



CONFEDERACIÓN
DE EMPRESARIOS
DE MÁLAGA

DOSSIER DE PRENSA DIARIO

FECHA: 14/1/2013

LA TRIBUNA

Propuestas para crecer

JAVIER GONZÁLEZ DE LARA Y SARRIA
PRESIDENTE DE LA CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE MÁLAGA

Se hace preciso recuperar la credibilidad y la capacidad de ilusión de los empresarios en nuevas inversiones y proyectos



El pasado 2012 no será un año para recordar. Ha sido muy complicado sobrellevarlo entre tantos ajustes, recortes, incremento del desempleo, caídas de empresas, subidas de impuestos, etc. En este contexto, valgan algunas reflexiones sobre lo que pueden ser auténticos ejes para el inicio de la regeneración económica, política y social en nuestro país, en este nuevo año que comienza. A modo de heterogéneo decálogo, propongo algunas recetas para hallar la senda del crecimiento.

1. Nos encontramos en un contexto extremadamente difícil, en el que tras cinco años de recesión, no existen fórmulas milagrosas anticrisis.

2. Saldremos de esta delicada situación, adoptando los responsables políticos de todos los ámbitos y la sociedad en su conjunto, la conciencia del esfuerzo colectivo para vencerla. Debemos recuperar los valores perdidos del tesón, la iniciativa y el mérito. Las soluciones serán siempre compartidas, si con firmeza todos empujamos en la misma dirección. En ese momento tendrá vigencia aquella célebre frase de Nietzsche: «Solamente aquel que construye el futuro tiene derecho a juzgar el pasado». Nadie nos dirá cuando se sale de la crisis, sólo lo lograremos con la suma infinita de esfuerzos individuales.

3. Impulsar de forma decidida la reforma integral de las Administraciones. Se trata de tener una Administración Pública lo más eficiente posible, cuya actuación al servicio de los ciudadanos permita un mejor aprovechamiento de unos recursos públicos limitados y estimule a su vez, el ejercicio de la actividad empresarial.

4. La Unión Europea se encuentra inmersa desde hace tiempo, en un círculo vicioso de debilitamiento de la economía, fragilidad de las finanzas públicas y dudosa credibilidad de sus instituciones.

Aún faltan mecanismos que otorguen una mayor flexibilidad al euro y seguimos manteniendo un sistema monetario propio sin unidad política. Sin embargo, hasta ahora uno de los problemas ha podido ser Europa, pero sin Europa no hay solución.

5. Precisamente, la Unión Europea nos está exigiendo entre otras, tres reformas muy duras para nuestra sociedad y que resultan difíciles de cuestionar:

-Controlar el gasto público, reduciéndolo del 7% al 4,5% del PIB.

-Mejorar nuestra competitividad y avanzar en un marco económico, administrativo y laboral más flexible.

-El saneamiento de la banca, que a través de los vigentes planes de reestructuración debe propiciar el retorno del crédito a pymes y familias.

6. Es urgente recuperar el diálogo perdido. El dia-

logo político, social, institucional, junto con el modelo de Concertación Social existente en España, ha producido excelentes frutos. Aprendimos a pasar de la confrontación a la concertación, suponiendo el proceso de Diálogo Social un fiel reflejo del profundo cambio de cultura experimentado, tanto en los empresarios y sus Organizaciones, como entre los trabajadores y sus Sindicatos. Como ejemplo, en 1979 se malograron en España 180 millones de horas de trabajo por huelgas y conflictos sociales, cuando en 2008, al inicio de la crisis, se perdieron menos de 9 millones de horas, reduciéndose la conflictividad-laboral en ese espacio de tiempo, en un 95 por ciento.



La crispación política y social, perjudica la toma de decisiones y la imagen de nuestro país. Aunque en democracia convivimos gracias al desacuerdo, el vehículo del entendimiento sigue siendo el diálogo.

7. Los responsables políticos, institucionales, empresariales y sindicales, debemos tener grandeza y altura de miras. Ante este nuevo paradigma social y económico que estamos viviendo, hay que mantener la firme voluntad de negociar con la contraparte y no sentir inquietud ante los cambios. Se nos pierde en la memoria el último gran Pacto de Estado en nuestro país. Cuesta recordarlo.

8. Para ello, también la sociedad civil tiene que manifestarse y comprometerse. Involucrar al conjunto de la sociedad no deja de ser un anhelo. Pero ahora es necesario. Al menos la toma de conciencia aportando ideas, con espíritu crítico.

9. Debemos implantar el positivismo, como fórmula para recuperar la confianza en nuestras posibilidades. Se hace preciso recuperar la credibilidad y la capacidad de ilusión de los empresarios en nuevas inversiones y proyectos. Necesitamos salir de la permanente negatividad que genera un hastío y una resignación social preocupante.

10. Sin ética no hay éxito económico, ni hay éxito empresarial.

A pesar de sonoros y recientes comportamientos empresariales que dejan mucho que desear en su componente ético, se nos exige hoy a los empresarios, mayor transparencia en nuestro día a día, mayor compromiso público, prácticas responsables en el ámbito social, gestionar de forma más adecuada los recursos humanos, una mayor preocupación por la salud y seguridad en el trabajo, respeto al medioambiente, es decir, elevados niveles éticos de actuación. La inmensa mayoría de los empresarios sigue comprometido con el principal elemento de progreso que es el factor moral.

En definitiva, nuestro país sufre algo más que una intensa crisis socioeconómica. Necesitamos reencontrar nuestra verdadera identidad. Ante tanta incertidumbre, sólo lo lograremos esforzándonos en recuperar la confianza perdida.



Obras de la Alta Velocidad de Málaga a Granada, de las pocas que siguen activas en Málaga. MARÍA ROSALES

La crisis hunde más de un 90% la inversión en infraestructuras, que vuelve al nivel de los años 60

► Los poderes públicos sólo destinan 140 millones de euros a obras en 2012, muy lejos de los casi 1.500 millones de 2007 ► La administración local es la máxima inversora tras nuevas caídas en las cifras del Gobierno y la Junta ► Los empresarios lamentan el recorte en inversión productiva que crea empleo

JOSÉ VICENTE RODRÍGUEZ MALAGA

Las políticas de austeridad máxima aplicadas por el Gobierno han profundizado la caída de la inversión de obra pública en Málaga, que presenta ya un descenso superior al 90% respecto a los niveles inversores del año 2007, cuando la provincia alcanzaba su máximo histórico con aquellos casi 1.500 millones de euros en los que se englobaban las grandes partidas finales para el AVB o el aeropuerto de Málaga. Desde entonces, la partida de inversiones en infraestructuras ha experimentado una vertiginosa bajada que ha culminado con las paupérrimas cifras de 2012. A falta del dato del mes de diciembre -normalmente de muy escasos peso inversor- y según los primeros cálculos de la Cámara de Comercio de Málaga, la provincia ha cerrado el ejercicio con apenas 140 millones de euros de obras sacadas a concurso sumando los tres niveles administrativos: Gobierno central, Junta de Andalucía y poder local (ayuntamientos y Diputación).

La licitación de este 2012 supone además un descenso de casi un 52% en relación al ejercicio anterior,

que ya fue de por sí catastrófico en este apartado y que mantiene a Málaga en niveles propios de otra época. Concretamente, el vicepresidente de la Cámara, Juan Cobalea, afirma que desde los años 60 del siglo XX, y ya ha llovido, no se veían cifras tan bajas de inversión productiva en Málaga.

«Son datos ridículos, que reflejan la decisión de todas las administraciones de reducir una inversión que, precisamente es de las más productivas que hay», lamenta Cobalea, que recuerda una clásica regla de oro que siempre se maneja en el sector constructor: cada 1.000 millones de euros de inversión en obra pública en Málaga sirven para generar 30.000 empleos directos e indirectos. Y en un momento en el que la edificación de viviendas está absolutamente parada, el gasto en infraestructuras cobra aún más relevancia como única tabla de supervivencia para las constructoras.

Un análisis más detallado de las partidas refleja que el Gobierno, que tradicionalmente era la instancia con mayores inversiones, es el que más ha reducido su aportación. Los alrededor de 46,2 millones invertidos en 2012 repre-

► INVERSIÓN EN OBRA PÚBLICA EN MÁLAGA

	2007	2008	2009	2010	2011	2012*
Gobierno central	856,2	210,3	489,4	240	188,3	46,2 (-75,5%)
Junta de Andalucía	288,8	660,3	226,1	141	84	29,2 (-65,3%)
Ayuntamientos	324,1	156,8	307,3	277	87,4	68,6 (-21,6%)
TOTAL	1.469,2	1.027,5	1.023	658,2	290,2	140 (-51,8%)

Fuente: Seopan y Cámara de Comercio de Málaga. 2012 Previsión de la Cámara a falta del dato de diciembre

senta una caída del 75% respecto a 2011 y del 95% en relación a 2007.

Los números de la Junta de Andalucía tampoco son para tirar cohetes, con 29,2 millones y descensos del 65% y del 90% respectivamente. Paradójicamente, la renuncia inversora a nivel nacional y autonómico ha provocado que los máximos inversores el pasado año en Málaga hayan sido los ayuntamientos, pese a su precaria situación económica, con 68,6 millones. Su bajada inversora es así más atemperada: un 21% en relación a 2011 y un 80% sobre el 2007.

Planificar el futuro

Cobalea, al igual que viene haciendo la Confederación de Empresarios de Málaga (CEM),

apunta que estas cifras deben mover a la reflexión y solicita a las administraciones un cambio de tendencia para 2013 aunque reconoce que, tal y como está las cosas, sabe que eso suena más un deseo que a realidad. «Lo cierto es que la sociedad productiva no da para pagar el actual tamaño del Estado, que desde el año 2004 creció en personal y en gasto corriente de forma brutal», comenta Cobalea, que opina que es ese gasto el que hay que corregir y no el de las inversiones productivas, que son las que generan empleo en el sector privado.

El vicepresidente de la Cámara reconoce que no es momento de solicitar «grandes obras imposibles» pero sí insiste en que la época de crisis debería ser aprove-

EL PROBLEMA, LA MOROSIDAD

De 100.000 ocupados de antes de la crisis a los 34.000 actuales

El sector de la construcción en Málaga ha mandado a más de 44.000 trabajadores al paro por la paralización del segmento de viviendas y de la propia obra pública. Actualmente el sector, que llegó a dar empleo en Málaga a casi 100.000 personas, sobrevive con poco más de 34.000 ocupados. La patronal malagueña ACP recordó hace unos meses que un plan de inversiones en obra pública es un ejercicio de «verdadera política social» por el efecto multiplicador que la inversión tiene sobre otros sectores productivos y a la elevadísima tasa de retorno fiscal. Un estudio de Seopan cifra este retorno en un 60% en el corto plazo y un 80% en el largo plazo, incluyendo conceptos el IVA, las cotizaciones sociales, el IRPF de los trabajadores o el impuesto de Sociedades, aparte de lo que se deja de pagar en prestaciones por paro.

chada para sacar adelante la redacción y el estudio de las infraestructuras del futuro. «Una obra, entre que se proyecta y se ejecuta, necesita de muchos años. ¿Por qué no podemos ir planificándolas y así ganar tiempo para cuando pase la crisis? Sería además un mensaje de optimismo en este 2013, del que estamos todos muy necesitados», afirma. El tren litoral, el funero del Guadalmedina a su paso por Málaga capital o las nuevas infraestructuras hidráulicas son algunas de las actuaciones para las que el representante de la Cámara de Comercio reclama estos necesarios impulsos.

ANDALUCÍA

La agenda de 2013 se abre plagada de asuntos económicos pendientes

SEXTO AÑO DE CRISIS/ La comunidad afronta uno de los ejercicios más complicados de su historia reciente, con un tejido empresarial muy debilitado y una Administración Pública maniatada por el déficit.

Lidia Velasco, Sevilla

Los próximos doce meses se presentan complicados y cargados de asuntos pendientes de resolver. En el sexto año de crisis, la economía no parece que vaya a mejorar —aunque el Gobierno apunta a una recuperación en la fase final del mismo—, por lo que se espera un aumento del paro y nuevos ajustes en las Administraciones Públicas que añaden un plus de dificultad a la ya dramática situación. En este escenario, Andalucía tiene ante sí retos en todos los planos, desde el empresarial y laboral, pasando por el financiero.

EMPRESAS La comunidad cerró 2012 con unas 800 nuevas compañías en proceso concursal y un tejido empresarial deteriorado. Arrastra graves problemas en todos los sectores, pero si hubiera que personificar en alguna firma sería en Alestis. El grupo aeronáutico ha dado un paso importante de cara a su supervivencia, con la venta de la participación de Alcor a Airbus, pero aún tiene que despejar el concurso. Otro conflicto abierto es el que ha generado el anunciado cierre de la fábrica de Roca en Sevilla, que golpea de lleno al debilitado sector industrial. Por otro lado, Isla Mágica debe resolver antes de verano los trámites para materializar su venta a la francesa Looping, lo cual evitará su cierre.

PARO Sin duda, la gran preocupación continúa siendo el paro, cuya tasa podría rozar el 36% este ejercicio. Para este capítulo la Junta tiene un presupuesto de 370 millones de euros, en gran parte destinado a la ejecución de una especie de Plan E, que contempla inversiones en rehabilitación de viviendas, construcción de caminos rurales y proyectos de movilidad sostenible en ciudades. El objetivo es crear 11.000 puestos de trabajo, pero esto sólo supone un 1% del total de parados.

Compañías clave como Alestis, Isla Mágica y Roca se juegan su futuro en los próximos meses

LOS PROTAGONISTAS



Carmen Martínez Aguayo, consejera.



Elena Cortes (IU), consejera de Fomento.



Braulio Medel, presidente de Unicaja.



Demingio Ureña, presidente de Airbus.



Ricardo Serra, presidente de Asaja-A.



Mercedes Alaya, juez del caso de los ERE.

SECTOR PÚBLICO El panorama se presenta conflictivo. Los médicos siguen con las protestas y han convocado huelgas hasta junio. De la misma manera, están proliferando paros en el sector de la recogida de basura que podrían extenderse a otras actividades. Este año se espera, además, que las empresas públicas acometan grandes procesos de reestructuración. Por otro lado, la Junta ha anunciado una polémica revisión de la educación concertada.

CAJAS Pese a que el gran tsunami en el sistema financiero ya ha pasado, todavía quedan enigmas por resolver en Andalucía. Principalmente, está la aún pendiente fusión de Unicaja con España-Duero, que de llegar a prosperar debe realizarse antes de febrero, cuando la entidad castellano-leonesa recibirá ayudas de

Bruselas. Por otro lado, la unión de Cajasol a CaixaBank lleva consigo numerosos cierres de oficinas que se ejecutarán este trimestre. También BMN, en el que se integra Caja Granada, reducirá su red.

LEYES En materia legislativa, la Junta de Andalucía también tiene varias normas pendientes de desarrollar; algunas de ellas son eternas promesas como el banco de tierras o la lucha contra el fraude. Otros proyectos que quiere sacar adelante son la Ley de Transparencia y de Participación Social.

DEFICIT Y CUENTAS El actual 'rey' de los indicadores macroeconómicos es una pesadilla para la Junta. Hasta octubre había sobrepasado el objetivo, lo que puede condicionar los difíciles presupuestos de 2013. También podría incurrir

en el plan de reequilibrio, lo que precipitaría algún tipo de intervención del Estado. Para este ejercicio, ha solicitado 7.000 millones al Fondo de Liquidez, pero parece difícil que se le conceda la totalidad teniendo en cuenta que en 2012 pidió 4.900 millones y sólo recibió 2.133. Un sobresalto que puede dificultar las cuentas es que la subasta de medicamentos, con la que preveía ahorrar 210 millones, vuelve al Constitucional.

