

ASOCIACIÓN DE CESIONARIOS DE AMARRES NÁUTICOS DEL PUERTO DE GUARDAMAR DEL SEGURA

Este es el proyecto con el que se pide la prórroga del puerto: 4,1 millones, ni un euro para dragar y una cuarta parte para la piscifactoría

La Generalitat ha entregado a esta Asociación el expediente de la prórroga del puerto. Nadie lo había enseñado a los usuarios. Lo contamos entero, porque con él se quiere decidir el futuro del puerto durante quince años más.

En un minuto

- Se piden **15 años más**, hasta **2041**. El proyecto lo encargó **Marina de las Dunas** y está firmado el **30 de junio de 2026**, tres días antes de pedir la prórroga.
- Para conseguirlo, la ley exige invertir más del **20 %** del valor actualizado de la inversión inicial. El proyecto propone **4,14 millones de euros** en 25 partidas.
- **Ninguna de las 25 partidas es para dragar**. El calado, el problema que tenemos todos, no está en el proyecto, y eso que se pretende un puerto para barcos más grandes.
- **Un tercio, 1,37 millones**, es reparar lo que se ha deteriorado: el propio proyecto habla de argollas rotas por corrosión, colectores con fisuras, una torre de control cerrada por su «estado lamentable» y un sistema de renovación del agua que dejó de funcionar al poco de construirse.
- La partida más grande, **1,07 millones (el 26 %)**, es **equipamiento industrial de una empresa privada**, Alevines de Guardamar, S.L.: filtros, un pozo, placas solares, generadores de oxígeno y biofiltros para su piscifactoría.
- **Desaparecen todos los amarres de 6 metros** y los de 7 y 8 metros pasan de **294 a 162**. A cambio, más amarres grandes, para barcos de **hasta 18 metros**, en un puerto por el que ya hoy no se puede salir con normalidad.
- **No aparecen los cesionarios** ni el derecho de uso preferente: ni una vez en 294 páginas.
- La memoria de tarifas que el Ayuntamiento comunicó a la Generalitat en julio pedía **4,82 € IVA incluido**. Hoy, sin que el título habilitante haya aparecido, se nos factura **4,82 € más IVA**.

Si usted es usuario de este puerto

Este proyecto decide **qué se invierte, qué amarres habrá y para qué barcos**, durante quince años. **Léalo** (al final le decimos cómo) y, si ve algo que le afecte, **escribanos**. Cuando la Generalitat abra la información pública, **la Asociación alegará**, y cuantos más datos concretos tengamos, mejor.

1. Qué es el proyecto y quién lo pide

Un proyecto básico de 294 páginas, encargado por Marina de las Dunas, para justificar quince años más de concesión con una inversión superior al 20 % que exige la ley.

El detalle. Es el «Proyecto básico de las obras de mejora y adecuación del Puerto Deportivo Marina de las Dunas», de **30 de junio de 2026**, firmado por un ingeniero de caminos, canales y puertos. El propio documento explica que se redacta «**por encargo de la mercantil Marina de las Dunas, S.A.**, como gestor del concesionario, que es el Ayuntamiento», para «ampliar el plazo concesional gracias a la realización de nuevas obras». Es el proyecto de la solicitud de prórroga que la Dirección General tiene en su expediente.

Qué pide: «prorrogar la concesión **15 años más**». En una página dice hasta el **3 de julio de 2041**; en otra, hasta el **30 de julio de 2041**.

Con qué base legal. El propio proyecto reconoce que el título de 1996 **no preveía la prórroga** («como es el caso»). Por eso acude al **artículo 32.3.b) de la Ley de Puertos de la Generalitat**: se puede prorrogar si el concesionario hace una **inversión relevante no prevista**, que mejore la seguridad, la operatividad, la eficiencia o la calidad ambiental del puerto, y que supere **el 20 % del valor actualizado de la inversión inicial**. El proyecto fija ese valor en **11,5 millones de euros**. El umbral, por tanto, está en unos **2,3 millones**.

