



CONFEDERACIÓN
DE EMPRESARIOS
DE MÁLAGA

DOSSIER DE PRENSA DIARIO

FECHA: 31/10/2012

DEPARTAMENTO DE COMUNICACIÓN



Unicaja salió bien parada de las auditorías de la banca española, pero Caja España-Duero tiene déficit de capital. :: SUR

Las entidades están redefiniendo su proyecto de integración por segunda vez este año

El 'banco malo' es otro factor de incertidumbre, ya que no se regulará hasta noviembre

tope para aprobar los acuerdos de integración. En dicho decreto se especifica además que, en todo caso, «la integración deberá concluirse no más tarde del 1 de enero de 2013».

Pero en Unicaja no quieren hablar de plazos. Ya lo advirtió su presidente, Braulio Medel, hace dos semanas en sus últimas declaraciones sobre la fusión, en las que incidió en la necesidad de «redefinir» el proyecto de integración para adaptarlo «al nuevo marco del sistema financiero español». ¿Peliga la operación? El máximo dirigente de Unicaja afirmó entonces que tiene la firme intención de cumplir su «compromiso», «salvo que las circunstancias y los términos exógenos cambien de tal manera que sea imposible cumplir ese acuerdo en los términos inicialmente planteados», advirtió.

Aparte de la propia complicación de dicho proceso de redefinición de la fusión, en el que, según fuentes consultadas, Unicaja pretende salvaguardar su poder de decisión cara a una eventual entrada del Banco de España en el accionariado de CEISS (puede hacerlo en virtud de sus bonos convertibles), hay aspectos clave de la reforma financiera que aún están por definirse, como el 'banco malo', que no se regulará hasta mediados de noviembre. Este es otro factor que podría retrasar la operación, aunque en cualquier caso debería aprobarse o descartarse antes de final de año para que el Gobierno pueda dar por cerrada la reestructuración del sector financiero, como prometió a Bruselas. No hay que olvidar que Caja España-Duero en solitario se encuadra en el grupo de entidades con déficit de capital que no pueden afrontarlo de forma privada.

Unicaja retrasa el acuerdo con CEISS para reforzar su peso en la fusión



NURIA TRIGUERO

es ntriguero@diariosur.es

Hoy expira el plazo en el que deberían haber firmado su integración para beneficiarse de la ventaja de realizar las provisiones en dos años

MÁLAGA. Sin ninguna novedad y en el más absoluto mutismo por parte de ambas entidades expira el plazo inicialmente previsto para que Unicaja y Caja España-Duero (CEISS) aprobaran su fusión. La entidad malagueña sigue negociando con el Banco de España para redefinir el proyecto de integración en función del nuevo contexto financiero, con la prioridad de reforzar su peso en la fusión. Hasta que quede despejado este escollo no dará ningún paso encaminado a avanzar en el proceso.

Hoy, miércoles 31 de octubre, expira el plazo que dio el Gobierno a las entidades inmersas en proyectos de fusión para tener aprobados

sus acuerdos de integración si querían acogerse a la posibilidad de distribuir en dos balances anuales las provisiones inmobiliarias. De no someterse a ese plazo, tendrán que cumplir con los requisitos marcados por las reformas financieras de febrero y mayo antes del 31 de diciembre de este año.

Hay que recordar que Unicaja debe reservar 972 millones de euros para cubrir sus riesgos derivados del ladrillo, cantidad que en el caso de CEISS se eleva a 1.779 millones. Satisfacer estas cantidades antes de que acabe 2012 se antoja una tarea difícil, sobre todo para la entidad castellano-leonesa, que ya está en números ro-

jos. Además, ambas instituciones contaban con esa prórroga como una de las ayudas destinadas a hacer viable la fusión. Así lo anunciaron el pasado marzo cuando aprobaron su proyecto de integración, ése que ahora está otra vez en vías de redefinición.

¿Una prórroga?

