

PRESENTACION EUGENIO LOPEZ SANTOS A EFECTOS MESA REDONDA

SEVILLA CLUSTER INMOBILIARIO 21 de FEBRERO de 2009.

- Nacido en Málaga en 1940.
- En 1948 la Casa de Botes del Real Club Mediterráneo se convierte en su segunda casa.
- 1947 – 1957 Grado medio, bachiller y preuniversitario en el colegio de los Hermanos Maristas.
- En 1957 marcha a la Universidad de Madrid a la facultad de Ciencias Físicas.
- En 1960 nombrado directivo del Real Club Mediterráneo por primera vez.
- En 1963 consigue su primer título de Campeón de España de Motonáutica. Categoría C1U.
- Hasta 1974 consigue varios campeonatos de España, muchos subcampeonatos que son ganados por clientes que adquieren las embarcaciones construidas y diseñadas por él.
- Tras 12 años viajando por toda Europa y USA como piloto inicia una nueva época como diseñador, constructor y director deportivo. De esta época que dura otros 12 años destacan 4 Campeonatos del Mundo de Fórmula 1, uno de Fórmula 2 y otro de Entorbordo Corsa. Es necesario destacar que durante ese período representa a la Federación Italiana de Motonáutica en varios Campeonatos del Mundo así como la dirección Deportiva de Martini Racing Team para tres Campeonatos del Mundo, 1982 – 1983 – 1984, de Fórmula 1 que son ganados por la escudería italiana.
- A partir de 1985 da por finalizada la actividad Motonáutica e inicia un nuevo período.
- En 1986 junto a otras tres personas crea Consultora Andaluza de Ingeniería con intención de atender los proyectos que estima aparecerán para nuevas construcciones portuarias de tipo deportivo en el litoral andaluz. Pronto se detecta que la legislación Andaluza no va a permitir que posibles promotores inmobiliarios se interesen por el desarrollo de instalaciones en zonas de dominio público. .
- 1990 – 1992 Colabora con la Real Federación Española de Vela en la implantación en España del nuevo sistema de medición y clasificación para regatas de Cruceros, el IMS.
- 1989 – 1992 Actúa en la Copa del Rey de Vela como Vicepresidente del Comité de Regatas.
- En 1992 acude a la Olimpiada de Barcelona, convocado por el COI, en calidad de responsable de la logística del deporte de la Vela.
- 1993 – 1996 Diseño y construcción y puesta en servicio de la zona de carenaje del P.D. de Benalmádena. Colabora en la instauración de una nueva política comercial y deportiva.
- Colabora con el Gobierno Vasco en la planificación de cinco nuevos puertos deportivos y le es confiada la organización y dirección de tres regatas, 1992 – 1993 – 1994, promocionales patrocinadas por el Gobierno Vasco.
- Colabora con varios estudios de ingeniería, en el diseño de nuevas instalaciones.
- 1998 – 2000 Forma parte del equipo multidisciplinar que diseñará Marina Isla Canela. Equipa la instalación y forma el personal que en Abril del 2000 inicia la actividad, jubilándose en septiembre de 2008. Durante ese período crea el Club Náutico Isla Canela, estrechamente unido a la Marina y que será el impulsor de toda la actividad deportiva.

COMENTARIOS

Con esta presentación intento hacerles llegar la procedencia de mis conocimientos sobre el tema de los puertos deportivos y otro tipo de instalaciones náuticas.

Desde el año 1962 al año 1974 transcurren 12 años, y desde 1974 a 1986 otros 12 que hacen un total de 24 años, si se tienen en cuenta los transcurridos desde 1986 hasta 1996, son 10 años más, es decir un total de 34 años que viajando por toda Europa y algo por USA me han permitido no sólo conocer multitud de instalaciones, sino lo que es más importante: la evolución que han ido siguiendo bajo un punto de vista empresarial y comercial.

