

Departamento de Comunicación



CONFEDERACIÓN
DE EMPRESARIOS
DE MÁLAGA

DOSSIER DE PRENSA DIARIO

FECHA:

14 DE OCTUBRE DE 2013

CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE MÁLAGA

C/ San Lorenzo 20, 29001 MÁLAGA - Tfno.: 952 06 06 23 - Fax: 952 06 01 40 - www.cem-malaga.es - e-mail: cem@cem-malaga.es



El Colegio de Abogados, la CEM y Cruz Roja analizan el desempleo juvenil

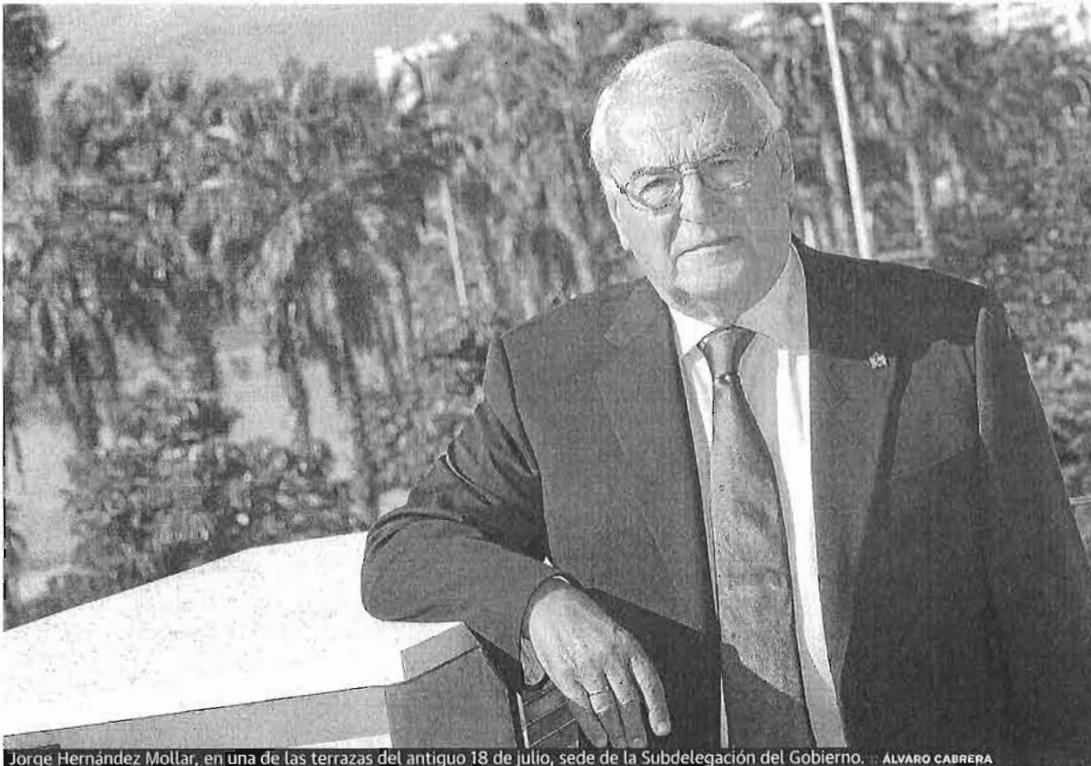
:: IVÁN GELIBTER

MÁLAGA. El Colegio de Abogados de Málaga (ICA), la Confederación de Empresarios de Málaga (CEM) y la Cruz Roja fueron los protagonistas ayer por la mañana de una mesa redonda sobre la problemática del desempleo juvenil, crucial en la provincia de Málaga.

Repartidas en varias intervenciones, las tres instituciones fueron introduciendo datos de sus campos de estudio para intentar dilucidar, no sólo la situación actual, sino también alguna posible solución. El coordinador de la sección de Laboral del Colegio de Abogados, Daniel Pérez, usó su alocución para establecer las bases legales de la reforma laboral y en qué aspectos afecta ésta a los menores de 35 años. A este respecto, uno de los temas de mayor controversia fue el llamado 'contrato de formación', que Pérez explicó pero sin entrar a valorar las críticas que está recibiendo.

La secretaria de la Confederación de Empresarios de Málaga, Natalia Sánchez, fue la encargada de fijar la postura y la opinión de la patronal en este asunto. Según ella, «entre los empresarios hay voluntad de realizar contrataciones, pero han de darse las circunstancias», a lo que añadió que «en todo lo que hacemos y decimos intentamos potenciar un espíritu emprendedor». Precisamente el emprendimiento fue el concepto protagonista de toda la intervención de Sánchez, en la que aseguró que «no se trata únicamente de crear tu propia empresa, sino de tener la iniciativa de ampliar los conocimientos o de participar activamente en la búsqueda de empleo».