Fuentes del sector financiero no descartan que el Gobierno conceda una nueva prórroga a las entidades que, como Unicaja, están dirimiendo ahora sus fusiones. No sería la primera: ya dio una, a través del Real Decreto Ley 24/2012, de 31 de agosto, en el que retrasó un mes (del 30 de septiembre al 31 de octubre) la fecha

El alcalde retoma la idea del Cercanías hasta el Centro para rechazar el metro en superficie

De la Torre emplaza a la Junta a fijar un calendario de reuniones para abordar la alternativa sobre el último tramo del suburbano

MÁLAGA. Francisco de la Torre volvió a poner ayer sobre la mesa su anhelo de prolongar la línea del Cercanías hasta la plaza de la Marina: Y lo hizo, para reiterar su rechazo a la propuesta de la Junta de Andalucía de llevar el metro en superficie por el Centro. «De entrada, no, y me parece que de salida, también no». Así de claro se mostró el alcalde de Málaga a la hora de descartar el cambio de planes del Ejecutivo regional, una alternativa a la que el primer edil reconoce «no verle ventajas», sobre todo «después de años de estudiar este tema y llegar a la conclusión y al consenso de una solución bajo tierra hasta La Malagueta».

Tirando de argumentario, De la Torre puso el acento ayer en que la ejecución del suburbano en superficie supondría abandonar definitivamente la idea de construir un intercambiador en la plaza de la Marina aprovechando los túneles del metro. «Lo que hay que plantear con urgencia es cómo articular la red ferroviaria de Cercanías en el entorno de Málaga, porque nos estamos jugando mucho en ese sentido. Si como dicen, los presupuestos permiten ir en superficie para llegar en 2015 a La Malagueta y en 2016 a El Palo, con ese mismo dinero cumplamos lo que estaba previsto», defendió el primer edil.

Pese a tener clara su postura, el alcalde instó ayer a la Consejería



FRANCISCO JIMÉNEZ

✉ pjimenez@diariosur.es

de Fomento de la Junta a que establezca un calendario de reuniones a nivel técnico y de la comisión de seguimiento del metro para

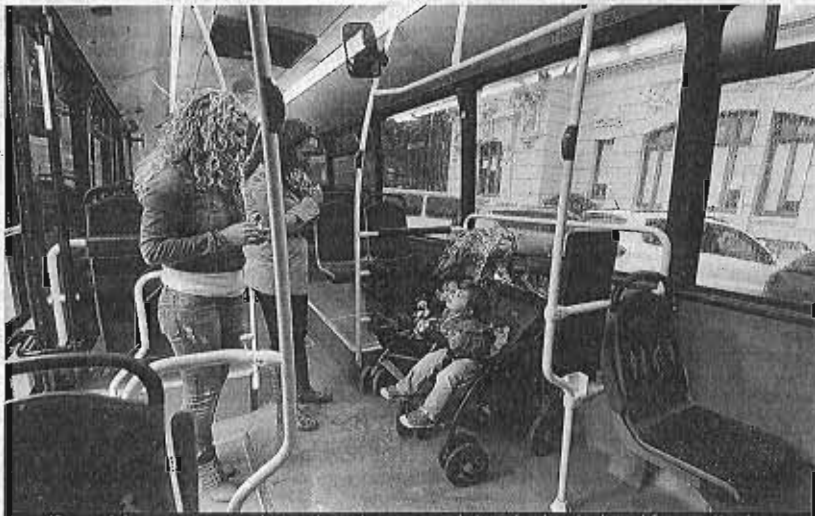
abordar la alternativa planteada por el Ejecutivo regional, que el Consistorio conoció de forma oficial el pasado día 18 de boca el vicedconsejero de Fomento y Vivienda, José Antonio García Cebrián.

Reproches a Fomento

«Ése es el camino y en eso se quedó en la reunión», recalcó el alcalde, después de conocer los planes de IU de iniciar una campaña informativa con todos los colectivos

afectados para defender las bondades del metro en superficie. «Tienen mi respeto, pero echo de menos que se plantee en serio una política de lealtad y normalidad institucional para hablar sobre estas cuestiones», criticó.