Se puede afirmar que se cumple el primer cincuentenario de la existencia de los puertos deportivos en Europa, pues fue en el año 1958 cuando en el puerto de la ciudad de Arcachon, en el suratlántico francés, se prepararon dos pantalanes para el atraque de cincuenta embarcaciones al objeto de favorecer el amare y la estancia para aquellas personas que atraídas por las magníficas posibilidades de practicar la pesca deportiva ofrecía la zona, aunque es necesario hacer algunas matizaciones.

Ante todo hay que decir que en los países nórdicos, así como en la Gran Bretaña, el concepto de practicar la navegación no ha supuesto en sí mismo una practica ni de recreo y menos aún elitista como en otros países, muy especialmente en España, que incluso cuando ha pasado a ser un país en el que el Turismo se ha constituido como una de las actividades económicas más importante, o la más, la navegación de recreo ha continuado tratándose como una actividad marginal a la que había, y hay, que castigar, especialmente desde la perspectiva fiscal.

Tampoco en otros países como Alemania, Holanda, Bélgica por citar sólo algunos, la navegación deportiva, o la práctica de deportes ligados a la mar, ha supuesto signo de distinción social o de algún otro tipo.

Sin embargo hay que considerar que en un determinado momento surge el puerto como instalación específica que mezcla el desarrollo urbanístico ligado a la práctica deportiva y es cuando aparece un modelo determinado que los franceses, que se convierten en los pioneros de la modalidad, llaman "Port de plesance" y que ignoro porque motivo se traduce mal al castellano haciéndolo como puerto deportivo en vez de puerto de recreo. Hay que decir que si bien es Francia la que innova dentro de una política de lanzamiento del Turismo como industria capital para atraer visitantes, Italia que no le anda a la zaga incorpora inmediatamente a su plan estratégico la idea de construir instalaciones de este tipo. No en vano Francia trata de potenciar su litoral mediterráneo, especialmente el oriental, la Costa Azul, al que está ligado el litoral italiano occidental, la Riviera.

Centrándonos en el desarrollo español se puede decir que existen tres modelos de instalaciones. Inicialmente sólo dos, de forma contemporánea, a las que posteriormente se les une una tercera.

Fue a finales de los años sesenta, es decir con una década de retraso frente a Francia e Italia, cuando en España comienza la inquietud, es un promotor catalán afincado en Madrid el que baja a la Costa del Sol para construir un gran complejo: Andalucía La Nueva que entre otras instalaciones comprendería el Puerto Deportivo José Banús. La idea es muy clara, se trata de construir instalaciones que atraigan a clientes para adquirir residencial. Las instalaciones, que además de puerto deportivo pueden ser de otra índole, campos de golf, pista de tenis, etc., cumplen una doble misión de atracción del cliente y revalorización del entorno que lo circundan.

Consciente del futuro prometedor inmediatamente surgen otros proyectos en la Costa del Sol, Cabo Pino, El Candado, Benalmádena, La Duquesa, Sotogrande, etc., son consecuencia de ello y todos con una mentalidad totalmente inmobiliaria. Se puede decir que el proyecto del puerto deportivo que obedece a esta idea es el que convengo en denominar o considerar como inmobiliario, o andaluz.

Sin embargo, casi paralelamente surge otra corriente bien distinta en Cataluña, al menos por lo que respecta a la motivación, se trata de clubes náuticos con una considerable masa social que ve limitado el tamaño de sus embarcaciones, al tener que estar varadas en la playa, y que plantean la posibilidad de construir instalaciones en las que poder amarrar embarcaciones de mayor envergadura, afrontando para ello los costos que supone el desarrollo de las mismas. Los primeros proyectos, El Balis, Blanes, El Masnou, etc. están ahí operando perfectamente. Este modelo es el que llamo deportivo o catalán.

Bastante tiempo después, en la década de los ochenta, aparece el tercer modelo. Debido al placer que ofrecen los deportes náuticos y a que en España, año tras año, el poder adquisitivo va subiendo, surgen cada vez más personas que desean tener una embarcación, y es cuando desde la propia Junta de Andalucía, animada muy especialmente por las subvenciones de la Unión Europea, irrumpe en el mercado con la construcción de instalaciones pobres en servicios y carentes de actividades, lo que convengo en llamar "garaje de embarcaciones".

