



CONFEDERACIÓN  
DE EMPRESARIOS  
DE MÁLAGA

**DOSSIER DE PRENSA DIARIO**

**FECHA:**

21/1/2013

# «La responsabilidad social no es un gasto más, sino una inversión»

**Elisa Martín Responsable de recursos humanos de Arelance** Esta experta considera que las pymes también deben apostar por desarrollar planes de RSC

## SOCIEDAD

**:: EUGENIO CABEZAS**

**MÁLAGA.** «La responsabilidad social no debe verse nunca como un gasto más en las empresas, sino como una inversión, pues su realización siempre aporta retornos muy importantes». Así de contundente se muestra Elisa Martín, la responsable de recursos humanos del Grupo Arelance, una consultora tecnológica con sede en el Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) y que este año cumple su décimo aniversario.

«Desde que empezó la crisis, en nuestro grupo nos dimos cuenta de que teníamos que hacer un esfuerzo extra en este tipo de acciones de responsabilidad social corporativa (RSC), y a partir de 2009 fue cuando nos volcamos en un ambicioso plan para ser más responsables socialmente hablando, en tres direcciones, la vertiente económica, la medioambiental y la social», sostiene Elisa Martín, quien cree que con la recesión económica las pymes han descuidado los planes de RSC.

«En las grandes empresas sí sigue siendo algo muy valorado, y al alza, pero en las pymes se está descuidando, porque lo ven como un gasto que no pueden asumir en plena crisis, cuando en realidad no son acciones que cuesten demasiado; basta con tener a una persona dedicada a desarrollar el plan de responsabilidad social», dice la responsable de Recursos Humanos del Grupo Arelance.

En cualquier caso, a su juicio, tan importante como de-



Elisa Martín, de 35 años, es la responsable de recursos humanos de Grupo Arelance. :: FERNANDO GONZÁLEZ

**«Desarrollar un plan de responsabilidad social te abre la puerta a nuevos clientes potenciales»**

**«Igual de importante es llevar a cabo este tipo de acciones como, sobre todo, saber comunicarlas adecuadamente»**

sarrollar un plan de RSC en la empresa es saber comunicarlo, tanto interna como externamente, para conseguir los retornos positivos. «No basta con tener la documentación en papel, hay que llevarlo a la práctica y saber transmitirlo a la sociedad y a nuestros trabajadores, para que, en el primer caso, se valore, y en el segundo, se consiga su implicación absoluta con el proyecto», continúa Martín.

En este sentido, la responsable de recursos humanos del Grupo Arelance entiende que el plan de RSC debe contar, desde el primer momento, con la participación e implicación directa de la plantilla, que debe ser la que sugiera las acciones a desarrollar y como mejorar el funcionamiento social de la empresa. «Lógicamente, no va ser igual el plan de respon-

sabilidad social de una consultora tecnológica que el de una fábrica de teléfonos o de una industria química», advierte la especialista, de 35 años, licenciada en Psicopedagogía por la Universidad de Málaga y con un posgrado en Recursos Humanos.

### Más oportunidades

Entre las ventajas que ofrece a las pymes el llevar a cabo un plan de RSC, Martín destaca que mejora la visión de la empresa hacia el exterior y en numerosos concursos públicos y licitaciones otorga una mayor puntuación en los procesos. Así, según explica esta experta, en la provincia los planes de RSC en el tejido empresarial malagueño no se han puesto en marcha de forma decidida hasta hace apenas cinco años, con iniciativas como la de la consultoría Road-

map, en la que participan una treintena de firmas de muy diversos sectores de actividad.

«La Confederación de Empresarios de Málaga también está apostando muy fuertemente porque las empresas desarrollen planes de responsabilidad social, más allá de las normativas que puedan venir impuestas por ley, sobre todo en lo referente a la igualdad o a la contratación de personas con discapacidad», resalta Martín.

Otro elemento muy importante a la hora de poner en marcha un plan de RSC es adherirse a unos estándares internacionales, lo que permite que la nota o 'rating' de sostenibilidad sea aceptado fuera de las fronteras españolas. En este sentido, la iniciativa Global Reporting Initiative (GRI), promovida por las Naciones Unidas, es la más importante.

## MÁLAGA

# Empresarios creen que las instituciones públicas no les pagarán en 30 días

● La Ley de Morosidad exige a las administraciones pagar sus facturas en un plazo máximo de un mes desde el 1 de enero

Angel Recio MÁLAGA

La Ley de Morosidad es clara: las Administraciones Públicas tienen que pagar sus deudas a los proveedores en el plazo máximo de un mes desde el pasado 1 de enero. Otra cosa es que las propias instituciones que han apoyado ese documento lo cumplan. El presidente de la Confederación de Empresarios de Málaga (CEM), Javier González de Lara, no las tiene desde luego todas consigo y duda de que, pese a la exigencia legal, las Administraciones abonen sus deudas en ese periodo de tiempo. "La actuación de la Administración debería ser modelica pero la verdad es que no se están cumpliendo los plazos", indica González de Lara, quien advierte que, tras el conocido y aplaudido Plan de Pago a Proveedores, los organismos públicos aún adeudan a las empresas malagueñas 200 millones de euros de facturas correspondientes mayoritariamente a 2012.

El Gobierno de Zapatero aprobó en julio de 2010 una ley -la 15/2010- para la lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales que venía a modificar la ya existente de 2004. El contexto económico era distinto. La crisis disparó los impagos y las demoras y era necesario adaptarse a una nueva realidad con el objetivo de beneficiar a las empresas a las que les debían dinero y evitar su desaparición. Se redujo el plazo de pago, tanto entre empresas como por parte de las

administraciones Públicas, pero se estableció un periodo de transición que ha finalizado este pasado 1 de enero.

En el caso de las administraciones públicas, éstas estaban obligadas a realizar sus pagos en 55 días en 2010; 50 en 2011; y 40 en 2012. Ahora se ha rebajado a 30 días. En todos los casos se establece que el abono se realiza tras la fecha de la expedición de las certificaciones de obra o de los correspondientes documentos que acrediten la realización total o parcial del contrato.

Javier González de Lara  
Presidente CEM

*Las administraciones que incumplen los plazos deberían ser conscientes del daño que hacen"*

La Ley dice eso, pero la realidad es otra bien distinta. "Algunas administraciones incumplen esos plazos y deberían ser conscientes del daño que están haciendo", recalca el presidente de los empresarios malagueños, quien aseguró que "el 25% de las empresas malagueñas que han desaparecido ha sido por la morosidad pública". En caso de incumplimiento, la ley subraya que la administración debe pagar a la empresa los intereses de demora y la indemnización por los costes. Si, transcurrido el mes, la administra-



Un operario trabaja en una empresa de Málaga.

ción no contesta se puede poner directamente una demanda en el juzgado, pudiendo solicitar como medida cautelar el pago inmediato de la deuda. Algunas empresas han demandado a la administración, pero son aún pocas las que lo hacen ya que, por un lado, se enemistan con un posible cliente y, en segundo lugar, se eterniza el cobro. "Si pones una demanda es porque estás sobrado económicamente y te sobra el tiempo. Los juzgados son muy lentos y judicializar la morosidad no es la solución, sino que el Gobierno debe hacer

un nuevo plan de pago a proveedores sensato y razonable", afirma González de Lara.

Por otra parte, la ley también regula el plazo de pagos entre las empresas privadas, que ha pasado a ser de un máximo de 60 días después de la fecha de recepción de las mercancías o prestación de los servicios. También se ha aplicado un periodo transitorio, de forma que en 2010 y 2011 había 85 días para pagar y 75 en 2012, salvo en el caso de empresas que comercien con productos de alimentación y perecederos que tienen un plazo

máximo de 30 días. La ley impide que haya un pacto entre las partes y se pueda ampliar el plazo, ya que entiende que de esta manera las grandes empresas presionan a las pymes y éstas últimas salen perjudicadas. No obstante, González de Lara cree que "entre los privados sí se negociarían los calendarios de pago porque una cosa es la práctica de mercado y otra lo que diga la ley". El presidente de la CEM asegura que esta ley da "seguridad jurídica" a las empresas, pero opina que esos plazos son de "difícil cumplimiento".



Uno de los pasillos del 'cash & carry' de Makro en la capital malagueña, que fue remodelado hace dos años con una inversión de 3,5 millones de euros. :: SUR

## La Costa del Sol tiene 'cash'

Las principales cadenas de autoservicios mayoristas mantienen una dura pugna por liderar el mercado malagueño, muy atractivo por su alta actividad hostelera

Y la crisis, ¿no afecta a estos negocios? Si y no. Por un lado, la mala situación económica les ha beneficiado en varios sentidos: han desaparecido pequeños distribuidores que suponían una competencia y los hosteleros tienden a acudir más a los 'cash & carry' para ahorrar costes. «Los profesionales de hostelería se ven en la necesidad de salir a comparar precios y saber por dónde anda la media del mercado, en vez de optar por que le lleven los productos a su negocio», explican los portavoces de Comerco.

El director de ventas de GMCash coincide en que los 'cash & carry' representan una alternativa más barata que el reparto directo en los negocios, así como en que los clientes acuden con más frecuencia a comprar. Eso sí, con un ticket medio más bajo. Y ello enlaza con otra consecuencia de la crisis: la guerra de precios. «El precio es innegociable», afirma. Con esta base indiscutible, las cadenas cuidan la atención al cliente y el surtido para seducir al profesional de la hostelería.

### DISTRIBUCIÓN

:: NURIA TRIGUERO

**MÁLAGA.** En los 'cash & carry' todo es a lo grande: botes de mayonesa de cuatro litros, paquetes de 24 latas de atún, estanterías que llegan hasta el techo, carros de formato XXL... Estos establecimientos, nacidos hace ya más de cuarenta años en Alemania -cuna también de otros formatos comerciales como los supermercados 'discount'-, buscan satisfacer todas las necesidades de los profesionales a la hora de abastecer sus negocios, fundamentalmente de hostelería o pequeño comercio. Se diferencian de otros mayoristas por su fórmula de autoservicio, que los convierte en verdaderos supermercados de la empresa.

La Costa del Sol, uno de los lugares con mayor concentración de negocios hosteleros de España, es un poderoso imán para los 'cash & carry'. Prueba de ello es que las grandes cadenas de este sector de la distribución mantienen, en plena crisis, una dura pugna por dominar el merca-

do malagueño. Y para ello no dudan en invertir millones de euros en nuevas aperturas y remodelaciones. La última se ha producido esta semana y ha estado protagonizada por GMCash, la cadena de autoservicios mayoristas del Grupo Miquel, en Mijas Costa.

Con 3.700 metros cuadrados de sala de venta, se trata de un centro que dicha firma catalana compró a Eroski y que ha reformado por completo, realizando una inversión de 3 millones de euros. Es el tercer GMCash malagueño, pues esta firma también está presente en la capital y San Pedro de Alcántara. «En esta zona hay muchos negocios de hostelería, y por tanto muchos clientes objetivos a los que no llegábamos», explica su director nacional de ventas, Carlos García, quien no tiene reparos en asegurar que su empresa está «en permanente expansión».

«En 2012 abrimos dos centros y este año nuestro objetivo es de ocho aperturas. Nuestra vocación es ser líderes de la distribución mayorista en España y para eso tenemos que estar en todos los sitios donde no estábamos», explica. Eso incluye nuevas ubicaciones en la provincia de Málaga, sobre todo en el interior, donde además a la cade-

na le conviene estar por la cercanía de su planta logística de Fuente de Piedra. Pero será ya en 2014, puesto que en lo que queda de este año la firma pretende consolidar su nuevo centro mijense.

### Comerco

Otra cadena catalana, Comerco, también está en plena expansión en la provincia. En junio de 2012 celebró su última apertura en Nerja: un 'cash & carry' de 1.800 metros cuadrados de sala de venta que supuso una inversión de dos millo-

nes de euros. Con esta inauguración, la filial del Grupo Covalco ya suma siete establecimientos en la provincia, lo que la convierte en la cadena líder por número de centros. Y no quiere quedarse ahí: tiene previsto invertir 20 millones de euros para inaugurar 11 establecimientos en Andalucía en los próximos cinco años, con el objetivo de alcanzar los 25. En Málaga, su previsión es «seguir con la tendencia de crecimiento actual, es decir, una apertura por año y una o dos remodelaciones de los cen-

tros existentes», comentan fuentes de la compañía.

Mientras, el referente más conocido de los 'cash & carry', Makro, continúa con un solo centro en Málaga, pero sus más de 40.000 clientes lo convierten en un hueso duro de roer. En la provincia también operan otras cadenas mayoristas como Serodys (con cuatro centros) o Bonmerkat (con dos), además de empresas independientes como Almacenes Costasol. En total, se contabiliza una veintena de estas grandes superficies.

**La apertura de un GMCash en Mijas se suma a la reciente inauguración de Comerco en Nerja**

**Makro es el referente más conocido de un sector que tiene una veintena de centros en la provincia**



Inauguración de GMCash en Mijas. :: MARI CARMEN JAIME

### LOS PRINCIPALES 'CASH & CARRY'

- ▶ Makro. Tiene un solo centro en Málaga, pero con más de 40.000 clientes.
- ▶ Comerco. La firma catalana cuenta con siete 'cash'.
- ▶ GMCash. Filial de Grupo Miquel, tiene tres centros en Málaga, Marbella y Mijas.
- ▶ Almacenes Costasol. Tiene un centro de 22.000 cuadrados en Málaga.
- ▶ Serodys. Tiene cuatro 'cash & carry' entre Málaga, Ronda y Vélez.

Málaga CIUDAD

# El resurgir turístico de Málaga capital

► La ciudad cerró en 2012 su mejor año y prevé aliarse con otras localidades andaluzas para atraer turistas de mercados de larga distancia ► Quiere acudir a las ferias turísticas internacionales con la Junta y el Patronato pero con identificación propia

LA OPINIÓN/E. PRESS MÁLAGA

El año turístico 2013 en Málaga capital contará con novedades para seguir siendo un destino atractivo en los mercados nacional e internacional tras firmar en 2012 el mejor ejercicio de su historia. A falta de los datos de cierre de año, la ciudad registraba hasta noviembre casi un millón de viajeros y dos millones de pernoctaciones, con una subida del 3,5% respecto al ejercicio anterior. De cara a este año, los objetivos son reforzar la presencia de la ciudad en los mercados tradicionales y ampliar su capacidad de atracción entre los turistas de los países emergentes, según apuntó ayer el concejal de Cultura, Turismo y Deporte, Damián Caneda, que presentó el plan director de su área tras recibir el visto bueno del Foro de Turismo de Málaga Ciudad.

Una de las principales líneas de trabajo del Ayuntamiento es crear un producto conjunto con otras ciudades andaluzas como Sevilla, Granada o Córdoba para atraer visitantes de mercados de larga distancia como China, Japón, Estados Unidos, India, Rusia o Brasil, que serán el primer foco de turismo en los próximos años.

Caneda recordó que Málaga sigue siendo la puerta de entrada tanto a través del aeropuerto internacional como con las conexiones por alta velocidad; de hecho, también se está trabajando con Madrid y Antequera.

El objetivo es crear una marca específica y diseñar circuitos concretos para generar demanda en los mercados lejanos -aquellos que están a más de cuatro horas de vuelo- y que generen como mínimo dos-noches de estancia en el destino Málaga así como en el resto, precisó Caneda, quien destacó que la capital ha de ser «la puerta de Andalucía» y, como añadió el di-



El concejal Damián Caneda, rodeado por Javier Hernández y Francisco Quereda. LA OPINIÓN

## EL PROTAGONISTA



DAMIÁN CANEDA  
CONCEJAL DE TURISMO DEL AYTO.

«**Necesitamos dejarnos ver; que Málaga capital no se disuelva en Andalucía y la Costa del Sol**»

► Caneda explicó que Málaga capital «necesita que no se la disuelva en Andalucía y la Costa del Sol» a la hora de acudir a las ferias turísticas. «Somos un mercado emergente, adolescente, seguimos creciendo y como destino tenemos que asomar la cabeza y dejarnos ver» manifestó.

rector general de Turismo, Javier Hernández, también «de África y Europa».

«Estos turistas no van a venir un día ni dos al destino», apuntó Caneda, quien consideró que serán más atractivos si estas ciudades van de la mano. Para ello, son necesarias alianzas con los propios destinos de Andalucía y de otras comunidades autónomas para que los touroperadores vean rentable la programación de viajes.

El concejal confió en que estos acuerdos puedan materializarse durante 2013, aunque reconoció que los plazos podrían demorarse al ser varios los socios participantes. Mientras tanto, no descartó trabajar «por parejas», de hecho, ya se está colaborando con Sevilla en materia de congresos.