INFRAESTRUCTURAS Sin duda, uno de los sectores que tiene ante sí un futuro más incierto es el de la obra pública. Con la llegada de IU a la Junta se ha paralizado el modelo de colaboración público-privada. El contrato para la primera autovía adjudicada por este sistema en 2011 —Iznalloz-Darro—, está en revisión, así como los otros previstos. A ello

se unen retrasos en los ferrocarriles y metros. En materia de puertos, uno de los proyectos paralizados es de la Bajadilla, en Marbella.

AGRICULTURA La reforma de la PAC es una pieza clave para el futuro del campo andaluz. En plena negociación, hasta ahora las propuestas contemplan reducciones en las ayudas de unos 500 millones respecto a los 1.600 anuales que recibía hasta ahora, lo que organizaciones agrarias como Asaja o Coag califican como "catástrofe".

CORRUPCIÓN Los casos de los ERE y de Invercaria marcan la agenda judicial. En el primero, el juez ha levantado parcialmente el secreto de sumario con 60 imputados. El segundo, en plena investigación, podría afectar a numerosos empresarios y políticos.

Andalucía sólo acapara el 5,7% de los fondos del CDTI en 2012

Expansión, Sevilla

El consejo de administración del Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI) aprobó durante 2012 un total de setenta iniciativas de I+D en Andalucía, que suponen una inversión de 29 millones, de los que el ente público aporta 22,3 millones.

Estos números dejan en evidencia el escaso peso de Andalucía en las cifras globales del organismo dependiente del Ministerio de Economía, dado que el año pasado comprometió en toda España un desembolso en esta materia de casi 387 millones —que han movilizado un total de 525,6 millones— para financiar 776 programas vinculados a la I+D. Es decir, esta comunidad apenas acapara el 5,7% de los fondos y sólo representa el 9% de las iniciativas incentivadas, según los datos recogidos por Ep.

La situación incluso hubiera sido peor sin el impulso obtenido en diciembre, mes en el que se aprobaron catorce nuevos proyectos en Andalucía, a los que el CDTI subvencionará con 4,6 millones. De los catorce planes escogidos, seis corresponden con iniciativas de investigación y desarrollo, mientras que los ocho restantes guardan relación con la I+D y cooperación.

De esta forma, dentro del primer capítulo sobresalen iniciativas como la polinización y control biológico en cultivos frutales; un sistema de bóvedas de transición lumínica en túneles para el aprovechamiento de la luz solar; o el desarrollo de sensores basados en tecnología de microondas aplicados al control de la seguridad alimentaria en productos cárnicos.

I+D y Cooperación

En lo que respecta al área de I+D y Cooperación, destacan un proyecto de nueva generación de tecnología de heliostatos de altas prestaciones y gran área para plantas de receptor central de gran tamaño u otro sobre cajones auto-fondeables para parques edificios marinos.

Por otro lado, el CDTI destinará 121,5 millones a 57 proyectos tecnológicos aprobados en las dos convocatorias del programa Feder-Inn-Interconecta, correspondientes a Andalucía y Galicia.

MÁLAGA

El centro tendrá más carga y descarga pero habrá menos tiempo para repartir

- El Ayuntamiento tramita cambios en la zona de tráfico restringido y dibuja una nueva zona en la calle Císter
- El reparto queda limitado a entre las 7:00 y 11:00, sin periodo de tarde

Sebastián Sánchez MÁLAGA

La carga y descarga en el centro histórico se extenderá en los próximos meses a todo el entorno de la Catedral de Málaga y las proximidades del Palacio de la Aduana, en rehabilitación para albergar el Museo de Bellas Artes. Así se desprende de la propuesta de reordenación que el equipo de gobierno del PP ha negociado con vecinos, empresarios y distribuidores y que formará parte de la actualización del decreto que regula la restricción de tráfico en el casco antiguo.

Los planes de la actuación introducen como principal novedad la delimitación de uno de estos puntos en la calle Císter, que se suma al ya existente en Molina Lario, ambas vías situadas en los laterales del templo. En ambos espacios, una vez sea aprobado el nuevo decreto, lo que se prevé para marzo o abril próximos, la autorización municipal para las empresas distribuidoras quedará acotada a las cuatro horas que se extienden entre las 7:00 y las 11:00, de lunes a sábado.

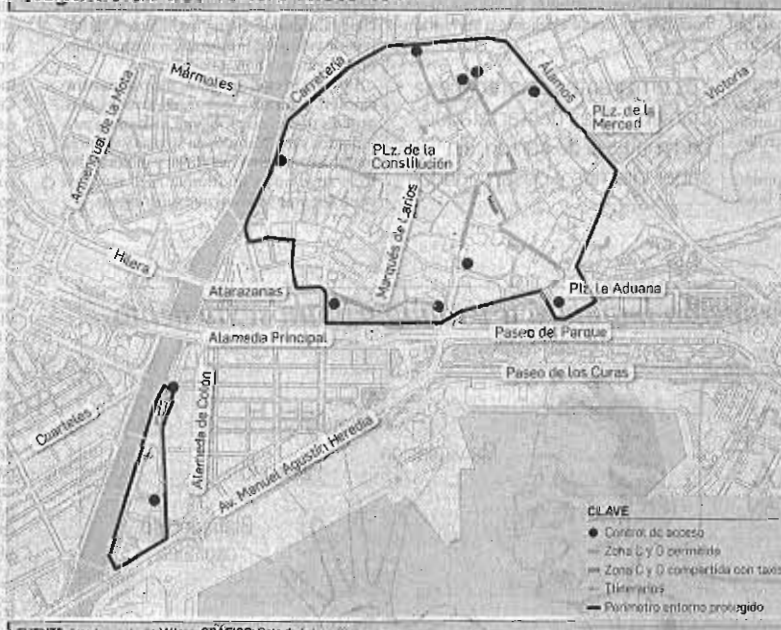
Ello supone limitar a la mañana la acción de carga y descarga, puesto que se elimina la opción, vigente hasta principios de año, de realizar estas tareas por la tarde. El horario anterior posibilitaba la distribución dentro de la zona acotada entre las 8:00 y las 11:00 y entre las 16:00 y las 18:00. Si bien la franja finalmente contemplada difiere de la reclamada por los empresarios de la distribución, este colectivo finalmente aceptó el planteamiento.

No obstante, el gerente de la Asociación de Distribuidores de Bebidas y Alimentos (Adisabes), José Villodres, mostró sus dudas respecto a este nuevo horario, en la medida en que "nos podemos ajustar, pero los profesionales de la hostelería seguirán pidiendo una caja de cerveza a las 22:00 o por la tarde".

La introducción de cambios en los horarios y zonas de carga y descarga persigue, según indican desde el Ayuntamiento, mejorar la imagen turística en la zona centro. "Vamos a fomentar que se pueda hacer la carga y descarga de una manera más rápida y fácil poniendo a disposición la planta de suelo del Centro y protegiendo el entorno turístico", expuso el concejal de Movilidad, Raúl López, para el que la ampliación de zonas de carga y descarga y la reducción del horario "irá en beneficio de los distribuidores y de los vecinos".

"Tienen menos afición sobre el turismo cuanto menos tiempo haya de reparto; hay que intentar

Regulación del Centro Histórico



FUENTE: Ayuntamiento de Málaga. GRÁFICO: Opto de Imágenes



Vehículos de carga y descarga en la zona de Molina Lario.

que sea lo más rápido posible por la mañana, porque una cosa es permitir descargar y otra permitir acumular", precisó.

Junto a Císter y Molina Lario, las alrededores de 120 empresas de distribución que suelen hacer distribución de mercancías en el casco antiguo dispondrán de puntos reservados entre las 7:00 y las 11:00

en las calles Granada, Comedias, Santa Lucía y Martínez. En este último punto, Villodres expuso que la idea que maneja el Consistorio es que se pueda usar el espacio destinado ahora a motocicletas durante el horario permitido, estando obligados los repartidores a liberar el mismo a partir de las 11:00 para el estacionamiento de motos. Un pro-

ceso que, de aplicarse en estos términos, supondrá un quebradero de cabeza para las decenas de propietarios de motocicletas que estacionan en esta vía, abarrotada de estos vehículos desde primera hora. También estará compartida, en este caso con los taxis, la ubicación dibujada en Duque de la Victoria.

Lo que parece descartada es la opción de localizar solares baldíos en el centro que sirvan como asentamientos provisionales para los camiones de distribución. Sobre ello, el gerente de Adisabes destacó el problema de que alguna de las parcelas son de titularidad priva-

Los distribuidores, preocupados por la reurbanización del entorno de la Catedral

da. En este sentido, entre la documentación municipal se fijan tres parcelas con ese posible uso, dos de ellas propiedad de la Empresa Pública del Suelo de Andalucía (EPSA), en la zona de Lagunillas y cerca de la calle Biedmas, y una tercera que está en manos privadas, en la zona de Madre de Dios.

Exigencias a los distribuidores de mercancías

La modificación del decreto de restricción de tráfico en el casco antiguo establece una serie de exigencias claras dirigidas a los repartidores. Según el documento, el reparto se realizará entre las 7:00 y las 11:00 de lunes a sábado, "debiendo abandonar los itinerarios antes de esa hora". Advierte de que los vehículos pararán o estacionarán "exclusivamente" en las zonas habilitadas y que la carga y descarga debe efectuarse "con el máximo cuidado y celeridad, procurando evitar los ruidos, perturbaciones y cualesquiera otras molestias a los vecinos, peatonales o a otros usuarios de la vía pública". A esto se añade la necesidad de colocar los vehículos alejados de las fachadas de los edificios, para permitir el paso de los peatones, y evitando taponar la fachada de un establecimiento abierto. Tampoco podrán depositarse los materiales, pudiendo ser intervenidos por la Policía Local.

La principal preocupación que tiene el sector, según Villodres, está directamente vinculada a la afición que el proyecto de reurbanización del entorno de la Catedral, que previsiblemente se iniciará el próximo mes de septiembre, puede tener sobre las zonas de carga y descarga de Molina Lario y Císter, ambas situadas dentro de la *alameda* protegida al tráfico (al encontrarse en los itinerarios de salida de la zona para los camiones de reparto) y la de Molina Lario, ubicada en el lateral sur de la Catedral, que, al menos durante el desarrollo de las obras, quedaría invalidada.

"El Ayuntamiento nos dice que esa obra se haría pero a más largo plazo, porque no había dinero para ello", expuso el representante empresarial, que insiste en que empezar los trabajos en septiembre puede generar un problema serio para la carga y descarga. Ante estas dudas, Villodres apuntó que la intención del Ayuntamiento es que la incidencia de la obra sobre los distribuidores sea la menor posible, no sólo durante el desarrollo de los trabajos sino también una vez culminados. "La idea es que siga habiendo carga y descarga en esa zona tras la peatonalización", afirmó.

MÁLAGA

INFRAESTRUCTURAS | NUEVOS DATOS SOBRE LA PROPUESTA DE LA JUNTA PARA EL METRO EN EL CENTRO



Recreación del paso del Metro por la Alameda.

Los estudios avalan el Metro en superficie y el cierre de la Alameda

● El análisis realizado por la empresa Contorno concluye que la propuesta de la Junta es viable y no supondría el caos para el tráfico de la ciudad

Sebastián Sánchez MÁLAGA

¿Es posible cerrar al paso de vehículos la Alameda Principal? ¿Es factible desde el punto de vista técnico pensar en que el Metro discorra por el centro de la urbe en superficie y no bajo tierra? ¿Soportaría el tráfico de la capital una actuación de este tipo? Los datos del informe elaborado por la empresa Contorno, por encargo de la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía, dicen que sí, que es posible peatonalizar el antiguo salóu urbano de Málaga sin que ello suponga el caos.

Las conclusiones del documento, cuyos primeros avances fueron entregados al Ayuntamiento para su análisis el pasado 19 de diciembre, son claras respecto a la viabilidad de asentar sobre el terreno el nuevo modelo que la Administración regional, con la llegada de IU al Gobierno andaluz, postula para el último tramo del ferrocarril urbano.

77%

Tráfico de paso. Es la circulación que usa la Alameda como vía de paso hacia otros puntos de la ciudad

Frente a la posición del Consistorio, que defiende su ejecución bajo tierra, tal y como estaba diseñado en los orígenes, Fomento plantea que los trenes vayan en superficie.

La trascendencia de los datos del estudio, al que tuvo acceso *Málaga Hoy*, es aún mayor si se tiene en cuenta que llevó la firma de la misma empresa consultora que elaboró a petición del equipo de gobierno del PP el Plan Municipal de Movilidad Sostenible de Málaga, apuesta sin precedentes en la capital de la Costa del Sol por ordenar el espacio reservado al vehículo privado y por reducirlo de manera

26,5%

Saturación. De la Alameda de Colón y del 33,6% en Muelle Heredia en sentido Este

drástica. Una planificación avalada por el equipo de gobierno del PP y en la que también se plantea a medio plazo el cierre de la Alameda como eje de tráfico, dejándolo exclusivamente para carga y descarga, tránsito de residentes y servicios de emergencia. La misma tesis que ahora prevé la Junta.

A pesar de estas coincidencias, la posición del Ejecutivo local, ya sea por boca del alcalde, Francisco de la Torre, o del concejal de Movilidad, Raúl López, es de rechazo total al cambio de posición de la Consejería de Fomento. "O sea, se hace o no se hace", llegó a espe-

22.435

Vehículos. Absorbería la Alameda de Colón con el cierre de la Alameda, frente a 12.178

tar semanas atrás el regidor en alusión al último tajo del Metro.

Contorno, tras realizar no pocos análisis de intensidades de tráfico no sólo en la Alameda y el Parque, sino también en las calles aledañas, determina la posibilidad de desviar todos los vehículos afectados por el cierre pleno de la Alameda y por la reducción de la sección viaria del Paseo del Parque por vías contiguas, caso de la Alameda de Colón, la Avenida Muelle Heredia y Paseo de los Curas. Y todo ello sin que estos ejes entren en colapso por la saturación de tráfico. No obstante, estas medidas, avaladas

por las mediciones realizadas, han de ir unidas necesariamente a la remodelación de la Alameda como gran asentamiento de las paradas de los autobuses de la Empresa Malagueña de Transportes.

A juicio de los redactores del documento, en el caso de la Alameda, "la mayor parte del día el espacio viario se encuentra infrautilizado, que está diseñado para solicitar las demandas de tráfico de horas punta, las cuales podrían reducirse re-direccionando los tráficos de paso a vías de similares características".

¿Y cuánto se produce esa hora punta? Según los datos, entre las 7:00-8:00 en sentido oeste y entre las 14:00-15:00 en sentido este. En ambas franjas horarias, según los análisis, del orden del 80% del tráfico es de paso, es decir, provocado por vehículos que usan la Alameda como vía de paso, sin tener como destino el centro o su entorno.

Por ello, se postula el denominado eje litoral, integrado por el Paseo de los Curas y la Avenida Manuel Agustín Heredia como principal alternativa a la descarga prevista en el Parque y la Alameda. En

el caso del tráfico procedente de la Avenida de Andalucía en sentido este, la propuesta apunta directamente a la utilización de la Alameda de Colón como eje para enlazar con Muelle Heredia.

¿Por qué? Según los técnicos, el primero de los ejes tiene un nivel de saturación "bajo", de apenas el 26,5%, con lo que se convierte en un viario "que podría asumir un volumen mayor de tráficos diarios y horarios". Algo semejante ocurre con Manuel Agustín Heredia, especialmente en sentido Este, cuya saturación es de apenas el 33,6%.

El trasvase del tráfico en sentido este que hoy soporta la Alameda Principal hacia la Alameda de Colón eleva de manera clara la intensidad media diaria de vehículos en esta última calle. La misma pasaría de soportar 12.178 vehículos en jornada laboral a 22.435, sin que ello provoque la saturación del eje.