Sobre este mismo punto, lamentó «el oscurantismo, el secretismo y la falta de información» que, a su juicio, ha demostrado la Junta al respecto. «Hay un compromiso, un acuerdo, un proyecto, recursos... y un día nos enteramos por la prensa de que todo eso salta por los aires y viene otra idea cuando en anteriores reuniones, apenas diez días antes, no se habló nada de esta cuestión», recriminó De la Torre, quien, pese a todo, reiteró su predisposición al diálogo, aunque dejando claro la postura del Consistorio de mantener el proyecto original que contempla el paso subterráneo del metro por la Alameda Principal.



Los niños podrán permanecer en los carritos, siempre con el cinturón abrochado y el freno activado. ■ SUSA

Los carritos de bebé podrán viajar abiertos en el autobús

La EMT ha cambiado el Reglamento del Viajero para permitir que los carritos de bebé puedan viajar desplegados en los autobuses, de forma que el niño pueda permanecer sentado en el carrito con el cinturón abrochado y el freno activado. Asimismo, los usuarios también podrán llevar sus mascotas, pero dentro de un transportín de pequeñas dimensiones (60x35x35 centímetros) y siempre que no pesen más de diez kilos.

IU diseña una campaña para recabar apoyos al cambio del proyecto del suburbano

✉ A. M. ROMERO

MÁLAGA. IU de Málaga salió ayer en defensa de la postura de la Consejería de Fomento y Vivienda —en manos de la coalición de izquierdas en virtud del pacto de gobierno con el PSOE en el Junta de Andalucía— de que el metro llegue en superficie al Centro de la ciudad. Por ello, va a iniciar una campaña con mesas informativas cara a los ciudadanos y reuniones con los sectores sociales de la capital para ensalzar las bon-

dades de que el suburbano no vaya, como estaba inicialmente previsto, soterrado entre el Guadalmedina y La Malagueta.

«Tenemos claro que un proyecto así tiene que contar con un consenso de todos los colectivos que se vean afectados y, por ello, vamos a iniciar una campaña de diálogo con todos los agentes sociales afectados, desde asociaciones de vecinos hasta comerciantes», anunció el coordinador local de IU y vicesecretario en el

Ayuntamiento, Eduardo Zorrilla, que compareció en rueda de prensa con el coordinador provincial, José Antonio Castro, y el portavoz municipal, Pedro Moreno Brenes.

Todos ellos destacaron las bondades y las ventajas que representa la solución planteada por el departamento que encabeza Elena Cortés desde el punto de vista económico —más barato—, temporal, urbanístico —posibilitaría la eliminación del tráfico y la peatonalización del centro de la Alameda y su unión con calle Larios, plaza de la Marina y el puerto— y medioambiental —por la reducción del coste energético—.

Castro alertó de que si no se opta por la solución en superficie y se persiste en llevarlo soterrado por el corazón de la ciudad podría suponer la paralización de las obras del suburbano por no haber partidas suficien-

te de dinero y que la financiación prevista para Málaga se fuera para las líneas de metro pendiente en Sevilla.

«El alcalde quiere ponérselo fácil al alcalde de Sevilla (Juan Ignacio Zoido)», añadió Zorrilla, quien agregó: «Si dejamos pasar esta oportunidad de hacerlo en superficie, el metro no se podrá hacer».

Por este motivo, los dirigentes de IU hicieron un llamamiento al alcalde, Francisco de la Torre, para que alcance un consenso con la Consejería de Fomento y deje a un lado el enfrentamiento institucional. El equipo de gobierno del PP aprobó la pasada semana en pleno una moción de rechazo al metro en superficie y a favor de que vaya soterrado por el Centro. «El alcalde está agarrado a un proyecto de la época de las vacas gordas, que se proyectó con poca austeridad», subrayó Castro.

