con vuelos directos a Puerto Rico, como 12 mercados de los Estados Unidos y otros países, como España, Alemania, México, Panamá o Colombia.



ubicación de las principales infraestructuras de Puerto Rico

El dólar es la moneda única de curso legal en la isla y Puerto Rico es parte del territorio aduanero de los Estados Unidos. Se rige por su mismo marco legal y sistema de protección de la propiedad intelectual; también su sistema bancario está regulado bajo las leyes de los Estados Unidos y sus depósitos cuentan con las garantías del FDIC.

En cuanto a la situación impositiva, la estructura única de Puerto Rico lo hace parte del sistema estadounidense, pero le da autonomía sobre sus asuntos financieros y fiscales. En otras palabras, está exenta del pago de impuestos federales.

Esta autonomía le permite otorgar incentivos individuales a los inversores. Esto a través de la denominada Ley 60, que permite entre otros:

- Los términos de las subvenciones de exención de impuestos están estandarizados a 15 años, con una extensión de 15 años adicionales por un total de 30 años.
- Una tasa de impuesto sobre la renta fija del 4% aplicable a los ingresos exentos generados por un negocio exento.
- Exención del 75% del impuesto a la propiedad para todos los incentivos. Esto reduce la exención del 90% o el 100% que era aplicable según la mayoría de las leyes. Además, las

empresas elegibles disfrutarán de una exención del 50% de los impuestos municipales, como los impuestos especiales de construcción y licencias municipales.

- Créditos fiscales

Se calcula que el coste de la fuerza laboral en Puerto Rico está entre un 30-40% por debajo de la media de los Estados Unidos. La fuerza laboral de Puerto Rico es bilingüe y generalmente bien formada. Por ejemplo, la isla tiene el mayor porcentaje de egresados ingenieros de todos los estados Unidos. En el ámbito de la formación en el ámbito náutico, la isla cuenta con algunas escuelas técnicas como son Auto Meca y Mech Tech.

Entre las principales barreras de entrada, hay que destacar la pesada burocracia y lentitud de los trámites y permisos a la hora establecer cierto tipo de negocios en Puerto Rico, lo que a veces ahuyenta algunas inversiones extranjeras, además de la dificultad añadida de obtención de visados.

Percepción de España en Puerto Rico

La presencia de inversión española en la isla de Puerto Rico es relativamente escasa e incluso se ha ido reduciendo consecuencia de la prolongada crisis económica que ha sufrido el país. Las exportaciones españolas al país promedian los 200 millones de dólares anuales y están encabezadas por los combustibles minerales (47 millones de dólares), bebidas (20 millones de dólares) y productos químicos (18 millones de dólares).

En cuanto a los flujos de inversión, es difícil conocerlos con exactitud porque los datos de inversión recibidos por USA no se desagregan por estados. Pese a ello, unas 10 grandes empresas españolas operan con menor o mayor medida en la isla.

No existe una percepción positiva o negativa del producto español en la isla pero sí una sensación de cercanía cultural con nuestro país.

Covid 19 en Puerto Rico

Las medidas de contención del COVID-19 en Puerto Rico han sido en general bastante estrictas y en el caso del negocio náutico han afectado muy profundamente al tejido empresarial. Las marinas han estado cerradas a la operación durante varios meses en 2020 y 2021. En lo referente a los procesos migratorios, la isla se rige bajo el mismo paraguas que los Estados Unidos, dependiendo en todo caso de las restricciones establecidas por el departamento de Interior del país.

La pandemia del COVID- 19 ha acabado con 2.995 vidas , con 210.000 casos reportados desde el inicio de la pandemia.

2. Cuantificación del mercado actual y potencial

Se estima que en Puerto rico hay unas 60.000 embarcaciones de recreo o yates registrados, además de otros 15.000 veleros. Pese a que se pretende invertir esa tendencia, en la actualidad el 70% de los propietarios de estas son puertorriqueños y un 30% provienen de fuera de la isla, en especial de otros estados de la Unión Americana. Muchos de los son usuarios de las marinas puertorriqueñas son beneficiarios de las leyes 20 y 22. Estas leyes pretenden promover la ubicación en Puerto Rico de inversores con una serie de beneficios fiscales discriminatorios con el resto del país.