Para concluir, Cruz Roja de Málaga y su presidente, Antonio Morales, hablaron sobre la situación actual de los jóvenes, comentando los datos, no sólo del desempleo —que en España es mayor del 50 por ciento—, sino también el porcentaje de nuevos usuarios así como el evidente abandono del país de muchos jóvenes.



Jorge Hernández Mollar, en una de las terrazas del antiguo 18 de julio, sede de la Subdelegación del Gobierno. ALVARO CABRERA

«El turismo permite que la crisis se viva con menos crispación. Los niveles para acceder al empleo temporal son muy dinámicos en Málaga»

Jorge Hernández Mollar. Subdelegado del Gobierno en Málaga

JAVIER RECIO

En twitter @Javier_Recio

El representante del Estado justifica los Presupuestos Generales del Estado para Málaga en que la economía «es la que es»

MÁLAGA. Jorge Hernández Mollar es un hombre grande, que se hace ver, incluso en su espacioso despacho, situado en el antiguo hospital del 18 de julio, donde transcurre esta entrevista.

—Ha tenido usted mala suerte.

—¿Y eso? ¿Por qué lo dice?

—Porque usted es un subdelegado con muy poco que vender del Gobierno. Igualito que Hilario López Luna...

—Ah, bueno. Yo creo que no, que se han hecho cosas que la ciudad las valora. Uno de mis primeros retos cuando tomé posesión es que se visualizara el Gobierno en Málaga y en la provincia.

—Hombre, usted es un hombre corpulento.

—Ja, ja.

—Como mejor se visualizan las cosas son con las inversiones.

—Están ahí. En los Presupuestos del Estado hay inversiones que son importantes y hay logros que se han conseguido y que se reflejan en la ciudad.

—¿Por ejemplo?

—En estos Presupuestos se ha incorporado una inversión de once millones para los próximos tres años para hacer el Instituto Oceanográfico en el puerto. Para el próximo año ya hay tres millones consignados. En materia de empleo se van a invertir 16 millones en el programa del Profea, de garantía de empleo estable y de renta agraria, que está teniendo mucha repercusión y que está funcionando muy bien en los ayuntamientos.

—Eso es el PER.

—Sí el antiguo PER.

—Con lo que ustedes han criticado al PER, incluso esta semana su compañera del PP catalán Alicia Sánchez Camacho lo ha vuelto a hacer, llama la atención que esté sacando pecho ahora con el PER.

—Estamos cambiando los criterios y estamos haciendo un seguimiento para que este dinero vaya realmente a quien tenga que ir. Ahora hay una unanimidad con el reparto que hacemos con todos los ayuntamientos. Por otro lado, en inversiones en infraestructuras hay que tener en cuenta que estamos hablando todavía de un proyecto que se ha presentado en el Congreso.

—¿Usted que enmienda haría a los

Presupuestos en relación a Málaga?

—Yo, si tuviera que enmendar, destinaría más dinero para acondicionar de una vez por todas los cuartelamientos y comisarías de la provincia. Se está trabajando con los medios económicos que tiene el Estado. Hay que ser realistas y la situación económica es la que es. Los Presupuestos han garantizado un aspecto importante: los gastos sociales. Están garantizadas las pensiones, las prestaciones por desempleo y se han incrementado las becas.

—Siendo esto cierto, también hay necesidades sociales en el resto de España. Sin embargo, Málaga a nivel de inversiones ocupa el número 42. ¿Cómo puede explicarle usted a la gente que la provincia ocupe ese puesto tan bajo?

—Vamos a ser objetivos. En los últimos diez años, con independencia del color del Gobierno, Málaga ha sido una privilegiada en inversiones en infraestructuras. Málaga, y se lo digo porque he viajado mucho por motivos profesionales, está a la cabeza de Europa en materia de comunicaciones. Por tierra, mar y aire. Estamos en unos niveles óptimos. ¿Eso quiere decir que el Estado ha abandonado esas tres infraestructuras? Siguen mejorándose, no a los niveles de los últimos diez años, pero siguen ahí. En el aeropuerto hay una inversión de 37 millones. El puerto, que no solo corresponde al Estado, tiene dos millones y medio de inversión. En materia ferroviaria se va a mejorar la alta velocidad de la línea que va desde Antequera a Granada, que por cierto la he recorrido parte de ella hace poco tiempo con la ministra a pie de obra. Como suele hacer por otra parte esta ministra. Esta magnífica ministra de Fomento que tenemos, desde mi punto de vista.

—Y no es porque usted lo diga.

—Porque es objetivo. Está haciendo mucho por Málaga. Y eso quiero recalcarlo. Ella delante de mí ha dicho: Acceso sur, hágase; se ha hecho. Los kilómetros que faltan de la autovía que enlaza Málaga con Almería, los que están en Almuñécar, ha dicho: hágase. Y se van a hacer. El soterramiento en San Pedro de Alcántara, también.

—Se le olvida el Benítez.

—También ha dicho hágase.