La Junta estudia la opción de llevar el Metro a El Palo por el paseo marítimo

Es una de las alternativas que analiza Fomento, con lo que primaría el "atractivo turístico" y la recuperación del espacio • El proyecto original, que costó 1,6 millones, marca el trazado por el Paseo de Reding

Sebastián Sánchez / MÁLAGA

La reflexión abierta por los nuevos responsables de la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía en relación al Metro de Málaga y la parte final de su recorrido va más allá del escenario de la Alameda Principal. Varias fuentes consultadas por *Málaga hoy* confirmaron que en el paquete de alternativas objeto de análisis por parte del departamento encabezado por Elena Cortés se incluye la posibilidad de que la extensión del ferrocarril urbano hacia El Palo se haga por el pasco marítimo Pablo Ruiz Picasso y no por el eje interior, el delimitado por el Paseo de Reding y Paseo de Sancha.

De llevarse a efecto esta opción, condicionada a los estudios técnicos y a la necesidad de, previamente, solventar el escollo que supone la negativa del Ayuntamiento a aceptar que los trenes discurran en superficie y no de manera soterrada por la Alameda y el Paseo del Parque, supondría

DEMANDA

Los estudios iniciales del Metro situaban en cerca de 4 millones los viajeros anuales de la línea 3

una variación más que significativa en las previsiones iniciales del Metro. ¿Por qué? Porque el proyecto constructivo existente, redactado por Tysa y José Seguí y que costó 1,6 millones de euros, fija como itinerario más adecuado el eje interior de la zona Este, fundamentalmente por aproximarse a los puntos con más viajeros potenciales.

Sin embargo, en el seno de Fomento se entiende que su apuesta por el tren en superficie permite reabrir el debate sobre el trazado exacto e incluir en la ecuación elementos de interés como "el atractivo turístico" que el paso junto al mar tendría para este medio de transporte.

"Una opción es más adecuada en lo que a los pasajeros se refiere; la otra, busca más el atractivo turístico y la restauración de la zona", indicaron las fuentes consultadas, que consideraron que los proyectos de esta índole "no pueden hacerse sólo teniendo en cuenta el punto de vista técnico, sino que hay que ver también cómo se integra en la vida de una ciudad". "Es un tema que está abiertísimo", añadieron.

Esta es la primera ocasión en la que en el seno de la Adminis-



Imagen del Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso.

tración regional se da cuerpo a la opción de llevar el Metro junto al mar, pero no en la que surge esta opción. Uno de los ingenieros más reputados de la provincia, José Alba, contempló esta posibilidad en un proyecto elaborado a petición del Ayuntamiento en relación con el soterramiento de Cánovas del Castillo. El documento fue más allá e incluyó como alternativa la idea de extender el soterramiento del tráfico hasta El Morlaco, liberando el espacio a pie de calle para un tranvía.

En cualquier caso, el punto de inicio de la cuestión planteada por Alba era el de si el Metro es o no rentable en la zona Este de la ciudad. A su juicio, no, dados los márgenes de viajeros potenciales que se manejan, lo que avala la tesis de la Junta de ejecutar, esta parte de la red del ferrocarril urbano en superficie y no bajo tierra, al menos en esta parte de la urbe. Incluso, el que fuera concejal de Movilidad, Juan Ramón Ca-

PRECEDENTE

Un proyecto municipal ya preveía un tranvía en superficie junto al mar, pero con el tráfico soterrado

sero, se mostró favorable a esta opción, al indicar a finales de 2009 que la alternativa del tranvía en superficie "se tendría que haber contemplado".

Los datos apuntan a una cifra de usuarios potenciales de unos 4 millones anuales, para una infraestructura valorada, sólo hasta el arroyo Gálica, en 180 millones de euros. Dos motivos para que Fomento haya reconsiderado el cómo y el cuándo de la línea 3 del Metro, ligada a la decisión de transformar la idea de que los trenes vayan bajo tierra en la Alameda y el Parque. Un debate en el que, se insiste desde la Administración regional, cualquier paso adelante se quiere dar con el consenso previo con el Ayuntamiento de la ciudad.

La opción se topa con la intención del equipo de gobierno de poner en marcha el primer trazado del BRT (*Bus Rapid Transit*) en la zona Este. Este dispositivo, hasta ocho veces más barato que el Metro soterrado, se sustenta en la delimitación de una plataforma reservada para el paso de autobuses de gran capacidad, capaces de desplazar a hasta 20.000 usuarios a la hora. Una de las opciones de trazado sería el eje del paseo marítimo.