A juicio de los responsables del estudio, las altas intensidades de tráficos diarios que soporta la Alameda principal, con más de 36.000 vehículos/día, hacen de este ámbito urbano un espacio destinado principalmente a funciones de canalizador de tráficos privados, "donde otro tipo de actividades

Apuestan por el Paseo de los Curas, Muelle Heredia y Alameda de Colón como alternativas

quedan marginadas a espacios sobrantes". "Estas condiciones no son las más adecuadas para favorecer la actividad comercial de este espacio de centralidad urbana que actualmente funciona como un mero espacio de tránsito y circulación de tráficos motorizados, tanto privados como públicos colectivos", se apostilla en el documento.

Por ello, en el estudio se considera que con la puesta en servicio de un sistema de transporte colectivo de altas prestaciones, caso del Metro, "se persigue la disminución de la capacidad de transporte para tráficos motorizados privados de paso o en tránsito, que no tienen ni su origen ni destino en este ámbito urbano; en esta misma línea, con esta propuesta se disminuirá, también, el número de vehículos de transporte público que actualmente utilizan este espacio viario como cabecera de línea".

La pretensión de la Junta es complementar esta información de avance en las próximas semanas y hacer entrega de ello al Ayuntamiento. Según informó el concejal de Movilidad, Raúl López, los técnicos municipales, ya sean de Movilidad, de la Oficina de Grandes Infraestructuras, de la Gerencia de Urbanismo y de la Empresa Malagueña de Transportes, se encuentran analizando el documento aportado. Tras ello, la idea es elaborar una especie de contrainforme en el que se especifique claramente la posición del Consistorio respecto al planteamiento autonómico.



Cortés confía en alcanzar el consenso con el Ayuntamiento

La consejera de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, Elena Cortés, ratificó ayer en Ronda el compromiso de su departamento de presentar el proyecto para la construcción del último tramo del Metro de Málaga en abril. En un acto orgánico de IU, dijo estar convencida de que se podrá alcanzar el consenso con el Ayuntamiento para culminar el trazado del ferrocarril urbano, que la Administración regional quiere que pase en superficie por el centro. Al tiempo, la consejera confirmó finales de 2013 como la fecha prevista para la puesta en marcha de forma parcial de los dos primeros ramales. Asimismo, emplazó a la comisión técnica creada el debate sobre la aportación de fondos del Ayuntamiento a la obra.

Las paradas de la EMT, al Parque, Paseo de los Curas, Muelle Heredia, la Aurora...

La llegada del Metro y el cierre de la Alameda obligarían a transformar la actual red de autobuses

S. Sánchez MÁLAGA

La Alameda Principal libre de las paradas de los autobuses de la EMT. Esta es una de las imágenes directas que conlleva la aplicación del plan de la Junta de Andalucía para llevar el Metro en superficie por esta zona y su peatonalización total, permitiendo únicamente el paso, por los laterales norte y sur, de tráfico de residentes, emergencias y servicios municipales.

De hecho, es "inexorable" que buena parte de las cabeceras de las 38 líneas de las que dispone la sociedad municipal sean relocalizadas en otros puntos de la urbe, al objeto de liberar un espacio que, según los técnicos de Contorno, "soporta una degradación paisajística y urbana" como consecuencia de la acumulación de vehículos. Entre las alternativas, se apunta el desplazamiento de las cabeceras a Muelle

Heredia, la Avenida de la Aurora, el Paseo del Parque y Paseo de los Curas, en función de los recorridos.

Muestra del peso que tiene la Alameda como gran aparcamiento de autobuses es que por este eje pasan a la hora del orden de 216 autobuses. De ellos, el 43% pasan por el lateral sur, el 42% por el norte y el restante 15% por el eje central. En este contexto, los responsables de Contorno apuntan varias opciones, partiendo de la premisa de que la aparición del Metro en superficie "afectará sobremanera a la configuración actual de este espacio urbano, haciendo aún más necesaria una reestructuración de los servicios de transporte público de la ciudad".

Grassa modo, lo que postula la firma responsable del estudio es "un acortamiento del recorrido" en aquellas líneas que dan servicio a las zonas más alejadas, "evitando la llegada al centro". En este sentido, son contundentes al advertir de que la puesta en servicio del ferrocarril urbano y la nueva configuración de la Alameda hace que la adaptación de la red de la EMT incluya un "cambio total", incluyendo la eliminación de alguna de las líneas, dado que la coincidencia en sus itinerarios con los del Metro, hará caer la

demanda de viajeros. Al tiempo, se propone la generación de nuevas líneas transversales que comuniquen barrios actualmente muy alejados.

Tras analizar cada uno de los corredores existentes, Contorno aporta soluciones concretas. En el caso del corredor este, apuesta por localizar las cabeceras de las líneas de esta zona (11, 29, 32, 33, 34, 35, 36 y C3), en el lateral norte del Paseo del Parque, efectuando su recorrido de regreso hacia el punto de origen

Los técnicos destacan la "degradación paisajística" que presenta la Alameda

por la Avenida de Cervantes. No obstante, se señala como alternativa la posibilidad de desplazar estas cabeceras al Paseo de los Curas, dado el "nuevo foco de atracción" en el que se iba convertido el puerto.

Para el corredor norte, se plantean dos opciones. La primera fija en la Avenida de la Aurora las cabeceras de las líneas (1, 2, 17, 26, 30, 37, 61 y C1), "posibilitando la cone-

xión con el Metro". El recorrido de vuelta, en este supuesto, se haría por la calle Hilera y Puente de la Esperanza. La segunda alternativa sitúa las paradas en Pasillo de Santa Isabel, con lo que no se alejaría en exceso del Centro.

Las líneas del corredor Oeste (4, 6, 7, 8, 14, 20, 21, 23, 24, 25, 27, 28, 38 y C2) tienen parte de sus recorridos finales que coinciden con el paso del Metro, por lo que se propone como alternativa la ubicación de las cabeceras en las calles Hilera y/o Callejones del Perchel. Esta última opción permite la intermodalidad con la red de Metro.

Finalmente, el corredor Sur (3, 9, 10, 16, 31, 75 y A. Expres) tendrá "un acusado descenso" en la demanda con la puesta en servicio del Metro, en especial con los ramales que dan servicio a Avenida de Velázquez y Héroe Sostoa. "Estas líneas deben evitar, en parte, la coincidencia con el recorrido del Metro, para lo que se propone la desviación de las mismas por calles adyacentes que actualmente carecen de servicio", expone el informe. Además, plantea la ubicación de las cabeceras en Muelle Heredia o en la Avenida de la Aurora.

A DOS BANDAS

● Aboga por un cambio de estrategia para frenar el empobrecimiento de la clase media

POLÍTICAS NUEVAS PARA EL NUEVO AÑO



RAFAEL RODRÍGUEZ

Consejero de Turismo de la Junta

El turismo y el comercio son dos sectores claves en la economía desarrollada. Para su adecuada dimensión, los gobiernos han de trabajar para generar el bienestar interno de sus ciudadanos, basado en un crecimiento económico hacia el interior, que reduzca la desigualdad social, económica, así como la dependencia y competencia de las economías orientadas hacia una exportación basada en bajos salarios.

En las últimas décadas, la estructura económica española ha ido experimentando este proceso asociado a las economías desarrolladas, terciarizándose, ganando peso el comercio y el turismo interno, junto con un desarrollo de los servicios públicos y de protección social que han permitido (hasta ahora) reducir la desigualdad social e incrementar el poder adquisitivo de los hogares, y así su capacidad de consumo de bienes y servicios internos.

Con la aparición de la crisis, la actuación del gobierno central, en el marco de las orientaciones emanadas de la Troika, han ido dirigidas a resecar a los mercados por encima de todo e incluso, por encima de las personas. La conclusión inmediata de la anterior es que las familias están sufriendo las consecuencias de dicha política: bien de forma directa, con recortes en salarios, pensiones, becas, subidas impositivas injustas y regresivas, etc... bien de forma indirecta, con la reforma laboral, con recortes en servicios públicos, educación, sanidad, etc...

Se trata de medidas y decisiones políticas y económicas que lastiman y deterioran el poder adquisitivo de los hogares españoles. Medidas que nos conducen al abismo y cuyo único fundamento son principios de carácter ideológico dirigidos a menar la calidad de los servicios públicos, de las prestaciones sociales y de los elementos de cohesión social. Decisiones políticas y económicas que favorecen el negocio privado, a costa de necesidades básicas de los ciudadanos.

Las consecuencias de este modelo se hacen notar por todo el sistema económico y social español. Recientemente el segundo informe *Impactos de la crisis 2009-2011*, publicado por EAPN-España, señalaba que en nuestro país hay 12.741.434 personas en riesgo de pobreza y exclusión, el 27% de la población.

Si se reducen los ingresos y el poder adquisitivo de los hogares, cae su capacidad de comprar, de ahorrar, así como su demanda. Perjudicar a la demanda interna de los hogares, es perjudicar a la economía nacional como nos lo demuestran los siguientes datos: sólo el 5'8% de los estable-

cimientos empresariales son optimistas sobre la marcha de su negocio en el 1er trimestre de 2013; en noviembre se crearon un 4,7% más de sociedades mercantiles que en el mismo mes del año anterior, pero desaparecen un 13,4% más; el comercio minorista acumula ya 29 meses de caída de sus ventas (son sólo algunos de los datos más recientes del INE).

Resulta imprescindible cambiar las prioridades políticas y económicas que emanan del Consejo de Ministros y que cada semana nos conducen a un mayor empobrecimiento interno de las clases medias y trabajadoras. Hay que impulsar políticas nuevas cuyo principal protagonista sean las personas y sus necesidades. Políticas nuevas que apuesten por la creación y crecimiento del empleo, que apuesten por la generación de riquezas, por relanzar nuestra actividad económica, por favore-



Hay que impulsar políticas nuevas en las que los protagonistas sean las personas y sus necesidades

cer la cohesión social, por restablecer derechos y prestaciones sociales y por el mantenimiento de la calidad de los servicios públicos y de los instrumentos de cohesión social.

Espero que en este nuevo año que comienza, se rompa esta dinámica demoladora para los intereses de los ciudadanos y nos acerquemos de forma solidaria al estado de bienestar, que al fin y al cabo, tiene que ser el objetivo final de la política.

● Defiende la búsqueda de alternativas para su financiación en un contexto de crisis

EL AUDITORIO COMO INVERSIÓN



FRANCISCO DE LA TORRE

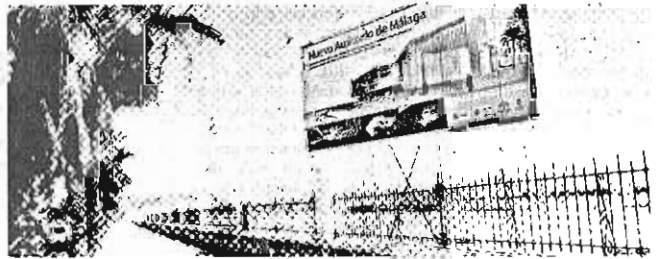
Alcalde de Málaga

El auditorio de Málaga es una necesidad de la ciudad (la única en España de nuestro tamaño que no dispone de este equipamiento, hasta algunas más pequeñas lo tienen) que no debe quedar en segundo plano, eternamente postergada. Pese a que la situación económica no permite ahora a las administraciones poner todo el dinero necesario sobre la mesa para llevar a cabo este ambicioso proyecto, hay fórmulas de financiación viables y compatibles con la escasez de recursos, mediante colaboración público-privada. En varias ocasiones he planteado la posibilidad de que una empresa haga una inversión inicial y la recupere al obte-

Málaga estaba seleccionada en un programa de construcción de auditorios regionales; mientras otras ciudades supieron aprovechar aquella oportunidad, aquí, por distintos motivos, no se hizo.

El 26 de enero de 2007, Gobierno central, Junta de Andalucía y Ayuntamiento firmamos un convenio "para la construcción de un auditorio de música en la ciudad de Málaga", definida en el texto como un "objetivo prioritario", entre otras cosas porque la Orquesta Filarmónica carece de sede. Lo suscribieron Magdalena Álvarez, como ministra de Fomento; Carmen Calvo, entonces ministra de Cultura; Manuel Chaves, en aquel momento presidente de la Junta de Andalucía; y yo en calidad de alcalde. El convenio supuso la creación de un consorcio, concretó el lugar (la explanada de San Andrés), cerró el reparto de la financiación (51%, estatal; 24,5%, autonómica; 24,5%, municipal) y hasta recogía las cantidades que aportaría anualmente el Ministerio de Cultura desde 2007 hasta 2011.

El proyecto del auditorio (unos 100 millones de euros, 46.000 metros cuadrados,



ner una concesión de 25 ó 30 años. Es un error no abordar ya su construcción porque ésta reforzará las estrategias de la ciudad: la cultura (materia en la que no cabe ponernos límites, pues se trata de un puntal para la retención y atracción de talento), el turismo y la tecnología. Una infraestructura para acoger programación musical de primer orden no sólo será útil para la capital, sino que beneficiará al resto de la provincia e incluso a las provincias limítrofes, desde donde vendrán ciudadanos que en este momento no encuentran en su entorno inmediato la oferta cultural que el auditorio será capaz de generar.

El auditorio no es un gasto innecesario, sino claramente una inversión, una herramienta dinamizadora capaz de generar riqueza y empleo. Por eso no hay que dejar pasar más tiempo para impulsarlo: nos potenciará empresarialmente, nos dará un plus de calidad, será una pieza importante que completará nuestro gran equipamiento cultural: desde el Museo Picasso, pasando por la Casa Natal y el Museo Carmen Thyssen hasta espacios disponibles en un futuro cercano como el Bellas Artes, el cubo del puerto, Tabacalera o el Astoria-Victoria.

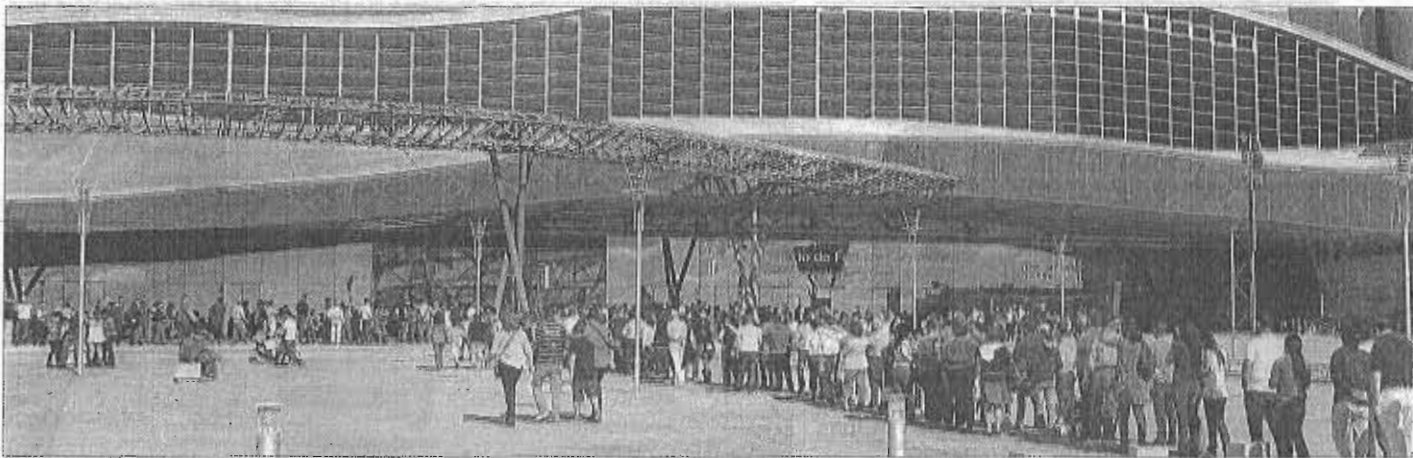
En los años 80, perdimos la oportunidad de que el Estado lo asumiera en solitario:

No es un gasto innecesario, sino claramente una inversión, una herramienta capaz de generar riqueza y empleo

2.200 butacas) ha llevado años de trabajo y esfuerzo para hacerse, acordarse, redactarse y revisarse. Hemos consumido mucho tiempo, aunque también haya servido para definir el proyecto y aprobarlo. Desde el Ayuntamiento, lo tenemos claro, y queremos trasladar nuestra convicción a las demás administraciones implicadas.

