

Los puertos deportivos se rebelan contra las exigencias económicas de la Junta



ALBERTO GÓMEZ

En Twitter: @Agalmendres

Las concesionarias consideran «abusivos» los nuevos cánones, defendidos por la Consejería por suponer una reducción del 30%

Las tasas reclamadas por la Junta de Andalucía han vuelto a poner en pie de guerra a los responsables de los puertos deportivos de gestión indirecta, que consideran que las exigencias económicas «harían inviable» la supervivencia de las sociedades concesionarias. Después de que el Tribunal Supremo anulara el decreto promovido en 2004 por la Consejería de Obras Públicas que autorizaba la subida de los cánones, la reducción de un 30 por ciento de media en las nuevas tasas tampoco convence a los gestores, que ya han interpuesto más de 40 procedimientos judiciales contra la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA). Mientras se resuelve la maraña legal, los responsables de los puertos deportivos de la Costa del Sol han optado por recurrir sistemáticamente las liquidaciones semestrales, que juzgan «injustas».

Los puertos deportivos andaluces pueden estar gestionados de forma directa por el Gobierno autonómico o pertenecer a empresas concesionarias que han de pagar una cuota por el uso de infraestructuras de dominio público, como los de José Banús (Marbella), Benalmádena o Fuengirola. La decisión del Supremo, que se hizo pública este verano, supuso un espaldarazo para la Asociación de Puertos Deportivos

y Turísticos de Andalucía, que agrupa al 90 por ciento de las entidades portuarias andaluzas. Según su presidente, Juan Carlos Martín, tanto el anterior decreto como el actual «no cumplen con la exigencia legal de elaborar una memoria económico-financiera que justifique debidamente todos los conceptos y aspectos que inciden en la cuantía de las tasas a cobrar y que supone la única garantía del contribuyente para evitar su indefensión ante la arbitrariedad de la administración».

Desde la Junta alegan que el canon actual, que se remonta a una ley aprobada por el Parlamento en 2007 y aplicada desde 2012, «se adapta a la realidad económica», aunque no ocultan que la tensión con las sociedades concesionarias «han puesto en una situación complicada» a la administración. La decisión del Supremo, en cualquier caso, apenas afectará a las arcas públicas del Ejecutivo andaluz porque estas sociedades recurren las cuotas de forma automática. «Llevan sin pagar cerca de una década. Tienen un negocio y miran por su beneficio. Cuanto menos paguen, mejor para ellos, de modo que el escenario actual les resulta ideal», explican desde la APPA, encargada de la gestión económica y financiera del sistema portuario autonómico.

«Máquinas de hacer dinero»

Por su parte, los responsables de los principales puertos de la Costa del Sol consideran que los cánones «son abusivos». El gerente de Puerto Marina, José Manuel López Merino, afirma que hace seis años la tasa era de 80.000 euros semestrales, mientras que ahora está fijada en unos 300.000 euros. «Creen que somos una máquina de hacer dinero, pero están equivocados», explica. La Junta manifiesta que las cuotas están fijadas «en base a una fórmula matemática que contempla diferentes parámetros, como la cantidad de



Puerto Marina es uno de los puertos de gestión indirecta. :: A. GÓMEZ

metros cuadrados, el valor catastral del suelo o la superficie de agua».

El puerto más perjudicado en su momento después de que se dispararan las facturas cursadas por la APPA fue Puerto Banús, donde se pasó de abonar 120.000 euros al año

a un millón. Actualmente, según indican desde la patronal de puertos deportivos, el canon está fijado en unos 370.000 euros. Todos ellos datos aproximados. En el puerto deportivo Virgen del Carmen de Marbella el incremento fue de un

7.500 por ciento, algo que elevó la cuota a 450.000 euros, frente a los 6.000 que se pagaban en 2004. El nuevo decreto ha permitido rebajar la factura a los 130.000 euros. A pesar de las reducciones, los responsables de los puertos mantienen que «todo responde a una medida absolutamente recaudadora» y denuncian que las tasas imposibilitan su supervivencia.

También el concejal responsable de la sociedad municipal del puerto deportivo de Fuengirola, Juan Lazo, afirma que el Plan Director de Puertos de Andalucía, elaborado por la Junta y que se encuentra en periodo de exposición pública, «es totalmente insuficiente y falto de concreción económica». Según Lazo, «es un plan que contradice las indicaciones de la propia Junta de Andalucía, que a través de la Consejería de Turismo dice que los puertos deportivos son grandes generadores de riqueza y empleo, y aún así no contempla una inversión importante en esta materia para los próximos años».

El caso de La Bajadilla se convierte en una excepción en todo este conflicto. Al tratarse de un nuevo puerto, el que promueve el jeque Al-Thani, sí está supeditado a lo recogido en la nueva legislación portuaria andaluza. «Es el ejemplo de que pagar el canon no es inviable», defienden desde la APPA.