IU inicia una campaña a favor del tranvía en superficie

A la espera de conocer los pasos de la Consejería de Fomento en relación con su propuesta de llevar el Metro en superficie por la Alameda y el Parque, IU acaba de anunciar la puesta en marcha de una campaña informativa con la que dar a conocer a la ciudadanía los detalles de la iniciativa. "Es una campaña con la Málaga social, con los colectivos vecinales, con los empresarios, con los sindicatos", expuso el coordinador provincial de IU y parlamentario andaluz, José Antonio Castro. La acción se mantendrá viva hasta finales de año y estará complementada por la implantación de mesas informativas en los once distritos de la capital hasta el mes de febrero. Castro subrayó la ne-

cesidad de contar con el apoyo del Ayuntamiento para hacer viable la propuesta. "Es el competente en materia de movilidad y me consta la voluntad de la Consejería de Fomento de evitar que el Metro se use como arma política y de confrontación no queremos instalarlos en esa dinámica", dijo. Para el dirigente de la coalición de izquierdas, la alternativa puesta sobre la mesa por la Junta es factible, más aún en un escenario económico que dificulta el desarrollo de la obra soterrada. "La situación económica es más problemática y hay que tener en cuenta que en el soterramiento de la Alameda se topa con el elemento arqueológico; el arboreo y el lucro cesante de ocupar los aparcamientos de La Mari-

na durante unos tres años", indicó. "En épocas de crisis como en la que estamos, obras proyectadas ambiciosamente con un perfil faraónico hoy son inviables", sentenció. Para Castro, con las condiciones actuales "no se puede llegar a La Marina de forma soterrada". El alcalde, Francisco de la Torre, dijo estar sorprendido con la iniciativa de IU y pidió a la formación que colabore para que Fomento establezca un calendario de reuniones a nivel técnico y de la comisión de seguimiento del convenio del Metro. Al tiempo, volvió a mostrar su negativa a la propuesta y reclamó que se analice "con urgencia cómo articular la red ferroviaria de Cercanías en el entorno de Málaga".

Aertec diseñará la nueva torre de control de un aeropuerto de Bruselas

SUR 31 OCT. 2012

:: N. TRIGUERO

MÁLAGA. La empresa malagueña de ingeniería aeronáutica Aertec Solutions será la responsable de la arquitectura de diseño de la nueva torre de control del Aeropuerto de Charleroi-Bruselas Sur, así como de sus instalaciones, en todas las fases del proyecto. La compañía se ha hecho con el contrato de esta importante infraestructura, dotado con un presupuesto de 8 millones de euros.

Se trata del segundo proyecto que la firma malagueña va a desarrollar para este aeropuerto belga en menos

de un año. Y es que Charleroi puso en marcha su proyecto de ampliación en manos de Aertec a finales del año pasado, haciéndola responsable de su plan director para su desarrollo a largo plazo y de los trabajos posteriores de diseño y dirección de obra.

La compañía ha sido seleccionada entre un grupo de grandes firmas internacionales «por su especialización, su trayectoria aeroportuaria internacional, la calidad de sus servicios, y la profundidad de conocimientos que atesora su equipo de expertos», según sus portavoces. Con este

nuevo contrato, Aertec Solutions renueva la confianza del Aeropuerto de Charleroi y refuerza su actividad en el mercado aeroportuario mundial. Hasta ahora ya ha trabajado en más de 70 aeropuertos repartidos en los cinco continentes.

Aertec Solutions es una empresa malagueña de ingeniería y consultoría especializada en aeropuertos, transporte aéreo e industria aeronáutica. Tiene oficinas en España, Francia, Portugal, Marruecos y Jordania, y un equipo de más de 220 profesionales expertos en aeronáutica.