Se calcula que la venta de yates en Puerto Rico aumenta a una tasa del 15% anual, pese a la crisis económica que vive la isla desde hace 10 años. El rango de las embarcaciones que se venden va entre los 500,000 y los 5 millones de USD y se trata en general de embarcaciones de entre 50 y 80 pies de eslora.

Según la Organización nautas de Puerto Rico, la industria náutica genera aproximadamente 900 millones de dólares americanos al año en su conjunto, detonando más de 10,000 empleos directos en la isla.

Si bien es cierto que la industria náutica en Puerto Rico se ha caracterizado por su anterior volatilidad, se observa un crecimiento tendencial sostenido de los amarres y entrada de embarcaciones de otros estados y países. Dicha volatilidad se explica especialmente por tres factores:

- 1) Crisis económica que afecta a Puerto Rico desde hace algunos años y que ha disminuido el poder adquisitivo de algunas fortunas de la isla
- 2) Estragos climatológicos y desastres provocados por los huracanes, en especial el huracán María
- 3) Política contra el COVID -19, en que se prohibió por mucho tiempo la navegación recreacional con un impacto muy fuerte

La industria exclusiva de los mega yates representa un impacto económico directo e indirecto aproximado de 39 millones de dólares en Puerto Rico.

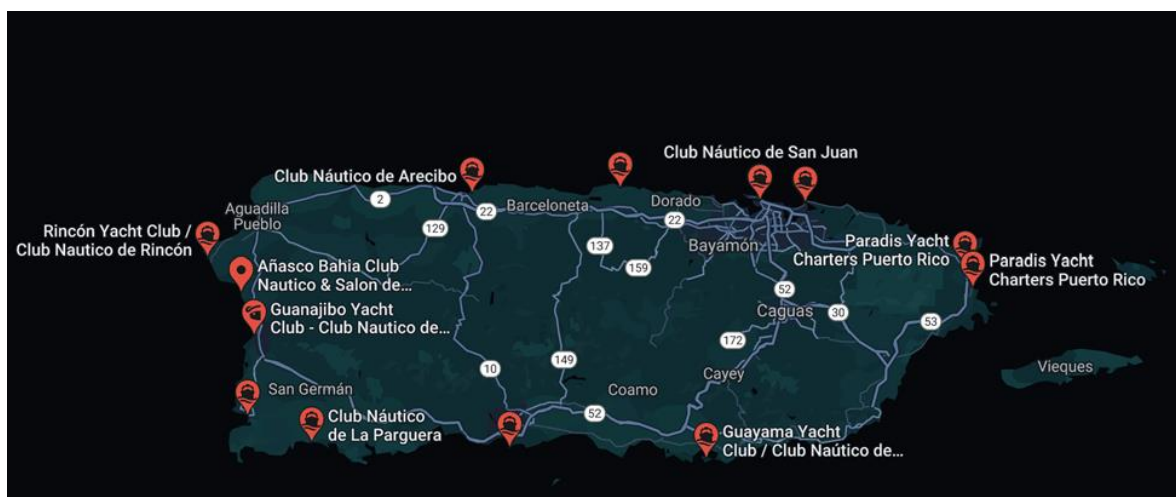
El DDEC (Agencia de Desarrollo económico de Puerto Rico) busca fomentar el desarrollo de la industria y espera superar en los próximos años las 500 visitas de mega yates, sobre las 327 registradas en 2019. Ello representaría un impacto económico durante del cuatrienio 2020-2024 de 61 millones de dólares, según datos provistos por la 'US Superyacht Association'".

Siguiendo con los datos anteriores, la DDEC estima que la derrama media que cada mega yate aporta a la economía Puertorriqueña es de 122.000 dólares americanos, un número que puede ir claramente al alza si la isla es capaz de desarrollar infraestructura complementaria para la llegada de estas embarcaciones.

