

SUR

Domingo
3.04.16

DINERO Y EMPLEO

SUPLEMENTO DE ECONOMÍA, TRABAJO Y AHORRO E INVERSIÓN

El sector náutico empieza a salir a flote

Los puertos malagueños alcanzan ya el 80% de atraques ocupados y se acercan a cifras previas a la crisis **[P2 Y 3]**



EMPRESAS

La tecnología como ayuda

Hearing Software crea herramientas para sordos o alzhéimer **[P5]**

AGROALIMENTARIA

Pequeña gran cosecha

Antequera se prepara para la recolección de las 'habitas baby' **[P4]**

Los puertos malagueños alcanzan ya el 80% de atraques ocupados

El sector crece en la provincia con mayor rapidez que en el resto de Andalucía y se acerca a las cifras anteriores a la crisis tras una caída que dejó libres cerca de la mitad de amarres

SERVICIOS

ALBERTO GÓMEZ

✉ economia@diariosur.es

El sector náutico se acerca a las cifras anteriores a la crisis económica tras el descenso registrado en los últimos años en el número de atraques ocupados y la venta de embarcaciones. Los puertos malagueños rozan el ochenta por ciento de ocupación, un siete por ciento más que la media andaluza, y prevén crecer un cinco por ciento esta temporada, unos datos aún lejanos al lleno que provocaba listas de espera antes de 2007 pero con una lectura más que positiva si tenemos en cuenta que el alquiler de atraques llegó a caer hasta el cincuenta por ciento. La venta de barcos también ha repuntado en los últimos meses, como demuestran las cerca de 4.000 nuevas matriculaciones dispensadas el año pasado en España. «La tendencia ha cambiado», reconoce el presiden-

te de la Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos de Andalucía, José Carlos Martín.

El sector critica «la falsa imagen» que el público general tiene de la náutica, durante décadas considerada terreno exclusivo de las clases más altas. «El perfil de nuestros usuarios es el de un profesional medio de unos cincuenta años con estudios medios o superiores», sostiene Martín, que insiste en la necesidad de distinguir «entre clubes como el de Mónaco, que son inaccesibles, y puertos como los andaluces, a los que llegan profesores, funcionarios, pequeños y medianos empresarios y otros trabajadores que han sufrido el efecto de la crisis y se vieron obligados a vender sus embarcaciones». No en vano, el mayor porcentaje de atraques libres suele corresponder a los barcos pequeños, con una eslora máxima

En 2007 había plena ocupación y listas de espera, pero las cifras se desplomaron tras la crisis

Andalucía dispone de 20.428 amarres y 56 instalaciones náuticas que generan más de mil empleos directos

de seis u ocho metros. Tras la crisis, muchos aficionados prefirieron vender su barco antes que renunciar a otro tipo de ocio más barato o ahorrarse el precio de un punto de atraque y dejar sus embarcaciones en garajes o solares, algo posible sólo cuando se trata de barcos pequeños.

La compra de una embarcación puede oscilar entre los 6.000 euros y los sesenta millones. «Depende del tamaño y de los servicios que lleven incorporados», aseguran desde Marinas de Andalucía, que representa al ochenta por ciento de los amarres de la comunidad. Desde el puerto de La Caleta de Vélez, ubicado en Torre del Mar, hasta el puerto de la Duquesa, en Manilva, la provincia de Málaga cuenta con más de una decena de recintos portuarios de gestión pública y privada que han sorteado la crisis con mayor sol-

vencia que en otras zonas. «La tradición náutica está bastante consolidada en Málaga», explican desde la asociación. A nivel regional, Andalucía dispone de 20.428 amarres, más de la mitad en puertos marítimos, y cuenta con 56 instalaciones náuticas, sólo por debajo de Baleares (70), Cataluña (60) y Galicia (88).

Puerto Marina, en Benalmádena, fue distinguida en 1995 y 1997 como mejor marina del mundo por las revistas internacionales especializadas en el sector, que incluyeron en la belleza de su arquitectura. El actual gerente de este recinto, Manuel Jiménez, nota «cierto resurgimiento en la venta de barcos, sobre todo de catamaranes, un tipo de embarcación que consiste en la unión de dos cascos por un marco. La ocupación de sus cerca de mil atraques supera el ochenta por



Puerto Marina, en Benalmádena, fue distinguida como mejor marina del mundo en 1995 y 1997 por la belleza y singularidad de su arquitectura. A. G.

LOS DATOS

73%

Es la ocupación media de los puertos andaluces, siete puntos por debajo de la provincia de Málaga.

20.000

son los atraques registrados en los puertos andaluces.

5%

Es la previsión de crecimiento de los puertos malagueños este año.