—Más bien ha dicho véndase, porque en un principio dijo que sería gratuito y al final ha tenido un coste.

—Ella y el alcalde han conseguido un logro importante. Ahora está disposición de los ciudadanos de Málaga y eso se ha conseguido por la voluntad decidida de la ministra de Fomento y por el tesón del alcalde. La palabra gratuidad o no...

—Es un matiz importante.

—Será un matiz importante, pero de verdad se lo digo, lo que importa es que ya está en manos de los malagueños y que ya pueden disfrutarlo.

—¿Y el anillo ferroviario?

—La ministra está implicada, ya se han sacado las expropiaciones y se ha sacado una vez a concurso, aunque lamentablemente quedó desierto. La ministra ha dicho que hay que hacer un segundo intento. Esa es una realidad.

—Hablando de realidades, están los Baños del Carmen, cuyo proyecto de rehabilitación pública está abandonado.

—Aunque no soy malagueño autóctono porque soy mellillense, que es como ser malagueño, considero que es una asignatura pendiente que tenemos los malagueños. Desde que soy subdelegado estoy intentando poner mi grano de arena, como fue su desalojo. El Ayuntamiento y la Subdelegación lo conseguimos, aunque queda lo importante. El proyecto del Estado está aprobado y se ha presupuestado la regeneración de la zona. Después está la situación de la concesionaria. Hay una oferta de los privados para poner en marcha su recuperación de una manera más rápida. Nosotros decimos, de acuerdo. Falta una pata, la de la Junta, y si nos ponemos de acuerdo, adelante. Desde Costas estamos abiertos a que se lleve a un buen acuerdo, eso sí, complementando los dos proyectos. Ojalá cuando me vaya esté resuelto este asunto.

—Ya que hablamos de playa, ¿no es desesperante que todos los años se repita el mismo problema del saneamiento y de la arena?

—Soy usuario de la playa. Tenemos las playas que tenemos. Ojalá tuviéramos las playas de Cádiz, con esa arena rubia, o las de Levante. Hemos hecho un esfuerzo estos años de crear playas, y eso no es fácil.

—Algo más se puede hacer. Por ejemplo, ustedes antes pedían que se regenerara con arena de fondos marinos.

—Sí, pero en la regeneración que hacemos ahora, según me dice el jefe de la Demarcación de Costas, es de mejor calidad. Y eso se ve. Yo como bañista he notado que la arena, sin

ser de la mejor calidad, sí es mejor que la de antes. En cuanto a la limpieza del agua estoy de acuerdo con usted. Nos teníamos que haber volcado hace muchos años en el tema del saneamiento de las playas. Ningún malagueño puede estar satisfecho con la limpieza de nuestras aguas. Aquí también es fundamental que la Junta haga sus deberes. Nosotros estamos haciendo los nuestros y la depuradora de Nerja cuenta con fondos en una partida general.

—Usted ha hablado muy bien de la ministra de Fomento. ¿Cree que cumplirá y estará listo el estudio para llevar el cercanías hasta Marbella?

—Creo que sí.

—Es que la cuantía que hay en los Presupuestos para esto es muy baja.

—Estas cuantías lo que significan es que hay voluntad para hacerlo. Lo importante es tener una línea presupuestaria abierta. La ministra quiere que el cercanías llega hasta Marbella y se hará. Ahí estaremos pendientes todos, entre ellos los alcaldes tan batalladores que tenemos en la Costa del Sol.

—En Málaga, según datos de la EPA, el paro afecta a un tercio de la población. ¿Teme algún tipo de estallido social como el que protagonizó el movimiento del 15M?

—El momento más crítico a nivel social lo vivimos el año pasado, con dos huelgas generales y cerca de mil manifestaciones. El comportamiento de las partes implicadas, los cuerpos de seguridad y los ciudadanos, fue ejemplar. Pasar ese año sin ningún tipo de incidentes es la demostración de la

LAS FRASES

Inversiones

«Málaga ha sido una provincia privilegiada durante diez años por los diferentes Gobiernos»

Candidato

«Confío en el sentido común de Rajoy, que al final es quien elegirá al candidato a la Junta»

Jubilación

«Con setenta años, después de 40 de servicio público, creo que ya hay que descansar»

madurez democrática de la sociedad española. Este año, en ese aspecto, está siendo muy apacible. El turismo ha ayudado a que la gente encuentre trabajo, porque aunque hay mucho paro también es destacable que el turismo ayuda a que haya unos niveles de acceso al empleo temporal bastante dinámicos. El turismo ayuda a que el ciudadano no viva con tanta crispación, como puede ocurrir en otras provincias.

—¿Y la economía sumergida?

—Por supuesto que la hay. Nosotros estamos luchando con nuestros medios, con la Inspección de Trabajo, la Agencia Tributaria. Tenemos que com-

batirla con todas nuestras fuerzas.

—Por cierto, y cambiamos de tercio, hay que ver la que están liando en Andalucía.