Las autoridades del país, en una estrategia coordinada junto a los empresarios del sector, se encuentran ya promocionando al país en eventos alrededor del mundo. Las acciones coordinadas se han llevado a cabo en: Monaco Yatch Show, unos de los eventos más importantes de la industria de mega yates y en el cual la Isla no tenía representación desde el año 2016; Antigua Charter Show y Fort Lauderdale International Boat Show, entre otros.



En cuanto a las marinas que están operando en la actualidad, a continuación mostramos las más representativas en un mapa:



Club Náutico de Cangrejos
Calle Puerto Interior, Carolina, 00983
(787) 791-1015
cangrejosyachtclub.com

Club Náutico de San Juan
787-722-0177
<https://clubnauticoandesanjuan.com/>

Club Náutico de Arecibo
Puerto Rico 6680, Cambalache, Arecibo 00612
(787) 878-8465
<https://www.facebook.com/clubnauticoarecibo/>

Brisa Marina
PR-459 km. 14.2, Isabela, 00662
(787) 646-7428
rtgconsultantscorp@gmail.com

Marina Puerto Chico
PR-987, Fajardo, 00738
Phone: (787) 863-0834
<https://www.gcmarinas.com/>

Club Náutico de Vega Baja

PR-692, Vega Baja 00693

clubnauticovegabaja@yahoo.com

Paradis Yacht Charters Puerto Rico

Marina Puerto del Rey, Fajardo, 00738

Phone: (787) 469-3991 / (786) 709-5615

<https://www.paradisyachtcharter.com/>

Marina de Salinas

PR 701 Final, Calle Chapin G-8 Bo Playa, Salinas, 00751

Phone: (787) 824-3185

<https://www.marinadesalinas.com/>

Ponce Yacht & Fishing Club

787-842-9003

<https://ponceyachtclub.com/>

Rincón Yacht Club / Club Nautico de Rincón

Black Eagle Rd, Rincón 00602

Phone: (787) 551-3260

https://marinas.com/view/marina/pwcxw6_Club_Nautico_Rincon_Rincon_Rincon_Puerto_Rico

Boquerón Yacht Club / Club Náutico de Boquerón

101 Puerto Rico, Cabo Rojo, 00623

Phone: (787) 400-4052

<https://m.facebook.com/pages/category/Restaurant/Club-Nautico-de-Boquer%C3%B3n-1585088851741672/>

3. Competencia y oferta en el mercado de yates y mega yates

Pese a que la isla de Puerto Rico es una parada habitual de yates y mega yates en tránsito por el Caribe, no existe hasta la fecha una instalación de referencia en lo que a servicios de MRO y astillero se refiere.

Lo anterior va a cambiar en los próximos meses, tras la adjudicación a la empresa Isla Boriquen de un contrato para el desarrollo, financiación, construcción y operación de una instalación de

mantenimiento, reparación, y revisión de embarcaciones comerciales y de yates en el dique de carena (dique seco, o “dry dock”) ubicado en el Muelle 15 de Isla Grande, en el Puerto de San Juan.

Anteriormente, sobre el año 2015, se creó una instalación en el mismo puerto como un apéndice de la empresa Savannah Yatch repairs de Georgia, USA. Después de una exhaustiva búsqueda de locaciones, apostaron por el puerto de San Juan pero la sociedad, llamada Puerto Caribe, se disolvió en 2019.

Pese a la inexistencia de una instalación completa, en la isla si existen numerosas empresas o “contractors” especializados en las reparaciones menores y mayores de embarcaciones de recreo: compra venta de partes y refacciones, arreglos de motor, generadores, electrónica, refit general, fibra de vidrio, carpintería, pintura, entre otros. Algunos de ellos tienen acuerdos de colaboración con algunas de las marinas más destacadas.

4. Oportunidades de inversión

Puerto Rico se encuentra en un momento de pleno auge de la industria náutica, con una legislación muy favorable impulsada por el actual Gobernador del país. Existen dos proyectos estratégicos para la secretaria de Desarrollo Económico de Puerto Rico que pueden detonar volúmenes muy interesantes de oportunidades de inversión en zonas en las que se prevé la construcción de importantes infraestructuras vinculadas al mar (Roosevelt Roads y Puerto de Ponce). Además, recientemente se ha licitado la operación de un muelle en el puerto de la capital San Juan para la fabricación de un astillero de reparación de yates y mega yates.