Con la perspectiva del año 2008 resulta imposible contemplar zonas turísticas de relevante importancia, limítrofes al Mediterráneo europeo o al suratlántico, que no contemplen importantes puertos deportivos, de recreo o marinas, como recientemente se conviene en llamar a aquellas cuya oferta contempla otros aspectos complementarios que busca el turista. Cualquier estudio sobre la industria del Turismo afirma que el modelo de turista que más aporta por persona y día es el náutico que utiliza embarcación, consume considerablemente más que el golfista si bien el número de estos es muy superior a los náuticos, pero convirtiéndose ambas actividades en las que mayores beneficios económicos aportan a las zonas en las que se desarrollan.

Si se presta especial atención a las repercusiones económicas de este tipo de instalaciones es necesario considerar las diferentes trayectorias que se han producido. Dado que no se trata de hacer un análisis exhaustivo, lo que requeriría mucho tiempo, si conviene destacar los aspectos más importantes aunque para ello es necesario observar algo más sobre la evolución de este tipo de instalaciones.

Conviene destacar que en España las primeras concesiones administrativas provenían del Ministerio de Obras Públicas y para algunos observadores resultó frustrante observar como los aspectos relacionados con el deporte y el turismo no estaban presentes en el documento español, claramente se habían obviado los puntos de vista de Francia e Italia.

Posteriormente las competencias en la materia se fueron cediendo a las Autonomías con la natural dispersión de planteamientos. Si se centra el aspecto en Andalucía hay que decir que, casi inmediatamente, se creó una empresa pública, la Empresa Pública de Puertos de Andalucía, EPPA, acaba de cambiar de nombre, Agencia Pública de Puertos de Andalucía, APPA, que pronto pasaría a ser juez y parte en el desarrollo de la actividad, ya que no sólo regulará la actividad sino que construirá sus propias instalaciones aprovechando los fondos comunitarios pero sobre todo las posibilidades que les ofrecía ser al mismo tiempo el legislador.

Si recuerdan la presentación se hacía referencia a la creación de un estudio de ingeniería que pronto se abandona porque cuando la Junta de Andalucía comienza a legislar se observa que la iniciativa privada tendrá poco que hacer en el tema.

Durante la década de los setenta los dos tipos de instalaciones existentes fueron demostrando sus virtudes y defectos.

El prototipo andaluz mostraba una gran vulnerabilidad, mientras el promotor inmobiliario llevaba a cabo su plan de ventas el puerto era muy bien atendido y promocionado pero una vez el negocio había finalizado, el puerto quedaba en situación de abandono. Este aspecto, evidentemente muy negativo, es el que asume la Junta de Andalucía y sobre todo las Autoridades Portuarias para descartar o descalificar al promotor inmobiliario, aunque, hay que decirlo, el único planteamiento económico para construir una dársena deportiva provenía, y proviene, de parte de un promotor inmobiliario que a cambio de revalorizar un entorno lleva a efectos la construcción de la dársena, amortizándola en el momento de construcción gracias a la revalorización de los terrenos colindantes..

El prototipo catalán también mostraba sus dificultades al ser los clubes náuticos, por definición, entidades sin ánimo de lucro, con esta importante servidumbre mal se puede gestionar una instalación compleja como un puerto deportivo, muy especialmente si además consta de zona de carenaje para las embarcaciones. En esa época no era habitual que los clubes náuticos tuvieran el enfoque de gestión tipo totalmente empresarial aunque sus fines fuesen de otro tipo y no económicos precisamente.

En Francia estos problemas surgieron con anterioridad y rápidamente lo solucionaron y de raíz al modificar profundamente las concesiones. No hay que olvidar que el país vecino contaba ya por entonces con dos potentísimas herramientas, la tradición y buen hacer de sus Cámaras de Comercio y la potencia que allí tienen los Ayuntamientos.