El auditorio de Málaga pudo empezar a construirse en los años de bonanza (en 2004, la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento firmamos un convenio que, además de los raudales 1 y 2, determinaba la parcela). Ahora, desgraciadamente, los recursos públicos no abundan, pero pueden buscarse alternativas para financiarlo. Hay que entender que no es un gasto, sino una inversión para consolidar la Málaga innovadora, cultural y turística. Y tomar cuanto antes una decisión política para ponerlo en marcha.

Málaga



Decenas de ciudadanos se dirigen al Palacio de Ferias y Congresos para asistir a uno de los eventos programados el pasado año. G. TORRES

TURISMO

Málaga eleva su fe en los congresos

► La actividad cierra el curso en la capital con una nueva bofetada a la recesión y una subida del 5% en eventos. Las buenas perspectivas se extienden a 2013, que ya negocia con 160 encuentros, el 42 por ciento de ellos internacionales

Lucas Martín
MÁLAGA

FOTOS DE GREGORIO TORRES

■ A pesar de la apatía de la demanda y de la endeblez generalizada de la economía, el turismo de congresos continúa soslayando la crisis. Especialmente, en Málaga, donde los datos, al menos en lo que respecta al sector, se mantienen en esa especie de esplendor a destiempo que exhiben desde hace meses los números globales de las pernoctaciones y de los viajeros. La ciudad, derruida en otras actividades, parece haber elegido el periodo de depresión para mostrar su mejor característica y eso concierne también a esta modalidad, que sigue en racha, con crecimientos anuales y amplias perspectivas.

En 2012, año que será recordado por el empobrecimiento del conjunto, los congresos de la capital pueden contar su propia historia, indudablemente positiva. A falta de cerrar las cifras, pendientes de la información de los hoteles, Málaga contabiliza 151 eventos, un 5 por ciento más que en 2011, con un cómputo aproxi-

mado superior a los 56.000 turistas. Eso, si se atiende a la fórmula que atribuye un gasto por persona y día de 400 euros, supone una facturación, nada más que en este concepto, de decenas de millones de euros. Una inyección que si bien no sirve todavía para soportar el peso del turismo, refleja la fortaleza de un sector, el de los congresos, al que todo el mundo señala como clave para romper con la dependencia veraniega que persigue últimamente a la industria.

Las expectativas, además, son optimistas. Al balance del pasado ejercicio, en el que se celebraron encuentros como el Congreso Europeo de Economía y Economía o el de Sociedad Española de Médicos de Atención Primaria (Semergen), con 2.000 y 5.000 participantes, respectivamente, se agregan unas previsiones al alza, con una nueva subida en 2013 de 5 puntos. De momento, el Málaga Convention Bureau, organismo promotor dependiente del Ayuntamiento, examina 160 nuevas candidaturas para los próximos meses. El 42 por ciento de ellas, además, de proyección internacional. Damián Caneda, concejal de Turismo y Cultura, habla de un

crecimiento continuado en el balance de los dos últimos años, algo que, en un contexto financieramente abrumador, suena casi a hilo divino. «Esto no es producto de la fortuna. Ni siquiera del funcionamiento del sector. El turismo de congresos, en líneas generales, ha bajado, pero sube en Málaga y eso obedece en gran parte a tres factores: un buen producto, un buen equipo de profesionales y el apoyo de la comunidad universitaria», indica.

Precisamente este último punto se fija entre las estrategias prioritarias del Ayuntamiento, que quiere ir de la mano de la Fundación de la Universidad de Málaga en su viaje hacia el futuro. La colaboración académica, acota Caneda, ha sido fundamental para captar congresos con los que la ciudad ni siquiera se podía permitir fantasear hace apenas una década. El negocio, surgido en la época en la que florecían los aeropuertos y los palacios de ferias, ha madurado ya en Málaga, donde el pasado año, a través del encuentro de la Semergen, el de más de 5.000 asistentes, se rompió una nueva barrera. «Nos hemos quitado el complejo y hemos demostrado sobradamente que te-

LAS CIFRAS

+5%

Incremento de los encuentros
► Los resultados provisionales de 2012 apuntan a una subida del 5 por ciento en la capital en el número total de reuniones y congresos; que han pasado de 145 a 151 respecto al año anterior. En 2011 los encuentros atrajeron hasta Málaga a un total de 54.785 turistas.

800.000 €

Mínimo de ganancia por día
► Un congreso grande, de más de 2.000 participantes, genera un gasto mínimo de 800.000 euros al día en la ciudad. A cada visitante se le atribuye una inversión alta, de 400 euros por jornada (hotel, comidas, ocio...).

50

Visitas de captación
► Para afianzar el mercado nacional durante el 2012 se programaron más de 50 visitas a nivel local de profesionales con capacidad para traer congresos. Principalmente del sector sanitario y de la universidad. El Ayuntamiento quiere reforzar la colaboración en este sentido con la UMA.

30

Confirmados para 2013
► Para 2013 está ya confirmada la celebración de 30 grandes congresos. La tendencia continúa siendo al alza. El calendario incluye la acogida del congreso de la sociedad de anestesiólogos (del 7 al 9 de marzo); el congreso mundial de la academia europea de ópticos y optométricos (del 19 al 21 de abril); el congreso nacional de parques y jardines (del 7 al 9 de mayo); Advantage Conference (del 9 al 12 de mayo); el congreso de la sociedad española de farmacia hospitalaria (octubre) o el congreso nacional de la sociedad española de medicina interna (noviembre). A todos ellos se le une un «importante» evento internacional deportivo, que se celebrará en junio.

EL ANÁLISIS



DAMIÁN CANEDA
CONCEJAL DE TURISMO Y CULTURA

«El éxito no es producto de la fortuna, sino del esfuerzo y el desarrollo»
► «El crecimiento no es producto de la fortuna. Ni siquiera del funcionamiento del sector. El turismo de congresos, en líneas generales, ha bajado, pero sube en Málaga y eso obedece en gran parte a tres factores: un buen producto, un buen equipo de profesionales y el apoyo de la comunidad universitaria. Es, sin duda, un éxito transversal, muy relacionado con el desarrollo cultural y del resto de la oferta de la ciudad»

nemos capacidad para organizar congresos grandes y pequeños. Aspiramos a todo», precisa.

Caneda asegura que el objetivo a largo plazo es situar a Málaga como la tercera potencia nacional en este tipo de turismo; domoñado todavía en España por Madrid y Barcelona. Los planes del conejalino se verán, ni mucho menos, frustrados por la planificación congresual para este año, que ya ha confirmado la celebración de 30 grandes eventos, cada uno de ellos con un mínimo de 2.000 participantes. La ciudad será sede, entre otros, del encuentro mundial de la academia europea de ópticos y optométricos; del congreso de la sociedad española de farmacia hospitalaria y de la gran cita nacional de los médicos de medicina interna. También acogerá la conferencia Advantage, del 9 al 12 de mayo, y el congreso nacional de parques y jardines, entre otros.

Los técnicos municipales explican que una de las grandes líneas de trabajo apunta al público internacional; una vez consolidada la marca local entre las asociaciones y empresas españolas, Málaga se ha lanzado a la conquista de otro tipo de clientela. Y, además, con un esfuerzo que im-



plica alianzas con las oficinas españolas el extranjero y visitas especializadas de familiarización con la ciudad—el pasado año se celebraron más de 50 entrevistas de este tipo—.

El responsable turístico del Ayuntamiento cree que la buena marcha del sector se debe fundamentalmente a un crecimiento que trasciende los límites de la actividad. «Es un éxito transversal, de la ciudad, que cada vez oferta un producto más completo. Cultura, playa, gastronomía, parques naturales, grandes hoteles... Además, mantenemos todavía el componente novedoso», subraya.

Málaga Covention Bureau quiere aprovechar las buenas noticias que ha dejado el año en materia de eventos para avanzar casillas en el mercado. Durante el pasado año, el equipo municipal trabajó con la base de datos de ICCA, la asociación internacional que agrupa al segmento, para mejorar su posición en el ranking de ciudades de congresos.

El interés en este mercado estriba en las características de su público medio, con elevada capacidad de gasto, así como en su carácter intemporal, lo que permite poner coto a los efectos perversos de la llamada estacionalidad.

Incentivos: de patito feo a gran destino

La capital experimenta un gran crecimiento en el turismo de reuniones, poco afín en el pasado

L. MARTÍN LUGAR/AGENCIA

■ No sólo han sido los buenos datos de los congresos, sino también el despegue del llamado turismo de incentivos. En un periodo ávido de buenas noticias, Málaga se adentra en el nuevo año con la satisfacción de haber avanzado en una de sus actividades estratégica y, al mismo tiempo, con un registro inesperado en el cómputo de reuniones de empresa. Según los datos del Ayuntamiento, la ciudad registró en 2012 una subida «bastante acusada» en lo que respecta a los eventos corporativos. Y eso a pesar de carecer de la tradición de otros puntos de la costa.

La evolución de la oferta general de la ciudad y el avance de los congresos parecen haber espabilado a esta línea de negocio en la capital, casi siempre ensombrecida en los encuentros de empresa por el prestigio de Torremolinos y, sobre todo, de Marbella.

El equipo técnico municipal relaciona la subida con las nuevas infraestructuras y comunicacio-



Detalle de una de las citas organizadas en Málaga. EFE

nes, que han disparado asimismo las facilidades en la organización de los eventos. Cada vez más compañías, anota el Ayuntamiento, se decantan por celebrar sus convenciones y reuniones en Málaga. La ciudad, en este sentido, también ha multiplicado su capacidad. Y no sólo desde la perspectiva hotelera. El Museo del Automóvil o el auditorio anejo al Palacio de Congresos y de Ferias, señala Caneda, se han revelado como opciones para ajustarse a las necesidades del cliente.

El sector de incentivos forma parte del plan de dirección turística para este año. Málaga Covention Bureau trabajará en los

próximos meses en colaboración con el Patronato de Turismo de la Costa del Sol y Turismo Andaluz en la captación de nuevos congresos. En 2014 está confirmada la celebración en Málaga de Efpaco, el congreso europeo, valga la redundancia, de organizadores profesionales de congresos. Además, se está examinando en la candidatura de Meeting and Incentive Forum, que, en caso de confirmarse, traería a la ciudad a 285 compradores. Otro de los grandes objetivos es la captación del Association Congress, que este año se celebra en Estoril y que mueve en sus viajes a más de 250 asociaciones, lo que incrementa la repercusión económica.

Inversiones. La falta de liquidez en las administraciones locales ha forzado la eliminación de multitud de capítulos en los presupuestos ya aprobados para este año. Los principales recortes se han producido en la inversión pública en la mayoría de los grandes municipios, que apenas destinan partidas para pequeñas obras de mantenimiento y arreglos menores lo que afectará a las pequeñas empresas locales que habían cogido un poco de aire con los anteriores planes del Gobierno central.

La severa dieta de los ayuntamientos

► La mayoría de los grandes consistorios de la provincia apuesta por una reducción histórica de la inversión pública para este año, hasta anularla, como en el caso de Rincón de la Victoria, si bien existen excepciones, como en Estepona que reserva un 25% de lo presupuestado para el año 2013

Fran Extremera
MÁLAGA



Los principales ayuntamientos de la provincia han reajustado estos años sus contrataciones, han visto limitado su poder de endeudamiento y han anulado gastos corrientes en capítulos que parecían intocables hasta ahora. Pero después de un ciclo de inversiones en obra pública, ayudadas por el Gobierno central, ahora toca adelgazar en obra pública. Los trabajos en la mejora de calles y avenidas o en el mantenimiento de espacios municipales caerá en 2013 a mínimos históricos: la dieta para ahorrar va a ser más severa de lo imaginable.

Es lo que se deduce del listado de presupuestos ya aprobados en las administraciones locales más importantes por número de habitantes. Hay ejemplos llamativos, como el de Rincón de la Victoria, donde bajan en cinco millones los ingresos y automáticamente queda anulado, por completo, el apartado de inversiones. Y ocurre algo parecido en Fuengirola, con una rebaja global del 83%, justificada porque se esperan unos ingresos por convenios urbanísticos recortados en el 88%.

No hay receta mágica. Como en la economía de las familias, tanto ingresos, tanto gastos. Y allí donde el saco quedó roto, como en el Ayuntamiento de Marbella, vienen tiempos muy difíciles. Ni siquiera se ha podido aprobar el presupuesto, debido a que no está elaborado el plan de ajuste que repare el desfase de 19 millones que el interventor municipal detectó. Además, falta el acuerdo con la Junta para renegociar la devolución de un montante de 100 millones de euros que el ente autonómico había adelantado a la comisión gestora, tras la disolución del ayuntamiento en pleno Caso Malaya.

Ronda tampoco ha aprobado el presupuesto de 2013. Pero cuando lo haga, ya ha anticipado la concejala de Economía y Hacienda, María del Carmen Martínez, que no habrá tampoco partida para inversiones. ¿El motivo? La paralización en seco de la urbanización de Los Merinos Norte que iba a generar 19 millones de euros en ingresos. El fallo del TSJA que ha detenido el proyecto complica además esta coyuntura, debido a que la empresa promotora había adelantado ya 14 millones de euros al Consistorio.

El extremo opuesto a la relación anterior lo constituye un Ayuntamiento como el de Estepona, donde incluso se ha puesto en marcha

Marbella, Ronda, Nerja, Torremolinos o Torrox aún no han tramitado las cuentas municipales para este año

Fuengirola ha recortado en un 83% la inversión, porque espera ingresar un 88% menos por convenios urbanísticos

un ERE para un total de 176 trabajadores con el respaldo explícito del TSJA. La precariedad de las arcas públicas no ha significado un impedimento para que el apartado de inversión aumente en un 25%. Así se prevé continuar el plan de mejora del casco histórico, por importe de 3,5 millones; un nuevo recinto ferial permanente, con 2,5 millones previstos; o el Teatro de la Costa del Sol, con 1,75 millones más.

La otra excepción

También suben las inversiones en Antequera, concretamente en un 15%, hasta alcanzar los 5,03 millones, de un total presupuestario de 32,4 millones. Permitirán completar la piscina de Cartaajal o remodelar el edificio de la Jefatura de la Policía Local.

El resto de grandes municipios no sigue esa tendencia. En Vélez Málaga, mientras que el presupuesto aumenta en dos millones hasta superar los 90, el capítulo de inversiones se recorta en un 14%. No obstante habrá 10,5 millones para doblar el camino de Torrox o crear un centro logístico dedicado al transporte. Hay otros ayuntamientos que tampoco dejarán de incrementar el gasto en inversión, pero hasta un mínimo tan reducido como el 1%. Es el caso de Alhaurín de la Torre, que desinará 7,6 millones a proyectos como la finalización del denominado Edificio Inteligente de la futura Ciudad Aeroportuaria.

Benalmádena desea invertir 1,5 millones a obras, pero no tiene claro si los tendrá que destinar a aliviar otras partidas, por lo que ni siquiera especifica los proyectos: En Mijas, la inversión depende de 6,5 millones que aún no se han recibido de la empresa pública Acosol. Y en municipios axárquicos, sin cuentas aprobadas para 2013, como Nerja o Torrox, tampoco se prevé incremento alguno en cuanto a las partidas para inversiones.