Roosevelt Roads

El Proyecto de Reurbanización de Roosevelt Roads es una iniciativa extraordinaria que mejorará el crecimiento económico y social en la región este de la Isla y Puerto Rico, en general. El objetivo principal de la Autoridad de Reurbanización Local de Roosevelt Roads (LRA) es continuar sus esfuerzos para identificar a los desarrolladores con la capacidad de avanzar en los objetivos comerciales del proyecto de reurbanización de Roosevelt Roads (RR), de acuerdo con el Plan Maestro, y continuar promover y desarrollar proyectos específicos en ese contexto, para generar empleos e impulsar el crecimiento económico en Ceiba y Naguabo, y la región este de Puerto Rico.



imagen base militar de Roosevelt Roads

Como punta de lanza del desarrollo que se pretende iniciar, con una inversión global de sobre \$73 millones, el gobernador Pedro R. Pierluisi anunció tres proyectos de infraestructura en la antigua base militar Roosevelt Roads. Los proyectos son para la construcción de una red eléctrica, una planta de agua potable y para tratamiento de aguas sanitarias.

El proyecto contempla la construcción de una marina comercial, que tras licitación pública ha sido otorgada a la Municipalidad de Ceiba. (*en anexos se encuentra el Plan Maestro de la misma*). La marina prevé la construcción de una escuela técnica además de instalaciones de reparación de yates y mega yates sin especificar más allá en estas intenciones.

Desarrollo del puerto de Ponce



El Puerto de Ponce está ubicado en el municipio de Ponce, en la costa sur de la isla, hacia el Mar Caribe. Ponce es la segunda ciudad más grande de Puerto Rico, por población y por extensión territorial.

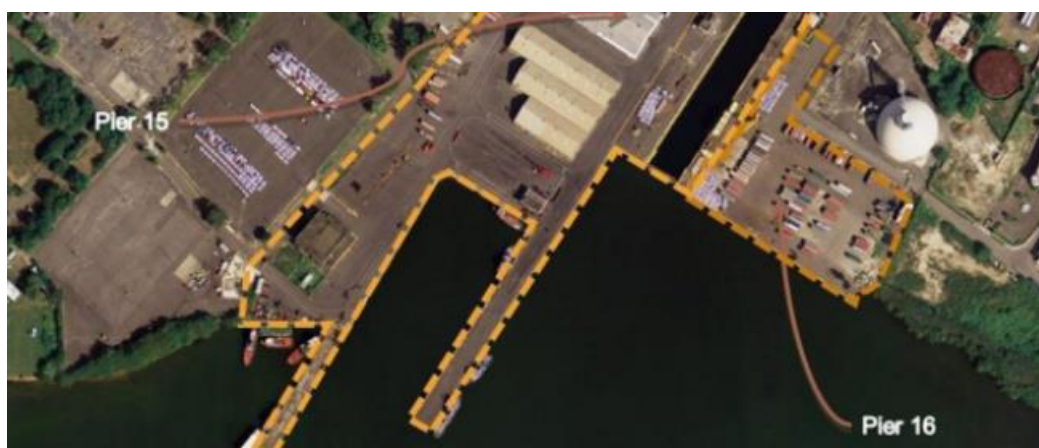
Actualmente la Secretaría de Desarrollo Económico de Puerto Rico se encuentra evaluando posibilidades de inversión para la revitalización del puerto, dando especial énfasis a la llegada de cruceristas y a la creación de una infraestructura potente.

La construcción del puerto marítimo de Ponce finalizó en 2010, tras una inversión inicial de 300 millones de dólares (más de 270 millones de euros) y, sin embargo, su actividad comercial sigue siendo limitada. El puerto ofrece un calado de 830 pies de los 1.200 que tiene el muelle. Una de las razones por las que no ha logrado desarrollarse en su totalidad es la imposibilidad de convertirlo en un puerto de trasbordo debido a los costes incurridos por las leyes de cabotaje.

