



El Puerto Deportivo Virgen del Carmen de Marbella apenas cuenta con una embarcación en abandono. :: JOSELE-LANZA

El abandono de barcos pone en jaque a los puertos deportivos, que piden una regulación específica

Los recintos náuticos de la Costa occidental y Málaga acumulan 35 embarcaciones fantasma que representan un riesgo para la navegación y el medioambiente

:: MÓNICA PÉREZ

MARBELLA. El 'boom' de los deportes náuticos que acabó lastrado por la crisis ha dejado un escenario irreconocible hace solo unos años en muchos puertos deportivos del litoral español. Embarcaciones abandonadas a su suerte por propietarios –la mayoría de ellos extranjeros– incapaces de mantener a flote una economía maltrecha con la que asumir los elevados gastos de mantenimiento de sus sueños de pequeño patrón. Las cifras que maneja el sector sitúan en más de 10.000 las embarcaciones fantasma en los puertos deportivos españoles. La Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN) hablaba hace unos meses de unas 4.500 unidades de envergadura, es decir, yates de más de 4,5 metros de eslora. Una situación que ha llevado a los recintos náuticos de gestión privada a exigir a la Administración un instrumento legal que permita abordar el problema que pone en riesgo la seguridad de la navegación y también el medio ambiente.

El conjunto de los puertos deportivos de la Costa occidental y Málaga, con las lógicas reservas de alguno de ellos a la hora de tocar el tema y de ofrecer cifras, acumulan a día de hoy 35 embarcaciones en estado de aban-

dono. Según los datos recabados por la Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos de Andalucía 'Marinas de Andalucía' –que representa al 90% de los puertos privados andaluces y a más del 60% de todos los atraques–, es el recinto de Cabopino el que más unidades tiene. En total 11, todas ellas lanchas a motor de 27 pies, pertenecientes a armadores extranjeros, en su mayor parte, «que arrastran deudas importantes en concepto de amarras –de hasta 44.000 euros– superando el propio valor de la embarcación», indican. Le siguen el Puerto Deportivo de Estepona, con 8 embarcaciones; Fuengirola y La Duquesa, con 7 (en el caso de la Duquesa, seis son de matrícula extranjera y 1 española); y El Candado en Málaga, con 2.

Los motivos que llevan a esta situación suelen ir desde la falta de pago y posterior abandono, al fallecimiento del propietario, el cambio de titularidad del armador por deudas o el embargo administrativo o judicial.

Los gastos que acarrea el mantenimiento son elevados y muchos se han visto en la obligación de dejar de atenderlos. La crisis tampoco ha ayudado a que la venta de segunda mano haya sido una salida para la gran mayoría.

Largo proceso

El sector se lamenta de una situación a la que se enfrentan con dificultad y sin el respaldo de un mecanismo legal. «Ahora mismo lo único con lo que podemos responder es con acciones civiles para el embargo. El problema radica en que la mayoría de los barcos están a nombre de un extranjero, y nuestra legislación te obliga a demandar en el domicilio del demandado. En muchos casos es prácticamente imposible localizarlos. El proceso se alarga y todo son pérdidas económicas y cierto peligro», apunta Juan Carlos Martín, presidente de Marinas de Andalucía, quien sostiene que desde que un barco se abandona hasta que se puede ir a desguace pueden pasar

hasta seis o siete años o más».

«Si se tiene suerte y se acaba el proceso con sentencia favorable, hay que ejecutar esa demanda, esto supone que a tu costa (la del puerto), hay que seguir manteniendo el barco. Como mucho, por un procedimiento judicial, lo único que nos queda es adjudicarnos la embarcación por el pago de la deuda, y cuando es nuestra, sacarla y destruirla», lamenta.

La presencia de estas naves en estado de desuso durante meses, aseguran en el sector, acarrea un riesgo para la seguridad de la navegación, un incremento del riesgo de hundimiento, un problema medioambiental y, obviamente, un desaprovechamiento de la gestión del dominio público, con amarres que están ocupados sin recibir ingreso alguno por ello.

«Lo que necesitamos es una ley que agilice esos procesos de embargo para no arrastrar esas pérdidas económicas», sostienen en Marinas de Andalucía, que citan como ejemplo de

agilidad el caso de los recintos de gestión pública. «Tienen un procedimiento más rápido y eficaz». El pasado verano la Junta de Andalucía sacaba a subasta una treintena de embarcaciones abandonadas en puertos andaluces de gestión pública.

El sector privado se ha movilizado a nivel nacional para reclamar una modificación de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante para que «podamos actuar en la medida en que actúan en los puertos de interés general del Estado, es decir, que los puertos deportivos podamos utilizar esa prerrogativa. Y lo estamos haciendo a través de una ley nacional», explica José Carlos Martín, quien anuncia la existencia de «consenso para llevar este asunto a la legislación».

La última modificación de esta ley abrió la puerta a la solución definitiva que, según defienden desde los recintos privados, no termina de llegar. «Lo que perseguimos es una relación de la gestión privada con los entes públicos, de modo que al final de ese proceso se pueda proceder a la finalidad de un barco abandonado que es desguazarlo, sin necesidad de esperar el largo proceso del embargo».

En el otro lado de la balanza se encuentran recintos como el de Benalmádena, Marbella y, especialmente Puerto Banús, donde el abandono de barcos, es «testimonial». En el caso del emblema turístico marbellí, Banús, la crisis más que derivar en un inconveniente se ha traducido en una oportunidad para muchos que han podido adquirir grandes embarcaciones de las que sus armadores se querían deshacer, a precios impensables hace pocos años.

Las matriculaciones repuntan un 11% en la provincia en 2014

:: M. PÉREZ

MARBELLA. El mercado de embarcaciones de recreo en España parece haber salido de los números rojos con un total de 4.290 matriculaciones durante 2014, lo que representa un crecimiento del 9,92% con respecto al año anterior. En el

caso de la provincia de Málaga –que representa el 6,27% de cuota de mercado– el crecimiento fue del 11,16%, con un total de 269 matriculaciones. Son datos del 'Informe del mercado de embarcaciones de recreo, enero-diciembre de 2014', editado por la Asociación Nacional de Em-

presas Náuticas (ANEN) a partir del análisis de los datos de la Dirección General de la Marina Mercante. En el ranking nacional Málaga se sitúa en quinto lugar tras las Islas Baleares, Barcelona, Cádiz y Madrid. Para el secretario general de la patronal, Carlos Sanlorenzo, «desde el sector podemos decir que el mercado de embarcaciones de recreo se ha estabilizado tras la crisis», al tiempo que pide medidas fiscales que favorezcan la compra, como la aprobadas en 2013 para las embarcaciones destinadas al charter.