INFORMACIÓN ELABORADA POR
Rocío Cañada, Manuel Guerrero, José Luis Jiménez, Carmen Romero, María Rosales y Juanjo Zayas



Las Inversiones municipales, en mínimos históricos. F. E.

INVERSIONES PRESUPUESTADAS

Alhaurín de la Torre

El mínimo incremento posible

1 El Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre, tras cuatro años de recortes presupuestarios, sube un 1% tanto en inversiones, de 7,2 a 7,6 millones, como en el montante global -ahora es de 37,5 millones-.

Antequera

Aumentan la inversión en un 15%

2 El Consistorio antequerano, con un incremento del 15% sobre 2012, es de los que más crecimiento en la inversión registra. Se reservan 5,03 millones de euros sobre un total de 32,4 millones.

Benalmádena

Actuaciones todavía no definidas

3 Reservan 1,5 millones de euros, aunque sin que se hayan especificado los proyectos concretos a los que se destinarán. Se podrían reasignar durante el año.

Estepona

El mayor aumento de la provincia

4 Las dificultades económicas de esta localidad no impiden que la inversión para este año se haya incrementado en un 25%. Destacan 3,5 millones para el plan del casco histórico o 2,5 para un recinto ferial.

Fuengirola

Una rebaja muy significativa

5 Hasta un 83% se reduce el apartado de inversión en las cuentas de este año. El municipio fuengirolense lo basa en que los ingresos por convenios urbanísticos van a descender un 88%.

Mijas

Sin ingresos para garantizarlas

6 A la espera de recibir casi 20 millones de la empresa pública Acosol, el Ayuntamiento no tiene garantizados los 6,5 millones que quisiera reservar a las inversiones.

Rincón de la Victoria

Anulado el capítulo de Inversiones

7 Una vez aprobado un presupuesto con unos ingresos de 35,5 millones de euros, con casi 5 millones menos, el Consistorio ha optado por suprimir las inversiones.

Vélez Málaga

Establecen una rebaja del 14%

8 Que haya dos millones más de presupuesto, hasta los 90, no impide que el capítulo de inversiones se haya recortado en un 14%, hasta fijarlo en la cifra de 10,5 millones.

SUCESOS
UNA MUJER
ATROPELLA A SU
EX PAREJA EN EL
APARCAMIENTO
DE UN
SUPERMERCADO

P.6



EMPRESA
ENTREVISTA
CON ANTONIO
LUQUE,
DIRECTOR
GENERAL DE
HOJIBLANCA

P.10 y 11

M



Muelle Uno. En el muelle del paseo de la Farola existen una treintena de atraques cuyos usuarios se han constituido en un club náutico. ALVARO CABRERA

MÁLAGA QUIERE SER EL PUERTO DEPORTIVO DE MADRID

JESÚS
HINOJOSA
IGNACIO
LILLO



Autoridad Portuaria para dotar al recinto con más de mil plazas para embarcaciones tanto en el mar como en las llamadas marinas secas. El traslado y ampliación del puerto deportivo del Club Mediterráneo, el proyecto para la zona de San Andrés con 466 atraques en agua y 160 en seco y la reciente iniciativa de habilitar igualmente otra zona deportiva en la dársena que conforman los muelles 1 y 2, a un pasé del Centro Histórico, hacen vislumbrar un futuro bastante prometedor para el turismo de mar en la capital, un segmento que todavía está por explotar.

A solo quinientos metros de la estación del AVE, con conexiones rápidas al aeropuerto y con salida directa a una red de carreteras modernas y de gran capacidad, el puerto de Málaga está llamado a convertirse en la zona náutica por excelencia para ciudades como Madrid y otras muchas del interior del país. Así será si prosperan los tres proyectos planteados por la

El presidente de la Autoridad Portuaria, José Sánchez Maldonado, parece ver los carteles puestos en la estación de Atocha: «Madrid ya tiene puerto». Y es que le entusiasma la idea de que Málaga se

de Levante y el planteado por el Puerto para la dársena que constituyen los muelles 1 y 2. «¿Por qué no hacerlos todos? Cuanto más tengamos, mejor. Así haríamos de todo el puerto un foco de atracción en materia náutica», afirma.

Club Mediterráneo

Una de las iniciativas que se apunta de lanza en este septenio es la que impulsa el Club Mediterráneo en el dique de Levante. Su presidente, José Agustín Gómez-Raggio, destaca que el proyecto está rematado, mientras que la Autoridad Portuaria les comunicó el pasado 21 de diciembre las condiciones para otorgar la concesión y ya se le ha respondido, con una alegación sobre el importe de las tasas (que el club estima en unos 250.000 euros) y el plazo de las obras, que se esperan ejecutar -por completo- en 60 meses.

«A mediados de febrero esperamos recibir el documento de concesión y a partir de ahí, a correr. A fina-

les de este año queremos tener la primera fase rematada para trasladar la casa de botes», añade. Esta primera fase contempla solo la urbanización, el vallado, los pantalanes y una pequeña edificación. Ya en 2014 se ejecutará el hangar de remo y la marina seca; y al año siguiente, la escuela de enseñanzas náuticas.

Sobre la propuesta promocional comentada, Gómez-Raggio lo tiene claro: «Efectivamente, este es el puerto deportivo de Madrid, y está a dos kilómetros de la calle Larios», afirma. Las cifras respaldan su afirmación: unos 200 socios viven en la capital española, y de esos 75 ahora tienen sus barcos fuera de Málaga (en Caleta, Benalmádena, incluso Alicante y Barcelona) y esperan poder trasladarse aquí tras las obras. «Me dicen: 'Yo cojo el tren, navego por la mañana, almuerzo en el Club y a las ocho cojo el tren y ceno en casa con mi mujer'. Sobre el ritmo de las reservas de plazas, actualmente la lista va por un total de 214 peticiones

para 280 atraques (165 en marina seca y 123 en el agua). De manera que, inicialmente, ya estaría ocupado el 70%, lo que el presidente justifica tanto por los buenos precios como por el acuerdo al que han llegado con Unicaja para ofrecer condiciones ventajosas de crédito a los interesados. El precio de un atraque para un barco de diez metros sería de unos 17.500 euros;

Para grandes esloras

José Carlos Martín, presidente de la asociación de puertos deportivos Marinas de Andalucía y uno de los impulsores del previsto en el muelle de San Andrés (con 466 puntos en el agua y 160 en dique seco), cree que la apuesta de la Autoridad Portuaria por este segmento es una buena idea y, sobre todo, se debe enfocar a las grandes esloras, los yates de mayor tamaño, que tienen menos cabida en las instalaciones actuales. «El único punto en la Costa del Sol donde pueden entrar los

mayorates es en Málaga. En el mundo hay 450 de estos buques circulando y Málaga se podría potenciar como un puerto base». A su juicio, esta es también la clave de la ampliación de La Bajadilla, en Marbella. Actualmente, solo Barcelona, Valencia y Palma ofrecen servicios para este segmento de superlujo.

«Los propietarios quieren tener un sitio con el barco seguro, con suministros y buenas comunicaciones, y para eso Málaga es un punto ideal. Estas naves tienen tripulaciones permanentes de diez o doce personas y la ciudad tiene escuelas bilingües y un buen aeropuerto, que es algo que miran mucho los titulares y los capitanes, que usan aviones para ir a sus países de origen o traer a invitados». A juicio de Martín, se podría crear toda una industria auxiliar para estas «ciudades flotantes». «Me extrañaba que en la planificación inicial del Puerto no se diese importancia a este tema. Es cierto que hay crisis, pero ahora mismo existen diez

megayates en marcha en los astilleros, y Málaga debe apostar por estos».

A ello, el experto sumía el gran atractivo como ciudad que ofrece la capital costanera: «Los puertos que tienen más éxito son los que tienen más que ofrecer, y en eso Málaga es fundamental. Por su oferta de cultura, las conexiones con el AVE, el aeropuerto y las comunicaciones marítimas, reúne todas las condiciones que busca un navegante. Málaga lo tiene todo», sentencia.

Carlos Saavedra, gerente del Candado, el principal club náutico que existe actualmente en la capital (al 100% de su capacidad) afirma que una nueva dársena en el Puerto les haría una gran competencia, pero reconoce que sería muy importante para el desarrollo de estas instalaciones. «Supondría tener un puerto deportivo en pleno Centro de la ciudad, pero lo lógico es que planteen atraques para los barcos de mayor envergadura, de ocho a diez metros en adelante».



FOTOMONTAJE ANTONIO TORRES

CLUB MEDITERRÁNEO

288 atraques

123 en agua y 165 en marina seca

Estado del proyecto

A mediados de febrero se espera contar con la concesión para abrir la primera fase a finales de este año.

MUELLE UNO

120 atraques

Número aproximado a falta de un proyecto.

Estado del proyecto

La Autoridad Portuaria ha encargado al Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas un estudio sobre el nivel de agitación del agua en este lugar para conocer su viabilidad técnica. Superado este trámite, su intención es sacar a concurso el proyecto para que lo desarrolle un privado.

LAS REACCIONES

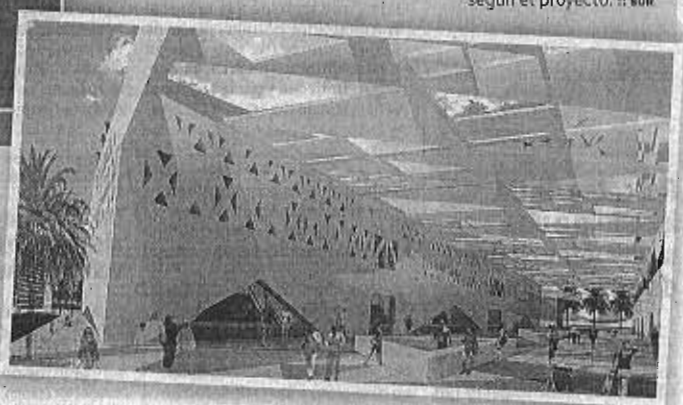
Patricio G. del Álamo
Muelle Uno

«Cuanta más actividad haya en el puerto mejor, así será más competitivo»

Carlos Saavedra
El Candado

«Lo lógico es que planteen atraques para los barcos de mayor envergadura»

▼ **Marbella.** Recreación de una calle comercial prevista junto al puerto de La Bajadilla, según el proyecto. :: SUR



tumbó las intenciones de la UTE ganadora de construir un hotel en el recinto. Según figuraba en el proyecto, el establecimiento de cinco estrellas iba a contar con 20.000 metros cuadrados y 200 habitaciones. Para el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, la normativa no permite este tipo de equipamientos en los puertos deportivos. El recinto fue eliminado del nuevo proyecto remitido por la concesionaria.

Las dudas en torno a la posibilidad de la salida del jeque Al-Thani del Málaga Club de Fútbol y, por tanto, de su proyecto en Marbella, quedaron despejadas en septiembre. La visita del consejero delegado del Grupo Al-Thani, Moayad Shatat, a Marbella y su encuentro con la alcaldesa Angeles Muñoz, escenificó que el compro-

miso de la firma con la ciudad seguía siendo sólido. Sin embargo, a partir de ese momento la concesionaria del proyecto ha ido encadenando una serie de incumplimientos de plazos y de condiciones recogidas en el contrato que han derivado en expedientes sancionadores y multas.

De momento, la empresa no ha satisfecho los 750.000 euros correspondientes al pago de canon anual al que está obligada. La Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) ha otorgado hasta dos prórrogas. La última acabó el 31 de diciembre de 2012 y la Junta ha remitido ya por vía de apremio el cobro de esa cantidad. Ahora será la Agencia Tributaria quien la reclame. La empresa concesionaria acumula igualmente 55.000 euros en sanciones. Una de ellas, de 30.000 eu-

ros, por contravenir el calendario marcado para presentar la documentación correspondiente a la constitución de la sociedad gestora. La multa no ha sido abonada y está ya en vía de apremio. La otra, de 25.000 euros, por el retraso en la presentación del proyecto de construcción.

Mientras la práctica paralización del proyecto se ha convertido en arma política en los debates plenarios de la ciudad, la ampliación de La Bajadilla sigue emitiendo señales preocupantes. El proyecto constructivo definitivo sigue sin llegar. El último mo-

vimiento de la mercantil constituida por Al-Thani ha sido reducir al 25% el capital en la sociedad que debe hacerse cargo de la concesión, pasando de 21 millones de euros previstos a 4,2 millones. La Junta estudia si esta variación tiene encaje en los requisitos legales del concurso público.

De momento la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, sigue agotando las vías legales y administrativas posibles para evitar la retirada de la concesión, lo que representaría un varapalo a los planes de futuro con los que cuenta la ciudad de Marbella.

«Competencia, como todos, hace su trabajo, pero no se es consciente del daño que se puede hacer»

Antonio Luque Director general del grupo Hojiblanca



JOSÉ VICENTE ASTORGA

✉ jvastorga@diariosur.es

MÁLAGA. La alianza anunciada en octubre entre dos gigantes aceites mundiales -Hojiblanca, en producción y Deoleo en comercialización-

teñirá que esperar al menos dos meses en el mejor de los casos. La Comisión Nacional de la Competencia no resolverá hasta la primavera el expediente sobre la operación, que tenía sus últimos pasos anotados en la agenda de enero tanto en la Junta de Deoleo como en la asamblea del primer grupo cooperativo. Luque está convencido de que se superará el trámite, pero piensa que la incertidumbre crea riesgos que podrían haberse evitado con un procedimiento más ágil. En la antesala de su gran apuesta personal tras casi treinta como de-

tenedor de un gran grupo con presencia internacional, insiste en que sólo con tamaño existirá un futuro claro para el sector.

-Imagino que alguna señal previa les llegaría sobre la decisión de la CNC.