2. En qué se gastarían los 4,14 millones

Veinticinco partidas. La primera es la piscifactoría. Le siguen la marina seca, la renovación del agua de la dársena, el pavimento y la electricidad.

El detalle. Presupuesto de ejecución material (sin IVA ni gastos generales), tal como figura en el proyecto, ordenado de mayor a menor:

Partida	Importe
Reforma integral de la planta de alevines (piscifactoría privada)	1.072.705,00 €
Marina seca en la nave existente	445.200,00 €
Renovación del agua de la dársena	396.489,13 €
Mejora de pavimentaciones	316.546,81 €
Instalaciones eléctricas y torretas	291.958,50 €
Imprevistos	285.000,00 €
Casetas de pertrechos	215.969,40 €
Nuevo tren de fondeo	170.834,36 €
Barrera antiflotantes para avenidas	134.926,88 €
Reforma y ampliación de oficinas	128.243,80 €
Gestión de residuos	100.000,00 €
Mejora de la seguridad	95.892,53 €
Red de agua residual	94.250,00 €
Reforma de aseos y locales	86.280,13 €
Grúa nueva	85.000,00 €
Seguridad y salud	60.000,00 €
Refuerzo del cantil y talud de la dársena	46.254,25 €
Rehabilitación de la torre de control	32.691,44 €
Rehabilitación de la rampa de varada	25.000,00 €
Reforma de la estación de carburante	19.698,39 €
Punto limpio	12.708,29 €
Mobiliario urbano	9.879,32 €
Sistemas de gestión	5.090,00 €
Agua potable	4.561,70 €

Partida	Importe
Cuadros eléctricos	4.335,00 €
Total	4.139.514,93 €

Un matiz que importa: el propio proyecto titula su cuadro resumen «**posibles actividades previstas pendientes de concluir tras el estudio de las tasas**». Posibles actividades, no compromisos cerrados.

3. Un tercio es arreglar lo que no se ha mantenido

Más de 1,37 millones del proyecto son mantenimiento ordinario de lo que se ha ido deteriorando, presentado como inversión. Son obligaciones del concesionario, y las acabaría pagando otro.

El detalle. Con las palabras del documento:

- **Tren de fondeo (170.834,36 €):** «desde hace un tiempo, se viene observando que las argollas se rompen por **desgaste o corrosión**, con el consiguiente riesgo al perder el amarre».
- **Renovación del agua de la dársena (396.489,13 €):** el sistema del proyecto original «**solo funcionó por poco tiempo**, ya que un temporal de Levante rompió el colector exterior y la aterró». En verano el agua de la dársena se calienta y proliferan algas y caracolillo.
- **Pavimentaciones (316.546,81 €):** un «**hundimiento** existente en la actualidad», «roderas» en el vial de acceso y un paseo de ribera que «se encuentra **deteriorado**».
- **Instalaciones eléctricas (291.958,50 €):** tras revisarlas, «hay elementos de dichas redes que es **preciso reemplazar**».
- **Red de agua residual (94.250,00 €):** la conducción tiene «**numerosas fisuras** y defectos en las juntas que han dejado de ser estancas».
- **Cantil y talud de la dársena (46.254,25 €):** «roturas» en el muelle de espera y «**deslizamiento del talud**» tras las avenidas.
- **Torre de control (32.691,44 €):** «se encuentra en un **estado lamentable**, debido a la corrosión de las armaduras, tal es así que no se utiliza, se mantiene el acceso totalmente prohibido».
- **Rampa de varada (25.000,00 €):** «con el tiempo se ha ido **deteriorando**».

En total, **1.374.024,49 €**, un **33 %** del proyecto. Es mantenimiento ordinario que no se ha hecho estos años, mientras se cobraban las cuotas de mantenimiento. Y ahora se presenta como «inversión» para conseguir quince años más.