—¿Nosotros? Serán los socialistas con los Ere.

—Me refería a que no se aclaran con su candidato.

—Llevo muchos años en política y conozco especialmente al presidente del partido, Mariano Rajoy. Tiene una gran virtud, su sentido común. Rajoy tiene mucho que decir y creo que los tiempos los tiene que marcar él, que a la postre es el que tiene que dar el visto bueno.

—¿Pero usted es partidario de que sea pronto?

—Cuando se habla de pronto qué se quiere decir, mañana, pasado..

—O un mes o dos meses.

—En la política los tiempos los van marcando las circunstancias. Seguramente a primeros de año ya esté resuelto este tema. Hay que tener en cuenta que vienen las elecciones europeas, que supone que habrá que hacer cambios de personas que irán en esta lista electoral.

—¿A usted qué le parecería como candidato a la Junta su compañero de gobierno Juan Manuel Moreno Bonilla?

—Yo no creo que ni deba ni quiera dar nombres.

—Pero si el nombre se lo estoy dando yo.

—Mire yo soy muy amigo de Juanma y de otra mucha gente en el partido. Tenemos un banquillo magnífico y mucha gente que está liderando proyectos desde sus puestos de responsabilidad. Tenemos muchos alcaldes,

presidentes de diputaciones.

—A usted lo que le pasa es que no quiere molestar a su jefa.

—Ja, ja. Mi jefa está ahí también. ¿Por qué no puede ser candidata? Juanma Moreno también, Fátima Báñez, Miguel Arias. Tenemos un abanico, pero vuelvo al principio. En lo que confío plenamente es en el sentido común y en el conocimiento que tiene de la realidad andaluza Rajoy.

—¿A nivel personal le gustaría seguir en la próxima legislatura?

—No puedo, por imperativo legal, porque cumpliré los setenta años.

—Si hubiera sido alcalde sería diferente.

—Después de cerca de treinta años dedicado al servicio público, bueno 40 años porque soy funcionario de la Administración, yo creo que ya hay que descansar.

—Pues Francisco de la Torre parece que no tiene esa teoría.

—Cada uno hace lo que quiere con su vida. Paco de la Torre es un hombre que admiro. Admiro su actividad, su entrega a la ciudad de Málaga y, sobre todo, su inteligencia y su conocimiento que tiene de Málaga. Está activísimo y si se siente bien, ¿por qué no va a seguir? También quiero resaltar que la presidencia del partido en Málaga cuenta con personas de experiencia y con años, como puede ser alcalde o como puedo ser yo, que podemos aportar mucho a la ciudad o a la provincia.

—Muchas gracias, y esperemos que los dos años que le queda pueda anunciar más inversiones para Málaga.

—Lo intentaré y trabajaré por ello.

Una misión comercial con 24 empresas malagueñas abre negocio en Rusia y Letonia

La expedición parte hoy con dos grupos diferenciados: uno multisectorial y otro compuesto sólo de compañías turísticas

■ NURIA TRIGUERO

MÁLAGA. El interés que despierta el mercado ruso en las empresas malagueñas queda patente en el éxito de convocatoria de la última misión comercial organizada por la Cámara de Comercio. Un total de 24 empresas participan en la expedición que parte hoy del aeropuerto de Málaga y hasta el jueves visitará Moscú, San Petersburgo y Riga (Letonia), con la intención de establecer contactos y descubrir oportunidades de negocio:

Rusia es uno de los países donde Málaga está potenciando de forma más intensa su actividad comercial. Entre enero y julio, las exportaciones a dicho país han aumentado un 196% en relación al mismo periodo de 2012. Además, la llegada de turistas rusos no deja de crecer, siendo uno de los mercados más emergentes.

En realidad, la expedición se compone de dos misiones comerciales diferentes: una multisectorial, compuesta por doce empresas, y otra dedicada sólo al sector turístico con idéntico número de participantes. Cada

una tendrá agendas diferentes. De hecho, en Moscú coincidirán ambas pero a partir del miércoles, la misión multisectorial viajará a Riga y la turística a San Petersburgo. La agenda incluye reuniones con el embajador español en Rusia y los responsables de las cámaras de comercio de Mos-

cú y Riga, entre otras personalidades.

Las empresas participantes en la misión multisectorial son Agrolaboratorios Nutricionales, Allglass Confort Systems, O-Med, Málaga si Spanish Language School, Ingelabs, Farma-Química Sur, Dvino Export, Inmobiliario Mezquitilla, Estudio Juri-

dico Castañón Abogados, PTA, Unica y Caracuel Abogados. La turística está compuesta por Apartotel Meliá Costa del Sol, Meliá Marbella Banús, Abies Travel, Hotel La Viñuela, Hotel PYR, Cititravel, Molina Lario, InsurTravel, Atalaya Park, Petchey Leisure, H10 y Pierre Vacances.