Los mercados emergentes y de media y larga distancia requieren de una elaboración y programa-

ción muy estudiada. Además de ser el futuro turismo de la ciudad, desde el Ayuntamiento se ven como una «oportunidad» para captar inversiones. Así, se prevé abordar acciones con marcas internacionales como la del artista malagueño Pablo Ruiz Picasso e incluso realizar exposiciones de su obra en otros países y que sirvan como reclamo para acudir a la capital malagueña.

## Presencia en las ferias

Otro de los retos para 2013 es fomentar las relaciones con destinos potencialmente emisores que han de ser grandes ciudades mundiales, de más de cuatro millones de habitantes, para llegar a acuerdos que garanticen la creación de nuevas rutas aéreas hacia Málaga. Así, ya se han iniciado contactos con ciudades como San Petersburgo (Rusia).

## DATOS DE INTERÉS

**Plan de acción** ► La hoja de ruta para 2013 contempla un total de 160 acciones en más de una treintena de países de todo el mundo, incluyendo a los mercados europeos -Reino Unido, Alemania, Irlanda, Francia, Italia, Holanda, Bélgica y los países nórdicos-; y a otros como Turquía, Brasil, Rusia, Estados Unidos, China, Japón y los países del Golfo Pérsico. Ese supone la realización de más de un millar de contactos profesionales.

**Turista nacional** ► También se hace hincapié en el mercado nacional, que aunque ha descendido en 2012 por la crisis económica sigue siendo importante. La propia Andalucía, Madrid, Cataluña y Valencia representan el 82% de los turistas que llegan a Málaga desde España.

A la Feria Internacional de Turismo (Fitur) de Madrid, que se celebra a final de este mes, el Ayuntamiento de Málaga irá con expositor propio. No obstante, esa política se quiere cambiar en los eventos internacionales como la Bolsa Internacional de Turismo (ITB) de Berlín (Alemania) y la World Travel Market (WTM) de Londres (Reino Unido), donde prevé ir con la Junta de Andalucía y el Patronato de Turismo pero siempre y cuando Málaga ciudad tenga una identificación propia.

La inversión que realizará el área en este plan director es de 1,49 millones de euros, siendo el 60% para promoción. Todo ello para consolidar la imagen turística de la ciudad y seguir creciendo. Una cantidad que es «el mínimo presupuestado con el que se puede trabajar y que se usará a la máxima eficacia», recalcó el edil.

**¿En superficie o soterrado?** La Consejería de Fomento y el Ayuntamiento de Málaga se enfrentan por el diseño del último tramo del metro, el que unirá la avenida de Andalucía y La Malagueta. Dos kilómetros fundamentales para la rentabilidad de este sistema de transporte público. Mientras Fomento apuesta sin fisuras por una opción en superficie, el Consistorio sólo contempla el trazado bajo tierra. **Por Miguel Ferrary**

# El debate del metro se encona

► Técnicos aportan argumentos a favor y en contra de ambas opciones, la primera defendida por la Junta y la segunda, por el Ayuntamiento

## EN SUPERFICIE

INFORME DE LA AGENCIA DE LA OBRA PÚBLICA DE ANDALUCÍA

■ El menor coste, la ejecución más rápida y segura y la posibilidad de peatonalizar la Alameda son los tres grandes argumentos que plantea la Agencia de la Obra Pública de Andalucía, dependiente de la Consejería de Fomento, para justificar el cambio de criterio sobre el último tramo del metro.

La llegada de la nueva consejera de Fomento, Elena Cortés, motivó el cambio de diseño del metro en su tramo fundamental, el que cruza la Alameda y el Parque. El proyecto que se presentará en abril plantea que discurra en superficie, saliendo del túnel a la altura de El Corte Inglés y continuando así hasta El Palo.

Este nuevo criterio lo fundamenta en la necesidad de aplicar un modelo de ciudad que priorice el transporte público sobre el coche y ofrezca más espacio peatonal en una vía céntrica y fundamental como la Alameda Principal.

La Agencia de la Obra Pública de Andalucía argumenta en un informe que la opción en superficie no implica el cambio de modelo, ya que el metro de Málaga está diseñado como un metro ligero, que permite combinar el trazado bajo tierra y en superficie, como ya pasa por el Campus Universitario.

Además, recuerda que la obra en superficie tiene dos ventajas fundamentales en la actualidad, en la que existen graves problemas de financiación para las administraciones. Es mucho más barato -el kilómetro construido es cinco veces más barato que el kilómetro de túnel- y se construye más rápido -en 18 meses frente a los 36 meses, sin imprevistos, de la opción soterrada-.

La administración autonómica aprovecha la drástica reducción de costes para plantear que por 206 millones de euros (lo que costaría el tramo Guadalmedina-Malagueta) puede acometer la opción tranviaria hasta El Palo, con su entrada en servicio en 2016. Mismo dinero y tres veces más de trazado construido.

Recuerda además que el más fácil acceso a las estaciones ahorra tiempo al usuario y su frecuencia, cada cinco minutos, apenas afecta al tráfico o al paso de peatones por las nuevas zonas peatonalizadas.



PROPUESTA EN SUPERFICIE (TRANVÍA)

### 206 millones de €

INVERSIÓN PARA CONSTRUIR LOS 7 KILÓMETROS DE TRAZADO ENTRE GUADALMEDINA Y EL PALO



El nuevo equipo de la Consejería ha propuesto que el tramo del metro, hasta La Malagueta, sea en superficie. Esto iría acompañado de la peatonalización de la Alameda y llevar el tranvía al Palo con un tercio de la inversión del mismo trazado soterrado.



El proyecto iría acompañado de la peatonalización de la Alameda Principal, con el tranvía ocupando 8 de los 64 metros de ancho de esta vía.

Los plazos serían más seguros y cortos, con la puesta en servicio hasta el Guadalmedina en 2014, hasta La Malagueta en 2015 y a El Palo en 2016.

El coste es mucho menor, pudiendo acometer el trazado hasta El Palo con una inversión similar al túnel entre el Guadalmedina y La Malagueta.

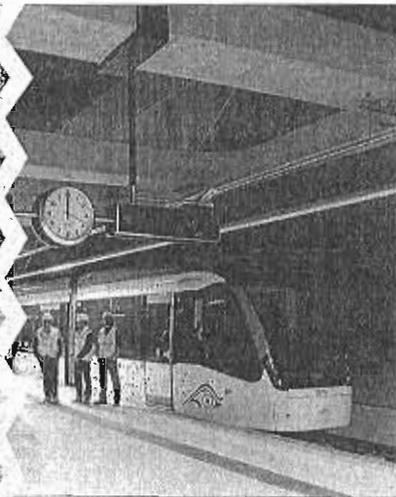
La Consejería defiende que supondría priorizar el transporte público, al penalizar el coche y desviar el tráfico a Muelle de Heredia.

AGENCIA DE LA OBRA PÚBLICA  
INFORME TÉCNICO

«La solución en superficie permite transformar la Alameda, que funciona como una travesía para el tráfico rodado, en un espacio público para el ciudadano»

## SUBTERRÁNEO

FRANCISCO CARMONA, COLEGIO DE INGENIEROS DE MÁLAGA



PROYECTO SOTERRADO (METRO)

### 644 millones de €

LA JUNTA ASEGURA QUE REQUERIRÁ ESTA INVERSIÓN PARA ACOMETER EL TÚNEL DEL METRO HASTA EL PALO



La Consejería de Fomento encargó en 2008 a Tyspa el proyecto de túnel del Guadalmedina a La Malagueta, el único que falta de las líneas 1 y 2. El Ayuntamiento defiende esta alternativa y pide que se haga hasta la plaza de la Marina y se retome el resto cuando pase la crisis.



El tránsito diario de los trenes es más seguro al discurrir por una plataforma propia y ajena a la vida ciudadana.

Apenas tendría impacto visual ya que el túnel esconde el sistema de catenarias, cables y ralles del tranvía en superficie.

La reordenación del tráfico en el Centro sería más sencilla al no incidir en la circulación y existir más alternativas, incluso peatonalizando el carril central de la Alameda.

La velocidad comercial es mayor, puesto que los trenes en superficie deben circular más lentos por seguridad. Además, ofrece una opción más rápida al autobús, mientras que el tranvía sería similar.

FRANCISCO CARMONA  
RESPONSABLE DEL COLEGIO DE INGENIEROS EN MÁLAGA

«Si no hay dinero es mejor esperar, porque para construir un tranvía ya tenemos a los autobuses, que son más flexibles y tampoco contaminan»

■ Más seguridad. Menos impacto visual. Sin conflicto con la circulación. Más velocidad comercial. Más necesario. El responsable del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos en Málaga, Francisco Carmona, resume en estos cinco puntos los argumentos a favor del proyecto del metro tal y como estaba planteado hasta mediados de 2012, con un túnel bajo la Alameda y el Parque, hasta La Malagueta, para completar las líneas 1 y 2.

Carmona tiene claro que el trazado bajo tierra es el único viable para este tramo que cruza el Centro de la ciudad. Es más, insiste en que si no hay dinero, es aconsejable avanzar la obra hasta la plaza de la Marina para asegurar cierta rentabilidad en la explotación antes que acometer el trazado en superficie.

La alternativa de la Consejería de Fomento es, en su opinión, innecesaria, ya que el tranvía es un sistema de transporte similar a los autobuses urbanos que ya prestan servicio y que ofrecen una mayor flexibilidad.

Uno de los aspectos que pone sobre la mesa el responsable del Colegio de Ingenieros es la seguridad. La experiencia del metro de Vélez Málaga, donde hubo varios siniestros con peatones y coches, sale a relucir en sus argumentos. «No entiendo que la Junta apueste por soluciones de hace 30 años», asegura Carmona, quien insiste en que el tranvía no tiene sentido en calles céntricas de mucho tránsito y sólo en zonas de expansión.

«El metro es más seguro y más definitivo», insistió Carmona, quien recalcó además que es más eficaz al disponer de una mayor velocidad comercial al discurrir con un carril exclusivo.

Este ingeniero advierte sobre las dificultades para reordenar la circulación con la opción de la Junta, ya que considera que Muelle de Heredia «no es suficiente» para dar cabida para este tráfico.

El impacto visual del tranvía es oro de los aspectos que apunta Francisco Carmona, que considera que tener un tren «con líneas modernas y aerodinámicas no es suficiente, porque estaría pasando constantemente y además hay que tener en cuenta la catenaria», recordando la experiencia de Sevilla con Metro Centro.

## MÁLAGA

INFRAESTRUCTURAS | NOVEDADES EN EL PROYECTO DEL SUBURBANO

# La Junta afirma que soterrar el Metro hasta El Palo cuesta 438 millones más

• La consejera de Fomento se agarra al sobrecoste de la obra bajo tierra y al temor a que la Alameda se quede abierta en canal para defender su idea de ir en superficie

Sebastián Sánchez MÁLAGA

La Consejera de Fomento de la Junta de Andalucía quiere seguir jugando sus cartas en la partida por el Metro. A pesar de que el espacio que debería ocupar su oponente, el Ayuntamiento de Málaga, está vacío desde hace tiempo, la titular de este departamento, Elena Cortés, insiste en defender los argumentos que le llevan a querer que el trazado pase en superficie por el centro hasta El Palo, en lugar de respetar lo que sus antecesores en el cargo pactaron con el Gobierno municipal.

Por vez primera desde que se reabrió el debate sobre el ferrocarril urbano, un responsable autonómico dibujó las tres claves que, desde su punto de vista, invalidan la opción de acometer la obra bajo tierra: el elevado coste de la intervención, el temor a una Alameda abierta en canal durante años y la repercusión que un aletargamiento de los plazos tendría sobre la explotación y mantenimiento del proyecto.

Estos fueron los argumentos que expuso Cortés en su visita ayer a la capital de la Costa del Sol, justo el día después de que la intensidad del rechazo municipal a la alternativa planificada por la

Administración regional haya crecido de forma exponencial con el inicio de una campaña del PP para movilizar a la ciudadanía en contra del tranvía a ras de calle.

El gran escollo que pesa a día de hoy, a juicio de la Junta, sobre el avance de la intervención es el financiero y la incertidumbre del escenario económico actual. Y para dar forma a la justificación puso números más que palpables. Según dijo, mientras el re-

pagan todos los ciudadanos en una situación durísima para los trabajadores; por qué hay que gastar 438 millones más; por qué enterrar 438 millones", enfatizó, al tiempo que recordó que cada kilómetro bajo tierra cuesta cinco veces más que en superficie.

Junto a los números de la inversión, los plazos y el respeto a que en la Alameda y el Parque ocurra lo que hoy viven los vecinos y comerciantes de Callejones del Perchel. La aparición de restos arqueológicos en este punto hizo que una obra que iba a durar siete u ocho meses se alargue ahora hasta casi los tres años. "Aprendí, el pasado 25 de junio, cuando los comerciantes de El Perchel me decían que las obras del Metro soterrado les habían supuesto la ruina, el cierre de los negocios...; enterrar el Metro en la Alameda sería una obra diez veces mayor", precisó.

"Se imaginan la Alameda Principal abierta en canal, con esos físcos centenarios, con un plazo de ejecución de tres años, sin sorpresas, y qué ocurre si nos encontramos restos arqueológicos o si el PP vuelve a plantear ajustes y recorres a las comunidades autónomas", se preguntó.

El interrogante, que nuevamente queda sin despejar, es qué

Elena Cortés  
Consejera de Fomento

*La Consejería no quiere parar la obra; el único que habla de parar es el alcalde de Málaga"*

corrido entre la futura estación Guadalmedina y El Palo, destino a alcanzar en 2016, costaría del orden de 206 millones de euros en superficie (incluyendo la parte final del tramo de Callejones del Perchel, 44 millones de la Alameda y el Parque y unos 110 millones hasta El Palo), esta misma obra costaría "438 millones de euros más" si se hiciera soterrada. "Es dinero público, que

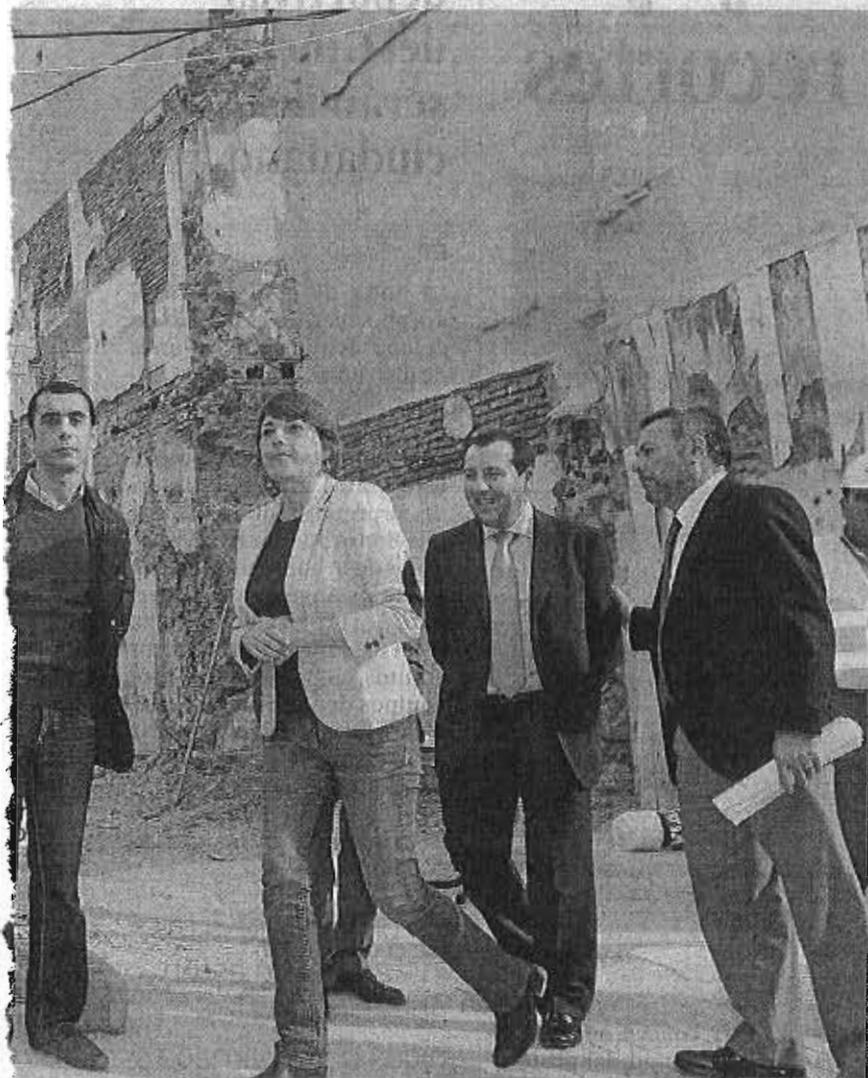


## 14 VPO EN LA TRINIDAD.

La Empresa Pública de Suelo de Andalucía (EP-SA) recupera la actividad tras años de no impulsar una sola vivienda de protección oficial (VPO) en Málaga capital. Ayer, la consejera de Fomento y Vivienda, Elena Cortés, asistió al inicio de los trabajos de 14 VPO y dos locales comerciales en el barrio de La Trinidad. La actuación, que dará empleo directo e inducido a 30 trabajadores, supondrá una inversión de 1,48 millones de euros. La empresa adjudicataria, Vias y Construcciones, tendrá diez meses para ejecutarla, por lo que las viviendas podrían estar finalizadas en el último trimestre de este año.

hará Fomento tras el enésimo rechazo del Ayuntamiento. La consejera eludió precisar con claridad qué pasos adoptará si se mantiene esta situación. Ni dijo que iba a parar la obra, ni apuntó la opción a intervenir de forma soterrada, ni explicó si tiene o no la posibilidad de impulsar los trabajos sin la autorización municipal. "La consejería no quiere parar la obra". Eso fue lo más que llegó a decir Cortés al ser interpelada por el escenario a corto plazo del proyecto.

