

En dique seco

Más de la mitad de los proyectos de puertos deportivos como el que Urdangarin quiso construir en Valencia están paralizados. El precio de los amarres se ha derrumbado y ya no hay colas para ocupar una plaza

✪ BORJA OLAIZOLA



La ampliación del puerto de Altea (Alicante) fue paralizada por la Justicia. :: ALBERTO FERRERAS

Con campo de golf si era en el interior y con puerto deportivo si era en la costa. Las urbanizaciones planeadas en el esplendor de la burbuja inmobiliaria se vendían mucho mejor si el ladrillo iba acompañado de una golosina con un vago regusto a deporte de alto 'standing'. Iñaki Urdangarin lo sabía y por eso el proyecto de crear una macrourbanización en los parques protegidos de El Saler y de La Albufera que planteó en 2005 a la Generalitat valenciana incorporaba, entre otros muchos elementos, una dársena para embarcaciones de recreo. El plan no difería mucho de los miles de proyectos que circulaban aquellos años en el bucle envenenado que recorría los despachos de contratistas, concejales, promotores y consejeros autonómicos. Lo que lo hacía distinto era que tenía el aval de un integrante de la Familia Real, algo que sin duda abre muchas puertas.

La declaración el pasado martes del dirigente del PP Esteban González Pons ante el juez que instruye el caso Noós reveló que la fundación que copresidía el duque de Palma también probó fortuna en

el terreno de la promoción inmobiliaria. Noós y la Fundación Metròpoli, reconoció Pons, mantuvieron varios encuentros con la Generalitat para tratar de llevar adelante un proyecto urbanístico en terrenos protegidos por su valor medioambiental. El plan contemplaba una completa reordenación del litoral desde el parque de la Albufera hasta Sagunto con el señuelo de hacer de Valencia una subselección olímpica para competiciones marítimas. Además de muchas casas, canales artificiales para regatas e incluso un trazado para un monorraíl, incorporaba un puerto deportivo con vocación de albergar embarcaciones olímpicas.

«La fiebre de los puertos deportivos es inseparable de la burbuja inmobiliaria y ya vemos a dónde nos ha conducido todo aquello», resume Pilar Marcos, responsable de los informes sobre la situación del litoral español que, bajo el título 'Destrucción a toda costa', Greenpeace elabora anualmente desde 2001. Los estudios, una radiografía lúcida y pormenorizada de los desastres perpetrados en la época del ladrillo, se detienen también en el capítulo de las dársenas para embarcaciones de re-

creo. «Hacia el año 2006 –recuerda la activista de Greenpeace– contabilizamos un centenar de proyectos de puertos deportivos, muchos de ellos asociados a urbanizaciones, que sumaban 40.000 nuevos amarres. Era una cifra totalmente disparatada no solo por lo que suponía de agresión ambiental, sino porque no respondía a una demanda real».

Orden judicial

Greenpeace no sabe a ciencia cierta cuántos de aquellos proyectos salieron adelante. Algunos, muy pocos, fueron paralizados por orden judicial debido a su impacto medioambiental –es el caso de la ampliación del puerto Luis Campomanes, en Altea (Alicante)–, pero la mayoría se quedaron en el camino debido a la crisis. El cruce de los datos de la organización ecologista y los de la Federación Española de Asociaciones de Puertos Deportivos revela que más de la mitad de las cien dársenas planeadas en 2006 están paralizadas.

En 2011 se contabilizaban un total de 361 puertos deportivos con 130.555 amarres (323 dársenas y 107.772 plazas en 2006). La crisis, como era previsible, ha de-

OCUPACIÓN

21

días al año suelen navegar los propietarios de embarcaciones de recreo en España. «Somos marineros domingueros», dicen desde Greenpeace, que creen que ese índice de uso no justifica la construcción de puertos deportivos.

Oferta y demanda

En el litoral andaluz la ocupación ha descendido un 60% y la oferta de plazas supera con creces la demanda.

Precios a la baja

Entre 2008 y 2011 las tarifas de alquiler de amarres han bajado un 72,4% en Cádiz, un 60,3% en Almería y un 32,8% en Málaga.

jado el sector hecho unos zorros. En los puertos del litoral andaluz, por ejemplo, la ocupación ha descendido hasta el 60% a pesar de que los precios de los alquileres de los amarres han bajado hasta un 72,4% en provincias como Cádiz. «Hay más oferta que demanda», admitía hace unas semanas José Carlos Martín, presidente de la Asociación Marinas de Andalucía.

En materia de venta de embarcaciones las cosas no van mucho mejor. La curva marca una línea claramente descendente desde 2008. El año pasado se vendieron un 12% de barcos menos que en 2011. Quienes pronosticaban un crecimiento imparable de la náutica deportiva en nuestro país se han dado de bruces con la realidad. «Hay miles de amarres vacíos con el problema añadido de que muchos propietarios dejan abandonadas sus embarcaciones en los muelles porque no pueden hacer frente a los gastos», observa Pilar Marcos. «Esos barcos abandonados son verdaderas bombas de relojería porque nadie los retira y se van deteriorando hasta hundirse con multitud de fluidos contaminantes –aceite, gasóleo, gasolina...– en su interior».