Astillero en el Puerto de San Juan

Hace escasos meses, se conoció, por parte del Gobierno de Puerto Rico, la adjudicación por parte de Isla Borinquen LLC con la APPR de un contrato para el desarrollo, financiación, construcción y operación de una instalación de mantenimiento, reparación, y revisión de embarcaciones comerciales y de yates en el dique de carena (dique seco, o “dry dock”) ubicado en el Muelle 15 de Isla Grande.

Se trataba en concreto de establecer un centro de servicios de mantenimiento, reparación y reacondicionamiento (“MRO”) para diversos tipos de embarcaciones, incluyendo comerciales, yates y mega yates, entre otros, en el dique de carena.



espacio dedicado al proyecto de MRO

La venta de este espacio responde a un plan de venta de activos en desuso que la administración Puertorriqueña ha puesto en marcha. El contrato se estimó en 12 millones de dólares con un potencial de generación de impacto económico de 39 millones de dólares y la creación de cientos de puestos de trabajo en la zona. La firma del memorándum de entendimiento se realizó el pasado 16 de Abril de 2021. El inversor principal es el famoso deportista Puertorriqueño Iván Rodríguez, estrella mundial del béisbol.

5. Puerto Rico: Conclusiones y recomendaciones de entrada

El mercado náutico de Puerto Rico ha estado en constante auge pese a la profunda crisis económica que viene afectando al país desde hace más de 10 años. El número de amarres ha aumentado, así como las llegadas de mega yates a las costas del país.

Existe un plan estratégico para posicionar a la isla como un hub caribeño para la llegada de embarcaciones, principalmente de Florida. El Gobernador de la Isla ha expresado en varias ocasiones la idea de convertir a Puerto Rico en la capital mundial de los mega yates.

Existen iniciativas como la adjudicación del muelle 15 del puerto de San Juan para la realización de un astillero especializado en yates, una infraestructura inexistente hasta la fecha.

Además, la Secretaría de desarrollo económico de la isla está promoviendo el desarrollo turístico ligado al mar de algunas zonas de la isla, para las que se prevén inversiones importantes en los próximos años.

Pese a la cierta autonomía de la isla frente a los Estados Unidos, se trata de un mercado complejo en cuanto a las complicaciones burocráticas para realizar inversiones. Pese a lo anterior, la agencia promoción de las inversiones es eficiente y brinda apoyo concreto al establecimiento de nuevas sociedades internacionales. Otro elemento a tener en cuenta es la alta exposición de la isla a fenómenos naturales como huracanes, que han impactado mucho al sector náutico en los últimos años.


Una vez analizado el mercado y su potencial, consideramos interesante realizar las siguientes acciones de cara a evaluar la posibilidad de inversión en la isla:

- Contactar con la empresa Isla Boriquen SLL, reciente adjudicataria del contrato del muelle 15 del Puerto de San Juan para una inversión en un astillero para yates y mega yates. Se

trata de un proyecto de 15 millones de dólares para el que se desconoce quién va a operar el astillero.

- Contactar con Invest PR, agencia descentralizada del Gobierno de Puerto Rico, que ofrece apoyo directo a potenciales inversores. Desde esta agencia se puede canalizar el contacto con la Secretaría de desarrollo económico o con la autoridad portuaria del estado.

6. contactos establecidos y valoración de pros y contras

	<i>Proyecto: Caribe Yates / Mega Yates BBDD preliminar</i>		
EMPRESAS	WEBSITE	DATOS DE CONTACTO	DESCRIPCION
Autoridad portuaria de Puerto Rico	https://prpa.pr.gov/Pages/default.aspx	Joel Pizá Batiz, Executive Director of the Ports Authority: JPiza@prpa.pr.gov	
Departamento de comercio de Puerto Rico	www.ddec.pr.gov		El Departamento de Desarrollo Económico y Comercio (DDEC) es la entidad líder en la rama ejecutiva del Gobierno de Puerto Rico que establece la visión y la política pública de desarrollo económico y funge como coordinador e integrador de las estrategias e iniciativas de sus entidades adscritas. Se trata del organismo que estpa promocionando a