Pero una cosa es querer y otra que la posición del Ayuntamiento impida a la Junta avanzar en los trabajos ahora situados en Callejones del Perchel. "El único que habla de parar las obras es el alcalde", añadió Cortés. Por todo ello, la consejera abundó en que el deseo de su departamento es "poner en funcionamiento el Metro sin



PUNTO PRESS

## Nuevas pruebas de los trenes en febrero

A lo largo del próximo mes de febrero será cuando los trenes del Metro de Málaga comienzan a recorrer, por fases, los diferentes tramos de la línea 1, que entre el intercambiador de El Perchel y la zona de cocheras, en Los Asperones. Así lo anunció ayer la consejera de Fomento, Elena Cortés, en su visita ayer a la capital de la Costa del Sol. La previsión es que las primeras acciones se produzcan en el tramo en superficie, que discurre por el campus universitario de Teatinos y su ampliación. A partir de ahí, conforme se vayan ejecutando las tareas pendientes en este ramal, se extenderá al resto de la infraestructura soterrada. Cabe recordar que la previsión de la Administración regional es que el Metro entre en servicio, de forma parcial, a finales de este año. Cortés destacó el avanzado estado de ejecución en el que se hallan los dos recorridos, el de Teatinos y el de Carretera de Cádiz.

retrasos hasta El Palo en 2016" y confió en que los nuevos contactos técnicos con el Ayuntamiento, que previsiblemente se mantendrán a finales de este mes o principios de febrero, permitan avanzar en la cuestión y variar la posición municipal. Todo ello con el horizonte puesto en el mes de abril, cuando Fomento espera culminar el proyecto de ejecución del tajo en superficie del tramo Guadalmedina-Malagueta y su prolongación hasta El Palo.

En relación con la campaña impulsada por el PP, fue clara al tachar el debate abierto por esta formación de "falso". "No es tranvía sí, Metro no; o Metro sí, tranvía no; no es un problema de nombre, sino que lo importante es si va a prestar los servicios que debe prestar", manifestó. Desde su punto de vista, es clave garantizar unos calendarios tempora-

les ciertos, extremo que no cumple la idea del Ayuntamiento de hacer la obra soterrada hasta la Plaza de la Marina en 2016 y alcanzar el destino de La Malagueta antes de 2020.

Asimismo, incidió en que, según los estudios de los que dispone la consejería, la peatonalización de la Alameda sería perfectamente "compatible" con el paso de los trenes en superficie. "La Alameda tiene 64 metros de ancho y los trenes ocuparían ocho", apuntó. Al tiempo, recordó las soluciones tranviarias ya existentes en ciudades como Barcelona, Burdeos, Estrasburgo y Bruselas, entre otras.

Frente a los argumentos autonómicos, el Ayuntamiento de Málaga, a través del concejal de Movilidad, Raúl López, pidió a la consejera que "no siga engañando" a los malagueños y que "no oculte el contenido del proyecto construc-

tivo realizado por la Junta y que fue consensuado con el Consistorio en 2010", en el que "todas las afecciones posibles estaban estudiadas por los técnicos".

López insistió en defender que el Metro vaya bajo tierra y recordó que renunciar a ello supone también "abandonar el compromiso de dejar la obra preparada para que el Cercanías llegue a la Plaza de la Marina", reivindicación que, según dijo, también impulsó el grupo municipal de IU.

En esta línea, incluso apuntó que era tal el compromiso asumido por los anteriores responsables autonómicos que en diciembre de 2011 remitieron para su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) un anuncio indicativo para informar sobre la próxima licitación del tramo del Metro de Málaga. Nunca más se supo de ese procedimiento.

MÁLAGA

# El Qualifica pierde 2 millones ante la retirada del Gobierno



Reunión del consejo rector del plan Qualifica.

JAVIER ALBIRANA

● La Junta critica la negativa del Ejecutivo a firmar el convenio, lo que obligará a optimizar costes

Ismael Touat MÁLAGA

Se cumplen los peores presagios. El Gobierno central ha enviado un escrito a la Junta de Andalucía en el que le comunica oficialmente que no firmará el convenio del Plan Qualifica correspondiente a 2012, de forma que los trabajos de mejora en la Costa del Sol occidental contemplados para este ejercicio perderán 2 millones de euros de inversión. Administración nacional y regional debían aportar cada una 1 millón supeditado a este convenio. Al no rubricarse, el

consejo rector del consorcio del plan se ve obligado a replantear y optimizar costes en cada una de las obras previstas. El Qualifica, puesto en marcha en 2008, tiene como objetivo la modernización del destino Costa del Sol con actuaciones en ocho municipios.

Según fuentes de la Consejería de Turismo y Comercio de la Junta, el Ministerio de Industria, Energía y Turismo justificó el pasado 8 de enero su negativa con la disposición adicional 30 de la Ley de Presupuestos del Estado de 2012, la cual establece que se necesita un informe favorable de Hacienda para rubricar convenios con comunidades autónomas que superaran los objetivos de déficit en 2010 o 2011. El Ejecutivo alega que tiene en su poder ese informe negativo, pero la Junta asegura que en la notificación recibida el día 8 no se incluye, sólo un escrito que señala que Andalucía incurrió en déficit en 2011, "lo que se

## La Junta de Andalucía aportará directamente su millón de 2013

Tras la celebración de la Feria Internacional de Turismo de Madrid (Fitur), hay prevista una reunión del consejo rector del consorcio del Qualifica para aprobar el presupuesto de 2013. La Junta de Andalucía destaca que aportará su millón directamente sin necesidad de convenio, "aunque no renunciemos a la partida del Gobierno", señala Rafael Rodríguez, muy crítico con el Ejecutivo del PP, al que acusa de no apoyar al plan "por motivos políticos" y dejar "sin fondos" el Ministerio de Industria. "En vez de reconocerlo han dado patadas adelante y mareado la perdiz a costa de poner en dificultades al consorcio", adu-

ce el consejero, quien destaca que "lo que funciona", en este caso el Qualifica, "necesita cariño, compromiso y lealtad por todas las partes". El consorcio del Plan Qualifica lo integran los consistorios de Torremolinos, Benalmádena, Fuengirola, Mijas, Marbella, Estepona, Cañete y Manilva, Junta, Diputación, Gobierno central, empresarios y sindicatos. Antes de la retirada del Gobierno, esta iniciativa preveía la inversión de 33 millones de euros en proyectos para 2012 y 2013. Para la Junta de Andalucía, se trata de una herramienta clave para el desarrollo de proyectos en materia turística.

sabía desde marzo de 1 año pasado", apostilla el consejero de Turismo, Rafael Rodríguez.

Desde la Administración regional señalan, además, que ese informe de Hacienda "jurídicamente no es posible", debido a que la disposición adicional anteriormente mencionada indica que es necesario siempre y cuando el convenio consista en un traspaso de fondos del Gobierno al sector público autonómico, lo cual no se da en el caso del Qualifica, cuyo consorcio está formado por entidades públicas pero también empresarias. "Eso no es sector público autonómico, por eso no puede estar sometido a la disposición adicional ni puede haber informe", explica Rodríguez.

La Junta se siente agraviada por la retirada del apoyo al Qualifica y expone ejemplos de convenios firmados con regiones que también incurrieron en déficit. Rodríguez denuncia que el argumento del Ministerio "cae por su propio peso" y detalla que se aprobaron "al menos 35 con Castilla y León; 37 con Madrid; 26 con Canarias; 27 con Cataluña; 19 con Valencia;

El consejero asegura que el argumento del Ministerio cae "por su propio peso"

25 con Murcia; y 29 con Extremadura, entre otros".

El consejero lamenta la demora por parte del Gobierno, con el que empezaron las conversaciones por el Qualifica el 28 de agosto y durante las cuales la secretaria de Estado de Turismo, Isabel Borrego, siempre ha reiterado su intención de apoyar el plan. De hecho, el pasado 8 de noviembre se aprobaron actuaciones en el frente litoral por valor de 7,5 millones con la esperanza de que el Gobierno firmase el acuerdo, cuyo borrador disponía desde el 14 de septiembre. Desde la Junta se plantearon fórmulas alternativas al convenio, como encomienda de gestión o subvención nominal, sin éxito. Las obras se harán con cargo a los fondos FOMIT disponibles, aunque no contarán con 2 millones ya presupuestados, lo que, en opinión de Rodríguez, significa "poner palos en las ruedas" a una iniciativa "que ha funcionado y funciona".



Vista de algunas de las playas de Marbella. :: JOSELE LANZA

## La Junta ultima el plan del litoral para aprobarlo antes de fin de mes



MARÍA DOLORES TORTOSA

@lalatortosa

Será el trámite a partir del cual se estudiarán los suelos en los que se podrá construir o los que deberán adaptar sus proyectos urbanísticos

**SEVILLA.** La Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente da sus últimos toques a la formulación del plan de Protección del Corredor del Litoral para aprobarla en Consejo de Gobierno este mes, según fuentes de la citada consejería. Se trata del trámite necesario para la elaboración del plan que estudie y determine los suelos de la franja de 500 metros del mar en los que se podrá construir o los que deberán adaptarse para continuar con

proyectos urbanísticos. Este trámite es fundamental porque solo cuando se redacte el plan y se exponga a exposición pública podrá levantarse la suspensión cautelar sobre los suelos urbanizables sin desarrollar o los sectorizados sin plan parcial del litoral que se consideren no afectados. Esta resolución fue tomada tras la publicación el pasado 28 de noviembre del decreto ley de medidas urgentes para adecuar la planificación urbanística de los ayuntamientos al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).

Una vez aprobada la formulación, el Gobierno andaluz tiene de plazo seis meses para diseñar el plan del litoral y sacarlo a exposición pública. Es decir, la previsión es que para el verano los suelos no sujetos a modificación de sus proyectos que determine dicho plan queden libres de suspensión.

La intención del Gobierno andaluz es cumplir los plazos anunciados por el consejero de Agricultura y Medio Ambiente, Luis Planas, según dijeron fuentes de su departamento. De esta forma, tras la exposición pública habrá un plazo de 16

meses para la tramitación y resolución de alegaciones. En total serán dos años los que se emplearán en dar carta blanca a muchos proyectos urbanísticos del litoral.

### 52 municipios afectados

La medida afecta a 52 municipios de los 62 de la costa, todos los que no se han adaptado al POTA. En la franja costera existen más de 10 millones de metros cuadrados de suelo urbanizable con plan parcial ya aprobado y con capacidad para la construcción de 40.000 viviendas a los que no les afecta el plan. La mitad de ellas se sitúan en la Costa del Sol. Pero en suelo urbanizable sectorizado sin plan parcial existen otros diez millones de metros cuadrados, que sí estarán sujetos a revisión.

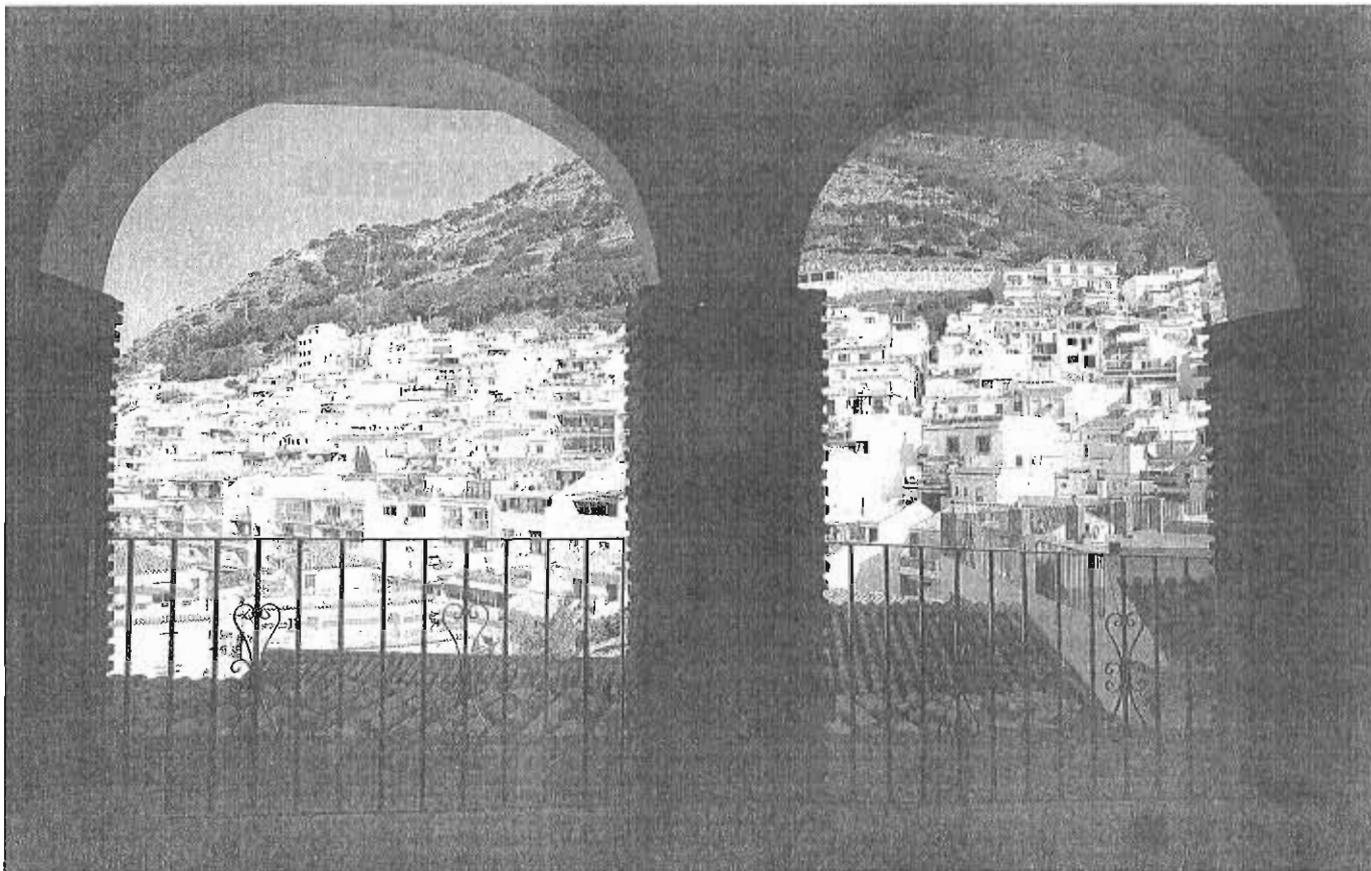
El objetivo del Gobierno andaluz es frenar las previsiones de cre-

cimiento que se hicieron en los años 80 y 90 no acordes a las exigencias medioambientales actuales. El plan en marcha limitará los crecimientos urbanísticos de los municipios en máximos del 30% de la población y en un 40% del territorio, lo que ya prevé el POTA.

Según la consejería, en los años del boom urbanístico se llegó a alcanzar el 40% de ocupación de los terrenos situados en los 500 metros de costa, frente al 7% que había en los años 50 del siglo pasado.

La medida, no obstante, cuenta con el rechazo del Partido Popular, al que pertenece la mayoría de alcaldes de los pueblos afectados de la costa porque supone un varapalo a muchos proyectos turísticos. La Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA) también se ha mostrado en contra. Su presidente, Santiago Herrero, ha reclamado la supresión del decreto del litoral como una de las exigencias para negociar el pacto por Andalucía que auspicia Grifán. El Gobierno andaluz, no obstante, afirma que seguirá adelante con la medida y que pronto empezará a elaborarse el plan del corredor marítimo.