Y conservar no es una opción: es una obligación del título. La condición 10.^a de la concesión de 1996, que el propio proyecto reproduce en su anexo, dice: «El concesionario queda obligado a **conservar las obras y terrenos concedidos en perfecto estado de utilización** [...] realizando, **a su cargo**, las reparaciones ordinarias y extraordinarias que sean precisas». Y añade que, si no lo hace, la Administración puede ordenarlas, sancionar con hasta el 25 % del presupuesto de las obras y, en última instancia, declarar la caducidad de la concesión. Marina de las Dunas se constituyó precisamente para eso: sus estatutos fijan como objeto social la «gestión, explotación y administración» del puerto. Es el mismo patrón que con el dragado: una obligación propia que se presenta como mejora, y que acaba pagando otro.

4. Lo que no está: ni un euro para dragar

El problema que tienen todos los usuarios del puerto es el calado. En las 25 partidas no hay ninguna de dragado.

El detalle. Ninguna partida del presupuesto es de dragado ni de mantenimiento del calado. La palabra solo aparece en el anexo que reproduce el título de 1996. El proyecto sí describe el canal de acceso a la dársena como de «**45 m**», y propone mantenerlo así. El informe técnico encargado por esta Asociación midió, en la gola del Segura, un paso útil de **apenas 3 metros** y profundidades de entre **1,30 y 1,60 metros**.

Y el mantenimiento del calado **no es opcional**. En el mismo expediente que nos ha entregado la Generalitat está el **acta de reconocimiento final de las obras, de 12 de abril de 2000**, firmada por la Generalitat, por Costas y por el **propio Ayuntamiento** como concesionario. Dice, literal: «**Estos calados deberán ser mantenidos por el concesionario durante todo el periodo concesional**».

Un proyecto que pide quince años más y no dedica un euro a la obligación que más afecta a los usuarios se deja fuera lo esencial.

5. Una cuarta parte, para el equipamiento industrial de una empresa privada

La partida más grande del proyecto, 1.072.705 euros, es la reforma integral de la planta de Alevines de Guardamar, S.L. No mejora ni un solo amarre.

El detalle. La partida 20, «**Reforma integral Alevines**», supone el **26 %** de toda la inversión con la que se justifica la prórroga del puerto. El proyecto enumera en qué consiste:

- un nuevo **módulo de filtración** de agua bruta;
- **placas fotovoltaicas** (112 paneles);
- un módulo complementario de **tratamiento del agua** de la captación;
- un **módulo compacto de reutilización** del agua de cultivo;
- un **nuevo pozo** para suministro de agua de mar;
- **generadores de oxígeno**;
- un **biofiltro**.

Es el equipamiento productivo de una sociedad limitada privada que cría alevines de dorada y lubina para las jaulas de engorde. No mejora un amarre, un pantalán ni un metro de calado.

Y no es una reforma cualquiera. Es la misma que la Generalitat autorizó en julio, cofinanciada con fondos europeos, apoyándose en dos documentos: una comunicación de **Marina de las Dunas** de 25 de mayo sobre una «prórroga del contrato de ocupación en las mismas condiciones», y un oficio del **Ayuntamiento** de 26 de junio según el cual la reforma «no afecta al alcance de la licencia ambiental en vigor». La gestora y el Ayuntamiento la respaldaron ante la Generalitat, y ahora la gestora la cuenta como inversión del puerto.

Piénselo

Si está pensando en hacerse con un amarre en este puerto, mire de qué se compone la «inversión» con la que se pide la prórroga: una cuarta parte es equipamiento industrial de una empresa privada y un tercio es arreglar lo que no se ha mantenido. ¿Y quién la paga? En la reunión pública del 8 de julio, preguntado por ello, el concejal de Empresas Públicas respondió: «habrá una **ampliación de capital por**

parte del Ayuntamiento a Marina de las Dunas, y luego habrá que pedir una **financiación ajena avalada por el Ayuntamiento**». Dinero público y un préstamo que habrá que devolver con lo que se cobre en el puerto: **con lo que paguemos los usuarios**. El propio concejal añadió que ese dato «viene dentro del proyecto económico-financiero»: es el estudio de viabilidad que no se ha entregado, y el que diría cuánto repercutirá en lo que usted pague por su amarre. Antes de comprometer su dinero, pregunte.

