SUCESOS
UNA MUJER ATROPELLA A SU EX PAREJA EN EL APARCAMIENTO DE UN SUPERMERCADO
P6

EMPRESA
ENTREVISTA CON ANTONIO LUQUE, DIRECTOR GENERAL DE HOJIBLANCA
P10 y 11

M

Muelle Uno. En el muelle del paseo de la Farola existen una treintena de atraques cuyos usuarios se han constituido en un club náutico. :: ÁLVARO CABRERA

MÁLAGA QUIERE SER EL PUERTO DEPORTIVO DE MADRID

JESÚS HINOJOSA
IGNACIO LILLO

A solo quinientos metros de la estación del AVE, con conexiones rápidas al aeropuerto y con salida directa a una red de carreteras modernas y de gran capacidad, el puerto de Málaga está llamado a convertirse en la zona náutica por excelencia para ciudades como Madrid y otras muchas del interior del país. Así será si prosperan los tres proyectos planteados por la Autoridad Portuaria para dotar al recinto con más de mil plazas para embarcaciones tanto en el mar como en las llamadas marinas secas. El traslado y ampliación del puerto deportivo del Club Mediterráneo, el proyecto para la zona de San Andrés –con 466 atraques en agua y 160 en seco– y la reciente iniciativa de habilitar igualmente otra zona deportiva en la dársena que conforman los muelle 1 y 2, a un paso del Centro Histórico, hacen vislumbrar un futuro bastante prometedor para el turismo de mar en la capital, un segmento que todavía está por explotar.

El presidente de la Autoridad Portuaria, José Sánchez Maldonado, parece ver los carteles puestos en la estación de Atocha: «Madrid ya tiene puerto». Y es que le entusiasma la idea de que Málaga se

pueda promocionar como puerto deportivo de la capital de España. «Estamos a dos horas con el AVE y eso solo pasa con Valencia, con la ventaja de que nuestra estación está a cinco minutos andando de la futura zona náutica de San Andrés», argumenta Sánchez Maldonado, quien apuesta por emprender a lo largo de este año una campaña de difusión del proyecto para ayudar a que pueda ponerse en marcha. Actualmente está parado por los problemas de financiación de la concesionaria para afrontar los 24 millones de euros en que está valorado.

«No estaría mal que el Ayuntamiento, la Diputación Provincial, el Puerto y la concesionaria de San Andrés nos pusiéramos de acuerdo para hacer una campaña de promoción de Málaga como el puerto de Madrid. Creo que es algo que no sería excesivamente costoso y que traería muchos beneficios para la ciudad», expone el presidente portuario, quien añade que, pasado el paréntesis de las fiestas navideñas, mantendrá una reunión con la única empresa que se presentó para construir y explotar el puerto de San Andrés con el fin de concretar la ampliación de los plazos para empezar las obras. Según apunta, lo lógico es dar un margen no más allá del final de este año para que comiencen. En caso contrario, se anularía la concesión.

El puerto ofrecerá más de un millar de atraques en los tres proyectos previstos

No obstante, Sánchez Maldonado no descarta que pudiera hacerse una campaña de promoción del puerto de Málaga como la zona náutica del interior del país, aprovechando las sinergias que ofrece la alta velocidad, incluyendo no solo el proyecto de San Andrés, sino también el que está en marcha por parte del Club Mediterráneo y el que la Autoridad Portuaria ha planteado para la dársena de los muelles 1 y 2, como adelantó este periódico (ver SUR 15/12/2012). «Esa oferta conjunta estaría bien, pero primero tenemos que esperar a ver qué nos dicen los informes técnicos que hemos encargado para ver si es viable ampliar la zona náutica del muelle 1 en función del nivel de agitación del mar en este punto», expone. No obstante, el presidente añade que, de confirmarse su viabilidad técnica, se trata de un proyecto «muy atractivo para la gente» por su proximidad a la zona comercial de Muelle Uno y al Centro Histórico. «Además, la construcción de los pantalanes en este caso no sería demasiado costosa, porque podrían ser flotantes, es decir, que no necesitarían cimientos de pilotes en el fondo marino».