**La Confederación de Empresarios de Andalucía se muestra disconforme con el plan**



Panorámica de Mijas, uno de los municipios que ha realizado mejoras para mantener su atractivo turístico con el Plan Qualifica. :: SALVADOR SALAS

## El Gobierno notifica a la Junta que no renovará el convenio pendiente del Plan Qualifica

Remite un escrito en el que adjunta un informe del Ministerio de Hacienda con el que justifica la imposibilidad de sellar el acuerdo

**PILAR MARTÍNEZ**

**MÁLAGA.** El Gobierno central, a través de un escrito de la Secretaría de Estado de Turismo, ha notificado a la Consejería de Turismo y Comercio de la Junta que no puede renovar el convenio de 2012 del Plan Qualifica, que suponía una aportación de un millón de euros. Esta decisión supone que este proyecto perderá una inversión de dos millones, dado que la Junta había consignado un millón a este convenio, que ahora queda en el aire. Así lo confirmó el consejero de Turismo, Rafael Rodríguez, que no pudo disimular su sorpresa ante la notificación, y su malestar. «No había falta de esperar al 8 de enero, fecha de entrada en el registro de la Junta, para decir algo que es una obviedad, que la Junta no había cumplido con los objetivos de estabilidad, algo que además se conocía en

cada uno de los encuentros que ambas administraciones hemos mantenido desde el pasado mes de agosto», dijo.

La notificación, con la que se pone fin a las dudas sobre si el Gobierno formalizaría la cuantía prevista y con la que se contaba en los presupuestos aprobados, con presencia del propio Gobierno central, en el último consejo rector del Consorcio del Plan Qualifica, señala que no se renovará el convenio de 2012 de este proyecto clave para la modernización de los principales municipios turísticos de la Costa del Sol. En el escrito, en el que no aporta nuevas alternativas con las que poder hacer frente a este cuantía mediante otra vía que no sea la de un convenio, solo recoge que existe un informe de Hacienda desfavorable en relación a la firma de este convenio porque Andalucía había cerrado el ejercicio 2011 con un déficit superior al 1,3%.

En base a ello justifica la inviabilidad de un acuerdo que suponga una transferencia económica a la Comunidad que no ha cumplido con lo pactado en el pacto de estabilidad. «No puedo más que mostrar mi perplejidad a que se haya es-

perado hasta comienzos de 2013 para negar un acuerdo de 2012 en base a una situación económica de 2011. Hubiera sido mejor que desde el principio hubieran dicho que no iban a afrontar esta inversión y que lo hacen porque yo creo que el Ministerio no cuenta con partida económica alguna para los planes de destinos maduros. El estar mareando la perdiz hasta el último momento solo ha provocado que nosotros tampoco podamos aportar el millón de euros que había supedi-

tado a que el Gobierno aportara igual cantidad al Qualifica», aseguró el consejero.

**Sin excusa**

Además, Rafael Rodríguez niega la mayor y es que el argumento de que Hacienda impide firmar un acuerdo que suponga una transferencia a una Comunidad deficitaria no se ajusta a este caso dado que la aportación económica no es para la Junta sino para el Consorcio de Plan Qualifica, que cuenta con la parti-

cipación de los ocho ayuntamientos de la Costa del Sol Occidental, casi todos gobernados por el PP, y de los empresarios.

«La argumentación carece de validez porque la disposición adicional que requiere la autorización de Hacienda no es aplicable en este convenio, porque tal y como consta en el borrador del acuerdo que le remitimos la aportación económica del Gobierno era para el consorcio, en el que la Junta cuenta con un 40% y el 60% restante se repar-

### Crónica de un desacuerdo anunciado

El primer contacto entre el consejero de Turismo y Comercio de la Junta, Rafael Rodríguez, y la secretaria de Estado de Turismo, Isabel Borrego, tuvo lugar el 28 de agosto en el que se le trasladó la propuesta de formalizar el acuerdo con la

aportación de un millón de euros por cada una de las administraciones.

El 14 de septiembre, la Junta envió a la Secretaría de Estado un borrador del convenio. Más tarde, el 8 de noviembre se reunió el consejo rector del consorcio del Plan en el que se aprobó el presupuesto y las actuaciones, incluyendo los dos millones del acuerdo comprometido pero no firmado. En esta reunión participó un representante del Gobierno cen-

tral. Ante la falta de noticias, el pasado 21 de noviembre, la Junta remitió un nuevo escrito recordando ese convenio y que la Junta tenía un millón consignado para el mismo. El 12 de diciembre, en un encuentro en Málaga fue cuando la secretaria de Estado, Isabel Borrego, advirtió que no se podía sellar ese convenio, pero que se buscaban alternativas sin concretar. Ahora solo se precisa el compromiso cuando ya se ha perdido la consignación de 2012.

# Sin avances en la entrada de Andalucía en el consejo de Turespaña

## LOS DATOS

► **Inversión.** Se llevan invertido en la Costa del Sol 105 millones.

► **Municipios.** Los ocho de la franja costera occidental desde Tremolinos hasta Manilva.

► **Actuaciones en curso.** En el último consejo rector del consorcio se aprobaron ocho proyectos, con una inversión de 8,4 millones de euros.

te entre municipios y empresarios. Es decir, no hay obstáculo jurídico ninguno porque el consorcio no es la Junta, ni el sector público autonómico, ni está sujeta al límite de déficit», remarca Rodríguez.

«Pero además en la notificación en la que niega el convenio», el Gobierno central asegura: «Mantengamos el firme compromiso con el proyecto y nuestro reconocimiento al magnífico trabajo que realiza el consorcio». En este sentido, apostilla que el Plan Qualifica podrá continuar con las actuaciones previstas por contar con presupuesto para acometer los proyectos comprometidos. Aspecto que no comparte la Junta, que insistió en que se tratan de palabras bonitas para justificar la falta de hechos.

«Forzosamente todas las actuaciones se verán afectadas. El consorcio no necesita de palmaditas sino de un compromiso firme que dé viabilidad a un proyecto que supone una cantidad ridícula en relación a los presupuestos que se mueven en los ministerios», contradice Rodríguez.

«Ante esta situación, el consejero señaló que para este año la Consejería no va a estar a expensas de acuerdo alguno, pese a que pelearán por recuperar el apoyo del Gobierno central, sino que aportarán de forma independiente su parte mediante una subvención nominal al consorcio. «En cuanto pase Fitur vamos a convocar el consejo rector del Qualifica para analizar la situación y aprobar los presupuestos de 2013 con las aportaciones seguras. El que no quiera comprometerse con la Costa del Sol que lo diga. No se puede estar en el plato y en la tajada», espetó.

De forma inmediata, la Consejería va a trasladar a todos los miembros del consorcio la notificación del Gobierno central. «Ahora es fundamental continuar trabajando sobre la nueva realidad y pedir que nadie ponga palos en las ruedas», declaró.

Hasta esta notificación, la secretaria de Estado de Turismo, Isabel Borrego, ya había advertido de los problemas jurídicos para firmar el convenio, pero había defendido el estudio de alternativas para sellar este acuerdo antes de que finalizara el pasado año.

El Ministerio apuesta ahora por ampliar la participación de los empresarios y dejar al margen a las comunidades en el órgano asesor

:: P. MARTÍNEZ / AGENCIAS

MÁLAGA. Al desencuentro en cuanto al Plan Qualifica, proyecto clave para el relanzamiento de la Costa del Sol y pionero en España en la modernización de un destino maduro basado en la colaboración público y privada, se suma la falta de avances en la participación de Andalucía en el consejo asesor de la nueva estrategia de Turespaña, en la que se daba participación a los empresarios y a las comunidades y del que la región andaluza había quedado al margen. «Lo último que hemos sabido es que parece que van a optar por dejar fuera también a las tres comunidades elegidas en el Consejo Español de Turismo para apostar solo por la entrada de empresarios», dijo el consejero de Turismo, Rafael Rodríguez.

Precisamente, en la última comparecencia del ministro de Industria, Energía y Turismo, José Manuel Soria, en el transcurso de la pasada semana, apuntó que hasta seis de los once miembros previstos para el Consejo Rector de Turespaña podrían proceder del sector privado, a la vez que

matizó que la financiación de las acciones de promoción continuará siendo pública, excepto en casos puntuales.

Durante la presentación a los medios del balance turístico de 2012, Soria puntualizó que este organismo de consulta estará compuesto por el presidente del Consejo de Turismo de la CEOE, Joan Gaspart, quien podrá designar a dos vocales más.

## Configuración

De igual forma, el Ministerio sería el encargado de nombrar a otros dos vocales del sector privado, reservándose el propio Soria la opción de nombrar a un sexto representante que podría pertenecer al ámbito público o privado.

Asimismo, el ministro matizó que estos vocales compartirían el Consejo Rector con la secretaria de Estado de Turismo, Isabel

Borrego, el director de Turespaña, Manuel Butler, y los subdirectores generales de las distintas materias.

En cuanto a financiación, y tras aclarar que las acciones de promoción continuarán siendo a cargo de las cuentas públicas, Soria insistió en que en casos puntuales en determinados destinos los empresarios podrán participar económicamente.

Ante estos planteamientos, el consejero consideró que si este consejo asesor privado se convierte en un consejo gestor del organismo que lleva las riendas de la promoción de conjunto de destinos turísticos españoles tendrá su disconformidad.

Por otra parte, respecto a la racionalización de las Oficinas de Turismo en el Exterior, Soria descartó la desaparición de las mismas y ha abogado por una racionalización en su distribución geográfica atendiendo al potencial de los mercados emisores.

«Creemos que es bueno contactar con el sector privado porque tiene participación y conocimiento de estos mercados, por lo que fruto del acuerdo al que lleguemos tomaremos una decisión», puntualizó.

Rodríguez insistió en que pese a estos desencuentros la voluntad de la Junta es la de mantener una relación de lealtad y transparencia entre las administraciones. «Lo único que pedimos es que exista correlación en ello», apostilló el consejero de Turismo y Comercio de la Junta.

## Soria avanzó que seis de los once miembros podrían proceder del sector privado



Rodríguez y Borrego, en la última visita a Málaga de la secretaria de Estado de Turismo. :: A. SALAS



El puerto deportivo del Candado, que cuenta con 300 amarres, es el más importante de la capital. :: sur

## La Junta rechaza por daños ecológicos la ampliación del puerto de El Candado



IGNACIO LILLO

ilillo@diariosur.es

El proyecto que había propuesto el club supondría eliminar una playa y daños a otra, según la Consejería de Fomento

**MÁLAGA.** El club náutico de El Candado se quedará como está. La marina, que es la más importante actualmente de la capital, con 300 amarres, no se podrá ampliar conforme al proyecto presentado por su actuales gestores, y que contaba con el respaldo de un grupo de inversores privados. La Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta —de la que dependen a efectos administrativos los puertos deportivos de Andalucía— rechaza la actuación, al entender que supondría daños medioambientales.

La Agencia de Puertos (APPA) confirma que El Candado presentó en 2008 una propuesta de ampliación, que se basaba en una extensión de unos 300 metros del dique y el contradique hacia Levante, lo que obligaba a destruir la pequeña cala existente (conocida como Candado Beach). La intervención se conside-

ra, por tanto, «ambientalmente implantable». Pero había un problema adicional: según los estudios realizados, la intervención interrumpiría el flujo de las corrientes, por lo que alteraría la llegada de arena a la franja costera situada a poniente (playa del Chanquete), que tiene un medio kilómetro y que resultaría afectada. «La zona oriental se quedaba casi sin playas», recalcan desde el organismo dependiente de la Consejería de Fomento.

Todavía cabe la posibilidad de acometer una extensión del recinto, según las fuentes consultadas, aunque tendrá que ser bajo un nuevo proyecto que contemple un recrecimiento únicamente hacia el exterior, esto es, hacia alta mar, lo que también supondrá un coste muy superior al previsto inicialmente.

### Traslado de la playa

José Miguel Arregui, presidente del club El Candado, confirma que el anteproyecto contemplaba trasladar el muelle de Levante al final de la playa de Candado Beach, que quedaría por tanto dentro del nuevo recinto; aunque matiza, de una parte, que esa cala «no existía hasta que se construyó el puerto»; y de otra, asegura que la entidad propuso hacer otro arenal y mantenerlo, con las aportaciones de material necesarias. Esta se ubicaría en el roqueo situado entre la marina y el Peñón del Cuervo.

En cuanto a la del Chanquete, Arregui admite que se podrían dar posibles afecciones por el nuevo espigón, aunque en este caso se pro-

puso llevar a cabo un estudio de impacto ambiental, que no llegó a materializarse por la falta de respuesta de la Junta a sus solicitudes de información.

El objetivo era conseguir una instalación con 600 amarres en agua (para barcos de entre ocho y 40 metros) y otros 400 en marina seca; con su concesión actual (que llega hasta 2056 y, por tanto, no tendría necesidad de ampliarla) y con una inversión prevista de 66 millones, aportada por un grupo de empresarios «de reconocida solvencia».

En cambio, también pone de relieve que ahora con la crisis la demanda ha bajado considerablemente: «Por primera vez tenemos dos amarres pequeños libres». De manera que se plantea llevar a la próxima asamblea

general una propuesta de «desistim» de la ampliación. A este respecto, el responsable del club critica que en ningún momento han recibido una respuesta oficial por parte de la Consejería de Obras Públicas (ahora Fomento), ni en un sentido ni en otro. «Nunca nos han contestado; hemos intentado negociar con los sucesivos gerentes de la APPA, pero en Sevilla uo ha habido forma de que nos den un documento oficial o con instrucciones sobre cómo actuar, y añade: «Llevamos años y años intentándolo y nadie se ha tomado interés».

En cualquier caso, recalca que aún uo tienen ningún informe que les diga que el Gobierno andaluz lo rechaza oficialmente: «Jamás han contestado a más de cincuenta escritos. Es un ninguneo absoluto, y eso que

Los gestores de este recinto propusieron hacer una nueva playa a continuación del dique

El proyecto contempla pasar de 300 atraques a mil, con una inversión de 66 millones de euros

no pedimos ni un céntimo», denuncia. Arregui todavía no tira del todo la toalla: «Nos vamos a dirigir al nuevo gerente y le vamos a plantear el tema, para que se pronuncie en un sentido u otro».

### Proyectos varados

Lo cierto es que este no es el único, ya que otros puertos de la Costa del Sol aspiran a ampliar el número de amarres, aunque, de momento, ninguno de ellos ha conseguido arrancar. Así ocurre, por diferentes razones, con el de Caleta de Vélez, Puerto Marina, la Bajadilla y Fuengirola. El único que tiene visos de prosperar a medio plazo es el de Benalmádena, que está ultimando la tramitación administrativa con la Agencia de Puertos, y que prevé duplicar el número de atraques actuales (tiene 1.100). La inversión estimada es de 70 millones.

En cambio, en la Bajadilla (Marbella) el escollo no está en el Ejecutivo autonómico sino en la falta de liquidez de la empresa concesionaria de la ampliación (formada mayoritariamente por el jeque Al-Thani e integrada también por el Ayuntamiento de Marbella). La Agencia Tributaria reclama los 750.000 euros del canon correspondiente al ejercicio de 2012, que debe abonar en función de lo estipulado en el contrato de concesión, una vez concluido el último plazo legal que le dio la APPA. La Junta estudia aún las acciones que pondrá en marcha ante la acumulación de incumplimientos de los adjudicatarios.

## La marina del Morlaco sí es viable

:: I. LILLO

**MÁLAGA.** Un estudio encargado por la Consejería de Fomento sobre el litoral oriental de la ciudad, destinado a conocer la mejor fórmula para obtener más atraques con la mínima afección a la dinámica marítimo-terrestre y ambiental, considera que lo más óptimo, sostenible y factible es hacer amarres dentro del Puerto de Málaga (algo que la Autoridad Portuaria ya ha propuesto, como informó este periódico). La segunda opción

sería hacer una nueva marina en el Morlaco, que promueve el Ayuntamiento de la capital. Así lo explicaron desde la Agencia de Puertos de Andalucía: «Es una zona de escollera, difícil de recuperar como playa y afectaría menos a la dinámica de flujo de arena y de reposición en las playas». La ampliación de El Candado era la opción peor valorada.

Sobre el Morlaco, las fuentes indicaron que estaría pendiente de un inversor que lo acometa, ya que

Costas se muestra en principio favorable, aunque en estos momentos no hay contactos con el Consistorio. «Se recibió el estudio de viabilidad, pero nada más, está parado», comentaron. Con todo, recuerdan que el Puerto tiene en marcha en estos momentos tres proyectos (muelles 1 y 2, Club Mediterráneo y San Andrés) con una oferta conjunta de mil atraques, por lo que no es previsible que la demanda pueda absorber esa oferta hasta pasados varios años.