-El tema de Competencia es muy alarmante. Lo que nos ha llegado hasta ahora es que la CNC quiere una serie de datos y aclaraciones, y para eso han pasado a la llamada fase dos, aunque el interlocutor en todo eso es Deoleo. Verbalmente nos transmiten que si se les facilita la informa-

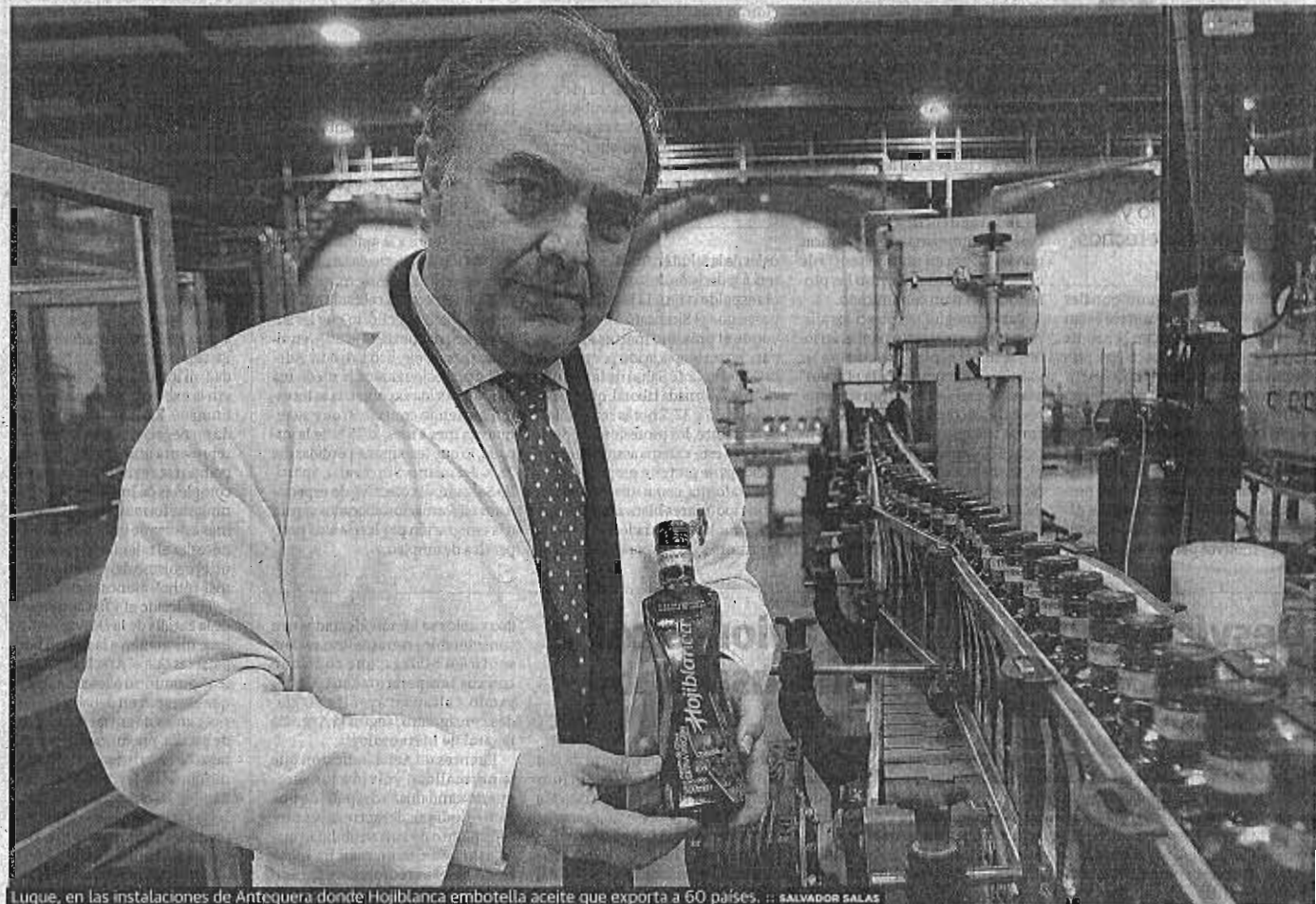
ción que se pide no tiene por qué haber problemas en la operación, pero ha sido una sorpresa desde el principio. Creo que puede haber un error de base en la acción de Competencia. Las marcas del sector de la distribución -Macendado, Broski, Día...- son las que más han crecido en los últimos años en detrimento de las marcas del sector industrial. Hay algunas empresas del sector de distribución con cuotas de mercado muy altas. Supongo que la CNC tiene que analizar muchos mercados de todo tipo y pide información del

nuestro. De hecho, la operación con Deoleo no está concebida para el mercado nacional, donde somos muy pocos como también en el mercado internacional.

-¿Le quita hierro, entonces?
-Yo creo que la operación saldrá adelante aunque esto sin duda va a dilatarla, puesto que en enero podríamos haberla dejado terminada y ahora, como muy pronto, nos pondremos en marzo o abril. Insisto, si Competencia conociera, entendiera y comprendiera el mercado del aceite de oliva no habría problema alguno. Al contrario, nos diría: es que todavía sois pequeños incluso para el mercado español. Deoleo y Hojiblanca, comparados con algunas empresas de distribución, somos pequeños. Estaremos conjuntamente en un 20 por ciento del mercado cuando al menos dos grupos de distribución superan esa cifra por separado. Competencia solo pide más información...

-Salvando la distancia, suena a la póliza que falta en algunos trámites, pero menudo estropicio en este caso...

-Hombre, si me pregunta por la sensación que tenemos...independientemente de este tema concreto de Competencia, yo creo que hay operaciones donde aplicamos mal lo de ser jiquites como buenos españoles y, respetando todos los procedimientos y las funciones de cada uno, habría que mirar a Francia, a Dinamarca, y tendría que haber una predisposición positiva desde todas las



Luque, en las instalaciones de Antequera donde Hojiblanca embotella aceite que exporta a 60 países. :: SALVADOR SALAS

instancias que sirviera para poder mejorar las estructuras comerciales de España, para que podamos vender en más sitios, tener más capacidad y dimensión, para poder generar empleo aquí, y que nadie pueda caer en la tentación de llevarse fuera la actividad y aquí dejar solo un mercado algo que, en el caso del aceite, aunque alguien lo quisiera, resultaría imposible. Cuando se plantean proyectos como con Deoleo, que podrían ser proyectos de éxito a nivel mundial, no sé por qué siempre empiezan a surgir problemas donde nadie los veía.

—¿Ve Competencia como hipotético perjudicado a un consumidor indefenso ante una 'dictadura' de precios?

—Me imagino que sí, que ese será el argumento, pero la verdad es que no lo entiendo. España es líder en producción de aceite de oliva, pero la distribución tiene cada vez más mercado en el que cada vez menos empresas comercializan un mayor volumen de productos de alimentación, aquí en España y en el resto del mundo. Para poder hablar siquiera de usted —ya no digo tutear— a esos grupos hacen falta grandes empresas productoras, industriales y de comercialización de nuestros productos. ¿Que tiene que haber una libre competencia dentro del mercado español? Sí, pero hoy dos grupos de distribución suman más que Deoleo y Hojiblanca con todas sus marcas juntas. En los dos últimos años nuestras

«En los últimos años las marcas del sector han retrocedido frente a las de las grandes superficies»

«No alcanzo a comprender que no haya mecanismos más fluidos para tener la información necesaria»

marcas han retrocedido en favor de las de las grandes superficies, y algunas muy implantadas incluso prácticamente han desaparecido. Llevamos años en que dos de cada tres litros de aceite que se venden son del sector de la distribución. Eso está ahí y todo el mundo lo conoce.

Calendario dilatado

—Competencia, sin embargo, ha actuado y con ruido.

—Lógicamente todo el mundo tiene que hacer su trabajo, pero no se es consciente de todo lo que se provoca. No soy experto en esta materia. Solo soy ingeniero agrónomo y director de una empresa cooperativa con 50.000 agricultores detrás, pero pienso que debería haber unos mecanismos que solucionaran estos temas antes de que se creara tanto jaleo... Nuestro calendario de proyectos de inversión se dilata y este procedimiento puede hacer que surja algún problema y el proyecto no llegue al final. Podría pasar y sí, aquí todo el mundo cumpliendo su papel, muy bien, pero pasado mañana podría surgir cualquier problema. No somos conscientes del daño que se puede hacer. Cuando nos hablan de competencia y vemos lo que hacen los grandes productores y distribuidores del centro y norte de Europa, nos parece de broma... o cuando empresas del sector lácteo compran empresas en España, donde está desapareciendo por cierto, y entonces eso ya no es problema. En fin. Nos que-

da mucho camino e incluso la propia política agraria común, el propio comisario europeo lo viene diciendo, que habrá que tomar una decisión para que no surjan problemas donde no los hay. También hay un gran desconocimiento fuera del sector, a nivel social. El otro día leía la crítica de un bloguero por la subida del precio del aceite. Pienso que también tenemos que comunicar mejor porque este señor y todos deberíamos ser conscientes de que cada euro que sube el aceite español supone que los 850 millones de kilos vendidos fuera de España habrían aportado 850 millones de euros más a España, 600 en Andalucía, y que en un pueblo como Villanueva de Algaidas o Archidona habrían entrado 10 millones de euros más.

—¿La operación con Deoleo es su gran proyecto después de 25 años?

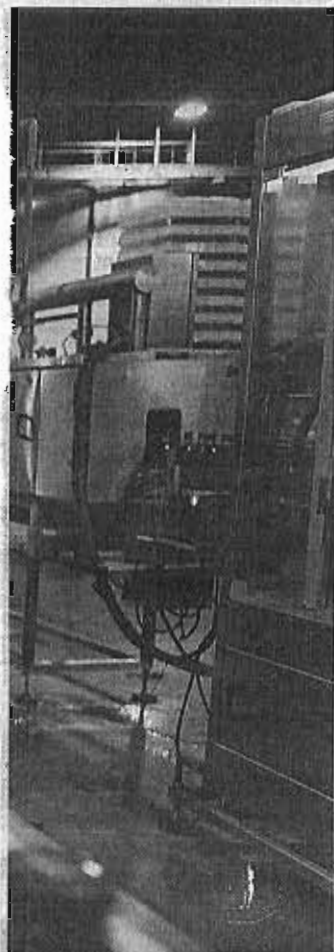
—Era el gran proyecto del mundo cooperativo aceitero español. A nivel personal te afecta porque no alcanzas a comprender que no haya mecanismos más fluidos para tener la información que se necesita...

—Parece difícil que alguien con su trayectoria pudiera acabar metiéndose un gol así en su propia portería.

—Sí, pero Competencia dice el mercado es esto y el resto del mundo dice otra cosa, yo ahí no puedo hacer nada. Hay pasos burocráticos que no somos conscientes del daño que pueden hacer. Deberíamos ser más ágiles y positivos. Saber si la legislación se cumple es algo que se puede saber en un mes, en dos o en seis.

—¿Cuánto llevaban con el proyecto con Deoleo?

—Un año negociando hasta que en octubre se comunicó a las cooperativas, pero recuerdo que hace 27 años, en el 86, cuando yo empecé a participar en las reuniones del sector en Bruselas, ya tenía contacto con los ejecutivos de las empresas que hoy están en Deoleo. Ya entonces comentábamos que el futuro del sector pasaba por un gran grupo industrial, español, vinculado a la producción. La suma de Deoleo y Hojiblanca sigue siendo una empresa muy pequeña en el contexto europeo, donde hay cooperativas que facturan ocho mil o nueve mil millones... Este año, con una cosecha menor, bajaremos unos cien y cerraremos en unos 500 millones, que no es no representa ni una décima parte de esas empresas.



El anillo de Adif, un problema de «rentabilidad»

El Anillo ferroviario del Adif es para sus impulsores, una oportunidad de futuro. Para los contrarios, muchos agricultores de Antequera, un proyecto nefasto por su impacto. Luque asegura que lleva dos años esperando a que se le demuestre la rentabilidad.

«Hay quien me ha dicho que parece mentira que los agricultores no comprendan que sí tal y cual... y que eso son en Antequera los terratenientes. En Antequera es donde los agricultores han tenido

más expropiaciones en Andalucía por obras públicas y nunca ha habido contestación social. El agricultor es torpe pero no tonto del todo y comprende que un tren y una autovía sean necesarios». En el caso del anillo, el clima de opinión sería otro «si se les hubiera dado garantía de que no se perjudicarían sus explotaciones y se les hubiera explicado esa rentabilidad...» El riesgo, en su opinión, es que, como con otras grandes obras, «acabe siendo otra vía verde para pasear con los nietos». «Demuéstrase esa rentabilidad y el agricultor podrá negociar para que le afecte lo menos posible. Hace dos años tuve esa conversación con un responsable del proyecto. Y hasta hoy».

Una firma pionera del PTA prevé despedir al 18% de su plantilla

● Ingenia plantea un ERE para 45 empleados y un ERTE para el resto por la caída de las ventas y las pérdidas acumuladas

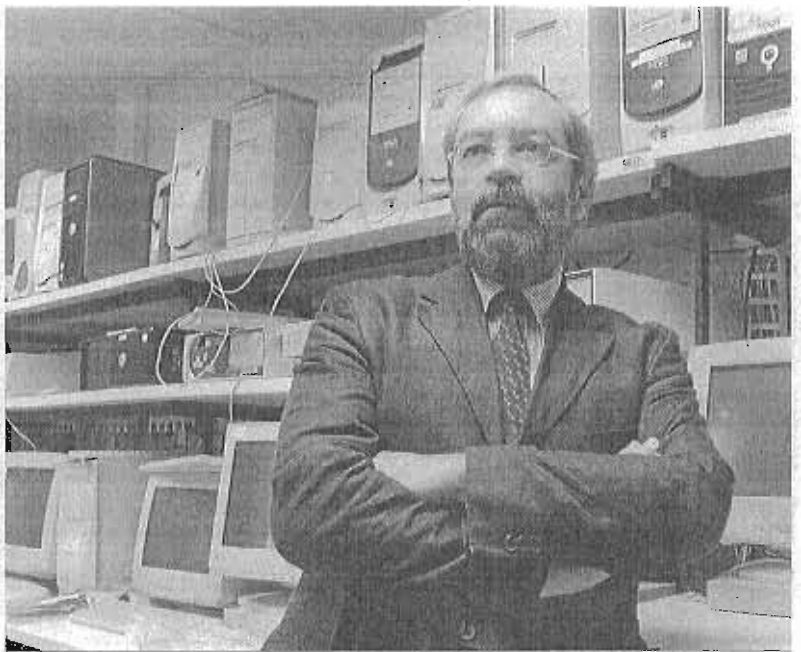
Ángel Recio MÁLAGA

La crisis también castiga a las empresas pioneras del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA). Ingenia, una de las ocho primeras firmas que se asentó en la tecnópolis en 1992, ha planteado a sus trabajadores un Expediente de Regulación de Empleo (ERE) que podría afectar a 45 empleados, el 18% de su plantilla, mientras que el resto, unas 200 personas, sufrirán un Expediente de

sa. El ERE y el ERTE aún no han sido presentados y los contactos con los representantes sindicales comenzarán este lunes. "Tenemos la voluntad de encontrar un punto de acuerdo para conseguir adaptar los costes al mercado actual", indicó Blanco. La firma justifica esta decisión en la caída de ventas de los dos últimos años y en la entrada en pérdidas.

Ingenia, que acaba de cumplir 20 años y está especializada en tecnología, duplicó sus ventas y su plantilla entre 2002 y 2011, pasando de 143 trabajadores a 276 y de 6,9 millones de euros a 12,3 millones, según se recoge en los datos publicados por la compañía en su página web. Su mayor pico se produjo en 2008, cuando logró facturar 14,7 millones de euros y tener a 288 personas en plantilla. La cuenta, sin embargo, es descendente en los dos últimos años.

"Los clientes están bajando su contratación de manera preocupante y tenemos que tomar medidas", resaltó Blanco, quien lamentó el mal comportamiento del mercado nacional, que representa el 94% de sus ventas. "Internacionalmente vamos bien [tienen sede en Chile y trabajan en otros países] pero no tenemos el mismo ritmo que en España", precisó el director general de Ingenia, quien reveló que la facturación en 2012 ha decaído en tor-



José Blanco, director general de Ingenia, en una imagen de archivo.

Citic pide trabajar más por el mismo sueldo para evitar más ceses

El Centro Andaluz de Innovación y Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (Citic), una fundación privada dedicada a la investigación e instalada en el PTA, tampoco está atravesando uno de sus mejores momentos en el aspecto económico y laboral. La dirección ha planteado a sus trabajadores trabajar más horas, pasando de 1.480 a 1.674, por el mismo sueldo para poder, según señala Ramón Rivas, director del centro, "salvar la situación". Citic arrastra pérdidas desde 2010 —en 2012 los números rojos han alcanzado los 200.000

enros— y, según el directivo, "en 2013 también habrá pérdidas". Ya el año pasado la compañía presentó un Expediente de Regulación de Empleo que supuso el despido de 17 trabajadores, quedando ahora una plantilla de 33 personas. "Las empresas privadas contratan menos servicios y las convocatorias públicas de innovación se han venido abajo, por lo que no tenemos ingresos suficientes", afirma Rivas. Citic se trasladará a un nuevo edificio en el PTA en mayo que ha sido sufragado con fondos de la Junta de Andalucía y europeos.

no a un 10%. Además, Ingenia ha tenido pérdidas por segundo año consecutivo. "Si encontramos alternativas al despido las haremos porque queremos preservar el empleo ya que hemos invertido mucho en este personal", indicó Blanco, si bien destacó que "no podemos perder dinero y competitividad". "No queremos encogernos sino crecer donde podamos, pero tenemos que readaptar nuestra estructura de costes", añadió.