			Puerto Rico como destino principal de mega yates del caribe.
<i>Villa Marina Pr</i>	www.villamarinapr.com		
<i>club Nautico de San Juan</i>	www.clubnauticodesanjuan.com	<i>Contacto: José A. Torres Colón, jtorres@nauticodesanjuan.com</i>	Capacidad para yates y mega yates , junto al puerto de San Juan.
<i>Port Caribe</i>	<u>No disponible</u>		<i>No disponible</i>
<i>Yacht Club Marina at Palmas del Mar</i>	www.theyatchclubmarina.com		158 slips con capacidad para super yates de hasta 175 ft.
<i>Sunbay Marina</i>	www.sunbaymarina.com		pequeña marina, para embarcaciones pequeñas o medianas.
<i>Puerto Bahía</i>	www.puertobahia.do		107 slips with capacity to berth vessels of up to 150' L.O.A. Servicios básicos.
<i>Ocean World Marina</i>	www.oceanworldmarina.com		Servicio y mantenimiento integral para todas las marcas de motores diesel marinos, motores intraborda, motores fuera de borda (2hp - 250hp), servicio de pulido de combustible, limpieza de tanques, sistemas eléctricos, generadores y electrónica. Brochure: http://oceanworldmarina.com/Brochure.pdf

<i>Puerto Blanco Marina</i>	<u>No disponible</u>		No disponible
Isla Boriquen LLC	-	<p>ISLA BORINQUEN LLC</p> <p>Muelle 15 (talleres)</p> <p>Calle Miraflores & Vialla Verde</p> <p>SAN JUAN, PR 00907-0001</p> <p>Puerto Rico</p> <p>Officers:</p> <p>Mark Payne, agent</p> <p>Payne Negron, Mark H, authorized person</p> <p>MAILING ADDRESS</p> <p>PO Box 13279 SAN JUAN, PR 00908-3279</p>	<p>Se acaban de adjudicar la construcción de un dique seco de 12 millones de dólares para la reparación y refit de embarcaciones yates y mega yates.</p> <p>El proyecto incluye: El contrato de arrendamiento incluye estructura de dos plantas en el Muelle 15 de 1.536 pies cuadrados; Almacén A en el Muelle 15 de 36,770 pies cuadrados; Almacén B en Muelle 15 de 58.913 pies cuadrados; área del dique de carena en Muelle 16 de 65,473 pies cuadrados; perímetro del dique de carena en Muelle 16 de 128.243 pies cuadrados; área abierta de 49.000 pies cuadrados; derechos preferenciales al uso de 300 pies del Muelle 15; y el uso del rompeolas y porción de terreno en la esquina suroeste del Muelle 16 para colocar la compuerta del dique.</p>
Invest PR	www.investpr.org	<p>Invest Puerto Rico, Inc.</p> <p>The Hub, Suite 301</p> <p>200 Convention Boulevard</p> <p>San Juan, Puerto</p>	Organismo para la atracción de inversiones a Puerto Rico.

		Rico 00907 Switchboard: (787) 966-7642 Mobile: (239) 440- 4540 erolon@investpr.org www.investpr.org	
--	--	---	--

PUERTO RICO COMO DESTINO DE INVERSION		
Ventajas	Plan específico del Gobierno de Puerto Rico para posicionar a la isla como HUB receptor de mega yates del Caribe	
	Buenas infraestructuras de comunicación: Puerto de San Juan y Aeropuerto Internacional	
	¿posible colaboración con Isla Boriquen SLL en el desarrollo del dique seco (12 millones de dólares) ?	
	Proyectos específicos a desarrollarse con previsión de instalaciones tipo astilleros.	
	Buen acceso a refacciones, materias primas y personal altamente cualificado	
Desventajas	Mercado algo inseguro: crisis económica y fuerte impacto de huracanes	
	Se acaba de adjudicar (7 Julio 2021) contrato de dique seco a Isla Boriquen, potencial competencia directa abre las primeras instalaciones de referencia en la isla.	
	Elevado coste de fuerza laboral (comparación con otros mercados propuestos) y barreras de entrada a inversión internacional (burocracia, asuntos migratorios, entre otros)	
VALORACIÓN CONSULTOR	6.5 sobre 10	