## El networking de Málaga Valley, en marzo

E. P. MÁLAGA

■ El evento de networking de Málaga Valley, organizado por Ideanto y el Área de Nuevas Tecnologías del Ayuntamiento de Málaga, celebra su tercera edición en el Museo Automovilístico, el 8 de marzo, de 19.00 a 22.00 horas.

Esta edición contará con algunas novedades, tales como que apostará por la responsabilidad social corporativa. Por eso, de los 10 euros que cuesta la entrada se destinará la mitad a ayudar al comedor de Santo

Domingo. De este modo, no sólo aumentarán las posibilidades de negocio de las empresas participantes sino que también se ayudará a los más necesitados.

También se hacen modificaciones en las actividades. La principal será la desaparición del Área de Formación y Promoción. En su lugar, las marcas participantes contarán con mostradores informativos, lo que facilitará aún más el contacto directo con aquellos participantes que estén interesados en conocer

sobre ellas, según informó la entidad en un comunicado. La capacidad del evento, por otro lado, aumenta y sitúa en 450 las plazas disponibles para los participantes, dando así respuesta a la alta demanda de empresarios y emprendedores. Entre otras, la tercera edición contará con la presencia de Enisa, la empresa pública estatal que participa activamente en la financiación de proyectos empresariales viables e innovadores sin necesidad de garantías.

SUR 21 ENE. 2013

# La Junta pide incluir a Málaga en el Corredor del Mediterráneo

► Ávila reclama al Gobierno que incorpore a Andalucía en la licitación del primer trazado

AGENCIAS MÁLAGA

■ La Junta de Andalucía reclamó ayer al Gobierno central que incluya a Andalucía en la licitación del primer trazado del Corredor Mediterráneo y que complete el proyecto de esta red desde Antequera hasta la capital malagueña.

El consejero de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo, Antonio Ávila, que visitó el puerto de Málaga, anunció que pedirá una reunión con la ministra de Fomento, Ana Pastor, para solicitar que la licitación del primer tramo, que está prevista para el primer trimestre del año, no se quede en Murcia, sino que llegue hasta Antequera.

Ávila recaló que la inclusión de Andalucía en el Corredor Mediterráneo permitirá a la comunidad autónoma posicionarse en el futuro «en la vanguardia del transporte de mercancías».

«Es una oportunidad que no podemos perder», aseveró el titular de Economía, quien recaló que Andalucía tiene capacidad para ser «un elemento prioritario» en el transporte de mercancías.

Por ello, el consejero de Economía instó al Ejecutivo a que «haga valer ante la Comisión Europea el aval de España para priorizar los corredores Mediterráneo y Central» y que complete el trayecto del Corredor desde Málaga hasta Antequera, tanto para mercancías como para pasajeros, lo que implicaría que la línea fuese de ancho internacional, electrificada y con sistema ERTMS (sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario).

Junto al refuerzo en inversión, infraestructuras y empleo que implicaría completar el corredor con el trayecto Málaga-An-



Hernández Mollar, Ruíz Espejo, Antonio Ávila, De la Torre y Sánchez Maldonado, ayer. EUROPA PRESS

**Ávila destaca el refuerzo que implicaría completar el corredor con el trayecto Málaga-Antequera**

tequera, según indicó el consejero, el proyecto convertiría a la provincia malagueña «en el primer centro logístico de mercancías del sur de Europa, integrándola en los corredores Central y Mediterráneo».

**Impulso al puerto de Málaga**

Asimismo, completaría el impulso a los puertos andaluces y al puerto de Málaga, que «juega un papel importante en la economía andaluza y que en los próximos años prevé incrementar su tráfico, aportando riqueza para Málaga y para Andalu-

cía», precisó el consejero.

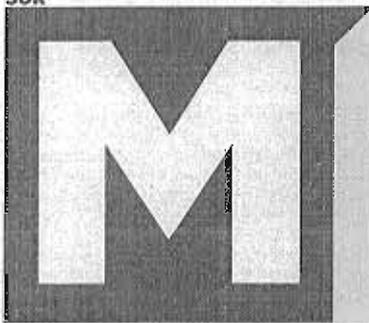
El puerto malagueño registró el pasado año un tráfico de 5.154 miles de toneladas y prevé alcanzar en 2013 un 7,3 por ciento de tráfico más, hasta las 5.335 miles de toneladas. Además, en los últimos años ha experimentado un creciente tráfico de cruceros turísticos, que alcanzará los 825.000 cruceristas en 2016.

Ávila señaló que incluir Málaga en el trazado del Corredor Mediterráneo situaría a la capital «como referencia mundial de pruebas, ensayos y tecnologías de la alta velocidad», al integrarla con el proyecto del Anillo Ferroviario que Adif desarrolla en la provincia, además de tener un importante impacto económico y de empleo.

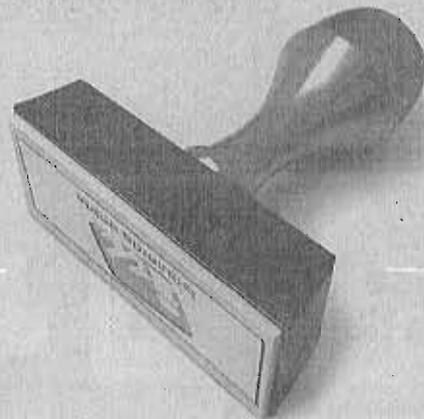
Asimismo, Ávila lamentó que el Gobierno central haya dejado

«en un segundo plano» a Andalucía en el proyecto del Anillo Ferroviario, ya que en noviembre la Junta instó al Ministerio de Fomento a la aprobación del proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios de las instalaciones de ensayo y experimentación asociadas al Centro de Tecnologías ferroviarias de Adif y, a día de hoy, no se ha producido respuesta alguna a dicha solicitud.

El Anillo Ferroviario de Adif, declarado por la Junta de Andalucía como inversión empresarial de interés estratégico, será uno de los centros de mayor relevancia del mundo asociado a las tecnologías ferroviarias, con una inversión de 344 millones de euros y la generación de 7.000 empleos directos, indirectos e inducidos.



MARBELLA  
EL ATICO DEL  
PRESIDENTE DE  
MADRID ES LA  
JOYA DE LA  
URBANIZACIÓN  
DONDE TIENE A LA  
HIJA DE FRANCO  
COMO VECINA **PB**



# IU IMPONE SU SELLO EN LA GESTIÓN DE LA JUNTA EN MÁLAGA

Las políticas de la coalición marcan los principales desencuentros con los ayuntamientos del PP



ANTONIO M. ROMERO

aromero@diariosur.es

Los enfrentamientos entre la Junta de Andalucía y los ayuntamientos gobernados por los populares, especialmente el de la capital, son un 'clásico' del rifirrafe político en Málaga; ahí están las hemerotecas para atestiguarlo. Hasta ahora, este combate de boxeo en el ámbito de los legítimos planteamientos ideológicos y programáticos tenía dos púgiles muy definidos: en

una esquina del ring el PP, y en la otra, el PSOE, con los ciudadanos como espectadores. Sin embargo, desde las elecciones autonómicas celebradas el 25 de marzo de 2012 en la lona del cuadrilátero ha aparecido, con fuerza, un tercer contendiente, Izquierda Unida, en virtud de su pacto regional de gobierno con los socialistas.

En el caso de Málaga, la llegada de la coalición de izquierda al poder ha supuesto que IU haya impuesto su sello en asuntos de gran trascendencia para la provincia como el metro, la liberación de horarios comerciales en las zonas de gran afluencia turística, en la propia orientación de la política turística o en la protección de la franja costera. Hasta tal punto IU está marcando la agenda

## IU lleva la iniciativa en asuntos estratégicos de Málaga, mientras el PSOE se muestra tibio

► pública y política malagueña en lo que a la gestión de la Junta se refiere que, siguiendo con el símil del combate de boxeo, ha desplazado del protagonismo al PSOE, que, en algunos temas suele aparecer como un púgil noqueado o contra las cuerdas.

El ejemplo más palpable de la tibieza, cuando no silencio, de los socialistas está relacionado con el debate abierto sobre si el metro debe entrar soterrado -como defiende el Ayuntamiento de Málaga- o en superficie -como sostiene la Junta a través de la Consejería de Fomento y Vivienda, en manos de IU- en el Centro de la capital. En este sentido, el PSOE municipal y provincial, que mientras la competencia del suburbano estuvo en sus manos en ningún momento cuestionó el acuerdo firmado con el Consistorio en virtud del cual todos los estudios técnicos posteriores se hicieron siempre con la idea de que fuera bajo tierra, ahora no se define, con lo que deja todo el protagonismo político a sus socios de gobierno y al PP.

Igual escenario se dibuja en el caso de los horarios comerciales en la ciudad. La Consejería de Turismo y Comercio, en manos de IU, ha recortado de forma considerable la propuesta del Ayuntamiento para delimitar la zona de gran afluencia turística en la que los establecimientos tendrían libertad horaria y de apertura. Finalmente, la resolución del gobierno autonómico la limita al Centro Histórico y La Malagueta y al mes de agosto y la Semana Santa. Y hasta tal punto ha llegado a visualizarse el papel de IU que se le achaca a este partido la puesta en marcha del decreto-ley para la protección del litoral andaluz (que en los municipios costeros de la provincia, en manos del PP, paralizará miles de viviendas y hoteles), que está impulsado por la Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, en manos del socialista Luis Planas. En este sentido, el consejero de Turismo y Comercio, el malagueño de IU Rafael Rodríguez, ha tenido que ofrecer ya, en multitud de ocasiones, explicaciones para defender este tema.

### Impulso al interior

Precisamente, en la orientación de la política turística también se observan cambios con la llegada de IU a la consejería. Así, sin abandonar los segmentos tradicionales del sector, ahora se está incidiendo en la potenciación del turismo de interior. Un eje de actuación que culmi-

Manuel García Peláez  
Delegado de Fomento y Turismo

Uno de los pesos pesados de IU

Como responsable de Política Institucional y Municipal en la dirección provincial, García Peláez es uno de los hombres fuertes de IU en Málaga.

José Luis Ruiz Espejo  
Delegado de la Junta en Málaga

Un político de la confianza de Heredia

Es una de las personas de confianza del secretario general del PSOE, Miguel Ángel Heredia. Hasta ahora su estilo se ha caracterizado por tener la mano tendida a acuerdos.

Elena Cortés  
Consejera de Fomento y Vivienda

La cordobesa que revolucionó el metro

Su llegada a la consejería ha venido acompañada de cambios en el que es el gran proyecto del Gobierno autonómico en Málaga: el metro.



Los tres dirigentes políticos este viernes durante una visita de la consejera a la capital de la Costa del Sol. **1. SUR**

nará en junio, cuando se prevé aprobar el primer plan turístico de interior cuyo objetivo es agrupar todas las iniciativas que ahora se gestionan a través de distintos consorcios dispersos y con la que se pretende impulsar esta oferta como factor clave para el desarrollo socio-económico de dichos municipios.

Un impulso político que entronca con lo recogido en el programa electoral con el que concurrieron en la provincia a los últimos comicios autonómicos y donde se recogía: «Impulsar la comarca Antequera como destino turístico cultural.

### El PSOE achaca este protagonismo al reparto de competencias en el Ejecutivo autonómico

«No estamos haciendo nada que no esté recogido en el pacto de gobierno», subraya el líder de IU

Impulsar la Sierra de las Nieves y la Serranía de Ronda como zonas prioritarias de turismo rural interior. Impulsar la comarca de la Axarquía como un destino de turismo verdaderamente sostenible, en el que sepa coordinar su territorio interior, con su litoral, con su gastronomía y con todas las potencialidades que tiene. Plan dinamización turística del Guadalhorce. Impulsar en el entorno de los pantanos».

Un hecho que evidencia, más allá de las voces que desde algunos ámbitos atacan sus planteamientos ideológicos, que IU ha sido hasta el

momento coherente con sus principios y sus planteamientos y clara en sus posturas. Lo subraya su coordinador provincial y portavoz en el Parlamento de Andalucía, José Antonio Castro: «No estamos haciendo nada que no lográramos recoger en el acuerdo de gobierno firmado con el PSOE. El primer logro de IU es que ese acuerdo cubriera un sello de izquierdas».

Cuando se le pregunta por este protagonismo de IU, Castro, al igual que el delegado de la Junta en Málaga, el socialista José Luis Ruiz Espejo, y fuentes del PSOE consulta-

das por este periódico lo primero que responden, en un ejercicio de intentar espantar fantasmas que aventuraran una posible división entre los socios de gobierno, tajantemente es que la coordinación entre ambos partidos «está funcionando bien».

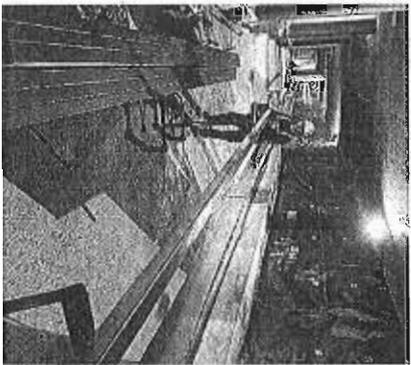
Las fuentes socialistas argumentan esta relevancia política, y también mediática, de Izquierda Unida por las materias que gestionan en virtud del pacto de gobierno: infraestructuras; vivienda; turismo; o comercio. En este sentido Ruiz Espejo añade: «Se está haciendo una buena labor y participando en la medida en que nos toca en la coordinación de las tareas. Estamos haciendo y dejando hacer. El PSOE no está diluido sino que estos temas están ahora más de actualidad».

El delegado de la Junta arguye que en manos de los socialistas están asuntos como la sanidad, la educación y las políticas sociales. «Nuestro compromiso como gobierno siempre ha sido mantener estos servicios públicos. Es nuestra principal tarea y a ella no estamos dedicando haciendo un gran esfuerzo. La austeridad está afectando a todos los ámbitos menos a éstos».

José Antonio Castro defiende con vehemencia las actuaciones que su formación está adoptando desde el ejecutivo regional respecto a la provincia malagueña. Así sobre la polémica del metro manifiesta que el planteamiento realizado por la Consejería de Fomento está marcado «por la rigurosidad, la responsabilidad y la eficiencia» y califica de «parruchas» algunas de las afirmacio-

## INICIATIVAS EN EL OJO DE HURACÁN

### Metro



¿Por dónde debe discurrir en el Centro de Málaga? IU enarbola la bandera de que el suburbano vaya en superficie, mientras que el PP apuesta por su soterramiento. El PSOE no define su posición.

nes que desde el PP se está haciendo sobre los horarios comerciales. Asimismo, el líder de IU reitera que el Ayuntamiento de la capital debe huir de la confrontación. «Queremos encontrar interlocutores institucionales que busquen soluciones para llegar a consensos desde la lealtad. No queremos la confrontación estéril», dice Castro.

Respecto a la campaña ciudadana, bajo el lema 'Metro sí, tranvía, no', presentará esta jueves por el presidente del PP, Elías Bendodo, y el alcalde malagueño, Francisco de la Torre, para llevar el suburbano

### Libertad horaria comercial

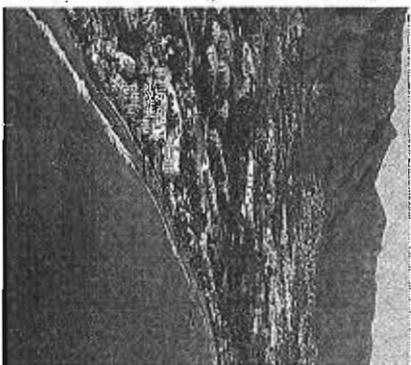


Camino de los tribunales. La Junta ha recorrido la propuesta del Ayuntamiento de Málaga de la zona de gran afluencia turística y el Consistorio baraja llevar el tema a los juzgados.

soterrado por la Alameda, la Marina y el Parque y no en superficie. Castro acusa al regidor de actuar más como un candidato que «busca votos» que como alcalde.

**Criticas**  
Desde las filas del PP se arremete contra la actuación de IU en la provincia y se advierte de «los peligros» de sus decisiones «marcadas por los prejuicios ideológicos, según el líder de los populares malagueños, Elías Bendodo. «La agenda política en Málaga la está marcando IU. Si a los malagueños con

### Protección del litoral

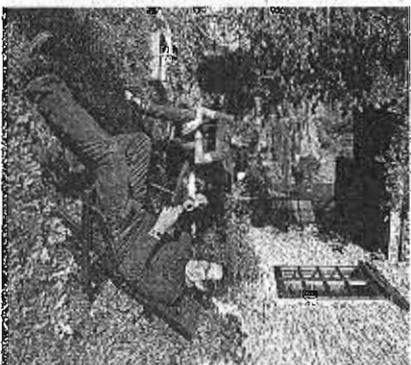


Evitar la presión urbanística: El Gobierno autonómico ha aprobado una norma, defendida con fuerza por IU, que amplía la protección de los 500 primeros metros de costa. El PP se opone.

el PSOE nos fue mal, con IU, peor. Hasta ahora el PSOE había planteado una política de paralización de la provincia y con IU vamos hacia la del retroceso», asegura.