El accionariado de Ingenia está formado en un 40% por Unicaja, otro 40% por la sociedad de inversiones Puerto de Vista Alegre y el 20% restante por Promálaga, dependiente del Ayuntamiento de Málaga. Ha desarrollado, entre otros muchos proyectos, el sistema de información a pasajeros del aeropuerto de Alicante.

José Blanco
Director general Ingenia

No queremos encogernos, sino crecer, pero debemos readaptar nuestros costes"

Regulación Temporal de Empleo (ERTE) en el que se barajan suspensiones de 240 días por año, y reducciones de jornada de entre 10 y 60 horas durante los dos próximos años.

Así lo ha confirmado a este diario José Blanco, director general de Ingenia, quien ha subrayado que ésta es la posición inicial de la empresa a la espera de establecer el proceso negociador con el comité de empre-

La compañía malagueña Cemoso asume el liderazgo de dos proyectos europeos de I+D

La firma de ingeniería coordina a empresas y universidades de varios países en investigaciones que marcarán el futuro del transporte y la edificación residencial

MÁLAGA. Edificios que aprenden solos a regularse para consumir menos energía. Trenes que, a la vez que transportan pasajeros, monitorizan las vías para detectar roturas. Carreteras con sensores que envían información sobre el estado del pavimento. Parecen elementos propios de la ciencia ficción, pero son realidades que marcarán el futuro próximo de la edificación residencial y las infraestructuras de transporte en Europa.



NURIA TRIGUERO

✉ ntriguero@diariosur.es

Y es una empresa malagueña la que está liderando su desarrollo.

La firma de ingeniería Cemoso se encarga de coordinar dos proyectos de investigación y desarrollo (I+D) financiados por el Séptimo Programa Marco de la Unión Europea en los que participan empresas, universidades e institutos de investigación de diferentes países. Una experiencia que, según su responsable de I+D, Noemí Jiménez, está abriendo a la compañía nuevos horizontes en medio de la peor crisis que se recuerda.

«Cemoso siempre ha hecho I+D, pero es desde 2009 cuando tenemos una apuesta estratégica por participar y liderar proyectos con financiación pública», añade.

Menos ladrillo y más I+D. Así podría resumirse la evolución de Cemoso, que como empresa especializada en control de calidad en la construcción ha sufrido los estragos de la crisis del ladrillo. Pero al departamento que dirige Jiménez —profesora en excedencia de Ingeniería Industrial de la Universidad de Málaga— no le falta trabajo. Solo los dos proyectos europeos que coordina Cemoso en la actualidad suman un presupuesto de 9 millones de euros. No obstante, su responsable advierte: «Con la I+D no se gana dinero; ése no es nuestro objetivo. Lo que queremos es aprender a ser mejores ingenieros para prestar mejores servicios a nues-

tros clientes». Y hay otra ventaja añadida: trabajar en cooperación con empresas y universidades de otros países está abriendo a la compañía malagueña las puertas de nuevos mercados. Sin contar lo «emocionante» que es, según Noemí, trabajar codo con codo con grandes empresas e investigadores que están a la vanguardia tecnológica.

Edificios inteligentes

El proyecto que coordina Cemoso en el ámbito de la edificación se llama SEEDS, tiene un presupuesto de 4,5 millones de euros y persigue el desarrollo de sistemas de control energético de edificios basados en tecnologías inalámbricas y de autoaprendizaje. En lenguaje más sencillo, se trata de instalar sensores que, sin necesidad de cables, sean capaces de monitorizar parámetros ambientales y de funcionamiento de un edificio (temperatura, humedad, flujos de aire o instalaciones) y de 'aprender' el comportamiento de sus habitantes con el fin de que el control energético sea óptimo. «Al ser inalámbrico, es un sistema fácil de instalar y barato, que además se podrá implantar en edificios ya construidos», explica Jiménez.

El objetivo final de esta investigación es contribuir a cumplir los objetivos europeos de reducción de emisiones de CO₂. «Los edificios son responsables del 40% de estas emisiones», indica la directiva de Cemoso. Este proyecto encara ya su tercer y último año de duración. La empresa malagueña coordina a siete socios más, entre quienes están la también malagueña Softcrits, Ferrovia, una universidad de Manchester y otra noruega y el instituto alemán Fraunhofer. También en el ámbito de la vivienda, Cemoso lidera otro proyecto que persigue alargar la vida útil de los edificios, actualmente a la espera de recibir la aprobación de la UE.

Las infraestructuras de transporte son el otro campo de actuación de Cemoso. La firma malagueña es la coordinadora —y la única empresa española participante— de un proyecto que pretende mejorar el mantenimiento de los ferrocarriles. Con un presupuesto de 4,5 millones, sus diez socios —entre los que está Siemens y varias universidades— están desarrollando una tecnología para analizar el estado de la vía que irá acoplada a los trenes, de forma que éstos, mientras circulan, irán haciendo labores de diagnóstico. «La UE tiene mucho interés en potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril, pero hasta ahora existe el problema de que por la noche no pueden circular trenes debido a las tareas de mantenimiento», explica Jiménez.

Este trabajo tiene un gran valor para Cemoso, ya que le ha abierto las puertas del que está llamado a ser el proyecto de I+D emblemático del sector ferroviario en los próximos años, actualmente a la espera de ser

EN PRIMERA PERSONA

Noemí Jiménez Redondo
Responsable de I+D de Cemoso



«Con la I+D no ganamos dinero, pero aprendemos mucho y así podemos ofrecer mejores servicios de ingeniería que nuestra competencia»

LAS CLAVES

► **La empresa.** Cemoso es una firma malagueña especializada en servicios de ingeniería y control de calidad en el ámbito de la construcción. Fue fundada en 1972.

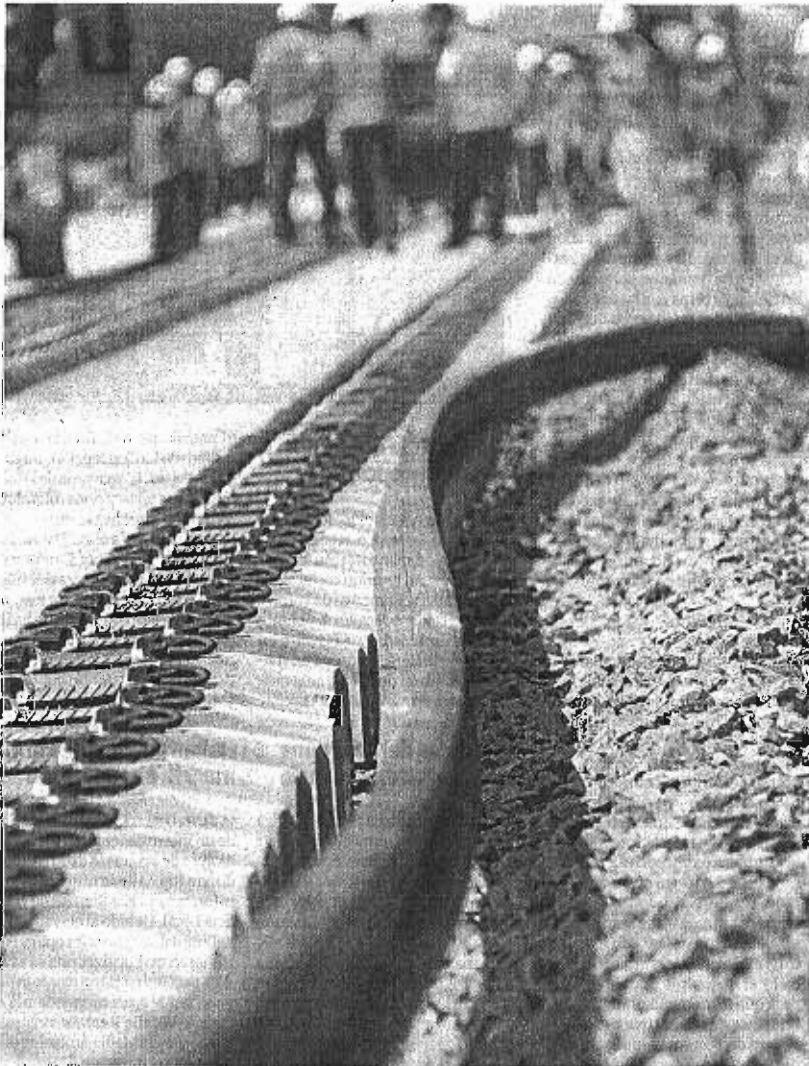
► **El equipo.** Seis personas, entre ingenieros y titulados superiores forman el departamento de I+D.

► **La líder.** Noemí Jiménez, ingeniera industrial y profesora en excedencia de la Universidad de Málaga, está al frente de las tareas de I+D de la compañía.

La empresa forma parte de un macroconsorcio que pretende potenciar el ferrocarril en la UE

aprobado por Bruselas. Se trata de un macroconsorcio de cuarenta empresas e instituciones llamado Capacity4Rail, en el que están los principales operadores ferroviarios europeos. Con un presupuesto de 10 millones de euros, su objetivo es incrementar la capacidad del transporte por tren en Europa. Cemoso será líder de los trabajos relacionados con la monitorización de la vía y las mejoras de las infraestructuras ferroviarias: «Nuestra misión es definir qué cambios hay que hacer para llevar trenes de mercancías por las vías de alta velocidad y convencionales», afirma la ingeniera.

La compañía malagueña también aspira a coordinar otro proyecto de monitorización y mantenimiento de carreteras, que probará la instalación de fibra óptica en las carreteras para transmitir de forma automática información sobre el estado del pavimento. «Ahora son camiones los que monitorizan el firme, pero no son capaces de cubrir todas las carreteras ni llegan a detectar daños en niveles profundos del asfalto», explica Jiménez-Redondo. Cuando todos estos proyectos —y otros a los que se ha presentado también Cemoso— se pongan en marcha, la firma necesitará ampliar su departamento de I+D, formado actualmente por seis personas.



La compañía tiene un proyecto ferroviario en marcha y otro pendiente de la aprobación de la UE. :: sur

«El campo malagueño sigue siendo rentable por el clima»

Carlos Blázquez **Presidente de Asaja Málaga** El responsable de la patronal agraria se muestra satisfecho del último año y califica de imprescindible la regulación de la cadena alimentaria

AGRICULTURA

:: J. J. BUIZA

MÁLAGA. Tras una temporada dura pero en la que los agricultores de la provincia han sabido resistir a la crisis, Carlos Blázquez advierte de que los resultados de 2013 volverán a depender en buena medida de la meteorología, pero defiende la calidad de los cultivos malagueños como la mejor arma para competir.

«¿Qué balance se puede hacer del año pasado en la agricultura malagueña? —Ha habido un incremento importante de producción respecto al año anterior (un 14% en agricultura y un 19% en ganadería), pero hay que recordar que 2011 fue especialmente malo. Si es cierto que los precios se han recuperado un poco. Llevábamos muchos años con los precios estancados, con pérdidas en prácticamente todos los sectores. Ahora bien, ese incremento de precios no se ha transformado en un beneficio para el agricultor, porque también se han disparado los costes de producción. Al final de año se ha recuperado un poco el precio del aceite. Llevábamos tres o cuatro años perdiendo dinero, porque los costes de producción eran mucho más altos que los ingresos. Ahora mismo están los precios bastante más altos que a principios del

año pasado y lo que hay que intentar es que ese precio se mantenga a esos niveles. Todo apunta que así será. Incluso puede subir, porque la cosecha se espera muy corta.

«¿En qué medida afectaron las inundaciones de septiembre, principalmente en el Valle del Guadalhorce? —En el conjunto de la producción de la provincia no significó gran cosa, pero sí es verdad que ha habido agricultores con muchos daños para los que supuso un todo. A día de hoy, por desgracia, todavía no ha habido ayudas directas para ellos. El Real Decreto que regula estas ayudas se centra en los agricultores que tienen algún tipo de seguro, y el seguro agrario no está todavía bien implantado en la provincia ni en el resto de España, porque

hace falta una reconversión total. Siempre ha habido muchísimos problemas a la hora de cobrar indemnizaciones, y eso desanima. En otros países, el seguro forma parte de los

«El agricultor malagueño hoy día no puede vivir exclusivamente de lo que le da el campo»

«Hay que regular la cadena del valor de los productos desde que se recogen hasta que llegan al súper»



Carlos Blázquez, presidente provincial de Asaja. :: sur

costes fijos de explotación, pero aquí no.

«¿Será la nueva campaña mejor que la anterior? —Dentro de lo que es la crisis, obviamente va a ser un año tremendamente difícil. Pero la agricultura se rige también por otros parámetros, como el clima. 2012 fue un año tremendamente seco, pero 2013 ha empezado igual. Habrá que esperar. Lo que nos hace falta es que se mantenga la recuperación de precios y que, de alguna forma, se regule la cadena de valor que hay en todos los productos desde que salen del campo hasta que llegan al supermercado. Y esa regulación es la que está trabajando el Ministerio a través de la Ley de la Cadena Agroalimentaria. Ahora mismo hay un anteproyecto, pero ya están empezando a surgir voces en contra, sobre todo desde la Comisión Nacional de la Competencia. Hace falta que una ley que sirva para regular los precios de todos los productos agrícolas y ganaderos.

«¿El campo malagueño sigue siendo rentable? —El campo malagueño sigue siendo rentable porque tenemos la ventaja del clima, que es importantísima. Nos permite tener unos productos muy tempranos, que son los que tienen precio en el mercado, y producimos una calidad magnífica en cualquier cultivo. El problema que tiene el campo malagueño es de estructura. Hablamos de fincas muy pequeñas, y eso no permite que el agricultor pueda vivir exclusivamente de lo que le da el campo. Hay un tema básico, que es el de regular los costes de producción. Hay que ajustarlos al máximo, porque al dispararse estos costes, incurrimos en pérdidas.

«¿En qué fase se encuentra la reforma de la PAC y cómo puede afectar a la provincia? —La reforma de la PAC estaba previsto que entrara en vigor en 2014, ya que durante 2013 se tenían que desarrollar todos sus reglamentos. Pero todo apunta a que no va a ser posible. Se está retrasando el presupuesto comunitario, y eso es fundamental. Para 2014 no va a dar tiempo a aplicarla.

«¿En qué fase se encuentra la reforma de la PAC y cómo puede afectar a la provincia? —La reforma de la PAC estaba previsto que entrara en vigor en 2014, ya que durante 2013 se tenían que desarrollar todos sus reglamentos. Pero todo apunta a que no va a ser posible. Se está retrasando el presupuesto comunitario, y eso es fundamental. Para 2014 no va a dar tiempo a aplicarla.

«¿En qué fase se encuentra la reforma de la PAC y cómo puede afectar a la provincia? —La reforma de la PAC estaba previsto que entrara en vigor en 2014, ya que durante 2013 se tenían que desarrollar todos sus reglamentos. Pero todo apunta a que no va a ser posible. Se está retrasando el presupuesto comunitario, y eso es fundamental. Para 2014 no va a dar tiempo a aplicarla.

LA VENTANILLA SEGURO

¿Cuáles son las principales características del seguro de explotaciones de viñedo de 2013?

La póliza de seguro creciente para explotaciones vitícolas amparan todas las explotaciones de la Península y Baleares con garantías a la producción, plantación e instalaciones. Serán asegurables las explotaciones cuyo titular del seguro tenga inscrita a su nombre la explotación en el Registro Vitícola, y el plazo de suscripción para Málaga es:

• Si incluye el riesgo de helada: desde el 1 de enero al 1 de marzo.

• Si no incluye el riesgo de helada: del 1 de marzo al 15 de abril.

Los riesgos son:

• Helada (producción): se puede elegir por explotación (100% capital asegurado, franquicia absoluta entre el 10 y el 30%) o por parcela (80% capital asegurado, elegible 10% ó 20% de mínimo indemnizable. Franquicia de daños 10% o absoluta 20%).