Charleroi está creciendo gracias a las aerolíneas 'low cost'. :: SUR

Las elecciones sindicales se aplazan en Limasa, bloqueando la negociación del convenio laboral

:: F. JIMÉNEZ

MÁLAGA. La negociación del nuevo convenio colectivo en Limasa se pospone al menos hasta mediados de noviembre. ¿El motivo? A día de hoy no hay representantes sindicales legitimados para defender la posición de los trabajadores ante la empresa. Ésa es la consecuencia de la resolución adoptada el lunes por el Centro de Media-

ción, Arbitraje y Conciliación (CMAC) de la Junta de Andalucía que pone fin al conflicto interno originado en torno a los comicios de 2010, que fueron impugnados por el sindicato SIO al que se le negó la posibilidad de presentar candidatura y al que el Juzgado de lo Social número 2 de Málaga acabó dando la razón. Después de un rosario de impugnaciones sobre

cómo deberían repetirse las elecciones, el laudo arbitral dictado por el CMAC obliga a las partes a cumplir de forma estricta la sentencia judicial y volver a convocarlas con el censo actual de trabajadores y ofreciendo la posibilidad de introducir cambios en las respectivas candidaturas.

Ante esta situación, los comicios convocados para hoy quedan

suspendidos. Además, el dictamen establece que una vez que los comicios de 2010 «no vienen válidos alguna», la representación aunque sea de forma interina, corresponde al comité constituido en 2006 por UGT, CSIF, CGT y los dos miembros elegidos en su día por CC OO y que ahora pertenecen al USO. Por su parte, UTL y CC OO pierden su representación a la espera de lo que decidan las urnas en la nueva convocatoria. En cualquier caso, la situación de interinidad podría prolongarse aún más si alguno de los sindicatos presenta recurso contra el laudo.

Mientras tanto, la empresa ha citado para hoy a los representantes de los trabajadores para abordar los cambios que pretende acometer en 2013 para reducir al máximo la contratación de eventuales (actualmente hay unos 360). La propuesta contempla que los 1.250 empleados fijos cojan sus vacaciones a lo largo del año en vez de entre julio y septiembre, además de cambiar los turnos de descanso (ahora sábado y domingo) dejando el domingo como único día fijo y el otro, pudiéndolo disfrutar cualquier otro día de la semana.

SUR 31 OCT. 2012

LA TRIBUNA

El intraempreendedor



Alejandro Suárez Sánchez-Ocaña

Business angel

HACE algunos años publiqué en mi blog que buscaba un emprendedor con el objetivo de poner en marcha un proyecto muy concreto. No estaba buscando un empleado, sino algo más que eso: una persona que fuera capaz de llevar el día a día de una nueva empresa y que aportase su trabajo y su talento a cambio de un sueldo y un paquete accionarial del proyecto en cuestión.

Muchos me dijeron entonces que estaba buscando un empleado y no un emprendedor. Pero lo que yo estaba reclamando en aquel momento era un "intraempreendedor". Hoy el concepto sigue siendo relativamente novedoso e incluso hay quien niega su existencia, pero, en mi opinión, la figura del intraempreendedor resulta cada vez más necesaria en el seno de las grandes empresas.

En algunas ocasiones se requiere algo así como un "directivo +", alguien que no se limite a realizar su función como empleado de una empresa, sino que participe de la compañía y que pueda tomar parte en ella sintiéndola suya y teniendo interés en desarrollarla al máximo. Se trata de un perfil que ha de tener un incentivo más allá del económico. El intraempreendedor tiene que ser "dueño" de la empresa y vivirla cada día como suya. En muchos de esos casos hablamos de personas que quizás querían montar su propia empresa sin tener medios para ello, que pueden vivir de esta manera esa experiencia y hacerlo respaldados financieramente de una manera creativa.

Hoy en día es extraordinariamente difícil encontrar personas que se ajusten a ese perfil, ya que las personas aptas quieren montar su propia empresa y los perfiles directivos tradicionales quieren mantener sueldos fijos elevados, lo que se aleja del objetivo que se pretende.