No se puede decir que en España, los puertos deportivos fueran buenos negocios pues aunque el Turismo es importante, el náutico precisamente no elige a España como país preferente, especialmente cuando se compara con las instalaciones Italianas y Francesas y sobre todo con respecto a estas últimas que no sólo no dejan de crecer, es que su oferta resulta imbatible.

Mientras en Andalucía en 1981 se crea la primera Asociación de Puertos Deportivos, la andaluza, compuesta por personas con elevada inquietud sobre el tema, aunque, hay que decirlo, con poca experiencia. Su promotor es el ingeniero de caminos malagueño, Juan Camacho, que fue director de Puerto José Banús y posteriormente director de Benalmádena.

Hay que decir que Juan Camacho es el primero que comienza a hablar en Málaga de la necesidad de llevar a cabo la construcción de una importante instalación, en realidad se trataba de copiar lo sucedido en la ciudad de Niza.

En Andalucía concretamente, y a pesar de que las instalaciones pasan por evidentes dificultades económicas aparece el fenómeno EPPA. En un principio es necesario considerar que la aspiración permanente de este apéndice de la administración andaluza es la de rescatar de alguna forma las concesiones y desde luego no dar ninguna más. Por otra parte comienza un plan de construcción de instalaciones siguiendo la filosofía de ir allí donde la iniciativa privada no acude de forma que haga de organismo regulador entre la Andalucía favorecida por la Naturaleza, la Mediterránea y la desfavorecida, la Atlántica. se trata además de la coartada perfecta para solicitar fondos a la Unión Europea.

Con arreglo a estos criterios comienza por construir dos instalaciones en la Bahía de Cádiz, Chipiona y Rota, lo que hace sospechar a los que por algún motivo seguimos de cerca el fenómeno de los puertos deportivos pues en aquellos momentos existía una instalación, Puerto Sherry, cuya ocupación sólo los meses de verano superaba el cincuenta por ciento de los atraques disponibles, de forma que tal necesidad no existía en la zona, pero además se lleva a su capitán de puerto en un claro intento de desvestir al contrincante e intentar que arrastre clientes, y todo ello con tarifas mucho más bajas, mas bajas que los costos, lo que representó en el sector una inquietante voz de alarma.

Si se sigue el devenir de los puertos Andaluces hay que concluir que en general fue penoso, primordialmente por la razón ya expuesta de que el promotor inmobiliario, una vez realizado el negocio, no le interesa la actividad y abandona la instalación que sólo proporciona trabajo y responsabilidades y poco o ningún beneficio. Hay que decir que tampoco ayudaba mucho las características de los directores o responsables de las instalaciones pues si bien, en general, eran personas de elevada formación intelectual, nada o casi nada sabían del tema.

Este es un tema sobre el que es necesario insistir porque condiciona totalmente el futuro de las instalaciones en Andalucía.

Curiosamente cuando alguien, como era mi caso, insistía en querer adornar las instalaciones con actividades, especialmente de tipo deportivo, se negaba y rebatía la cuestión, pero no como consecuencia de algún tipo de estudio o apoyado en algún razonamiento digno, realmente el motivo es que se trataba de gestores que ignoraban totalmente la organización y desarrollo de actividades náuticas. Por mi parte la insistencia era permanente ya que me limitaba a observar, con magníficos resultados, lo que ocurría fuera de España.

Pero pronto sucedió algo muy importante. Evidentemente el valor añadido de un puerto deportivo es la capacidad que tenga para ofrecer a sus usuarios, además de un puesto de amarre eficaz y seguro, lo que da por sentado, la posibilidad de llevar a cabo toda una serie de

actividades relacionadas con la mar, es algo elemental, pero sucedió que las instalaciones bien construidas y dirigidas se convertían en un centro polarizador de actividad y por lo tanto generador de negocio, es decir creación de riqueza y puestos de trabajo..... y un poco más y era una herramienta poderosa para llevar el nombre de la ciudad o de la zona allende los mares.

