

El Consejo de Estado autoriza el rescate del puerto deportivo de San Andrés

La Autoridad Portuaria lo volverá a sacar a concurso por la inactividad de los actuales titulares y ante el interés de varios grupos inversores

MÁLAGA. El futuro del puerto deportivo de San Andrés comienza a aclararse. El Consejo de Estado, en su última sesión, ha autorizado a la Autoridad Portuaria a recuperar la titularidad de este espacio, que le fue adjudicado en 2009 a una sociedad formada por las empresas Marinas del Mediterráneo y GEA 21. Esta decisión supone, de hecho, el permiso que la institución malagueña estaba esperando desde finales de mayo, y que le permitirá volver a sacar a concurso la explotación de la futura marina náutica.

El informe, que es preceptivo, fue solicitado por Puertos del Estado, a instancias del organismo que preside Paulino Plata, y considera que se dan los supuestos legales para autorizar la reversión, en la medida en que los actuales concesionarios ganaron el concurso a finales de 2009 y desde entonces no han comenzado las obras. También cuenta con una resolución favorable de la Abogacía del Estado. La decisión se ha precipitado por sorpresa, ya que inicialmente no se esperaba al menos hasta mediados de 2015.

El siguiente paso será ratificar la iniciativa en el próximo consejo de administración de la Autoridad Portuaria, previsto para finales de año; tras lo que se culminará oficialmente el trámite del rescate y se convocará un nuevo concurso público para buscar a un socio que quiera hacerse cargo del proyecto. Hasta el momento, al menos media docena de empresas y grupos de inversión nacionales y extranjeros se han interesado por llevar a cabo la nueva marina deportiva junto a la desembocadura del Guadalmedina, a escasos metros de la estación del AVE, del Soho y del Centro. Tras varios meses de prórrogas y trámites infructuosos para relanzarlo, ante las dificultades financieras de sus actuales titulares, la Autoridad Portuaria inició en mayo el expediente de rescate de la concesión.

Proyecto estrella

Para mantener la titularidad, la concesionaria tenía que depositar 1,2 millones de fianza, ya que el puerto se cobró el año pasado 950.000 euros de ese primer aval como pago por los dos primeros años de canon, que no habían sido abonados. Tras adoptar esta medida, se le ha requerido en varias ocasiones que reponga el dinero, algo que hasta la fecha no ha ocurrido.

La institución que preside Plata ha hecho de este equipamiento uno de sus proyectos estrella, en la línea de fortalecer los ingresos gracias a



IGNACIO LILLO

ilillo@diariosur.es

la gestión del dominio público portuario. Para ello, la próxima licitación pretende poner en valor la cercanía a la estación del AVE y el hecho de que este sería el centro náutico más cercano a Madrid.

El consorcio Marinas del Mediterráneo-GEA 21 fue la única entidad que concurrió al concurso para la

construcción y explotación de la dársena, con un plazo de explotación de 35 años. En cambio, la crisis financiera, el cierre del crédito y los problemas económicos de uno de los socios (GEA 21 está en concurso de acreedores) no les permitieron obtener los 24,2 millones de euros necesarios para acometerlo.

El proyecto fue elaborado por el prestigioso estudio malagueño HCP, con 626 amarres, de los que 466 estarían en el mar y 160 en una marina seca. La superficie total disponible es de 121.011 metros cuadrados, de los cuales 92.286 serán de espejo de agua y 28.725 de tierra.

Conforme al plan inicial, el plazo de ejecución era de 18 meses, aunque en apenas seis se podrían instalar y poner en carga los pantalanes para permitir la entrada de embarcaciones de recreo y comenzar a obtener ingresos.

Además de los atraques, el recinto

preveía un aparcamiento en superficie con capacidad para 300 plazas. Al tiempo, se iba a edificar un complejo náutico, con una escuela de vela, en un edificio con una altura máxima de planta baja más una para paliar su impacto visual. Asimismo, se permitían hasta 3.000 metros cuadrados de locales comerciales, una capitanía marítima, áreas de servicios y una gasolinera. La zona de varada se iba a colocar junto a la ribera del río Guadalmedina, con una superficie de operaciones de unos 10.000 metros cuadrados, naves y talleres, con medidas para evitar el impacto medioambiental.

El proyecto inicial contemplaba 626 puntos de atraque e instalaciones náuticas



El puerto deportivo previsto en el muelle de San Andrés es una de las actuaciones estrella de la Autoridad Portuaria. :: sur

La actual concesionaria busca con urgencia un comprador

Si no llega un inversor antes de final de año, Marinas del Mediterráneo y GEA 21 se arriesgan a perder más de dos millones de euros

II LILLO

MÁLAGA. Ante los problemas financieros derivados de la crisis, la sociedad integrada por el grupo Marinas del Mediterráneo y GEA 21 optó en un principio por buscar un socio

capitalista. Este intento no dio sus frutos y finalmente se determinó la necesidad de vender la concesión, para no perder todo el dinero invertido hasta ahora.

La decisión del Consejo de Estado precipita los acontecimientos, según reconoció ayer José Carlos Martín, presidente de Marinas del Mediterráneo. Hasta ahora, la entidad mantenía negociaciones con varias empresas, entre ellas grupos rusos, ingleses y españoles, interesados en quedarse con el recinto. Pero la premura era relativa, puesto que se pre-

veía que el dictamen se demorara al menos hasta el próximo año.

En cambio, las previsiones acaban de cambiar radicalmente, puesto que ahora tienen menos de dos meses para cerrar la venta. Y ello en el supuesto de que el consejo de administración de la Autoridad Portuaria se celebre a finales de diciembre, como está inicialmente previsto. «Este es el peor escenario posible», reconoció. «Vamos a intentar cerrar un acuerdo cuanto antes».

De lo contrario, se enfrentan a unas pérdidas de más de dos millo-

nes de euros, que es la suma que los accionistas han invertido hasta ahora, entre el aval, que ya fue ejecutado por el puerto en pago por los dos primeros años de canon; y la redacción del proyecto. «Nos rescatan por no aportar 1,2 millones, porque esperábamos que lo hiciera el nuevo socio». Los actuales no pueden hacer este desembolso, ya que GEA 21 sigue en concurso y por nuestra parte tampoco estamos en condiciones de hacerlo en solitario».

Martín también puso de relieve que convocar un nuevo concurso supondrá una importante pérdida de tiempo, que cifró en más de dos años, por lo que, a su juicio, la mejor opción sigue siendo la de mantener la actual concesión con nuevos inversores. «El proyecto sigue siendo rentable, pero nosotros lo abordamos en fechas equivocadas».