Bendodo critica a los socialistas por dejarse arrastrar por sus socios

### Turismo interior



Nuevo impulso: Sin abandonar los tradicionales segmentos del turismo -motor económico de la provincia-, la llegada de IU a la consejería del ramo ha impulsado el turismo de interior.

de gobierno. «En estos pocos meses que IU lleva en el gobierno de la Junta de Andalucía, lo que ha hecho es secuestrar la voluntad política del PSOE y ha convertido al PSOE en una manionera de sus actuaciones», sostiene el líder de los populares malagueños.

El presidente provincial de los populares alerta de que posicionamientos como los manifestados por IU en asuntos como el metro, la protección del litoral o las retenciones a la libertad horaria suponen una radicalización de la gestión del gobierno de la Junta en Málaga.

**El PP sostiene que la coalición de izquierdas está radicalizando la gestión de la Junta**

LA TRIBUNA

# Málaga en 2020

FRANCISCO DE LA TORRE PRADOS  
ALCALDE DE MÁLAGA

El futuro será prometedor si potenciamos nuestra capacidad y vocación en materia tecnológica, de innovación, de atracción y retención de talento



**E**l día 10 pronuncié una conferencia en Fórum Europa. Tribuna Andalucía en la que propuse una serie de objetivos importantes a los que Málaga puede llegar en 2020. Señalé ese año porque está marcado como referencia en importantes informes y ponencias de ámbito europeo y mundial. Nuestra ciudad tiene, a medio plazo, importantes metas que alcanzar e ineludibles retos a los que enfrentarse. No trataba de hacer dirigismo ni soñar, sino de insistir en esas metas por las que debemos luchar en común. Podemos hacerlo. Pese a la dureza de la crisis, tenemos la oportunidad de situarnos en el mapa urbano europeo como un espacio atractivo, pujante y competitivo.

Para ello, no podemos olvidar que nos encontramos en un nuevo contexto mundial, que estamos marcados por nuestra situación geopolítica: vivimos en una comunidad autónoma que deberá hacer enormes esfuerzos por mejorar sus indicadores; en un país que había perdido 20 puntos de competitividad desde la entrada en el euro hasta el inicio de la crisis; en una Unión Europea de la que no podemos prescindir, que nos da la fuerza necesaria para ser actores relevantes en un mundo global pese a la necesidad de mayor convergencia (que implica cesión de soberanía) en muchos aspectos, desde el fiscal, pasando por el financiero y el laboral, hasta el educativo.

La condición imprescindible es controlar el déficit y estimular la economía, pero para construir nuestro futuro sobre una base sólida hay que atender prioritariamente la innovación y la educación: cuanto mayor sea la calidad de la enseñanza, más y mejor empleo; cuanto mayor sea el fracaso escolar, más desempleo, más desigualdad. En este sentido, la tarea que tenemos por delante empieza en la familia, sigue en la escuela y concluye en la sociedad en su conjunto.

Las estrategias de Málaga están claramente definidas: el futuro será prometedor si potenciamos nuestra capacidad y vocación en materia tecnológica, de innovación, de atracción y retención de talento. A ello se suman la oferta cultural, determinante para que las personas más capaces y mejor preparadas vengán y/o se queden; y el turismo, cuya evolución es tremendamente alentadora a pesar de la crisis.

Las magníficas infraestructuras ampliadas durante los últimos años, empezando por el aeropuerto y el puerto, representan una poderosa palanca para impulsar nuestro crecimiento en las citadas estrategias. También la revitalización del centro histórico, la puesta en valor y cuidado del litoral y aspectos importantes como la inclusión social (preocupación transversal de la política municipal); la accesibilidad, en la que hemos avanzado espectacularmente; y la oferta comercial, en la que nos gustaría dar un salto con la Zona de Gran Afluencia Turística.

Desde el punto de vista tecnológico, nuestras fortalezas son ya evidentes y contrastadas: una Universidad abierta al mundo que acaba de cumplir 40 años, un Parque Tecnológico con una trayectoria de 20 años, incubadoras de empresas en la tecnópolis y distintos puntos de la ciudad, aceleradoras que se pon-

drán en marcha pronto siguiendo los pasos del modelo estadounidense, y una marca (Málaga Valley) que nos identifica y distingue.

Las empresas, las administraciones y el conocimiento están empezando a construir un círculo virtuoso en el que la colaboración público-privada será siempre una fórmula exitosa. Ahí está el ejemplo de los proyectos relacionados con Málaga como smart city: el aprovechamiento de la tecnología se traduce en una eficaz y eficiente prestación de servicios al ciudadano.

El modelo de ciudad en expansión no tiene mucho más recorrido. Ahora toca, sobre todo, renovar y rehabilitar con criterios de ahorro energético, como estamos haciendo en el Soho y haremos en la Manzana Verde, en El Duende. Y cumplir los compromisos adquiridos en reducción de emisión de dióxido de carbono.

Toda la ciudad tiene que impregnarse de innovación. La administración ha de ser un ejemplo y volcarse en la atención electrónica, incrementar su rapidez y calidad al responder con la máxima inmediatez posible a las demandas ciudadanas. En definitiva, se trata de abrirse a la participación y fomentar la transparencia, tan necesaria para recuperar la confianza en las instituciones; de poner la información pública a disposición de los ciudadanos y las empresas (open data).

Hay que educar a los jóvenes en el emprendimiento, prestigiar a los héroes que, además de generar sus propios puestos de trabajo, crean los de otros ciudadanos. Y, además, debemos intensificar el proceso de internacionalización. Porque, con independencia de su tamaño, las empresas de Málaga deben insertar en su ADN la vocación internacional: en un mundo globalizado no basta el mercado local, resulta crucial tener capacidad de exportación.

En lo que tiene que ver con la cultura, tenemos una oferta envidiable (Museo Picasso, Casa Natal, Centro de Arte Contemporáneo, Carmen Thyssen, etc.), pero no debemos limitar la ambición. En 2020 deberíamos tener el Auditorio funcionando porque nos potenciará empresarial y tecnológicamente, porque dará a nuestra oferta un plus de calidad que ya tienen otras ciudades con las que competimos. Tenemos sobre la mesa nuevos espacios como el Bellas Artes, el Cubo, Tabacalera, Astoria-Victoria, que estarán en marcha a corto plazo, o la recién abierta Térmica.

Esto nos facilitará mejorar aún más las cifras del turismo, en el que segmentos como los cruceros y los congresos seguirán reportándonos actividad económica y empleo. Para apuntalarlo, nuestra oferta debe diversificarse con instalaciones náuticas como las previstas en El Morlaco y San Andrés, viviendas residenciales con servicios añadidos, productos enfocados hacia la salud y los mayores.

La frontera psicológica de 2020 es para Málaga un objetivo ilusionante y a nuestro alcance. Eso sí, llegar a ella en buenas condiciones requiere un esfuerzo colectivo y asumir la ineludible adaptación a los cambios, que es tanto como apostar decididamente por el conocimiento y la innovación.



# Málagaport pagaba a su gerente 94.000 euros, casi un cuarto de su presupuesto

● Linde precisa que el salario base de Sebastián Camps, destituido del cargo el pasado martes, era de 73.365 euros, a los que añadir 20.580 euros por la antigüedad acumulada desde 1999

Sebastián Sánchez MÁLAGA

Málagaport, empresa dedicada al asesoramiento y promoción del Puerto de Málaga, dedicaba casi una cuarta parte de su presupuesto de gastos al pago del sueldo del gerente, Sebastián Camps. Los datos a los que tuvo acceso este periódico cifran en unos 94.000 euros brutos los emolumentos anuales de Camps, que el pasado martes fue destituido en sus funciones por el consejo de la empresa. Una decisión que el presidente de la Autoridad Portuaria, José Sánchez Maldonado, justificó en su deseo de contar con una persona de su confianza.

De acuerdo con las previsiones presupuestarias de esta sociedad, el coste que este puesto suponía a la empresa era aún mayor, alcanzando los 106.000 euros, 12.390 euros correspondientes al pago de la Seguridad Social. Y ello con unas estimaciones de gastos del pasado ejercicio

## 20.000

Euros. Tiene presupuestada la empresa para gastos de viajes y otros 70.000 para eventos y foros

de 426.000 euros. El porcentaje es mucho mayor si se toma en consideración sólo el capítulo de Personal (con tres empleados al margen del gerente), de unos 196.000 euros, del que se destinaba al gerente más del 54%.

Los datos económicos globales reflejan, además, que esta empresa asociada al Puerto, cuyo principal objetivo, según consta en su web, es "la gestión y promoción de los intereses comunes a los sectores del turismo, del transporte y del comercio relacionados con el Puerto de Málaga", reservaba 40.000 euros para publicaciones y material promocional; 20.000 para gastos de viajes; 70.000 para eventos y foros; 23.000 en relaciones públicas y protocolo, y 20.000 en publicidad, entre otros conceptos.

Muestra de la labor que desempeña este organismo es su participación, por ejemplo, en el Salón Internacional de la Logística y de la Manutención celebrado el pasado año en Barcelona, donde contó con un espacio dentro del stand de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía; o en la 28 edición de la Feria Internacional de Cárnicos Seatrade Miami, que tuvo lugar en marzo del pasado año.



Vista del puerto de Málaga.

## Una sociedad marcada por un proceso cuestionado

El futuro de Málagaport está en tela de juicio. El presidente de la Autoridad Portuaria, tras encargar informes jurídicos, supedita la liquidación de su actual consideración y apostar por una fundación privada que asuma sus funciones. Todo ello después de varios años en los que la sociedad ha estado afectada por el cuestionamiento de la Intervención General del Estado. Los escollos con los que se ha topado la empresa se iniciaron en 2008, tras la modificación de la Ley de Contratos del Sector Público acordada en 2007. Estas variaciones obligaron al Puerto a adjudicar mediante concurso público la tarea encomendada a Málagaport, algo que, según el ex presidente Enrique Linde, se hizo con la convocatoria de un proceso restringido. Del mismo surgió la adjudicación

a Málagaport. Pero el camino seguido no debió convencer a la Intervención, que volvió a apuntar al Puerto la necesidad de que realizase un concurso abierto. Algo que el Puerto acabó por hacer al año siguiente. Al proceso concurren dos empresas, siendo la elegida Málagaport. Y cuando parecía que todos los ajustes estaban realizados, la Intervención volvió a hacer una corrección. En concreto, según el propio Linde, puso el acento en la duda que podía generar que algunos de los miembros del consejo del Puerto, caso del propio presidente, fuesen los mismos que estaban en Málagaport. "Decía que se podía incurrir en incompatibilidad", comentó. Tras años de análisis, la opción final fue declarar la empresa asociada al puerto, figura que tiene desde el año pasado.

técnico que podía hacer esa labor y en mi opinión lo ha hecho muy bien", aclaró. Tampoco influyó, asegura, que se tratase de un militante del PSOE.

Linde precisa que antes de adoptarse el acuerdo del consejo lo habló con los socios que formaban parte de la firma, entre los que estaba el Ayuntamiento, con Celia Villalobos al frente; Unicaja y la Empresa Pública del Suelo de Andalucía (EPSA). Preguntado por el salario, dijo que se intentó equiparar con lo que percibían los jefes de departamento del Puerto. "Lo que pasa es que él no se ha visto afectado por el convenio de la Autoridad Portuaria y los diversos recortes, sino por el de oficinas y despachos", añadió.

El paso de Camps a Málagaport se produce en el momento en que se crea esta sociedad, en 2005. "Se subrogaron todos los trabajadores de la sociedad anterior", precisó. "Es verdad que en las condiciones actuales es un sueldo que puede ser excesivo, pero cuando se puso, en 1999 y en paralelo a lo que cobraban los jefes de departamento, no lo parecía",

Sebastián Camps  
Ex gerente de Málagaport

Comparada con la media en Málaga puede ser alta, pero con el sector privado, mediano"

manifestó. Al tiempo admitió que el contraste del salario es aún mayor si se toma como referencia el presupuesto que maneja Málagaport, de unos 426.000 euros de gastos y unos 492.000 de ingresos en 2012. "Pero hay puestos que no los mide la facturación de la empresa, sobre todo en una cuya función es la de gestión y promoción comercial", agregó.

Por su parte, Sebastián Camps admitió que después de que se fijase su sueldo en 1999 no se modificó con el paso de los años. "¿Alto o bajo? ¿Con respecto a qué?", se preguntó el ex gerente, que recordó que ni cobraba "pluses escudados ni bonos". "Comparado con la media en Málaga, en el sector administración, puede ser alto, pero si te vas al ámbito de la empresa privada puede ser mediano", precisó.

Su salida puede tener aún consecuencias. En el especial por el tipo de contrato que tenía en su puesto. Según confirmó Linde, el mismo era laboral, lo que suponía una indemnización económica superior a si se asumiese como de alta dirección, que es lo que defienden en la Autoridad Portuaria, según fuentes consultadas.

Camps llegó al recinto portuario de la mano del también ex presidente de la Autoridad Portuaria Enrique Linde, quien coincidió con él durante su etapa como presidente de la Diputación provincial de Málaga. El propio Linde aclaró que del salario global de 94.000 euros, 73.365 euros se corresponden al sueldo base, mientras que otros 20.580 euros son producto de la antigüedad acumulada en su labor.

De acuerdo con el calendario reflejado por Linde, Camps llegó al Puerto en 1999 en calidad de gerente de la Sociedad de Promoción del Plan Especial. "Su nombre lo propuse yo; para mí reunía un perfil técnico importante, porque sabía dos idiomas (inglés y francés) y era especialista en Marketing Comercial", expone el ex dirigente portuario a modo de justificación. De hecho, asegura que si bien con el paso de los años se convirtió en una persona de su confianza, en los inicios no lo era. "No lo llevé como una persona de confianza, sino como un

## VIVIR EN MÁLAGA

## GANADERÍA



Un empleado de una explotación de Ronda da de comer a las vacas.

FOTOGRAFÍAS: JEREMY FLORES

## Asaja alerta de la dificultad de crear organizaciones

Las dificultades a las que se enfrenta el sector de la leche de vaca van a más allá de la nula rentabilidad. Por si fuera poco, la nueva normativa de la UE obliga a los ganaderos a agruparse mediante organizaciones de productores hasta alcanzar una cuota de 200 millones de litros de leche al año. Pero en el caso de los productores de la provincia, Carlos Carrelra, veterinario de Asaja Málaga, asegura que apenas llegan a los 12 millones, "lo que hace inviable su constitución como colectivo a menos que se unan con otras provincias". El problema de eso, dijo, es que la condición impuesta es que pertenezcan a cooperativas, algo que no cumple ningún ganadero malagueño. Asaja está negociando que esa exigencia cambie.

● La producción de leche de vaca en la provincia se reduce a menos de una veintena de explotaciones dada su escasa rentabilidad ● Apenas quedan 2.000 animales

## El lechero, un oficio al borde de la extinción

Raquel Garrido MÁLAGA

En los tiempos de crisis que corren, casi todas las profesiones están pasando por horas bajas. Pero las hay que están incluso al borde de su desaparición si las cosas no mejoran pronto. No tanto quizás por la situación económica actual, como por el desamparo que sufren en lo que a la rentabilidad de su producto se refiere. La producción de leche de vaca ha dejado de ser un negocio ancestral y básico para la subsistencia de numerosas familias para convertirse en la actualidad en una carga insostenible

**Pepo Velasco**  
Ganadero de Alameda

*Ya no pueda aguantar más esta situación y el dinero que tenía ahorrado se acaba"*

ble que esta llevando prácticamente a la extinción a la figura del tradicional lechero.

El presente de este oficio es tan poco halagüeño como su futuro para los ganaderos que aún sobreviven de la leche de sus vacas. Hace una década había 170 explotaciones con unas 9.000 de vacas de leche en Málaga. Hoy en día es tal la delicada situación de este sector que no llegan ni a una veintena las explotaciones dedicadas a la producción de leche y unas 2.000 las vacas que la producen. La culpa la tiene el precio al que venden la leche en comparación con lo que le cuesta producirla, sobre todo, por el encarecimiento que se ha producido en los piensos con los que se alimentan a los animales. Tanto es así que, mientras que un kilo de pienso cuesta en estos momentos 36 céntimos de eu-



Cristina Orozco ordeña una vaca.