LA EXPEDICIÓN

► **Fecha:** Empieza hoy y termina el próximo jueves

► **Participantes:** 24 empresas divididas en dos misiones: una multisectorial y otra turística.

► **Recorrido:** La misión multisectorial visitará Moscú y Riga (la capital de Letonia). La misión turística recorrerá Moscú y San Petersburgo.

► **Organiza:** Cámara de Comercio

La firma del convenio colectivo del comercio garantiza la paz laboral a unos 60.000 trabajadores

■ SUR

MÁLAGA. Alrededor de 60.000 trabajadores vinculados al sector de Comercio de Málaga obtendrán beneficios tras la firma del convenio colectivo efectuado ayer por representantes empresariales y sindicales y que contempla una subida salarial del 1% para 2013, con carácter retroactivo desde el 1 de enero, y del 0,9% para 2014.

Después de 10 meses de negociación, el viernes se mantuvo una reunión para evitar la huelga en este sector, que engloba a unas 30.000 empresas, y ayer por la mañana se alcanzó un acuerdo que supone la «paz laboral» para este año y el próximo, que es la vigencia del convenio. Según indicaron la secretaria provincial de Comercio, Hostelería y Turismo de CCOO, Lola Villalba; el secretario provincial de Acción Sindical de UGT, Rafael Rivas; y el presidente de la Federación de Comercio de Málaga (Fecoma), Enrique Gil, este acuerdo tiene una vigencia de dos años y contempla una actualización salarial, manteniéndose las cláusulas del anterior acuerdo.

La Junta prevé que el alza del turismo se mantenga hasta finales de noviembre

► Los establecimientos hoteleros registrarán el próximo mes un 7 por ciento más de estancias que en el mismo mes de 2012

LA OPINIÓN MÁLAGA

■ El turismo crece de forma sostenida desde el pasado mayo en Andalucía, con cifras históricas de pernoctaciones hoteleras registradas el pasado verano, una tendencia que la Consejería de Turismo de la Junta prevé que se mantenga hasta noviembre, en plena temporada baja. Los establecimientos hoteleros de Andalucía registrarán el próximo noviembre 1.941.000 estancias, un 7 por ciento más que en el mismo mes de 2012, según un informe elaborado por la Junta.

Si se confirman las previsiones de la Junta, como ha ocurrido en los últimos meses, se prolongaría la tendencia al alza del sector turístico, y en el acumulado de enero a noviembre las pernoctaciones hoteleras crecerían en torno al

3,6 por ciento en Andalucía, unas 1.428.000 noches, hasta superar los 41 millones de estancias en este periodo. Ello acercaría las cifras del acumulado hasta noviembre al balance de 2012, que se cerró con 41,2 millones de pernoctaciones hoteleras.

La Junta augura que entre enero y noviembre estarán ocupadas el 40 por ciento de las plazas ofrecidas por los hoteles andaluces, 1,4 puntos más que en el mismo periodo del pasado año.

Perspectivas.

El informe también recoge las perspectivas para septiembre y octubre -los últimos datos del INE son de agosto-, cuando se espera contabilizar 4.900.000 (+6,3 %) y 3.686.000 (7,6 %) pernoctaciones, respectivamente, con lo que se re-



12 de octubre Málaga celebra el Día de la Hispanidad en la playa

► Málaga le dio la bienvenida hace unas semanas al otoño, sin embargo las temperaturas de este fin de semana han distado mucho de un día otoñal. Ayer, fiesta de la Hispanidad y el día del Pilar, la capital alcanzó los treinta grados, y fueron muchos los que aprovecharon el buen tiempo para pasar un día de playa. La playa de La Malagueta, la Misericordia y también las de la provincia albergaron a muchos bañistas que se resisten a que acabe el verano. Foto G. Torres

visan al alza anteriores predicciones. La ocupación hotelera media se situará en septiembre en el 56 por ciento (+1,7 puntos), el 46 por ciento en octubre (+1,6 %) y el 33 por ciento de las plazas ofertadas en noviembre (+1,4 %).

Del análisis provincial se desprende que en el acumulado de enero-noviembre los mayores crecimientos interanuales, en torno al

6 por ciento, se darán en las provincias de Almería, Granada y Málaga, y sólo registrarán descensos Sevilla (3,2 %), Córdoba (3 %) y Jaén (0,5 %).

El consejero de Turismo, Rafael Rodríguez (IU), afirmó hace unos días que los datos de septiembre apuntan a que Andalucía ha registrado el mejor verano de la historia, e hizo un llamamiento para

que el sector no baje la guardia. Andalucía se mantiene como la comunidad líder entre los viajeros españoles, un emisor que comienza a recuperarse en la región y que en los últimos años se ha visto afectado por la menor disponibilidad presupuestaria de las familias para viajar, mientras que en el mercado internacional ocupa la cuarta posición.

