

La aprobación de la marina de lujo entra en su cuenta atrás

CiU intenta convencer al PP para que el proyecto se apruebe este año

CAMILO S. BAQUERO | Barcelona | 9 DIC 2012 - 22:42 CET

Archivado en: Puertos deportivos | Xavier Trias | Antoni Vives | Barcelona | CiU | Instalaciones deportivas | Cataluña | España | Partidos políticos | Deportes | Urbanismo Política



Protesta contra la construcción de la marina de lujo en el Port Vell. / CARLES RIBAS

Las conversaciones entre CiU y PP pueden estar rotas en lo que a los Presupuestos de Barcelona respecta. Pero hay un tema que los sienta a la mesa: el plan urbanístico que [convertirá a la marina del Port Vell en un espacio orientado a megayates](#). Hoy el Gobierno local, muy especialmente el tercer teniente de alcalde Antoni Vives, intentará convencer al grupo liderado por Alberto Fernández Díaz de que el plan urbanístico especial se

apruebe definitivamente en la Comisión de Hábitat Urbá de este miércoles y evitar aplazarlo hasta enero.

En los últimos meses los populares se han mostrado especialmente duros con la gestión del alcalde Xavier Trias, pero no pueden traicionar su ADN y esquivar las presiones empresariales que reciben. Barcelona también quiere evitar una aprobación del plan por silencio administrativo. La iniciativa privada del grupo inglés Salamanca enfrenta a los vecinos con CiU y el Puerto de Barcelona. Estas son las claves para entender el polémico proyecto y que muchos ven como el paradigma en el cambio de modelo de ciudad.

La valla indeseada. Los opositores aseguran que la marina de lujo implica una privatización del espacio público. La realidad es que desde 1992 la zona ya está bajo una concesión, pero ahora se extendería a los muelles d'Espanya y dels Pescadors.

Inicialmente, la empresa Marina Port Vell era propiedad de Global Vía (conformada por FCC y Caja Madrid), Nyesa Valores Corporación y el Puerto. Tenía los derechos de explotación hasta 2021. En julio de 2010, la empresa y su concesión pasaron a manos de Salamanca Capital, en una operación de 30 millones de euros. La idea de los nuevos propietarios es convertir la marina en una de las más lujosas

Trias quiere evitar que la reforma avance por silencio administrativo

del Mediterráneo, con sitio para 167 embarcaciones de gran y mediana eslora —más de 24 metros— y con servicios especiales como un *spa* para los tripulantes. Puertos del Estado ya amplió la concesión hasta 2036, por considerar “excepcional” la inversión de 26 millones de euros que promete Salamanca.

La propuesta inicial era mucho más ambiciosa que la que se debatirá. Del proyecto cayeron, debido a las alegaciones de vecinos y partidos, una gran muro de vidrio o un restaurante de cinco estrellas. [La Plataforma en Defensa del Port Vell](#), que agrupa a los opositores, alega que la iniciativa implicará instalar una valla en el Moll d'Espanya, similar a la que ahora hay en el paseo Joan de Borbó, lo que privatiza un espacio de paseo. Los grandes yates y los edificios además limitarían la visión de la lámina de agua.

En el momento del traspaso de la concesión, el actual edil del PSC Jordi Wiliam Carnes formaba parte del Consejo de Administración del Puerto, presidido entonces por Jordi Valls. Allí también tenía asiento el alcalde del Prat de Llobregat (ICV-EUiA), Lluís Tejedor, quien todavía participa. Ambos partidos han sido críticos con el proyecto.

Impacto económico. El Consistorio insiste en las ventajas económicas para la ciudad. Solo hay 3.064 embarcaciones que superen los 24 metros de eslora en el mundo. Ese es el selecto grupo al que la marina busca atraer, según una memoria económica encargada por los promotores. La idea es que estos barcos utilicen servicios de reparación como los que ofrece la empresa Marina92, que junto con el puerto deportivo y otras organizaciones conforman el *cluster* náutico. Se calcula que la actividad de la marina le inyectarían a la ciudad 100 millones de euros anuales. Este mismo informe dice que los barcos de gran eslora tienen una media de 25 tripulantes, que ganan 4.000 euros al mes de promedio.

Los vecinos no se lo creen. Temen que la marina termine por encarecer los alquileres en la Barceloneta y el desplazamiento del comercio tradicional. Ponen como ejemplo el caso del hotel W, que se vendió como una gran oportunidad. El hotel insiste en que 130 de sus empleados viven en código postal 08003, el de la Barceloneta y barrios adyacentes. Este distrito postal también alberga al Born, donde sí viven muchos de los trabajadores del hotel.