• Pedrisco: el cálculo de la indemnización es a nivel de parcela: 100% capital asegurado, 10% mínimo indemnizable y franquicia de daños 10%.

• Riesgos excepcionales: fauna silvestre, incendio, inundación-lluvia torrencial, lluvia persistente, viento huracanado. El cálculo de indemnización es por parcela: 100% capital asegurado, 20% mínimo indemnizable y franquicia absoluta de 20%.

• Para la plantación en producción y plantones: cubiertos todos los riesgos cubiertos en la garantía a la producción y el cálculo de indemnización es por parcela, 100% capital asegurado, 20% mínimo indemnizable, franquicia absoluta de 20%.

• Instalaciones: cubiertos todos los riesgos cubiertos en la garantía a la producción y cualquier riesgo climático. Cálculo de indemnización por parcela, 100% capital asegurado, mínimo indemnizable, menor entre 10% y 300 euros en sistemas de conducción, 300 euros en red de riego y 1.000 euros en cabeza de riego. Sin franquicia.

Realizado por ASAJA MÁLAGA
 asajamaga@asajamaga.com
 fax: 95.29.3550

LABORAL

● El arranque del año trae consigo numerosos problemas entre las empresas y sus trabajadores ● Los despidos y la reducción de sueldo son dos aspectos recurrentes

Conflictos laborales como setas

Ángel Recio MÁLAGA

Rara es la empresa, pública o privada, en la que no hay, no ha habido o no se prevé algún conflicto laboral que dinamite o, cuanto menos, tense, las relaciones entre la dirección y la plantilla. Los despidos y los recortes de sueldo se han convertido en una constante a la que se agarran la mayoría de los departamentos de recursos humanos y este virus afecta por igual a todo tipo de empresas, independientemente de su sector o de su tamaño. El arranque del año trae consigo un buen número de conflictos laborales en Málaga cuya resolución se verá en las próximas semanas o meses. Este diario se ha puesto en contacto con el sindicato Comisiones Obreras para palpar el ambiente y la lista de casos abiertos es enorme.

Por ejemplo, trabajadores del Puerto de Málaga se encerrarán durante 48 horas hoy y mañana para exigir el desbloqueo de sus convenios colectivos. En el aeropuerto, además de los recortes y despidos que prevé Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) entre su personal a lo largo de este año, sigue latente el conflicto de los llamados *chaquetas verdes*, los encargados del servicio de información y atención a los pasajeros en varios idiomas. Desde el 3 de noviembre hasta el 31 de diciembre han hecho paros todos los fines de semana y se está a la espera de que el comité de empresa y Aena lleguen a un acuerdo sobre sus condiciones laborales.



Protestas de los médicos en la Plaza de la Constitución el pasado mes de octubre.

En el ámbito turístico, los trabajadores del hotel Meliá La Quinta, un recinto de lujo en Marbella, se concentraron la pasada semana en protesta por la decisión de la empresa propietaria de abrir solo cuatro meses al año. En la cadena Summa Hoteles, unos 70 empleados protestan desde noviembre contra un ERE y el impago de salarios.

Según la información remitida por CCOO, en la empresa Todo Construcción los empleados, hicieron paros parciales en diciem-

bre y no se han convocado más días de huelga "porque los trabajadores están en la calle sin cobrar sus indemnizaciones", de forma que este asunto aún traerá cola. Como también la tendrá la empresa mixta de limpieza Limasa, en la que se negocia el convenio colectivo y en el que se estiman recortes. Varias firmas de seguridad privada han anunciado el descuelgue salarial del convenio, generando resqueñor entre los empleados.

En el Ayuntamiento de Málaga los policías locales, entre otros,

mantienen sus movilizaciones, mientras que este año se tiene que renegociar el convenio colectivo de la Diputación Provincial. Se prevén despidos y reducciones en Renfe, Correos o las principales empresas de telecomunicaciones.

El Parque Tecnológico de Andalucía tampoco se escapa a la crisis. Ingenia, una de las empresas fundadoras de la tecnópolis, ha planteado un ERE para el 18% de su plantilla y un ERE para el resto, mientras que en el Centro

Mal momento para la banca o la sanidad

La banca no atraviesa uno de sus mejores momentos en Málaga. Todo lo contrario. Únicamente, pese a su solvencia, prevé recortar el sueldo un 20% a sus empleados. Ha habido una primera toma de contacto con los sindicatos, aunque éstos precisan que no se han hecho propuestas concretas. Se prevé que en dos semanas haya más reuniones. Banca, por su parte, ha anunciado un ERE para 4.900 empleados. En Málaga hay 200 y se desconoce cuántos se podrán ver afectados. Este lunes hay una concentración de trabajadores en la Plaza de la Constitución. Por otra parte, los médicos mantienen su protesta contra los recortes y habrá más actuaciones.

Andaluz de Innovación y Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (Citic) han propuesto aumentar el horario y mantener el sueldo. Por otra parte, hay grandes empresas como Vera o Novasoft que están en proceso preconcursal...

Los conflictos laborales aparecen como setas en 2013. Ahora queda que se resuelvan con el menor daño posible para los empleados, máxime teniendo en cuenta que la tasa de paro supera el 30% en la provincia.

El PSOE pedirá en el Congreso que no se frenen proyectos ferroviarios de la provincia

:: SUR

MÁLAGA. El secretario general del PSOE de Málaga, Miguel Ángel Heredia, anunció ayer que los socialistas presentarán una Proposición No de Ley (PNL) en el Congreso de los Diputados para «que no se frenen» los proyectos ferroviarios de la provincia. El también coordinador de la Interparlamentaria de los socialistas andaluces arremetió al PP por dejar a cuatro provincias andaluzas (Málaga, Almería, Granada y Cádiz) fuera de la licitación del tercer carril del Corredor Ferroviario del Mediterráneo y lamentó que los populares olviden «otros dos proyectos ferroviarios de calado para la provincia: el AVE a Ronda y el anillo ferroviario».

«Son tres proyectos importantes para la provincia que el PP está dejando caer en Málaga», señaló Heredia, quien criticó que en la planificación del Ministerio de Fomento para los próximos años (el Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (Pitvi) 2012-2024) no se contempla ni que el Corredor Ferroviario llegue a Andalucía ni que el AVE llegue a Ronda. «Una cosa es que no haya inversión y otra muy diferente es que no haya siquiera previsión de futuro. La crisis puede ralentizar las obras y los proyectos, pero no puede acabar con las expectativas y las oportunidades de Málaga», argumentó, para luego recalcar que la provincia «necesita inversión y expectativas de inversión».

Respuesta del PP

La respuesta por parte de los populares no se hizo esperar, y lo hizo en boca de la vicepresidente primera del Congreso y diputada nacional por Málaga, Celia Villalobos, para lamentar que el PSOE «recurra a críticas engañosas y a mentiras sobre la gestión del Gobierno central» con el objetivo de «tapar la desidia que muestra la Junta de Andalucía hacia la provincia».

Villalobos aseguró que los socialistas «precisamente recurren al Área de Fomento, un ramo en el que el PSOE en Málaga tiene poco que decir y mucho que callar», recordando, al respecto, que en los siete años de Gobierno de Zapatero «no fueron capaces de plantear ningún gran proyecto nuevo para Málaga». En este sentido, explicó que las grandes infraestructuras, «desde que se plantean hasta que finalizan necesitan un periodo de 10 años aproximadamente, y el mayor esfuerzo inversor llega lógicamente al final, con la ejecución de las obras». La diputada coincidió con los socialistas a la hora de pedir más inversiones para la provincia, «pero en materias como sanidad o educación, donde la Junta está protagonizando todo un despropósito».

Andalucía

La burbuja inmobiliaria 'hiere' a la hostelería de lujo en la Costa del Sol

Casi una decena de establecimientos cierra o ha presentado un ERE desde 2008

José María Camacho MÁLAGA

Uno de los sectores que han sorteado en España ha sido el del lujo, que cerró 2012 con una facturación de casi 5.000 millones de euros, lo que representa un incremento del 14 por ciento respecto al año anterior. Precisamente la hostelería fue uno de los sectores que impulsaron este crecimiento junto a la gastronomía, la belleza, el textil, los accesorios y la joyería.

Pero no todo lo que reluce es oro. Los hoteles más exclusivos y emblemáticos de la Costa del Sol, salvo honrosas excepciones, han sido incapaces de esquivar la crisis y dejan en el paro a más de un millar de trabajadores. Sindicatos y empresarios achacan estos cierres al hecho de que sus gestores no proceden del sector turístico.

La patronal andaluza de Turismo asegura que algunos empresarios del ladrillo invirtieron en establecimientos de lujo sin tener ni idea de esta actividad, y que ahora, cuando llega la época de las vacas flacas, cierran hoteles o recurren, en masa, a los ERE. "El problema principal ha sido que estos establecimientos acumulaban importantes cargas financieras y sus propietarios no han sabido gestionar el negocio", explica a *elEconomista* Miguel Sánchez, presidente del Consejo de Turismo de la patronal CEA.

Balance

Para el secretario general del Sindicato de Hostelería y Turismo de CCOO en Andalucía, Gonzalo Fuentes, el problema será mayor y más grave en los próximos meses si se llevan a cabo los ERE y cierres anunciados por otros hoteles de cinco y cuatro estrellas de la zona.

Desde 2008, se han cerrado los hoteles Las Dunas de Estepona; Incosol y Guadalpiv de Marbella, y



Hotel Byblos en Mijas-Costa (Málaga). ALEX ZEA

Los efectos del 'crash' sobre los hoteles de lujo en la Costa del Sol

ESTABLECIMIENTOS	TRABAJADORES AFECTADOS	PROPIETARIO	SITUACIÓN	ESTRELLAS
Las Dunas	120	Reda Alaywan	Cerrado	★★★★★
Incosol	200	Grupo Iale	Cerrado	★★★★★
Guadalpiv	150	Aifos	Cerrado	★★★★★
Byblos	140	Aifos	Cerrado	★★★★★
La Quinta	150	Grupo Pascual	ERE	★★★★★
Las Palomas	100	Fernando Puche	Cerrado	★★★★★
Summa Hoteles	120	Cadena Summa	ERE	★★★★★
Cervantes	150	Ángel de Cabo	ERE	★★★★★
Total	1.160			

Fuente: elaboración propia (*) Empleo directo e indirecto.

elEconomista

Byblos de Mijas-Costa, mientras Los Monteros, también en Marbella, ha sido abierto tras permanecer cerrado por la quiebra de la sociedad que lo gestionó. Todos tienen en común pertenecer a empresas no especializadas en la hostelería y haber sido utilizados en estrategias con fines inmobiliarios.

El hotel Meliá La Quinta Golf, de cinco estrellas e inaugurado en 2000, ha sido el último que ha presentado un ERE que afecta a 33 empleados fijos y casi 60 fijo-discontinuo. Las razones que alega su propietario, el grupo agroalimentario Pascual, son estrictamente económicas y plantea abrir sólo cuatro meses, de junio a septiembre. La propuesta ha sido rechazada por los trabajadores. En los tres últimos años la cadena Sol Meliá se encargó de su gestión para reflotarlo.

Puentes cree que la compañía Pascual pretende "vender el hotel libre de trabajadores o cederlo a Meliá más ligero de equipaje", al tiempo que calificó de "chantaje" que planteen un ERE después de que los empleados rechazaran mantener abierto el hotel sólo cuatro meses al año.

Los Monteros fue adquirido por un precio simbólico en enero de 2009 por el ejecutivo petrolero ruso Ernst Malishev, que una vez adquirido no invirtió un sólo euro de los prometidos. Según la Junta, el verdadero propósito de Malishev era especular con el hotel.

Por su parte, el Boutique Las Dunas lo compró el empresario libanés, Reda Alaywan, para especular; según el dirigente sindical, mientras el hotel Byblos, con unos 140 trabajadores, fue adquirido por el grupo inmobiliario Aifos en verano de 2006, apenas tres meses después de que su presidente y tres directivos fueran imputados en el caso Malaya, la trama de corrupción en el ayuntamiento de Marbella.



Desde el Bulevar

José María Camacho

Corresponsal en Málaga

EL PARO, PRINCIPAL LACRA DE MÁLAGA

El principal problema que tienen los malagueños es el paro. Es la gran tragedia de Málaga. La tasa de paro casi se ha triplicado entre 2007 y 2012, alcanzando el 35 por ciento, una trayectoria sin embargo que no es ajena, sino paralela a la de otras capitales españolas. Sin duda, este deterioro del mercado laboral está afectando a la renta de las familias y de ahí el retroceso que experimenta el consumo de los hogares.

Según los datos del Servicio Andaluz de Empleo (SAE), el desempleo afecta ya a 210.872, siendo los municipios de Benaolán y Junquera donde se registran los porcentajes más altos, y en Benahavís la cifra más irrisoria, con un 3,9 por ciento. Al final de 2011, en Málaga había 194.999 desempleados, es decir, un 8,14 por ciento menos.

De los casi 211.000 parados en la provincia de Málaga, 21.002 son menores de 25 años. En diciembre cayó el paro en 1,48 por ciento, pero esta caída no puede maquillar unas cifras anuales que son alarmantes. La reforma laboral aprobada por el Gobierno de Rajoy sigue destruyendo empleo y el poco que genera es coyuntural y absolutamente temporal.

En definitiva, por hacerlo más comprensible: la Encuesta de Población Activa (EPA) indica que uno de cada tres malagueños en edad y disposición de trabajar está en el desempleo.

En Andalucía, el paro descendió en 26.972 personas con respecto al mes de noviembre, pero aumentó tras un año muy complicado, con lo que el total de desempleados se sitúa en 1.083.829. Los sectores más afectados en la provincia andaluza han sido los de la construcción y el comercio. En este último sector se han perdido más de 15.000 puestos de trabajo y se han cerrado en torno a 10.000 locales. Algunos comercios relacionados con el suministro industrial han bajado su facturación en más de un 70 por ciento, mientras el de alimentación ha descendido en torno a un 20 por ciento. Como es obvio, todos los sectores quieren salir de la crisis y asumir nuevos retos. Pero sigo apreciando que falta la voluntad y el coraje de los políticos para luchar contra el paro.

Ingenia recorta su plantilla el 18% con un ERE

La tecnológica baraja además un ERTE de hasta 240 días al año

J. M. Camacho MÁLAGA

Ingenia, firma tecnológica instalada en el Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) de Málaga, ha presentado a sus trabajadores un ERE que podría afectar a 45 empleados,

el 18 por ciento de su plantilla, mientras que el resto, unas 200 personas, sufrirá un Expediente de Regulación Temporal de Empleo (ERTE) en el que se barajan suspensiones de 240 días por año y reducciones de jornada de entre 10 y 60 horas semanales durante los dos próximos años, según han reconocido a *elEconomista* fuentes de la empresa.

El director general de Ingenia, José Blanco, ya advertía el pasado

mes de diciembre en una entrevista con este periódico que la crisis estaba afectando a su empresa debido a la reducción del gasto público y privado en tecnología. Como solución abogaba por ajustar los costes a los ingresos.

Las negociaciones entre la dirección y los trabajadores comenzarán esta semana, según las mismas fuentes, quienes subrayaron que la voluntad es encontrar un acuerdo y conseguir adaptar los costes al mercado actual.

La firma justifica esta decisión en la caída de ventas de los dos últimos años y en la entrada en pérdidas.

Ingenia duplicó ventas y plantilla entre 2002 y 2011, pasando de 143 trabajadores a 276 y de 6,9 millones a 12,3. La facturación para 2012 se estimaba en 12 millones. Para 2013, espera recuperar las ventas perdidas -en torno al siete por ciento- y tener un peso del 10 por ciento en el exterior.