Hoy día existen instalaciones que gracias a una gestión bien proyectada y dimensionada, aunando esfuerzos, se han convertido en el motor de desarrollo de determinadas zonas, Afortunadamente he vivido de forma muy directa la experiencia en tres ocasiones.

Los cuatro años que van desde 1989 a 1992 participé en Palma de Mallorca como Vicepresidente del Comité de Regatas y si mi participación fue debida al aspecto técnico del planteamiento inicial y posterior desarrollo de las regatas, realmente mi éxito consistió en modificar la relación que existía entre el Real Club Náutico de Palma de Mallorca y Perfumes A. Puig, patrocinador de la prueba, al objeto de poder amplificar más aún los beneficios de la Regata para el patrocinador pero también para la ciudad de Palma, en un doble sentido, por una parte por la cantidad de personas en la Isla que generaban beneficios sumamente importantes para el comercio local y de otra porque durante dos semanas se hablaba en el mundo náutico, aunque más especialmente en Europa, de Palma de Mallorca.

Con posterioridad, desde 1992 a 1994 tuve la oportunidad llevar a cabo un planteamiento en el Puerto Deportivo de Benalmádena que modificó totalmente los niveles de actividad de la instalación, lo que repercutió muy considerablemente en los aspectos económicos y de empleo en la zona.

Finalmente y gracias a la experiencia acumulada pude desarrollar los años 1998 a 2000, para Isla Canela, S.A., el diseño y construcción de una instalación que tras su inauguración pasé a dirigir hasta finales del pasado 2008, y que al cumplirse los ocho años de explotación se puede decir es modélica, indudablemente el ejemplo a seguir.

Los parámetros más importantes para el diseño de una instalación son:

- Fijar inicialmente las directrices que van a configurar en su día el plan estratégico.
- Crear un grupo multidisciplinar capaz de marcar las características que deberá contemplar el proyecto constructivo.
- Definir el sistema más eficaz de explotación.

Evidentemente un puerto deportivo sin actividad, es decir un garaje para embarcaciones, a penas si produce beneficios o muy pocos. Sin embargo si se organizan actividades para los usuarios resultará que la posibilidad de negocio aumenta considerablemente y tanto para los concesionarios de la instalación como para aquellos que desarrollan actividades que podríamos llamar periféricas. Pero si por un momento pensamos que además la instalación organiza eventos de más o menos grandes dimensiones sucede que los beneficios anteriormente citados se incrementan aún más pero también se expanden pudiendo llegar a otros sectores de la población aunque no tengan ningún tipo de relación, o al menos directa, con la náutica.

En España son ya algunos los que han entendido que bajo ciertas condiciones el puerto deportivo no debe ser el principal de los objetivos porque en tal caso se cercena la posibilidad de que se convierta en ese centro dinamizador que amplifica de forma considerable los beneficios extendiéndolos a zonas mucho más amplias.

En Andalucía concretamente hay que calificar de ceguera la actual actitud tanto de la Junta de Andalucía así como a las Autoridades Portuarias que tanto una como las otras se preocupan única y exclusivamente de obtener del futuro concesionario el máximo beneficio económico. ¿Qué sucede en estos casos? Pues que aparecen los clásicos depredadores del negocio a los que sólo interesa el mayor beneficio económico posible sin interesarles para nada lo que pueda suceder en el entorno, algo por otro lado normal en la empresa en general pero perjudicial en este caso tan particular, de ahí que sea necesario insistir en el modelo francés que prevé la presencia efectiva de los ayuntamientos y de las cámaras de comercio.

Cabe preguntarse. ¿Si se considera el puerto deportivo bajo otro de punto de vista, es decir con la influencia de los Ayuntamientos, como sucede en Francia? Pues la respuesta es clara: Es preferible obtener menores beneficios económicos directos (de la instalación) para obtener mayores beneficios (además de los de la instalación los que se obtienen indirectamente) y sobre todo si se pueden obtener grandes beneficios aunque sea como imagen, algo que hoy día se puede valorar.