Poco a poco la figura del intraempreendedor se va instalando en las grandes empresas. Éstas necesitan cada vez más un elevado número de personas innovadoras, crea-

Las grandes compañías necesitan cada vez más un elevado número de personas innovadoras, creativas y proactivas, incluso dentro de estructuras burocratizadas que cuentan con miles de empleados



tivas y proactivas incluso dentro de estructuras más o menos burocratizadas que cuentan con miles de empleados. Son precisamente estas personas las que revolucionan y las que lanzan los proyectos más innovadores. Es su inquietud la que hace mover estructuras lentas y, en ocasiones, complejas. Muchas veces es un trabajo ingrato, incómodo y, a menudo, incomprendido por parte de los compañeros.

La dirección de estas grandes compañías tiene tres grandes retos para fomentar estas figuras de intraempreendedores que les aportan tanto valor. El primero es detectarlos, ya que en muchas ocasiones acababan frustrados por la mediocridad de sus

mandos superiores, temerosos de que el subordinado que destaca les pueda quitar el puesto. El segundo es darles las herramientas y medios suficientes para poder llevar a cabo su proyecto, sin enterrarles literalmente en un desesperante papeleo que les hará desistir de sus ideas. Finalmente, tener un sistema de remuneración y premios que, por sí mismo, genere más vocaciones y lance el siguiente mensaje a toda la plantilla: emprender, crecer en tu trabajo e innovar por cuenta ajena también puede tener su recompensa.

En España hay grandes compañías que ya han iniciado sus deberes. Gas Natural Fenosa ha diseñado unos galardones que reconocen los proyectos que suponen un cambio en las actividades y negocios del grupo o un proceso de mejora. Hasta el momento, más de un centenar de empleados se han presentado en esta primera convocatoria, buscando no sólo el beneficio económico para la compañía, que están valorados en más de 7 millones de euros anuales, también están desarrollando un proyecto personal propio, con unos medios que nunca habrían estado a su alcance.

Telefónica, también cuenta con distintas iniciativas para fomentar el espíritu emprendedor entre sus empleados, el canal Emprendedores, Idealab, muy enfocado a definir nuevas mejoras en la relación con los clientes, y Óptima, donde la búsqueda de la eficiencia corporativa es la anhelada meta.

Más del 10% de la plantilla de Telefónica España se está acercando a participar en estas iniciativas; estamos hablando de más de 3.000 personas que están dirigiendo el desarrollo de nuevas iniciativas en el seno de su compañía. Proyectos que tienen una duración media de cuatro meses, y que si logran alcanzar los objetivos marcados, optarán a importantes premios.

Éstos son sólo dos ejemplos de una filosofía empresarial que debería correr como la pólvora entre el resto de pymes y grandes empresas españolas; si esto no sucede, el intraempreendedor tiene fecha de caducidad y, frustrado, se lanzará con menos medios a intentarlo por su cuenta y se perderán por el camino grandes ideas que bien podrían ayudar a una compañía a alcanzar grandes metas.

«Marruecos es ahora una plataforma para las empresas españolas»

Kamel Mazari Presidente de la Confederación de Empresas de Marruecos-Región del Norte

Asegura que los empresarios marroquíes quieren colaborar con los españoles y encontrar fórmulas para salir de la crisis

■ GEMA MARTÍNEZ

MÁLAGA. Es su primera salida oficial del país desde que tomó posesión de la presidencia de la patronal de la región norte de Marruecos, por eso destaca el hecho de que esta primera visita se realice a España y más concretamente a Andalucía. Ayer, en Málaga participó en un seminario de difusión entre empresas malagueñas del programa europeo y transfronterizo ReTse, para la colaboración empresarial entre ambas orillas.

—¿Qué oportunidades ofrece hoy por hoy Marruecos a las empresas españolas?

—Muchas. Podemos poner ejemplos, como el de Mayoral, una empresa de Málaga que fabrica en Tánger y que exporta luego directamente a

Estados Unidos a través del puerto TangerMed. Desde este puerto se puede llegar a 85 países. Hay una zona franca logística allí. También es importante el desarrollo que experimenta la agroindustria, sobre todo en la zona de Larache, primer productor de fresas y de espárragos. Hay muchas sociedades andaluzas instaladas allí.