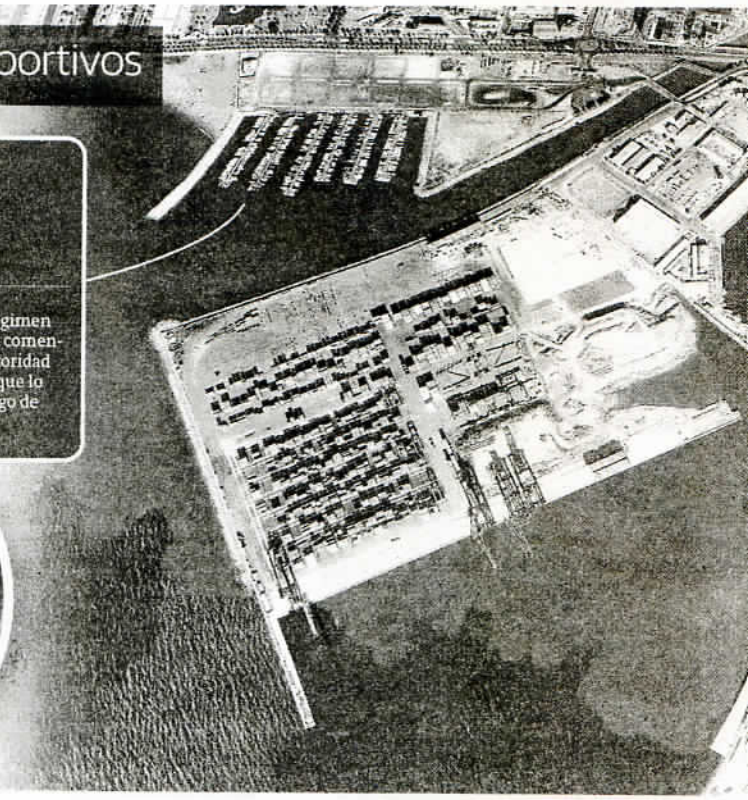
Eso sí, el Puerto también cedería la explotación y realización de esta marina deportiva junto a Muelle Uno y el Palmeral de las Sorpresas a un privado bajo la fórmula de la concesión. La actuación permitiría duplicar o incluso triplicar los 35 atraques de embarcaciones existentes actualmente en esta zona.

Otra forma de turismo

«Una idea excelente». Así calificó el presidente de la Confederación de Empresarios de Málaga (CEM), Javier González de Lara, la posible promoción de Málaga como zona náutica del interior del país. «Esto permitiría posicionar a la capital como una oferta turística alternativa a la del sol y la playa, complementaria a la del ocio», declara González de Lara, quien también pone el acento sobre el hecho de que, de este modo, «Málaga evita quedarse atrás» frente a la amplia oferta náutica que ofrecen localidades como Marbella, Estepona o Fuengirola. «La sexta capital de España no puede soportar por más tiempo esta ausencia de puntos de atraque. Ojalá fructifique la idea, que puede ser el complemento al turismo de cruceros».

Para Patricio Gutiérrez del Álamo, gerente del centro comercial Muelle Uno, los proyectos de zonas deportivas previstos para el puerto de Málaga son muy positivos no solo para este espacio comercial paralelo al paseo de la Farola, sino «para toda la ciudad». «Cuanta más actividad haya en el puerto, mejor para Málaga, porque así seremos más competitivos frente a otros puntos de la Costa en materia de puertos deportivos», dice Gutiérrez del Álamo, para quien es perfectamente viable y positivo que se haga el puerto deportivo de San Andrés, el proyectado para el Club Mediterráneo junto al dique

Recreación de los futuros puertos deportivos



LAS REACCIONES

José Sánchez
Pte. del Puerto

«Ya veo los carteles en la estación de Atocha: 'Madrid ya tiene puerto'. Sería estupendo»

J. Carlos Martín
Asoc. Marinas de Andalucía

«Málaga reúne todas las condiciones que busca un navegante»

J. Agustín Gómez-Raggio
C. Mediterráneo

«La gente ya viene en tren, navega y vuelve por la tarde a Madrid»

SAN ANDRÉS

626 atraques

466 en agua y 160 en marina seca

Estado del proyecto
El proyecto fue adjudicado por el Puerto en régimen de concesión a una empresa que todavía no ha comenzado las obras por falta de financiación. La Autoridad Portuaria confía en que lo haga a lo largo de 2013.

La ampliación de La Bajadilla encalla en los impagos

El proyecto destinado a convertir a Marbella en puerto de cruceros apenas ha avanzado en su tramitación durante el último año

:: MÓNICA PÉREZ

MARBELLA. Es el proyecto destinado a situar a Marbella en el mapa de destinos de cruceros, pero además, la iniciativa llamada a transformar la ciudad en todos los sentidos, del turístico y económico al social. La ampliación del puerto de La Bajadilla, que prevé dotar al recinto de capacidad para unos 800 atraques y un espacio de 200 metros para la llegada de cruceros de dimensión media, vendría a completar la variada oferta de puertos deportivos del litoral malagueño, y a atender la demanda de los miles de turistas que cada año eligen este destino para el disfrute de las vacaciones. Casi dos años después de anunciarse a bombo y platillo, el proyecto sigue encallado en los trámites administrativos y, sobre todo, en los incumplimientos de la empresa concesionaria.