Han colaborado en esta información: Mari Carmen Jaime y Mónica Pérez.

Empresarios de Nerja solicitan agilizar el proyecto portuario

:: EUGENIO CABEZAS

NERJA. La Asociación de Empresarios de Nerja (AEN) ha vuelto a alzar la voz para solicitar a la Junta de Andalucía que agilice al máximo los trámites para poner en marcha el proyecto de construcción del que sería el segundo puerto deportivo del litoral oriental, previsto en el límite entre los municipios de Nerja y

Torrox. Coincidiendo con el periodo de exposición pública del Plan Director de Puertos de Andalucía 2014-2020, el colectivo que preside Ángela Díaz ha presentado un documento con alegaciones, en las que argumenta la necesidad de desligar los trámites de este proyecto del documento general que elabora la Consejería de Fomento, en manos de IU.

«Desde 1983, la responsabilidad de impulsar este tipo de infraestructuras portuarias recae únicamente en la Junta de Andalucía, por lo que cada retraso y aplazamiento injustificado reafirma la idea de la falta de compromiso de la institución regional hacia este importante proyecto. En 1991 la Junta resolvió favorablemente un expediente para la ejecución de un puerto deportivo en Nerja», dice la AEN en el escrito remitido a la Administración andaluza, en el que apuntan que el PGOU vigente, que está adaptado a la LOUA, lo contempla en el límite con Torrox.

Hace una década encontrar un puesto de amarre para un barco en uno de los once puertos deportivos de la Costa del Sol era poco menos que ilusorio, debido a la demanda local. Apenas había datos de tráfico turístico en los puertos deportivos y el turista náutico se percibía como un visitante de alto poder adquisitivo. Poco se conocía de él fuera de los círculos profesionales de las marinas. Casi no había estudios sobre ellos, y las estadísticas sobre los cerca de sesenta puertos andaluces encontraban problemas para separar usuarios locales y foráneos. No había información para responder a las mismas preguntas que muchos nos hacemos hoy: ¿Es interesante atraer turismo náutico? ¿Es rentable en realidad? ¿Podríamos desarrollar este segmento de manera eficaz en la Costa del Sol? En mi opinión, la respuesta a estas cues-

EL POTENCIAL DEL TURISMO NÁUTICO

ANTONIO PELÁEZ



tiones es sí, siempre que entre todos tomemos las decisiones adecuadas.

Uno de los primeros estudios sobre este sector en la Costa del Sol estimó el gasto diario de un turista náutico en torno a 142 euros, dato llamativo pues es muy superior al gasto en Andalucía de un turista 'normal', que actualmente gira en torno a 59 euros. Los últimos datos, más precisos, han rebajado su gasto hasta unos más razonables 65 euros. Además, pare-

ce que permanece en el destino algo más que un turista estándar. Así pues, en mi opinión, merece la pena atraerlo y, si es posible, fidelizarlo. ¿Cómo? Bueno, también sabemos que es un cliente complejo al que se convence usando argumentos y formas de promoción muy específicas.

Para conseguir que el segmento despliegue su potencial hay varias claves que se deberían contemplar. No debe extrañarnos que el turista

náutico actúe como cualquier otro visitante: necesita instalaciones adecuadas, elige actividades de su gusto, y tiene una idea muy clara de cuál es el precio razonable por ello. Por lo tanto, unas tarifas portuarias competitivas, junto con unos servicios muy profesionalizados y correctamente gestionados, son clave. Además, es imprescindible una legislación ajustada a las necesidades de los actores presentes en el escenario náutico, con una fiscalidad que haga viables las inversiones.

Además de los puertos deportivos, que son la referencia sobre la que hay que poner gran parte de la atención, hay implicados que hacen cada vez más atractivo este sector. Actualmente existen empresas de alquiler de embarcaciones (chárter) que han apostado por Málaga, esforzándose por ganar visibilidad frente a sus pujantes competidoras de

Baleares, Galicia o Cataluña. Otros emprendedores, como los dedicados al avistamiento de delfines, al excursionismo marítimo, o los que organizan eventos en alta mar están proponiendo nuevos productos muy bien comercializados, aprovechando nichos de mercado muy definidos. Eventos como campeonatos y regatas con participantes internacionales están articulando poco a poco este sector. Además, la oferta portuaria de ocio y comercio se mantiene a pesar de las dificultades.

En conclusión, creo que el turismo náutico puede desarrollarse mucho más en la Costa del Sol, pero los empresarios que harán esto realidad lo conseguirán antes si se les proporciona el entorno adecuado.

Antonio Peláez Verdet. Dpto. Economía y Adm. Empresa, Facultad de Turismo.