Acuerdo laboral en el Comercio

► Empresarios y sindicatos firmaron ayer el nuevo convenio colectivo que afecta a más de 60.000 trabajadores

LA OPINIÓN MÁLAGA

■ Unos 60.000 trabajadores del sector de Comercio de Málaga se verán beneficiados de la firma del convenio colectivo efectuada ayer sábado por representantes empresariales y sindicales y que contempla una subida salarial del uno por ciento para 2013, con carácter retroactivo desde el 1 de enero, y del 0,9 por ciento para 2014.

Después de 10 meses de negociación, el pasado viernes se mantuvo una reunión para evitar la

huelga en este sector, que engloba a unas 30.000 empresas, y en la que ayer sábado se alcanzó un acuerdo que supone la «paz laboral» para este año y el próximo, que es la vigencia del convenio.

Evitar la ultraactividad

Así, según indicaron Europa Press la secretaria provincial de Comercio, Hostelería y Turismo de CCOO, Lola Villalba; el secretario provincial de Acción Sindical de UGT, Rafael Rivas; y el presidente de la Federación de Comercio de Málaga (Fecoma), Enrique Gil, este acuerdo tiene una vigencia de dos años y contempla una actualización salarial y manteniéndose las cláusulas del anterior acuerdo.

Lo más destacado por los re-

presentantes de los sindicatos es que se evita la ultraactividad, puesto que la reforma laboral señala que si no hay acuerdo sobre los convenios colectivos al término de su vigencia, «se vuelve a cero y se pierden todos los derechos adquiridos por los trabajadores».

En este sentido, Rafael Rivas apuntó que si para el próximo convenio no se alcanzase un acuerdo, seguiría vigente el actual. A su juicio, el acuerdo suscrito es «satisfactorio», aunque ha admitido que no es ninguna maravilla.

Lola Villalba, por su parte, informó de que se introduce un nuevo artículo para el fomento y la creación de empleo para que las empresas que mantengan los puestos de trabajo y contraten a nuevo personal se beneficien de una reducción salarial.

En concreto, los empleados que se incorporen a trabajar en los comercios cobrarán, desde la firma del convenio y durante la vigencia del mismo, un 15 por ciento menos del salario fijado para incentivar la contratación y evitar que «despidan a alguien que lleva muchos años trabajando y que se contrate a un joven pagándole mucho menos».

Igualmente, se bajan un 15 por ciento las horas extras que se realicen de lunes a sábado, no así las de domingos y festivos que se mantienen como hasta ahora. También se ha incluido una aclaración sobre la paternidad y la maternidad, y los empleados de este sector contarán con una semana más de lo que especifica la legislación.

El presidente de Fecoma explicó que la firma es «una buena noticia», y ha agradecido el «gran esfuerzo» de los representantes de los trabajadores, «que han sido comprensivos con la situación actual del sector».

Gil sostuvo que a pesar de la crisis, se está percibiendo una «cierta dinamización y aunque no un aumento en la facturación sí una estabilización», que deberá concretarse en los datos de este último trimestre del año.

Tanto los empresarios como los sindicatos CCOO y UGT han recalorado la importancia de un acuerdo después de tantos meses de negociación y de tensión. Este acuerdo tiene en cuenta las dificultades del sector comercial, producto de la crisis económica y que afecta al consumo a nivel general y en particular al comercio.



EIPSOE critica los problemas de accesibilidad de la Casa Gerald Brenan

LA OPINIÓN MÁLAGA

■ La portavoz socialista en el Ayuntamiento de Málaga, María Gámez, ha criticado los problemas de accesibilidad en la Casa Gerald Brenan, situada en Churriana, ya señalado que es «vergonzoso» que no sea accesible pese a haber sido inaugurada recientemente. Por ello, ha reclamado una solución «inmediata y definitiva» que permita a personas con discapacidad o movilidad reducida el acceso a la misma. En este sentido, ha apuntado que durante la Semana Cultural, varias personas tuvieron dificultades para acceder al edificio principal, al jardín y al patio trasero de la vivienda.

Gámez recordó que es un edificio de nueva construcción en el que se han invertido dos millones de euros y cuya recepción por parte del Ayuntamiento se llevó a cabo en marzo de 2011. Entre las deficiencias denunciadas por la socialista, ha citado la existencia de bordillos en la puerta principal del edificio y del patio y la falta de un pavimento sólido que permita la entrada de una silla de ruedas al jardín. A su juicio, se trata de un hecho «inaceptable», y manifestó que «no valen de nada los premios sobre accesibilidad si se siguen cometiendo este tipo de errores en edificios públicos».



El Proyecto Boreal del IMFE permite a los desempleados formación y prácticas

► Uno de los requisitos necesarios para optar a los diversos cursos es estar desempleado y empadronado en la capital

LA OPINIÓN MÁLAGA

■ Hasta 570 personas podrán beneficiarse de la formación incentivada que ofrece el Instituto Municipal para la Formación y el Empleo (IMFE) a través del Proyecto Boreal y ampliar sus conocimientos gracias a la diversidad de cursos con los que cuentan y que ofrecen un amplio periodo de prácticas en empresas, además de las clases teóricas.