**Manuel Ángel**  
Ganadero de Teba

*Si firmas un contrato con un precio por debajo de los costes firmas tu sentencia de muerte"*

ros, los ganaderos malagueños están vendiendo el litro de leche a no más de 33 céntimos. Algo que resulta bastante incomprensible a tenor de que España es un país deficitario de este producto de primera necesidad que debe importar de otros países como Italia y Francia y a cuyos ganaderos se les paga a unos 40 céntimos el litro.

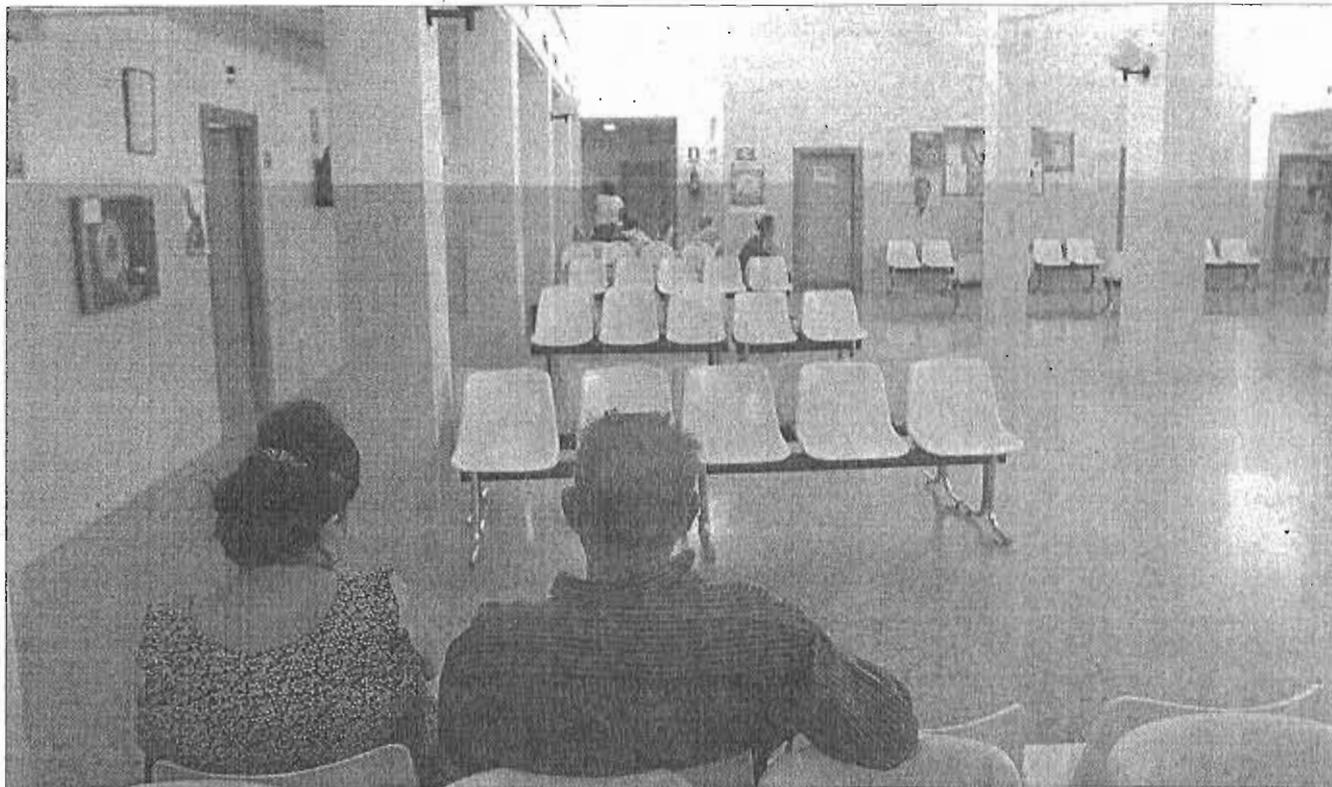
Una vaca para producir de media 29 litros de leche al día necesita comer alrededor de 15 kilos de pienso diarios, además de otros ocho de alfalfa, dos de heno y uno de paja. En esas circunstancias la necesidad de plantearse si continuar o no con el negocio es inevitable. Pepo Velasco, un ganadero de Alameda asociado de la patronal agraria Asaja en Málaga y dedicado a la cría de vacas de leche desde que era apenas un niño, lo está haciendo "porque ya no

puedo aguantar más y el dinero que tenía ahorrado se acaba".

Mantener a sus 110 vacas le cuesta cada mes 12.000 euros solamente en la compra de pienso y por la venta de la leche cobra unos 13.000 euros, a los que hay que quitar el gasto de luz y los demás costes que genera la explotación. "No gano nada por tanto trabajo y si de aquí al verano la cosa no cambia no tendré más remedio que abandonar todo esto", lamentó este ganadero, que al mismo tiempo teme a dónde irá a sus 45 años a buscar trabajo si lleva toda la vida haciendo lo mismo en el campo. La situación del sector lechero es aún peor desde que el pasado mes de octubre entró en vigor una nueva normativa de la Unión Europea por la que, con la intención de mejorar la transparencia en el proceso de compraventa de la leche, se obliga tanto a los ganaderos como a las industrias lecheras a firmar un contrato para hacer legal la transacción.

Pero prácticamente todos los ganaderos se están negando a firmarlo porque "no podemos aceptar en un contrato en el que se nos obliga a vender la leche por debajo de los costes de producción y si lo haces estás firmando tu sentencia de muerte". Así de contundente se mostró Manuel Ángel, otro ganadero dedicado al sector en Teba y asociado de Asaja, que lleva meses en los que acumula pérdidas de alrededor de 3.000 euros mensuales por la imposibilidad de que su explotación sea rentable. Y eso que en su caso dispone, junto con su hermano, de unas tierras en las que cultiva la alfalfa que luego le da de comer a sus 150 vacas. Pero pese a todo el camino de obstáculos al que se enfrenta a diario este oficio se hace demasiado cuesta arriba y arrojar la toalla es una opción que ya no descarta ninguno.

## Málaga



Usuarios de un centro de salud de la capital malagueña. GREGORIO TORRES

# Salud reincorpora al 50% de las personas en baja laboral que cita en Málaga

► En 2012 más de 11.600 malagueños se dieron de alta con su médico al recibir la citación de la Junta de Andalucía o fueron vistos aptos por los inspectores para volver al trabajo ► La duración de la baja media pasa en cinco años de 55 días a 39 por el creciente temor de los trabajadores a ser despedidos

JOSÉ VICENTE RODRÍGUEZ MÁLAGA

La Unidad Médica de Valoración de Incapacidades (UMVI) de la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía en Málaga logró reincorporar en el año 2012 al 50% de los trabajadores de baja temporal a los que citó para revisar su caso, ya fuera porque esas personas se dieron voluntariamente de alta con su propio médico de cabecera al recibir la citación (un 54% de los casos) o bien porque el inspector médico que finalmente los atendió consideró que estaban aptos para trabajar.

Así, de las 23.147 citaciones a trabajadores que realizó la UMVI el pasado año, un total de 11.613 provocaron la reincorporación inmediata de estas personas a sus puestos de trabajo, según explica el coordinador de esta unidad en

Málaga, Antonio del Corral. La UMVI viene elevando año a año el porcentaje de citaciones que acabau en alta, ya que en 2010 se situaba en el 46% y en 2011 superó el 49%.

Al margen de la eficacia de las inspecciones, Del Corral explica que la situación de crisis económica está también propiciando una disminución de las bajas, de su duración media y de su prevalencia. Primero, porque hay menos trabajadores en el mercado laboral, y segundo, por el miedo a perder el empleo.

«El absentismo ha disminuido muchísimo, la gente quiere conservar su trabajo y se esfuerza mucho en no dar motivos para lo contrario. Hay cierto temor y tenemos casos como el de una persona con la mano escayolada

que fue varias veces al médico para que le retiraran la escayola y reincorporarse cuanto antes», comenta el responsable de la UMVI. La prueba de esta incertidumbre laboral la demuestran los datos: en el año 2008, cuando comenzó la crisis, la baja media en Málaga certificada por Salud era de 55 días mientras que a finales de 2012 se sitúa en 39.

La prevalencia entre el conjunto de los trabajadores también se ha reducido: en 2008, el 4,5% de los ocupados malagueños se daba alguna vez de baja, un porcentaje que ahora se sitúa en el 2%. También el número total de bajas laborales registradas por Salud en la provincia ha caído —en 2012 hubo 111.000 bajas, por las 148.000 de 2011—, aunque esta última cifra puede también tener otra expli-

cación obvia: en estos cinco años de crisis el número de trabajadores se ha ido reduciendo año a año conforme se disparaba el paro. Trabajadores de entre 35 y 55 años de ambos sexos forman el perfil mayoritario de inspeccionados. Las dolencias osteomusculares y los trastornos ansioso-depresivos representan las dolencias más comunes que originan la mayoría de las bajas en Málaga.

## Médicos y pacientes

Del Corral explica que la citación de trabajadores se produce fundamentalmente a través de los datos de los médicos de atención primaria en los centros de salud, y cuando se comprueba que una persona de baja supera a los criterios estándar que abarcan cada tipo de patología.

El responsable de la UMVI reconoce que los médicos de familia mantienen una actitud «positivista» hacia los pacientes, sobre todo, en el caso de los pequeños municipios, donde los galenos conocen más el entorno de los que acuden al centro de salud.

«Tenemos reuniones periódicas con los médicos para hacerlos más conscientes de la situación. Un médico trabaja con más libertad en Málaga capital pero hay situaciones muy diversas y en un pueblo puede estar más condicionado porque conoce al trabajador, a su familia y sus circunstancias. Algún médico nos puede recomendar incluso que citemos a alguna de estas personas de baja», señala.

La UMVI también recibió durante el pasado año un total de 4.905 propuestas de alta para trabajadores por parte de las mutuas de trabajo. En este caso, Salud decide a través de los informes que le son remitidos por las propias mutuas. El 82% de estas peticiones acabó en alta dado que los citados informes dejaban el caso meridianamente claro. En el resto de casos, se citó a esas personas de baja en la UMVI para determinar si podían reincorporarse a su puesto de trabajo.

Del Corral señala que otra forma de luchar contra el «microabsentismo» injustificado —bajas de muy corta duración— es la medida impuesta en la nueva normativa que desde enero el 1 de enero reduce la paga de los empleados públicos de baja. Durante los tres primeros días se pagará sólo el 50% de la base de cotización y a partir del cuarto día se recibirá el 75%.

## LAS CLAVES

**Dolencias musculares y trastornos ansioso-depresivos**

► Las dolencias osteomusculares degenerativas -columna, cervicales, hombro, rodilla y cadera- con artrosis, lumbalgias y trastornos reumatológicos son la principal causa de baja en Málaga. El sector servicios, con perfiles como el personal de limpieza o de mantenimiento, es el más representativo. La construcción -un sector donde el número de ocupados ha caído mucho- ha perdido mucha representatividad. Los otros grandes causantes de las bajas son los trastornos ansioso-depresivos. La UMVI señala que se dan muchos trastornos «adaptativos» después de que a un trabajador se le hayan cambiado las condiciones -bajada de sueldo, cambio de horario o mayor carga de trabajo- o que se le haya trasladado geográficamente de centro de trabajo.

**Embarazadas que saltan y lesionados que sacan tronos**

► En las bajas laborales, como en todos los campos de la vida, también hay picaresca. Una embarazada de baja que recurrió que se le diera de alta alegando reposo fue vista saltando en una barca en la playa. A un hombre que decía tener dolencias en el hombro y las cervicales se le vio sacando un trono en Semana Santa. Las pruebas fueron en estos casos aportadas por las mutuas ante la indiscreción de los afectados. Sus fotos estaban en las redes sociales.

**Investigación.** La agencia malagueña Detectys reconoce que los encargos para destapar fraudes en las bajas han caído un 81% con la crisis. El trabajo se ha convertido en un bien demasiado valioso como para arriesgarlo por sacar unos días de ocio. Hasta 2007 estas pesquisas eran uno de los productos estrella contratados por las empresas

## La picaresca se reduce por el miedo a perder el empleo

JOSÉ VICENTE RODRÍGUEZ MÁLAGA

■ Las agencias de detectives señalan que los encargos por parte de empresas para controlar a trabajadores de baja y descubrir un posible fraude pasaron de ser un «producto estrella» en el sector hasta el año 2007 a ir reduciendo progresivamente su importancia conforme la crisis hacía mella en el mercado laboral. «Es algo que ha ido en retroceso fundamentalmente por el miedo al despido. El español es pícaro por naturaleza pero la realidad del mercado laboral hace que muchos que hacían absentismo injustificado se lo piensen ahora dos veces a la hora de faltar al trabajo», comenta Oscar Rosa, uno de los socios de la empresa Detectys, ubicada en el Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) de Málaga.

Las empresas que más recurren a las agencias de detectives son las medianas, a partir de 50 trabajadores, dado que el absentista frau-



Los detectives han seguido muchos casos de absentismo. ARCINIEGA

dulento suele ser más atrevido entre plantillas amplias «donde pesa menos la ausencia de una persona». Habitualmente, los jueves y viernes o los días cercanos a puentes y días especiales suelen ser los más golosos para que este

tipo de personas cojan las bajas, normalmente con la simple motivación del ocio o de algún viaje. Sin embargo, en Detectys también han encontrado a lo largo de estos años casos de trabajadores que estaban de baja para su empresa

**«La realidad del mercado laboral hace que muchos se lo piensen ahora dos veces a la hora de faltar al trabajo»**

mientras realizaban trabajos remunerados para otra firma. Las llamadas a empresas de investigación habitualmente parten del director de Recursos Humanos de una empresa que detecta a un empleado que, sospechosamente, encadena con frecuencia una baja tras otra.

Las anécdotas que relata Óscar Rosa en Detectys son inagotables, como la que un trabajador que se dio de baja en su oficina alegando que le dolía una pierna y fue descubierto trabajando como profesor de baile. En el seguimiento a estas personas son fundamentales las pruebas, como por ejemplo las fotos que se puedan realizar a trabajadores dados de baja por lumbalgia a los que se les localiza haciendo deporte en la playa o jugando con sus hijos con total normalidad. El despido procedente suele ser el destino de los pillados *in fraganti*.

En cualquier caso, la crisis ha terminado con las alegrías absentistas. En Detectys, por ejemplo, desde 2006, han descendido un 81% las peticiones de este tipo de informes. «Esto demuestra que la crisis ha provocado que el trabajador respete cada vez más su trabajo y tenga más cuidado con estas cosas», comenta Rosa.

## EN BREVE

### **Félix Martín Moreno, presidente de CECAP**

**:: REDACCIÓN.** El empresario Félix Martín Moreno, tesorero hasta ahora de la Federación de Empresas de Formación de Andalucía (CECAP Andalucía FACEP) y vicepresidente de la Asociación de

Entidades de Formación y Empleo de Sevilla (CECAP Sevilla) ha sido elegido, por unanimidad, presidente de esta federación empresarial, que es organización miembro de pleno derecho de la Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA). Su candidatura resultó electa con todos los votos a favor de los participantes en la asamblea electoral de CECAP Andalucía, que se celebró en la sede de la CEM de Málaga.



Felix Martín Moreno. :: SUR

**SUR 21.ENE.2013**

# «El gran mérito del Parque es que la gente se atreva a fracasar»

**Felipe Romera. Director del Parque Tecnológico de Andalucía**



JOSÉ VICENTE ASTORGA

✉ jvastorga@diariosures

**MÁLAGA.** Hace veinte años el PTA echó a andar como una improbable arcadía tecnológica en la mente del círculo más próximo al primer presidente andaluz, Rafael Escuredo. Rodríguez de la Borbolla lo vendería como el faro de su sueño de la califonia europea, y más tarde, con Chaves, el Parque cogió velocidad con paradas en el paisaje cuesta arriba de la pugna entre Sevilla-Málaga, sobre todo cuando la Junta pensó que lo mejor tras el cierre de la Expo era hacer otra tecnópolis en Sevilla sobre el ental de los fastos. El liderazgo del PTA en medio del escepticismo local lo asumió el alcalde Pedro Aparicio, que fichó en 1990 a este ingeniero para el día a día del proyecto. Más allá del tramo agitado de la historia Romera siguió viendo desfilar a presidentes, consejeros, vices, directores generales, ministros, alcaldes... hasta hoy.