La noticia de la adjudicación del proyecto a una Unión Temporal de Empresas conformada por el grupo de Abdullah Nasser Al-Thani y, de forma minoritaria, el Ayuntamiento de Marbella a través de la sociedad municipal Puerto Deportivo, dio la vuelta al mundo. No solo por ser Marbella el lugar elegido para el desarrollo de un proyecto de esta envergadura, sino por las macrocifras que el jeque catarí puso sobre la mesa.

Una inversión de 109 millones de euros solo en lo que afecta al recinto portuario, que supera los 300 millones en el conjunto de la obra, con la zona comercial y de ocio (de unos 45.000 metros cuadrados) incluidas. Se ha previsto que los trabajos de ampliación duren unos cuatro años, periodo durante el cual se podrían crear unos 1.500 puestos de trabajo directos y otros 3.000 indirectos. El proyecto prevé también un millar de plazas de aparcamiento, de las que algo menos de la mitad serán subterráneas.

Sin embargo, la macroactuación ha estado condenada a los retrasos casi desde su nacimiento y en los poco menos de dos años desde la concesión de la obra al grupo Al-Thani muy poco se ha avanzado en su desarrollo. Primero tuvo que hacer frente a la denuncia presentada por el otro grupo de empresarios que optó al concurso por lo que entendieron como «irregularidades en la adjudicación».

El Gobierno tumba el hotel

No obstante, el revés más importante para la ampliación del puerto deportivo de Marbella llegó en julio del pasado año 2012, cuando el Gobierno

de Levante y el planteado por el Puerto para la dársena que constituyen los muelles 1 y 2. «¿Por qué no hacerlos todos? Cuanto más tengamos, mejor. Así haríamos de todo el puerto un foco de atracción en materia náutica», afirma.

Club Mediterráneo

Una de las iniciativas que es punta de lanza en este sentido es la que impulsa el Club Mediterráneo en el dique de Levante. Su presidente, José Agustín Gomez-Raggio, destaca que el proyecto está rematado, mientras que la Autoridad Portuaria les comunicó el pasado 21 de diciembre las condiciones para otorgar la concesión y ya se le ha respondido, con una alegación sobre el importe de las tasas (que el club estima en unos 250.000 euros) y el plazo de las obras, que se esperan ejecutar –por completo– en 60 meses.

«A mediados de febrero esperamos recibir el documento de concesión y a partir de ahí, a correr. A finales de este año queremos tener la primera fase rematada para trasladar la casa de botes», añade. Esta primera fase contempla solo la urbanización, el vallado, los pantalanes y una pequeña edificación. Ya en 2014 se ejecutará el hangar de remo y la marina seca; y al año siguiente, la escuela de enseñanzas náuticas.

Sobre la propuesta promocional comentada, Gomez-Raggio lo tiene claro: «Efectivamente, este es el puerto deportivo de Madrid, y está a dos kilómetros de la calle Larios», afirma. Las cifras respaldan su afirmación: unos 200 socios viven en la capital española, y de esos 75 ahora tienen sus barcos fuera de Málaga (en Caleta, Benalmádena, incluso Alicante y Barcelona) y esperan poder trasladarse aquí tras las obras. «Me dicen: 'Yo cojo el tren, navego por la mañana, almuerzo en el Club y a las ocho cojo el tren y ceno en casa con mi mujer'». Sobre el ritmo de las reservas de plazas, actualmente la lista va por un total de 214 peticiones para 280 atraques (165 en marina seca y 123 en el agua). De manera que, inicialmente, ya estaría ocupado el 70%, lo que el presidente justifica tanto por los buenos precios como por el acuerdo al que han llegado con Unicaja para ofrecer condiciones ventajosas de crédito a los interesados. El precio de un atraque para un barco de diez metros sería de unos 17.500 euros.

Para grandes esloras

José Carlos Martín, presidente de la asociación de puertos deportivos Marinas de Andalucía y uno de los impulsores del previsto en el muelle de San Andrés (con 466 puntos en el agua y 160 en dique seco), cree que la apuesta de la Autoridad Portuaria por este segmento es una buena idea y, sobre todo, se debe enfocar a las grandes esloras, los yates de mayor tamaño, que tienen menos cabida en las instalaciones actuales. «El único punto en la Costa del Sol donde pueden entrar los maxiyates es en Málaga. En el mundo hay 450 de estos buques circulando y Málaga se podría potenciar como un puerto base». A su juicio, esta es también la clave de la ampliación de La Bajadilla, en Marbella. Actualmente, solo Barcelona, Valencia y Palma ofrecen servicios para este segmento de superlujo.