915

amates tiene Puerto Banús frente a los 376 del puerto de Marbella o los 268 de La Bajadilla.

mantienen la ocupación anterior a la crisis por su tamaño, sólo para 169 atraques. Este municipio es la joya de la corona del sector en Andalucía. Además de Cabopino, en la localidad costera coexisten La Bajadilla (268 atraques), el puerto de Marbella (376) y Puerto Banús (915). Este último recinto alcanza las quinientas hectáreas, con un calado que oscila entre los seis y los tres metros de profundidad según los atraques y más de siete en su bocana de ochenta metros de anchura. El precio de los atraques en Puerto Banús varía desde los 6.000 euros anuales para las embarcaciones más pequeñas hasta los 45.000 euros anuales para los barcos de eslora superior.

Otros puertos malagueños, como los de Estrepona o El Candado, también se suman a esta tendencia positiva. Por su parte, el Club Mediterráneo, en la capital, vivió en verano de 2014 uno de los saltos de calidad más importantes de su historia, con la inauguración de un nuevo y moderno puerto deportivo en el dique de Levante, después de cuatro años entre negociaciones, trámites y obras. Su marina seca permitió añadir 112 amarres de hasta ocho metros de eslora.

Temporada alta

Las tarifas en temporada alta, desde junio a octubre, en Puerto Marina oscilan entre los cinco euros diarios por atraque para los barcos de cinco metros de eslora hasta los 56 euros para las embarcaciones de treinta metros, aunque existen descuentos por pago anticipado para estancias prolongadas. El caso del puerto de Fuengirola es similar, ya que su concesión también pertenece al Ayuntamiento. Allí prevén llegar al 85 por ciento de ocupación en verano, un diez por ciento más de lo registrado en febrero. Se trata

Los puertos retomaron el diálogo con la Junta para renegociar las tasas declaradas ilegales

:: **A. GÓMEZ**

MÁLAGA. El crecimiento del sector se suma a otra buena noticia para los puertos andaluces: la apertura del diálogo con la Junta para renegociar los cánones, considerados ilegales por el Tribunal Supremo. Desfilada de Marinas de Andalucía reconocen que «se ha abierto una nueva etapa de colaboración» y que se están anulando las liquidaciones que no se ajustaban a derecho. «Ahora estamos en una fase de estudio para establecer las nuevas tasas, pero aún no podemos hablar de cantidades», aseguran desde la asociación, pendiente de otra sentencia que afecta a los años 2013 y 2014.

Las tasas reclamadas por la Junta pusieron hace años 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 convenció a los gestores, que interpusieron más de 40 procedimientos judiciales contra la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA). Mientras se resolvía la maraña legal, los responsables de los puertos deportivos de la Costa del Sol optaron recurrir sistemáticamente las liquidaciones semestrales, que juzgaban «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 do-

La futura reducción de los cánones da una tregua a las concesionarias

ciendo con los peores años de la crisis. Nos hizo mucho más daño la subida de los cánones, que obedecían a unos cálculos que clasificaban los puertos según valores catastrales del terreno, que la propia crisis», aseguran desde el recinto fuengirolero, donde aseguran que «la lámina de agua empezó a valer como un solar en el centro del municipio». Desde la Junta alegan que el canon, que se remonta a una ley aprobada por el Parlamento en 2007 y aplicada desde 2012, «se adapta a la realidad económica». La decisión del Supremo, en cualquier caso, apenas afectará a las arcas públicas del Ejecutivo andaluz porque estas sociedades recurrían las cuotas de forma sistemática, por lo que la Junta apenas tendrá que devolver pagos.



Imagen de Puerto Banús de noche. :: **A. G.**

minio público, como el de José Banús. La decisión del Supremo, que se hizo pública en 2014, supuso un esparadazo para la Asociación de Puertos Deportivos y Turísticos de Andalucía. Según su presidente, José Carlos Martín, los decretos «no cumplan 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».

En Fuengirola, por ejemplo, el canon asciende a casi medio millón de euros, la mitad de su presupuesto anual. «Los decretos entraron en vigor en 2009, coin-

Los responsables de los puertos optaron por recurrir de forma sistemática las liquidaciones semestrales

Una sentencia del Supremo considera ilegales los cánones y obliga a ambas partes al diálogo

Puerto Banús

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. Más tarde el canon se fijó en unos 370.000 euros aproximadamente. 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 permitió rebajar la factura a los 130.000 euros. A pesar de las reducciones, los responsables de los puertos mantenían que todo respondía «a una medida absolutamente recaudadora» y denunciaron que las tasas imposibilitaban su supervivencia.

Tras esta nueva etapa de diálogo y con la sentencia favorable del Supremo, los puertos esperan llegar al fin a un entendimiento con la Junta. La reducción de los cánones supondrá un soplo de aire para estos recintos, cada vez más cerca de las cifras previas a la crisis económica. «Estamos satisfechos, pero aún queda mucho camino por recorrer», afirman desde la asociación.



El puerto de Estrepona es uno de los mejor considerados de la provincia. :: **A. G.**