Las formas. La manera como el Ayuntamiento, el Puerto y el propio inversor han actuado este año han levantado ampollas en los vecinos y la oposición. En primer lugar, el proyecto fue presentado en público en la feria de yates de Mónaco en 2010, antes que en Barcelona. Martín Bellamy, director general de Salamanca, lo daba por hecho. [En septiembre de este año, el mismo Vives fue al Principado monegasco](#) y se refirió a Barcelona como “un sitio en el que se pueda juntar la riqueza de la cultura y la cultura de la riqueza”. Además dijo que las obras ya se estaban haciendo, algo que aquí se niega. A pesar de que han habido tres periodos de exposición pública —uno de ellos instado por Iniciativa— los vecinos aseguran que no han podido acceder a ciertos documentos. El PP salvó a CiU de tener que hacer una consulta ciudadana.

Modelo de ciudad. Hábitat Urbá tiene un mantra que resume el modelo de ciudad que propone CiU: Barrios productivos a velocidad humana dentro de una ciudad hiperconectada y con cero emisiones contaminantes. “El principal problema de esta teoría es su incapacidad de encajar prácticas en las que se está volcando el

Ayuntamiento”, opina el arquitecto y columnista David Bravo. “¿Cómo pueden hacerse barrios productivos a base de megayates?, ¿Cómo se consiguen esas cero emisiones abriendo puertas a grandes barcos? ¿Cómo se habla de hiperconexión cuando se incumplen los principios más básicos de transparencia en la información pública?”.

¿Interés público o privado?

La oposición a la reforma del Port Vell es una apuesta por un puerto ciudadano. El carácter portuario constituye un elemento básico del código genético de Barcelona. Tras las experiencias a lo largo de casi 25 años de gestión del Port Vell por parte de la Autoridad Portuaria —World Trade Center, Hotel W, por ejemplo—, ha llegado la hora de devolver a la ciudad lo que ella misma ha creado con sus impuestos y su trabajo a lo largo de los siglos: el puerto viejo. La defensa del puerto ciudadano significa democratizar su gestión y buscar el punto de equilibrio entre el disfrute y usos ciudadanos —ahora seriamente amenazados— y la rentabilidad económica.

El de los megayates es un fenómeno reciente que plantea una nueva problemática a las infraestructuras portuarias. La solución no puede abordarse desde la óptica tradicional de las “marinas deportivas”, sino desde el punto de vista de las embarcaciones mercantes tradicionales, a las que grandes yates se asemejan por sus dimensiones y necesidades logísticas. No se trata de estos barcos atraquen en sitios remotos, pero tampoco permitir que se apropien en exclusiva del corazón de la ciudad. Hoy en día ya atracan megayates en el Port Vell, hecho que hace incomprensible que ahora se plantee construir una valla en el Moll d'Espanya para salvaguardar la privacidad y seguridad de sus tripulantes. Una barrera que privatizará un espacio que es de dominio público.

El seguro aumento del precio de la vivienda y la erosión del comercio de barrio abre el interrogante de a quién beneficia la marina de lujo. A ello se suma la opacidad y falta de acceso a la información pública que ha acompañado el proceso. Todo ello hace necesaria una reflexión y cambio de rumbo a la hora de intervenir sobre el puerto-ciudad, recuperando para los barceloneses un espacio que es parte de su esencia y que puede determinar su futuro. Aquí nos jugamos una disyuntiva sobre la ciudad: interés privado o interés público.

Defensem el Port Vell es una plataforma ciudadana que aglutina vecinos y entidades

Crear riqueza y trabajo

El Gobierno de la ciudad de Barcelona tiene dos grandes prioridades: incentivar la actividad económica y garantizar la calidad de la vida de sus vecinos. Dicho sin rodeos: crear puestos de trabajo y riqueza para el bienestar de nuestros ciudadanos. Y estos objetivos son posibles gracias a inversiones como las que nos plantea la renovación de la marina del Port Vell y la posibilidad estratégica

que se nos abre como ciudad de consolidar un clúster náutico en el Puerto de Barcelona.

Creemos, sin duda, que el clúster náutico es un gran proyecto industrial vinculado al mar que abre nuevas oportunidades de negocio para las empresas del sector, crea puestos de trabajo en la Barceloneta, genera residentes locales, dinamiza el comercio y los servicios de la zona, fomenta la mixtidad de usos y para la presión turística que vive el barrio introduciendo una nueva actividad económica.

Para esta apuesta estratégica es clave la formación y el compromiso de transformar el Consorcio el Far es una escuela de formación profesional adaptada a las necesidades actuales del Puerto, que ligue con la oferta formativa reglada que se ofrece en los centros del barrio.

También es fundamental garantizar que no se pierda la calidad del espacio público existente. El Ayuntamiento será el garante de que la transformación del Port Vell preserve nuestro paisaje y entorno urbanístico y sea un paso más en la apertura de la ciudad al mar iniciada con el Puerto Olímpico, el Maremàgnum, el World Trade Center o más recientemente con la Nueva Bocana donde se ubica el hotel W.

Somos una ciudad atractiva y el Gobierno ha aprovechado para aprovechar las oportunidades que eso comporta. Es nuestra responsabilidad, convertir estas oportunidades en bienestar y riqueza para el territorio y, sobre todo, para la gente.

Antoni Vives, tercer teniente de alcalde de Barcelona.