



La patronal del sector denuncia una subida media del 1.500% en los cánones que pagan los concesionarios de los puertos deportivos a la Junta de Andalucía desde 2005. :: SUR

# Los puertos deportivos quieren seguir creciendo a pesar de tener el viento en contra

La facturación de los once recintos de la costa malagueña ha caído un 45% hasta los 65 millones, aunque los proyectos de San Andrés, La Bajadilla y el Club Mediterráneo sumarán 1.400 atraques

## SECTOR NÁUTICO

EUGENIO CABEZAS



✉ economia@diariosur.es

**MÁLAGA.** «Ahora apenas si se venden algunas lanchas neumáticas de tres metros de eslora, y hace por lo menos seis o siete años que no vendemos un barco de más de nueve metros». Con estas palabras describen la «delicada» situación que atraviesa el sector náutico en la provincia Fina y Manuel López, los dueños de Río Center, un establecimiento de venta de embarcaciones con tres décadas de trayectoria a sus espaldas, situado junto al puerto de La Caleta de Vélez.

No en vano, el sector ha sufrido un desmoronamiento absoluto en la provincia, en sintonía con las tendencias registradas a nivel andaluz y nacional, al caer en un 45% la factu-

ración global de los once puertos deportivos de la costa malagueña, hasta situarse en los 65 millones de euros, según los datos que maneja la Asociación de Puertos Deportivos Marinas de Andalucía. Su presidente, José Carlos Martín, estima que la ocupación media actual ronda el 55% en los alrededores de 4.500 atraques que jalonan el litoral costasoleño, desde La Duquesa, en Manilva, hasta La Caleta de Vélez.

Estos datos contrastan con el «lleno absoluto» que había en 2007, cuando el sector y la propia Junta de Andalucía hablaban incluso de una lista de espera de más de 3.000 solicitudes para optar a alguno de estos 4.500 amarres en los puertos deportivos malagueños. Ante este panorama, cabe preguntarse: ¿hay demanda para seguir construyendo nuevos recintos portuarios? Martín entiende que en estos momentos no, pero ve muy positivo que los proyectos se pongan en marcha, «porque un puerto deportivo no es algo que se haga de un año para otro, sino que, de media, se tardan cuatro o cinco años en termi-

narse de construir», asegura. Así, a pesar de las dificultades y de la tormenta económica, en estos momentos, hay tres proyectos que están en la línea de salida para ponerse en marcha a corto plazo, tras superar numerosos obstáculos. Los dos más importantes son la ampliación de La Bajadilla, en Marbella, que promueve la sociedad Bin Nasir Abdullah & Sons, propiedad del jeque Abdullah Al-Thani, y el puerto de San Andrés en la capital.

Cada uno de estos dos recintos contará con alrededor de

600 nuevos atraques, a los que se sumarán otros 200 amarres del nuevo puerto deportivo que promueve el Real Club Mediterráneo en la dársena del dique de Levante de la capital, con lo que la cifra global de nuevas plazas para embarcaciones podría rondar, en un plazo de cuatro o cinco años, las 1.400.

A estos proyectos habría que sumar una larga lista de iniciativa, tanto de nuevos puertos deportivos como de ampliaciones, que podrían elevar la cifra de amarres, a medio plazo, en otros 4.500. Sin embargo, la

## LAS CIFRAS

55%

Es el porcentaje de ocupación media de los 4.500 atraques de la provincia, lejos de las listas de espera de hasta 3.000 solicitudes de 2007.

12.000

Es el número de empleos directos que genera el sector náutico en la provincia.

mayoría de estas actuaciones están en 'stand-by', a la espera de que la Junta de Andalucía –la administración competente en materia de puertos deportivos desde hace treinta años–, se decida a sacarlos a concurso. Aquí se incluyen las ampliaciones de Benalmádena, La Caleta, Estepona, Fuenigirola y El Candado y cuatro proyectos nuevos (El Morlaco en la capital, Nerja-Torrox, Mijas y Rincón de la Victoria).

## Caída del 30% en precios

El sector está también en pie de guerra desde 2005 por la «brutal» subida de los cánones que pagan los recintos que funcionan bajo la fórmula de la concesión administrativa, pues denuncian subidas de hasta un 1.500% en los últimos seis años. «Ingresamos la mitad por los amarres pero nos cobran mucho más, esto es competencia desleal», se queja Martín, quien destaca que el precio medio de los atraques en los puertos deportivos ha descendido en un 30% desde 2007, hasta situarse entre los 1.500 y 3.000 euros al año, para una embarcación de ocho metros de eslora.

## PLAN DIRECTOR HASTA 2020

La competencia en la gestión y autorización de los puertos deportivos en Andalucía está en manos de la Junta desde 1983. Sin embargo, desde la Asociación Marinas de Andalucía se quejan de que en estas tres

décadas la Administración andaluza «no ha promovido» ni un solo nuevo puerto deportivo en la comunidad, «y todos los que se han hecho han sido porque los han autorizado desde el Ministerio de Medio Ambiente», matiza el presidente del colectivo, José Carlos Martín.

A su juicio, los políticos que han gestionado las competencias en la comunidad en estos 30 años «no han tenido voluntad de de-

sarrollar un plan adaptado a las necesidades, y se han movido por intereses electorales y partidistas», dice.

Así, el último anuncio de la Consejería de Fomento, en manos de IU, ha sido la redacción de un nuevo Plan Director de Puertos en Andalucía, para el periodo 2014-2020, «que fijará los criterios para asegurar la viabilidad ambiental y económica de las infraestructuras en los próximos años».