

El Puerto se da hasta fin de mes para hacer la primera criba en el concurso del hotel



IGNACIO LILLO

✉ ilillo@diariosur.es

Técnicos de la Autoridad Portuaria y de Puertos del Estado estudian las garantías económicas y financieras de los dos grupos interesados para emitir un veredicto

MÁLAGA. El concurso para designar al grupo inversor que se hará con los derechos para la construcción y explotación del hotel-rascacielos de lujo, previsto en el Dique de Levante, vivirá un hito importante a final de este mes. El consejo de administración de junio, previsto inicialmente para el día 30, supondrá la primera criba en la carrera que mantienen los dos concursantes. Para entonces, la Autoridad Portuaria se ha comprometido –por escrito– a emitir un veredicto sobre las garantías económicas y financieras de ambas plicas, y a su validación por parte de dicho órgano. Así se desprende de la respuesta a una solicitud formal de información acerca del estado de los trámites, por parte de los representantes de una de las empresas, a la que tuvo acceso este periódico.

Para ello, los técnicos del organismo malagueño, con el apoyo de los del ente estatal Puertos del Estado y los juristas de la Abogacía General, están enfrascados este mes en el análisis de la información aportada dentro del sobre número uno (de los dos que componen sendas ofertas). De entrada, se abren tres posibles escenarios: el primero, que ambos licitadores hayan cumplido con todas las exigencias del pliego y, por tanto, la mesa de contratación pasaría a estudiar las ofertas contenidas en el segundo sobre de los dos grupos interesados.

También cabe la posibilidad de que se determine que uno de los dos no ha cumplido con alguna de las prerrogativas del pliego, por lo que que-



La torre está prevista en la explanada del Dique de Levante, en el puerto de Málaga. :: **ÁLVARO CABRERA**

daría eliminado. En este caso, sólo se abriría la oferta técnica, arquitectónica, económica y de usos (contenida en el sobre dos) del licitador que siguiera adelante, lo que no implica que sea automáticamente el adjudicatario. Y, la tercera opción: que ambas ofertas hayan fallado en cuanto a la información requerida y ninguna pueda seguir adelante, por lo que se podría declarar directamente el concurso desierto. En este supuesto, cabe volver a convocarlo más adelante. Tampoco es muy probable, ya que se supone que al menos la oferta del grupo catari –que abrió el proceso tras presentar una oferta por los terrenos– ya habría cumplido al menos con la mayoría de estas exigencias en el momento en que solicitó formalmente la concesión.

La sombra de Chelverton

Por lo demás, el mutismo en el seno de la Autoridad Portuaria es absoluto en torno al avance del proceso, que se abrió a finales de febrero, por lo que

Ya han pasado tres meses desde que el Puerto convocó el concurso para construir el rascacielos

ya acumula tres meses de trámites sin que apenas hayan trascendido detalles. Y ello, sólo para aclarar los términos referidos a las capacidades de los licitadores, sin entrar todavía en valoraciones en cuanto a sus respectivos planes de negocio ni de tipo estético. Entre ellas, cabe mencionar que la oferta del grupo catari plantea una torre de unos 135 metros, mientras que el consorcio español, respaldado por un fondo de Singapur, eleva la altura hasta los 150 metros.

En este punto, fuentes solventes consultadas por SUR explicaron que los técnicos están siendo escrupulosos al máximo con todo el procedimiento administrativo y legal, con la

sombra del 'caso Chelverton' como una referencia permanente de lo que podría ocurrir en caso de que uno de los dos candidatos recurra el procedimiento en los tribunales.

Se refieren estos a la situación que se creó en el año 2000, después de que el puerto encargara a la entidad británica el diseño comercial de los muelles 1 y 2 (en principio, ambos iban a tener usos lucrativos). La entidad planteó convertir estos espacios en un gran centro comercial, similar al Mare Magnum de Barcelona, con multicines, bolera y tiendas.

Se produjo entonces una fuerte contestación ciudadana, tanto por los usos como por la altura de la construcción que iba en la esquina, con cientos de alegaciones. La presión acabó por obligar a la Autoridad Portuaria a dar marcha atrás. Chelverton solicitó una indemnización de 2,5 millones, que la Autoridad Portuaria tuvo que consignar año tras año hasta que los juzgados le dieron definitivamente la razón en 2014.