Como caso extremo podría citar instalaciones en Portugal que a la vista del funcionamiento no sólo no pagan ningún tipo de canon, muy al contrario, además de los ingresos que proporciona la gestión, reciben ayudas puntuales para programas de actividad concretos.

Para ello bastaría con valorar y sumar a la cantidad del canon la relación de actividades complementarias, claro que para ello es necesario saber mucho del tema, evitar intrusismos negativos y sobre todo interesarse por lo que puede suceder en el entorno porque tampoco se trata de añadir valores no aprovechables. No es igual organizar un campeonato del mundo de Vela o de Motonáutica en una ciudad como Málaga que en Maro o La Herradura que incluso carecen de instalaciones para acoger a los posibles visitantes.

Trasladándolo a un ejemplo. Si hoy día se persigue una concesión en Andalucía nos podemos encontrar con las siguientes variantes:

- Si la concesión depende de EPPA, se exige un canon que difícilmente puede ser pagable y desde luego imposible de amortizar la instalación durante el período concesional.
No hay que olvidar que cuando EPPA ha proyectado una instalación en cualquier parte del litoral no se ha dignado ni tan siquiera informar a los alcaldes de las correspondientes ciudades, justo lo contrario de lo que marca el buen sentido.
- Si la concesión depende de una Autoridad Portuaria pues buscará a quien más pague.
- Si la concesión dependiera de un Ayuntamiento debería valorar:
 - El pago de un canon.
 - Organización de Escuelas Náuticas.
 - Organización de competiciones, tanto de carácter nacional como internacional.
 - Otros eventos de interés para la ciudad.

Si bien esta política es ya una realidad en muchos países existen casos deslumbrantes por su rotundo éxito. En Italia se podrían citar , Porto Cervo, en la Isla de Cerdeña y Punta Ala en la región de Mantova por lo que respecta a la Vela; Milan, Génova y Auronzo por la Motonáutica, la isla de Cerdeña por la pesca, etc.. En Francia la relación sería muy extensa. en España a Palma de Mallorca la han seguido Barcelona, Valencia, no sólo por la Copa América, Alicante, Vigo, en particular, y Galicia en general.

En Andalucía todos los esfuerzos de la Junta de Andalucía se han centrado siempre en la Bahía de Cádiz que si bien es un plan de agua excepcional, lo es sólo durante una reducida época del año lo que le invalida como zona permanente. A pesar de los grandes esfuerzos económicos que destinó para celebrar los Campeonatos del Mundo de las Clases Olímpicas de Vela de los años 1992 y 2003, la Junta acaba de destinar una cantidad de algo más de ocho millones de euros para intentar una vez más el relanzamiento de la zona.

Hay que hacer un inciso para aclarar que antaño los puertos deportivos podían contar con el potencial de los clubes náuticos, sin embargo hoy día ese potencial se ha difuminado debido a que tales instalaciones se han reconvertido pasando a ser clubes sociales a los que la masa social de deportistas náuticos no llegan ni al diez por ciento y por tanto sin peso en las asambleas, un claro ejemplo lo tenemos cerca en el Real Club Mediterráneo, acaparador de títulos hace años, hoy día incapaz de organizar una prueba puntuable para el Campeonato de España de Cruceros y cuando se recurre a una empresa privada, lo que es muy normal, los socios se enfadan porque el campeonato no ha proporcionado beneficios económicos.

Pero, insisto, ese es un tema frecuente que esta solucionado pues cada vez son más las organizaciones profesionales que están presentes en el mercado o se puede recurrir a fórmulas más acertadas como la que he utilizado en Marina Isla Canela.

A continuación expongo un cuadro que no pretende reflejar valores absolutos de ingresos únicamente establecer una proporcionalidad entre las diferentes fuentes de ingresos que los puertos deportivos o marinas pueden generar.