6. Menos amarres, más grandes, y empresas que no saben si se quedan

De 490 a 467 amarres. Desaparecen los pequeños y aparecen barcos de hasta 18 metros, que no sabemos cómo entrarán sin calado. Sin una palabra sobre quién tiene hoy cada amarre.

El detalle. Según el proyecto, el puerto tiene hoy **490 amarres** y **13.245,50 m²**, y propone pasar a **467 amarres** y **15.446,25 m²**. Reduce el pasillo de maniobra entre pantalanes y sube la **eslora máxima de 15 a 18 metros**. Comparando su propia tabla, amarre por amarre:

Eslora	Hoy	Con el proyecto
6 m	39	0
7 m	154	113
8 m	140	49
9 m	42	163
10 m	75	34
12 m	32	90
15 m	8	13
18 m	0	5
Total	490	467

Los amarres de hasta 8 metros pasan de **333 a 162: 171 menos**. Si hoy no se puede salir con normalidad ni con barcos de menos de 15 metros, cuesta ver cómo se hará con barcos de 18 sin dragar.

Además:

- El proyecto **no menciona ni una sola vez el derecho de uso preferente** de los cesionarios, ni qué pasaría con los amarres que desaparecen o cambian de tamaño.
- Las cifras no coinciden entre documentos del mismo gestor: la memoria de tarifas, del mismo mes, cuenta **494 amarres** y **13.852,25 m²**.
- El plano oficial de reconocimiento de las obras del año 2000 reservaba **113 amarres de uso público**, que debían ser «siempre los mismos».

Si su barco es pequeño, esto va con usted

Si su barco mide **8 metros o menos**, es a quien más afecta el proyecto. Los amarres de 6 metros **desaparecen todos**, y entre los de 7 y 8 metros se pierden **132**. Con el proyecto, por cada dos barcos pequeños que hoy tienen sitio quedaría menos de uno. Y si su amarre desaparece y le ofrecen uno mayor, **pagará por metros que su barco no usa**: la cuota y, si se vuelven a vender, el derecho de uso.

Lo que espera a quien quiera seguir

Quien quiera conservar su amarre tendrá que pagar dos cosas: la cuota de cada mes y, si se vuelven a vender los derechos de uso, el precio del suyo.

La cuota ya la conocemos. Es la tarifa que se aplica hoy, 4,82 € por metro cuadrado al mes más IVA, y se paga por la superficie del amarre, no por la del barco:

Amarre (eslora × manga)	€/mes con IVA	€/año con IVA
7 × 2,50 m	102 €	1.225 €
8 × 3,00 m	140 €	1.680 €
9 × 3,50 m	184 €	2.205 €
10 × 4,00 m	233 €	2.800 €
12 × 4,00 m	280 €	3.360 €
18 × 6,00 m	630 €	7.561 €

El precio del derecho, en cambio, nadie lo ha dicho. Debería estar en el estudio de viabilidad, que no se ha entregado. Para hacerse una idea, hemos echado una cuenta con los datos del propio proyecto. Supongamos que los 4,14 millones de inversión que presenta a cargo del concesionario se recuperasen vendiendo derechos sobre la mitad de la superficie de amarres, como anunció la gestora en julio. Saldrían unos **540 € por metro cuadrado**, sin IVA ni costes de financiación:

Amarre (eslora × manga)	Derecho de uso (estimación)
7 × 2,50 m	unos 9.400 €
8 × 3,00 m	unos 12.900 €
9 × 3,50 m	unos 16.900 €
10 × 4,00 m	unos 21.400 €
12 × 4,00 m	unos 25.700 €
18 × 6,00 m	unos 57.900 €

Ese cálculo incluye la reforma de la piscifactoría, porque el proyecto la cuenta como inversión del puerto. Nadie ha aclarado si la pagará su propietaria con la ayuda europea o si se repercutirá en quienes compren amarre; si la paga Alevines, el precio bajaría a unos 400 € por metro cuadrado. **Es solo una estimación nuestra:** la cifra real puede ser mayor o menor, según cómo se financie la obra y qué parte se pague con las cuotas. Pero sirve para situarse. Y recuerde que estos precios son estimados y **por un derecho de uso preferente de solo 15 años:** el que durase la prórroga. El derecho que muchos compraron en su día era por los 30 años de la concesión.