—¿El Parque tiene padre conocido? —La idea en realidad surge del entorno de Escuredo y la recoge Borbolla. Eso es lo que me la cuentan. Yo, como jefe de I+D de Fujitsu, iba mucho a Sevilla y precisamente el mismo día de la salida de Escuredo yo estaba allí, pidiendo como siempre, para proyectos de Fujitsu. Recuerdo que charlábamos, entre otros el consejero Ángel López y Borbolla, que también era consejero. Yo entonces era el 'tecnólogo' y claro, me comentaban. Entonces la cadena de mando, digamos, no la conocía, pero luego es con José Luis Calvo, presidente de Sadiel, a raíz de un encargo que hizo a Fujitsu de una placa electrónica, con el que tomo contacto y empiezan las idas y venidas a Málaga con el consejero de turno. Hacemos alguna reunión en Fujitsu. Luego hay otra etapa que es la

del plan PINTA, (Proyecto de Innovación de Nuevas Tecnologías en Andalucía) que la Junta encarga a Manuel Castell sobre qué hacer con la isla de la Cartuja tras la Expo. En aquel momento había un gran debate sobre cómo diferenciar el futuro del PTA, —más producción que investigación—, y Cartuja, más investigación. Se intentaba que fuésemos dos patas de un mismo proyecto, una realidad muy irreconciliable. Se hacía lo que se podía porque entonces tampoco se sabía lo que era cada cosa. Todo lo que leo y escucho de personas que tuvieron un papel destacado en el inicio del Parque es verdad, pero lo que pasa es que la secuencia temporal mi yo mismo la he desgarnado al detalle. Aparicio se pone el frente con firmeza, vienen los enfrentamientos con la Junta. Recuerdo un momento en que tenía obras en marcha y que a la constructora se le debían 1.200 millones de pesetas. En toda esa etapa el alcalde peleó y luchó mucho.

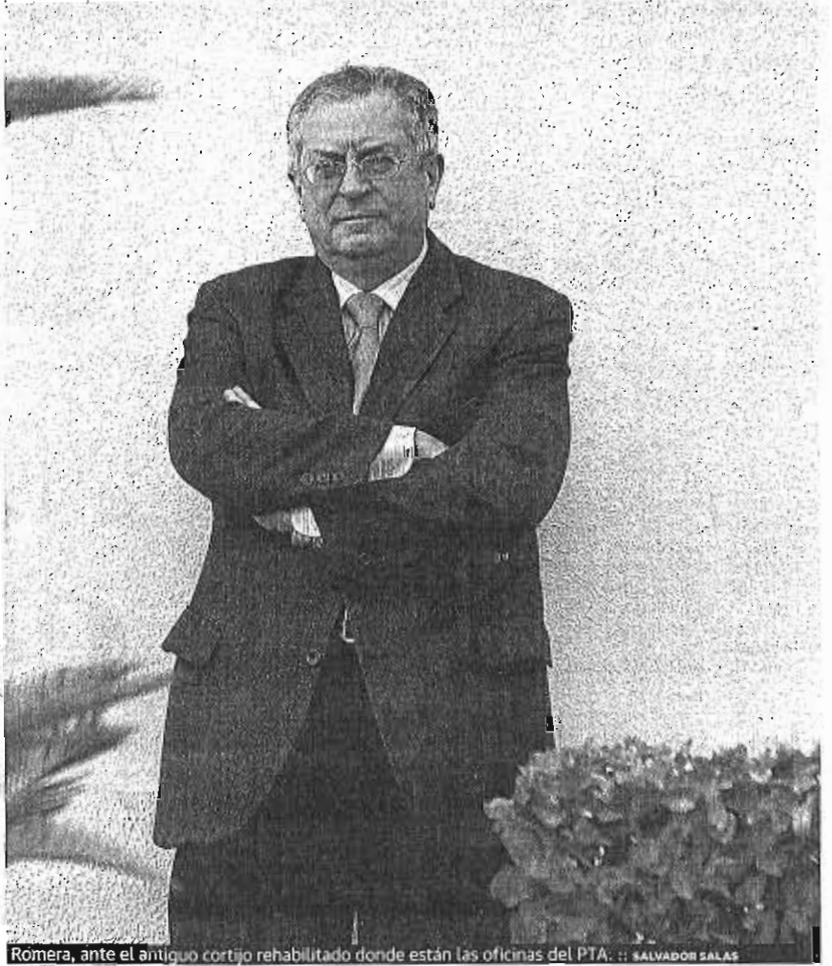
—¿Aparicio se subió a un tren en marcha?

—Más bien hizo que el tren empezara a andar. Sin la idea de la Junta... Según las etapas siempre había quien daba un achuchón. Aquí había un gran recelo con Sevilla, en los medios se le cascaba a diario y si no se llega a meter el alcalde, si no aprieta, es posible que no hubiera existido el parque.

—Es usted un superviviente con nota. Ha visto pasar a presidentes, consejeros... vamos, un currículum, cuando menos, bastante singular.

—¿Qué he hecho para seguir aquí? Solo puedo decir que me han dejado hacer, de verdad. No es mérito mío. Me podían haber quitado de en medio en cualquier momento. Esto es muy complicado, tienes que templar tres gaitas: la de los empresarios, la más fácil, porque esto es sota caballo y rey, y como ingeniero, ahí me siento cómodo. Otro más difícil es el mundo universitario, que va con otros conceptos y estímulos distintos, y el mundo de la política, que es el más difícil. Ellos cada cuatro años se juegan el puesto. Siempre he intentado entender

## Parque Tecnológico de Andalucía. SEDE SOCIAL



Romera, ante el antiguo cortijo rehabilitado donde están las oficinas del PTA. :: SALVADOR SALAS

esos tres mundos, lo que se llama triple hélice. Y ahí me he defendido. Siempre he intentado ofrecerles a los políticos un elemento de valor en la gestión del Parque, un buen estado de ánimo alrededor del proyecto. La sociedad gestora no está en los presupuestos de la Junta y siempre he procurado pedir el menor dinero posible. Eso de ser un proyecto sostenible te da mucha tranquilidad. A nivel personal estoy muy cómodo. Yo pensaba que el Parque necesitaba diez años, pero también era consciente desde el primer momento de que aquí yo venía a trabajar sabiendo que podía ser mi último día.

—¿Tan poco convencido estaba?

—No era eso, pero el entorno, las circunstancias... no estaba seguro de que me lo permitieran. Yo decidí que

mar todas mis naves en Fujitsu. Había empezado compatibilizando mi trabajo al frente de la I+D con la fase del 'preparque'. Luego a mí me meten en el Consejo Social de la Universidad y su presidente, José Pérez Palmis, me nombra secretario. Formamos un tándem no siempre bien visto desde la propia Universidad. En ese Consejo Social comienza todo, fue la verdadera cocina del Parque. Allí coincidimos gente muy curiosa: Luis de la Maza, Joaquín Marín, Vicente Imbroda, Rafael Pérez Estrada, Rafael Ballesteros... La Junta hablaba de hacer un Parque y aquí no se acaba de tomársela en serio. Es José María Flores, el presidente de los empresarios, el que logra que el alcalde se ponga al frente del proyecto y negoció con la Junta. Aquello me pilló en medio, con la Junta por un lado y

el Consejo Social por otro. De pronto me llama Pedro Aparicio para que le asesore en una reunión. Estoy sin estar, como se estaba en aquella época y a mí se me contrata cuando se crea PTA S.A. en 1990.

—¿Quién se lo ofrece?

—Me llama él. Yo voy como persona de confianza, pero el tema es más sutil porque yo entro como consejero delegado. El alcalde tiene que hablar con la Junta, ya que la propiedad era dos tercios la Junta otro el Ayuntamiento... El alcalde habla también con los japoneses antes de ponerme al frente del Parque y ellos, muy generosos, dejan que la mitad de mi jornada se la pueda dedicar. Luego veo que estoy ante una oportunidad. Mi carrera entra en una situación difícil porque la situación de Fujitsu se debilita con la compra de ICI, se em-

pieza a desmontar el centro de I+D. Yo no me quiero ir de Málaga y el Parque lo veo como un oportunidad. En el 92 dejó Fujitsu porque me encuentro en una posición muy delicada: tengo que echar a gente y tengo que hacer el parque. Luego eso resultó de gran valor, porque precisamente el Parque se monta con gente de Fujitsu: ahí están Luis Fernando, de CEBTECOM, que era mi segundo en Fujitsu o el tercero; Pepe Blanco, de Ingeniería. Todo eso crea un germen en favor del Parque. Es un tema de necesidad y de oportunidad. Me podía haber quedado en Fujitsu y seguir en el Parque pero no me parecía moralmente presentable. En el fondo fue una gran oportunidad. De las crisis hay que sacar valor.

—Eso lo dice ahora, pero en su momento, menudo majao...  
—Todo son majaos así. Las crisis son oportunidades, y si, en Fujitsu nos creíamos los reyes del mambo.  
—Al comienzo se decía que el arranque del Parque dependía de grandes empresas electrónicas, de producción...

—Siempre hay que estar revisando el modelo. Recuerdo que en el 86 había escrito un artículo 'Electrónica e informática en el sur', fruto de un gran cabreo. El Parque se está ideando, ya se ha encargado el estudio de Tecnova para el proyecto. Yo había rechazado la gran oferta de mi vida, de Alcatel, para dirigir su centro de I+D en España. Yo era un yogurcete de veintitantos años, pero al final preferí quedarme en lo que entonces era la quinta división tecnológica, en Málaga, pero yo veía el éxito de Málaga como algo lógico. Había estado en Silicon Valley en tres ocasiones, había visto las crisis y los ciclos. También la elección del PTA era un elemento de autodefensa: no me quería ir de Málaga. Mahojna y la montaña, ya sabe. Si aquí se monta una buena historia tendré trabajo, pensé.

—Furo egoísta entonces.  
—Totalmente, pero convencido de verdad de que esto se podía hacer. Al releer aquellos artículos de hace 30 años me doy cuenta de que había un modelo y que se ha desarrollado y adaptado... primero con una orientación hacia la I+D, y yo apuesto, luego por la innovación.

—En aquel momento era todo muy exquisito.  
—Más bien desorientado. Bueno, al principio se buscaban fábricas de electrónica cuando ahora un buen 'call center' resulta que es mejor, y tampoco había capacidad real de I+D pura. Luego el mundo cambió,

## «La culpa de que el turismo sea algo ajeno al PTA es solo mía»

—Parece evidente que los aciertos superan a los errores en su gestión.

—Bueno, yo me equivoqué mucho, casi todas las cosas me salen mal, aunque reconozco que las que me salen bien, florecen. No olvide que también aquí ha funcionado eso que se llama la 'maldición del líder', empresas grandes que fracasaron y lo hicieron con mucho ruido.

—¿La implicación de la Universi-

dad está entre los fracasos?

—Al principio empezó muy mal, por el conflicto de la ubicación de los centros tecnológicos. Eso cambió radicalmente con la llegada del rector Díez de los Ríos y se empezaron a dar pasos para que la UMA se convirtiera en un elemento de valor: ahí están el edificio azul, la OTRI, la entrada de la UMA en el Consejo de Administración del Parque, pero yo creo que estamos al diez por ciento, que

son relaciones excelentes, pero que el futuro pasa por situarlo, digamos, en el sesenta por ciento. Si se piensa que el PTA es el 7,5 del PIB y en el peso de la Universidad. Málaga no tiene otro futuro. Se nos ha caído la construcción, y el turismo yo creo que no lo hará. Esa simbiosis de empresas de servicios avanzados junto al sector del turismo... es el futuro. Mi gran fracaso en el Parque se llama turismo y además fue lo primero que me propuse, que los efectos del Parque llegaran a ese sector, pero no he sabido, a diferencia de lo que ha ocurrido con la Universidad. La culpa de que el turismo sea algo ajeno al Parque es solo mía.

## El alcalde Pedro Aparicio habla con los japoneses de Fujitsu antes de ponerme al frente

## No quería irme de Málaga y el Parque lo vi como una oportunidad a la que no le quise poner plazos

## Mi gran crisis ahora es que yo no tengo un modelo para los próximos veinte años

y si, llegaron oportunidades. Echando la vista atrás había un modelo que nos ha durado veinte años. Mi gran crisis ahora es que yo no tengo el modelo para los próximos 20 años. El modelo de parque seguirá creciendo durante mucho tiempo, pero ahora, si, es gestionar la 'rutina' de un modelo líder.

—Con fecha de caducidad, claro.

—No tengo duda de eso. Hemos jugado a ser líderes. Recibimos unas sesenta visitas de delegaciones al año, hemos hecho algo que no ha hecho nadie en España... Somos líderes en lo que hemos hecho, pero hay que hacer nuevas cosas para seguir en cabeza. Los parques marroquíes son mejores en concepción física, por ejemplo. Nos han copiado y han innovado, pero no es el diseño físico lo que me preocupa sino el problema lógico. Las empresas de ahora no serán las de dentro de 20 años.

—¿Volver a copiar de lo que se hace en EE.UU.?

—Es que cuando yo quise copiar de Silicon Valley, no pude, con no ahora tampoco se puede copiar. ¿Por qué? Porque había una Universidad que no quería saber nada de esto y allí había un mercado cautivo de la industria militar. En España, veinte años después se empieza a hablar de la compra de tecnología por la Administración, pero ni siquiera eso ha empezado. Allí había un capital riesgo que tampoco hoy tenemos. Lo de allí no funciona si lo copias. Tienes que adaptarlo.

—¿Y el riesgo de todos los parques

haciendo lo mismo?

—Los parques españoles somos el mejor modelo para la innovación y ese, junto a la internacionalización, son los caminos. Hay que crear una nueva tensión del modelo y en eso estoy. Mire (abre un cuaderno con anotaciones a mano): 'Parque Tecnológico de Andalucía dentro de veinte años'. Ya no sirve hacer más de lo mismo.

## Ampliación

—¿El espacio físico ya no es un factor tan importante?

—Bueno, eso lo tenemos muy bien resuelto con una ampliación que duplica el espacio. En el 2000 se pensó en la máxima expresión para tener un Parque con cincuenta mil personas, con los terrenos asegurados y sin muchas deudas. Ahora bien, ¿cómo hacemos emprendedores con vocación internacional? El ambiente en torno a los emprendedores es espectacular... todos - Junta, Ayuntamiento, la Cámara - los apoyan, pero ¿cómo hacemos emprendedores no de negocios locales, sino de vocación internacional...? El Parque ha conseguido como máximo valor cambiar la cultura local respecto al emprendedor. La gente se atreve a fracasar y ese es su mayor mérito. Se crean cien empresas al año y se mueren ochenta. Eso es lo mejor de un sistema de innovación, que las empresas que no valen se mueran, pero que se creen muchas. También otro activo son las multinacionales... eso está bien, pero dentro de veinte

años... habrá que poner otros intangibles y tengo que ser capaz de que se cumpla ese modelo. El mundo ha cambiado mucho, pero a partir de un modelo que se ha ido recomponiendo hemos creado una realidad, una buena realidad, se ha cumplido un modelo. Siempre me ha gustado la estrategia y hay que plantearse nuevos vectores para crear mayor valor. Hace veinte años éramos un puñado, ahora somos 15.000 personas, cientos de empresas.

—De aquel entorno en cierta forma amigable, como familia, a algo más impersonal. Con el tiempo, ¿no se siente más un gestor cambiando papeles de sitio al frente de algo así como una 'urbanización tecnológica'...?

—Claro. Nos ocupamos de mantener una marca, de dar servicios de interés, de que quien esté aquí gane valor. En los últimos años hemos metido 150 millones en inversión para las empresas como organismo mediador del Ministerio. Ese tipo de servicios nos los demandan. En todos estos años he aprendido una cosa de verdad: las empresas se desarrollan mejor en entornos innovadores. Una empresa, en el polígono del Guadalhorce, se desarrollará mejor aquí que allí. Ese elemento intangible lo demuestran las encuestas del INE sobre la localización. Una empresa innovadora de 20 trabajadores factura un 40% más que otra fuera de un parque. Aquí, en el Parque, en el año inicial pesaba mucho la presencia de multinacionales... luego ha sido al revés, el desarrollo local ha atraído multinacionales... Ahora innovación hay que ligarla a internacionalización. Al mismo tiempo.

—Bajo la pátina del PTA hay una idea extendida de un subproletariado tecnológico...

—Es un chip local de cuando éramos chicos, de cuando el albañil más tonto ganaba más que el ingeniero listo. Todo estaba distorsionado. Aquí hay de todo, mucho mileurista entre los 15.000 trabajadores, pero también es verdad que hay mucha otra gente que gana dinero, que promociona. Un ingeniero, con menos sueldo, vive aquí que mejor que en Madrid o Barcelona. Mi hijo que es ingeniero, pagaba 500 euros por un apartamento en los Baños del Carmen. Ahora está en Barcelona, allí perdido en un barrio, y paga 900. Mucha gente promociona aquí porque en Málaga se desarrollan los mismos tipos de trabajos de primer nivel que se pueden hacer en cualquier lugar del mundo.