	Garaje de Embarcaciones	P. Deportivo Actividades Relacionadas	P. Deportivo Actividades Programa de grande eventos
Beneficios explotación	300	500	400
Beneficios negocios periféricos	100	1.000	1.200
Beneficios otros negocios de la Localidad.	100	400	2.000 / 5.000
Valor de imagen o publicitario	0	0	8.000 / 20.000
No se consideran beneficios de astilleros.			

A modo de ejemplo de la importancia que el tema tiene, adjunto el calendario de actividad para el presente año 2008, de Marina Isla Canela y el Club Náutico Isla Canela, Ayamonte, España y el Club Náutico de Vila Real de Santo Antonio y el Porto de Recreio do Guadiana, es decir Vila Real de Santo Antonio, Portugal.

Evidentemente se entiende que hemos llegado al consenso de que el entorno del río Guadiana será un referente para aquellas personas que desean practicar la náutica de ahí que dos poblaciones que entre las dos no llegan a los 40.000 habitantes tenga un programa de actividad que una ciudad como Málaga no tiene.

Es evidente que trabajamos conjuntamente las empresas y los ayuntamientos y fijamos objetivos comunes a fin de conseguir una sinergia que nos permita alcanzar los objetivos, y que año tras año conseguimos, no sin esfuerzo.

Tengo que decir que todo el planteamiento lo llevamos a cabo tres personas, Eugenio López por parte de Isla Canela, Luís Madeira por parte de Vila Real de Santo Antonio y Fernández Susino por parte del Ayuntamiento de Ayamonte.

Como final de esta exposición hay que decir que la recientemente aprobada Ley de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía, Ley 21/2007, de 18 de diciembre, puede llegar a ser un bloqueo total para los promotores que honestamente quieran llevar a cabo la construcción de una dársena deportiva, con residencial cercano, y si bien es cierto que algunos puntos de la Ley parecen dejar una ventana abierta, no es menos cierto que de haberse aprobado tal y como llegó al Parlamento Andaluz, los concesionarios actuales estarían hoy día entregando las llaves ante la imposibilidad de poder defender los presupuestos anuales, lo cual es totalmente, impresentable, yo diría incluso inmoral, cuando la Empresa Pública acumula año tras año resultados negativos compensándolo en base a los presupuestos de la Comunidad, algo que choca frontalmente con los planteamientos de la Unión Europea y con el propio sentido común.

CLUB NAUTICO ISLA CANELA Y ASOCIAÇÃO NAVAL DO GUADIANA

CALENDARIO 2008

MARZO

15 INCIO ESCUELA MUNICIPAL.

ABRIL

12 II TROFEO CCMIC. 1ª prueba.

MAYO

10 II TROFEO CCMIC. 2ª prueba.

17 y 18 CAMPENTO DEL MUNDO DE MOTONAUTICA FORMULA2.

JUNIO

8 EXCURSION A ALCOUTIM

14 II TROFEO CCMIC. 3ª prueba

JULIO

30/6 al 12/7 CAMPEONATO DEL MUNDO DE VELA CLASE EUROPA.

5 ASCENSO INTERNACIONAL DE PIRAGÜISMO.

19 II TROFEO CCMIC. 4ª prueba

AGOSTO

9 y 10 TORNEO INTERNACIONAL DE PESCA DE ALTURA.

16 y 17 II MATCH WAKEBOARD ANDALUCIA – PORTUGAL.

23 XXIV ASCENSO A VELA RIO GUADIANA. II TROFEO CCMIC. 5ª prueba.

24 XXIV DESCENSO A VELA RIO GUADIANA. II TROFEO CCMIC. 6ª prueba.

30 5ª TRAVESIA A NADO DEL RIO GUADIANA.

SEPTIEMBRE

13 TROFEO CCMIC. 7ª prueba.

OCTUBRE

6 al 12 CURSO EXPERTO EN INSTALACIONES NAUTICAS. PRACTICAS. UMA.

11 y 12 II TROFEO CCMIC. 8ª y 9ª pruebas. FINAL.

DICIEMBRE

21 y 22 FIN ESCUELA MUNICIPAL. REGATA CIERRE DE TEMPORADA.