Un ejemplo: un barco de 7 metros que pase a un amarre de 9 pagaría **un 80 % más de cuota** (de unos 1.225 € a unos 2.205 € al año) y **casi el doble por el derecho. Antes de comprometer su dinero, pida la cifra por escrito, y pregunte quién paga la reforma de la piscifactoría.**

Y desde aquí rogamos a Marina de las Dunas que despeje las dudas y **diga públicamente qué cantidades pretende cobrar por los derechos de uso preferente de 15 años.** Si nuestra estimación está equivocada, lo mejor es que lo diga con su cifra.

Y empresas del puerto a las que ni se nombra

La nueva marina seca, con 72 plazas en estanterías de tres alturas para barcos de hasta 6 metros, se instalaría «en el interior de la **nave existente**». El proyecto no prevé ninguna nave nueva, y en el plano oficial del puerto solo hay una.

En el puerto tienen su sede y su actividad **empresas grandes, radicadas en Guardamar y con muchos trabajadores.** El proyecto no las nombra ni una vez, y no dice si tendrán que abandonar sus instalaciones. Mientras, la reforma de la planta de una empresa privada entra en el proyecto con 1,07 millones.

7. Lo que falta en el expediente

El proyecto se remite a documentos que no se han entregado.

El detalle. El proyecto básico dice que la justificación económica está «en un **documento independiente**», el **estudio de viabilidad**, que no se ha entregado. Tampoco el **proyecto de explotación**, que la propia Dirección General dio por existente el 13 de octubre: es el documento que tendría que decir cómo se gestionaría el puerto y con qué tarifas. Esta Asociación los va a reclamar.

Además, el expediente de la **autorización temporal**, que es lo que tendría que amparar hoy la explotación, **sigue sin resolver**. Contiene dos cosas que todo usuario debería conocer:

- **El informe técnico de la propia Generalitat** (18 de septiembre) dice que se explota el puerto «**en precario**» porque «**carece de título administrativo habilitante**», y que las tarifas de una autorización temporal «**deben servir para cubrir los gastos de explotación**, dado que tras la finalización del plazo concesional **ya han quedado amortizados** los bienes».
- **El IVA.** La memoria de tarifas que acompañó a la solicitud, en julio, decía: «Todas las tarifas **incluyen IVA**» y proponía «**4,82 euros** por metro cuadrado de superficie usada al mes **incluyendo IVA**». La versión revisada de finales de agosto **quitó esa mención**. Las facturas que recibimos cobran **4,82 € más el 21 % de IVA: 5,83 €** por metro cuadrado y mes.

8. Y la reforma de la piscifactoría, suspendida a petición de esta Asociación

Lo pedimos el 4 de septiembre en el recurso de alzada. El 8 de octubre, el Secretario Autonómico de Pesca lo concedió: la reforma que se lleva una cuarta parte del proyecto de prórroga queda parada mientras se revisa si había título para ocupar los terrenos.

El detalle. Esta Asociación recurrió en alzada la autorización de 6 de julio y pidió que se suspendiera mientras tanto. La resolución de **8 de octubre de 2026** nos da la razón en la suspensión y considera «**controvertidas**», entre otras cuestiones:

- «**la vigencia y suficiencia del título habilitante para la ocupación de los terrenos**» y «la acreditación de la disponibilidad jurídica de los terrenos afectados»;
- si era correcto tramitarla como «modificación no sustancial»;
- la posible necesidad de **informes sectoriales y ambientales** adicionales;
- y **la omisión del trámite de audiencia**.

Qué se suspende y qué no. Se suspende **la reforma**, no la actividad: la piscifactoría sigue funcionando. No es una medida contra la empresa ni contra sus trabajadores.