Se trata de un proyecto que se inició en enero de 2012 y tiene una duración determinada de 34 meses en la que se impartirán un total de 24 cursos que contarán con 38 ediciones, ya que varios de los ofertados se repetirán a lo largo de estos meses.

Entre requisitos exigidos para tener la oportunidad de formar parte de alguno de estos cursos están: estar desempleado y empadronado en Málaga capital.

El objetivo principal que tiene este tipo de formación es que la persona que lo reciba adquiera nuevos conocimientos y pueda incorporarse al mercado laboral. Para ello, cuentan con varios convenios empresariales a raíz de los cuales el alumno pasará el periodo de prácticas en contacto directo con alguna empresa del sector que se ha especializado. Se trata de un valor añadido ya que las posibilidades de ser contratado son superiores si el responsable ha visto a la persona en cuestión realizar su jornada laboral. Además, todos los cursos cuentan con un certificado de profesionalidad o un módulo de certificado de profesionalidad que depende del número de horas, tanto teóricas como prácticas, que contemple el curso.

Desde un total de 125 hasta 600 horas, el número de horas es variado según lo establecido en cada curso.



Algunos alumnos cursos celebrados en las instalaciones del IMFE. LA OPINIÓN

La oferta es amplia y toca sectores muy variados a través de cursos como «Atención sociosanitaria a personas dependientes en domicilio», «Cuidados especializados para enfermos de Alzheimer», «Servicios de bar y cafetería» o «Actividades auxiliares de comercio», entre otros.

Además de obtener un certificado y realizar prácticas en empresas, la persona recibe una beca por cursarlo que asciende a unos veinte euros aproximadamente por día. Aun así, existen unas bases que especifican una serie de condiciones que deben cumplirse para recibir la beca. La asisten-

cia obligatoria al 75 por ciento del total de horas que completan el curso y no faltar más de tres veces de manera injustificada, son algunos de los aspectos que se tienen en cuenta. La ausencia sin motivo aparente propiciará la exclusión de la persona del curso.

Tanto la parte teórica como la práctica tendrá una duración de cinco horas en horario de mañana: de 9.00 horas a 14.00 horas.

Red Convergen

En el marco del proyecto Boreal se ha creado una red de trabajo entre ciudades de similares características, para el intercambio

de conocimientos, metodologías y buenas prácticas en el ámbito de la formación para el empleo.

Esta red está integrada por los Pactos por el Empleo en la que participan los proyectos de A Coruña, Ciudad Real, Mérida, Málaga y Granada, todos ellos pertenecientes a regiones objetivo de Convergencia.

La finalidad de la Red es la transferencia y puesta en valor de conocimientos, metodologías y buenas prácticas llevadas a cabo desde cada entidad. Las características comunes de las zonas de convergencia y el hecho de contar con Pactos Locales por el Empleo

Los cursos que se impartirán a lo largo de estos meses cuentan con un periodo de prácticas en empresas

con objetivos similares ha impulsado la creación de esta "red de redes" con la que se plantean los siguientes objetivos:

Establecer un nuevo marco de intercambio metodológico y técnico entre las entidades especializadas en políticas activas de empleo de diferentes territorios de actuación.

Ampliar la difusión de las buenas prácticas generadas en las zonas de convergencia y abordar procesos de transferencia.

Para más información sobre el Proyecto Boreal o cómo solicitar algún curso, visitar la web: www.imfe.eu, o en cualquiera de los Centros de Servicios Sociales.

Orientación

Desde el Proyecto Boreal no solo se ofrece formación, sino que cuenta con un departamento dirigido a la orientación para todas aquellas personas que estén en la actualidad sin empleo.

Ubicados en los once Centros de Servicios Sociales que existen en los once distritos de la ciudad, el departamento de orientación cuenta con personal específico que ofrece una atención individualizada a todos aquellos que lo necesiten. Desde revisar el currículum vitae y ver el perfil al que se ajusta la persona en cuestión, hasta ofrecer un listado de empresas al que dirigirse, según el sector que abarque para facilitar su inserción. Para más información sobre el Proyecto Boreal o cómo solicitar algún curso, visitar la web: www.imfe.malaga.eu o alguno de los Centros de Servicios Sociales.

Especial Antequera Económico

La Opinión

Antequera, término municipal de macroproyectos en vía de desarrollo

► La construcción de una estación de AVE, el Corredor Ferroviario del Mediterráneo, el anillo ferroviario o el Proyecto Seco son algunas de las obras que tiene pendiente la localidad en la actualidad

M. ROSALES ANTEQUERA

■ Antequera se encuentra inmersa en varios proyectos de elevada magnitud que una vez que se finalicen reforzarán su posición. La postura ante algunas propuestas como el Proyecto Seco cuenta con el apoyo unánime de todos los sectores mientras que el anillo ferroviario es un asunto áspero que tiene a la agricultura totalmente en contra.