—¿Cuántas empresas españolas hay en estos momentos instaladas en su país?

—Podemos hablar de un millar y de ellas unas 300 empresas son andaluzas.

—¿Producir en Marruecos es competitivo por algo más que por la mano de obra?

—No se benefician solamente de la mano de obra. Es verdad que tenemos un salario mínimo que está alrededor de 240 euros al mes, pero existen también ventajas fiscales en la zona de Tánger.

—¿Por ejemplo?

—Una sociedad que exporta no paga impuestos durante cinco años, que son los más difíciles para una empresa que se instala allí por prime-



Kamel Mazari inauguró ayer un seminario en Málaga. ■ SUR

ra vez. Además tenemos un mercado abierto con Estados Unidos y podemos exportar también a Canadá sin aranceles. Marruecos es ahora una plataforma para la industria española. A través de Marruecos también pueden llegar a África y a Oriente Medio, porque con muchos países tenemos acuerdos de libre

cambio, como es el caso de Qatar, Emiratos, Jordania, Egipto y Túnez.

—Usted ha dicho que es significativo que la primera visita oficial que realiza sea a España. ¿Qué significa?

—Supone un mensaje muy fuerte de los empresarios marroquíes a los españoles. Estamos abiertos a trabajar

juntos para superar esta crisis. Tenemos que aprender técnicas de España y las empresas españolas pueden aprovechar nuestras ventajas.

—La crisis ha empujado a empresas españolas a salir. En el caso de Marruecos, ¿se ha notado?

—Mucho. Hay muchas empresas españolas que están funcionando allí. Aquí el suelo es muy caro. Nosotros tenemos un programa para construir viviendas de protección oficial que se venden a 25.000 euros. En Tánger tenemos 85.000 obreros. Renault, que se ha instalado en una zona franca va a llegar a los 6.000 trabajadores en 2013. Esta fábrica va a atraer a proveedores catalanes, andaluces y gallegos y estimamos que van a generar 36.000 empleos. Toda esta gente tiene que alojarse no muy lejos de la fábrica. Necesitan viviendas. Los obreros de Renault cobran alrededor de 300 o 400 euros al mes. Necesitan apartamentos. Las viviendas de protección oficial cuestan 25.000 euros. Tienen que dar 3.000 euros de entrada. Luego pagan unos 120 euros al mes. Esto puede interesar a los promotores andaluces. Se trata de un programa oficial muy importante.

—También afirma que hay una modificación importante en relación al suelo agrícola.

—Antes había una ley que prohibía que los extranjeros tuvieran terrenos agrícolas en propiedad. Ahora se ha privatizado terreno, con la posibilidad de alquilar por periodos de treinta años, un hecho que está atrayendo a muchos extranjeros y a muchos andaluces.

El PTA avanza en la colaboración entre Andalucía y el norte de África

Málaga, 31 OCT. 2012

La tecnópolis fue ayer el escenario de la presentación del proyecto ReRSE

EP / MÁLAGA

El Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) fue ayer el escenario de la presentación del proyecto ReRSE Servicios Avanzados, que tiene como objeto la creación de un nuevo marco de cooperación entre empresas ubicadas en Andalucía y el Norte de Marruecos; además de potenciar las relaciones empresariales a ambos lados del Estrecho. El proyecto, que está gestionado por la Agencia de Innovación y Desarrollo de Andalucía (IDEA), tiene como fin principal la prestación de servicios avanzados a las empresas de Andalucía y Marruecos y la promoción de la cooperación tecnológica y empresarial transfronteriza. Además, sirve para dar continuidad a ReTSE Servicios de Apoyo, desarrollado por IDEA durante los años 2010 y 2011.

La delegada provincial de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo, Marta Rueda, fue la encargada de presentar dicha iniciativa. Para ello, ha destacado la importancia de estos encuentros ya que son fórmulas que sirven "para superar las limitaciones territoriales en estos momentos de crisis internacional", insistiendo en la necesidad de "fortalecer las relaciones de intercambio y cooperación entre ambos lados del Estrecho".