Lo que queda. El recurso de alzada **todavía no está resuelto**; la Administración tiene hasta principios de diciembre. Y los dos documentos en que se apoyó la autorización —la comunicación de Marina de las Dunas de 25 de mayo y el oficio del Ayuntamiento de 26 de junio— **siguen sin entregársenos**. La reclamación está **admitida a trámite** por el Consell Valencià de Transparència desde el 14 de octubre.

Esto lo ha conseguido la Asociación, con el trabajo de su Junta y el respaldo de cada socio que ha pagado su cuota.

Lo que esto supone para su bolsillo. La reforma de la piscifactoría es la partida más grande del proyecto: 1.072.705 €, el 26 % de la inversión con la que se pide la prórroga. Mientras esté en el proyecto, cuenta

como inversión del puerto, y lo que se invierte en el puerto se recupera con lo que pagan sus usuarios. Con la cuenta del apartado 6, esa partida sola supone **unos 140 € por metro cuadrado** en el precio del derecho de uso: **unos 2.400 € en un amarre de $7 \times 2,50$; unos 3.300 € en uno de 8×3 ; unos 5.600 € en uno de 10×4** . Y lo mismo vale para las cuotas: cuanto mayor sea la inversión que haya que devolver, más alta la cuota de cada mes. Que esa reforma salga del proyecto de prórroga significa **amarres más baratos para todos**.

Para eso existe esta Asociación: sin una asociación de usuarios con capacidad para recurrir, esa reforma seguiría adelante y la pagaríamos nosotros. Ahora toca lo siguiente: **que no se cuente como inversión de un puerto deportivo lo que no lo es**.

Lo que pedimos

Que el futuro del puerto se decida con el proyecto a la vista de todos. Con el dragado dentro, con los cesionarios dentro, con la información pública que exige la ley y con unas tarifas que cubran costes, no inversiones ya amortizadas.

La documentación, a disposición de quien la pida. Esta Asociación pone el proyecto y el expediente completos a disposición de **grupos políticos, asociaciones, medios de comunicación** y cualquier persona interesada. Basta con escribir a info@cesionariosguardamar.org.

Seguiremos informando.

Fuentes: expediente entregado por la Dirección General de Costas, Puertos y Aeropuertos el 14 de octubre de 2026 en ejercicio del derecho de acceso (expte. GVAGIP/2026/519): «Proyecto básico de las obras de mejora y adecuación del Puerto Deportivo Marina de las Dunas» (30/06/2026; págs. 5-36 y anexo 1, título concesional de 3/07/1996, condición 10.ª); expediente de autorización temporal 11A26012 (solicitud y memoria de tarifas de 28/07/2026, memoria revisada, acuerdo de admisión de 14/09/2026 e informe técnico de 18/09/2026); acta de reconocimiento final de las obras de 12/04/2000 y plano de reconocimiento. Resolución de la Dirección General de Pesca de 6 de julio de 2026 (DOGV núm. 10423, de 6 de agosto). Resolución del Secretario Autonómico de Agricultura, Agua, Ganadería y Pesca de 8 de octubre de 2026 (verificable en tramita.gva.es con el código 4N2SYQUP:HDM1IPQP:BRLL78IA). Ley 2/2014, de Puertos de la Generalitat, art. 32 (texto consolidado). Estatutos de Marina de las Dunas, S.A. (Registro Mercantil de Alicante, hoja A-28999), art. 2. Tarifas de amarre: acuerdo del Consejo de Administración de Marina de las Dunas de 28/05/2026. Reunión informativa pública de 8 de julio de 2026 en el Salón de Plenos (grabación, minutos 35:44 a 36:04).

Asociación de Cesionarios de Amarres Náuticos del Puerto de Guardamar del Segura NIF G-54588488
· Registro Autonómico de Asociaciones CV-01-049160-A · REGIA nº 2275 info@cesionariosguardamar.org
Guardamar del Segura, 18 de octubre de 2026