«Los propietarios quieren tener un sitio con el barco seguro, con suministros y buenas comunicaciones, y para eso Málaga es un punto ideal. Estas naves tienen tripulaciones permanentes de diez o doce personas y la ciudad tiene escuelas bilingües y un buen aeropuerto, que es algo que miran mucho los titulares y los capitanes, que usan aviones para ir a sus países de origen o traer a invitados». A juicio de Martín, se podría crear toda una industria auxiliar para estas «ciudades flotantes». «Me extrañaba que en la planificación inicial del Puerto no se diese importancia a este tema. Es cierto que hay crisis, pero ahora mismo existen diez megayates en marcha en los astilleros, y Málaga debe apostar por esto».

A ello, el experto suma el gran atractivo como ciudad que ofrece la capital costasoleña: «Los puertos que tienen más éxito son los que tienen más que ofrecer, y en eso Málaga es fundamental. Por su oferta de cultura, las conexiones con el AVE, el aeropuerto y las comunicaciones marítimas, reúne todas las condiciones que busca un navegante. Málaga lo tiene todo», sentencia.

Carlos Saavedra, gerente del Candado, el principal club náutico que existe actualmente en la capital (al 100% de su capacidad) afirma que una nueva dársena en el Puerto les haría una gran competencia, pero reconoce que sería muy importante para el desarrollo de estas instalaciones. «Supondría tener un puerto deportivo en pleno Centro de la ciudad, pero lo lógico es que planteen atraques para los barcos de mayor envergadura, de ocho a diez metros en adelante».

:: FOTOMONTAJE ANTONIO TORRES

MUELLE UNO

120 atraques

Número aproximado a falta de un proyecto.

Estado del proyecto
La Autoridad Portuaria ha encargado al Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas un estudio sobre el nivel de agitación del agua en este lugar para conocer su viabilidad técnica. Superado este trámite, su intención es sacar a concurso el proyecto para que lo desarrolle un privado.

CLUB MEDITERRÁNEO

288 atraques

123 en agua y 165 en marina seca

Estado del proyecto
A mediados de febrero se espera contar con la concesión para abrir la primera fase a finales de este año.

:: GRÁFICO ANTONIO TORRES

LAS REACCIONES

Patricio G. del Álamo
Muelle Uno

«Cuanta más actividad haya en el puerto mejor, así será más competitivo»

Carlos Saavedra
El Candado

«Lo lógico es que planteen atraques para los barcos de mayor envergadura»

▼ **Marbella.** Recreación de una calle comercial prevista junto al puerto de La Bajadilla, según el proyecto. :: SUR

tumbó las intenciones de la UTE ganadora de construir un hotel en el recinto. Según figuraba en el proyecto, el establecimiento de cinco estrellas iba a contar con 20.000 metros cuadrados y 200 habitaciones. Para el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, la normativa no permite este tipo de equipamientos en los puertos deportivos. El recinto fue eliminado del nuevo proyecto remitido por la concesionaria.

Las dudas en torno a la posibilidad de la salida del jeque Al-Thani del Málaga Club de Fútbol y, por tanto, de su proyecto en Marbella, quedaron despejadas en septiembre. La visita del consejero delegado del Grupo Al-Thani, Moayad Shatat, a Marbella y su encuentro con la alcaldesa Ángeles Muñoz, escenificó que el compromiso de la firma con la ciudad seguía siendo sólido. Sin embargo, a partir de ese momento la concesionaria del proyecto ha ido encadenando una serie de incumplimientos de plazos y de condiciones recogidas en el contrato que han derivado en expedientes sancionadores y multas.

De momento, la empresa no ha satisfecho los 750.000 euros correspondientes al pago de canon anual al que está obligada. La Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) ha otorgado hasta dos prórrogas. La última acabó el 31 de diciembre de 2012 y la Junta ha remitido ya por vía de apremio el cobro de esa cantidad. Ahora será la Agencia Tributaria quien la reclame. La empresa concesionaria acumula igualmente 55.000 euros en sanciones. Una de ellas, de 30.000 euros, por contravenir el calendario marcado para presentar la documentación correspondiente a la constitución de la sociedad gestora. La multa no ha sido abonada y está ya en vía de apremio. La otra, de 25.000 euros, por el retraso en la presentación del proyecto de construcción.

Mientras la práctica paralización del proyecto se ha convertido en arma política en los debates plenarios de la ciudad, la ampliación de La Bajadilla sigue emitiendo señales preocupantes. El proyecto constructivo definitivo sigue sin llegar. El último movimiento de la mercantil constituida por Al-Thani ha sido reducir al 25% el capital en la sociedad que debe hacerse cargo de la concesión, pasando de 21 millones de euros previstos a 4,2 millones. La Junta estudia si esta variación tiene encaje en los requisitos legales del concurso público.

De momento la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, sigue agotando las vías legales y administrativas posibles para evitar la retirada de la concesión, lo que representaría un varapalo a los planes de futuro con los que cuenta la ciudad de Marbella.