La ministra de Fomento, Ana Pastor, anunció en su última visita que la línea de alta velocidad entre Granada y Antequera estará terminada en el último trimestre del 2015. Las obras en el término municipal se encuentran a un porcentaje medio de ejecución de más de un 70%. Concretamente, el nudo Bobadilla está al 99%, el otro tramo hacia Málaga y Córdoba va al 66% y el tramo Antequera-Peña de Enamorados está al 62%.

Así, el proyecto incluye la construcción de una estación de AVE en el centro de la localidad malagueña cuya inversión se ha visto reducida de 30 millones a 19 millones de euros. La plataforma que acogerá este inmueble ya está construyéndose pero aún no se sabe nada de la redacción del nuevo proyecto. El alcalde de Antequera, Manuel Barón, aseguró que están ejecutando el nuevo documento y que será una estación moderna para el tránsito de pasajeros.

El sector ferroviario tiene en la ciudad del Torcal un punto importante y Antequera será uno de los ejes del futuro Corredor Ferroviario del Mediterráneo. Así, hace unas semanas la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía propuso, en unas jornadas celebradas en el municipio, al conjunto de organizaciones sociales, administraciones y entidades públicas y privadas de toda la comunidad autónoma, la suscripción de un manifiesto en defensa de la urgente ejecución en Andalucía de los corredores ferroviarios planificados por la Unión Europea y englobados en el Proyecto 3-Corredor Mediterráneo de la Red Principal Transeuropea de Transporte, que contempla tanto un ramal litoral (Frontera francesa-Barcelona-Valencia-Almería-Granada-Antequera/Algeciras-Sevilla-Huelva) como otro central (Frontera francesa-Zaragoza-Madrid-Jaén-Córdoba-Antequera-Algeciras).

En todo este entramado sigue pendiente la línea Antequera a Sevilla. Hay que resaltar que está construida toda la línea que discurre por la provincia de Málaga,



La localidad de Antequera. LA OPINIÓN

mientras que está paralizada la obra en la provincia hispalense, a la espera de que el Gobierno se haga cargo de un proyecto que, inicialmente, asumió la Junta y para el que ya no dispone de fondos.

Proyecto Seco

Además, parte fundamental de este proyecto será el Proyecto Seco de Antequera que consiste en una infraestructura de transporte que contempla para una primera fase el transporte de mercancía por carretera y en una segunda fase ampliar a centro de distribución de mercancía ferroviaria. El proyecto lleva ya varios años de trámites administrativos por parte de la Junta de Andalucía. Así, la consejera de Fomento y Vivienda, Elena Cortés, aseguró en su última visita a Antequera que los trámites administrativos pendientes estarán resueltos «para finales de este año o principios del que viene». Cortés dijo que «siguen trabajando para que vaya avanzando el proyecto», quien añadió que se está haciendo un trabajo importante porque es clave para el Gobierno andaluz este punto dentro de la Red Logís-

El alcalde de Antequera asegura que el proyecto Seco es el más importante que abarca la ciudad

tica de Andalucía en la que ya se ha invertido en torno a 200 millones de euros.

El alcalde de Antequera asegura que es el proyecto más importante que hay ahora mismo en la ciudad. Así, el regidor recuerda que son ya siete años de espera para el inicio de un proyecto que tiene el respaldo económico necesario para su despegue a través de la iniciativa público-privada, después de que el 22 de julio de 2009, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía y la sociedad Puerto Seco de Antequera S.L., formada por Acotal, Hermanos Minguela, entre otros accionistas, firmaran un contrato de bases para la integración de los suelos en el proyecto.

Las obras de la primera fase del puerto seco de Antequera supondrá la urbanización de 70 hectáre-

as de las más de 350 con las que contará esta infraestructura y una inversión de entre 35 y 40 millones de euros. Para el desarrollo de este proyecto existe una sociedad mixta, Puerto Seco S.L. La parte privada-integrada por el grupo Acotal, Hermanos Minguela y otros accionistas menores- financiará el 60 por ciento del proyecto, mientras que el 40 por ciento restante será asumido por la Junta de Andalucía. El Puerto Seco de Antequera se construirá en las proximidades de la estación ferroviaria de Bobadilla y tendrán acceso por carretera a través de la A-384. Al sur de esta última vía se sitúa la zona más amplia de todo el puerto seco: el sector uno, con 1.409.100 metros cuadrados, que conforma el nexo de unión entre la estación de viajeros (Santa Ana) y la de mercancías (Bobadilla). Al sur de este sector se encuentra la nueva terminal ferroviaria, que será clave no sólo para el puerto seco sino también para el futuro Corredor Ferroviario del Mediterráneo.

En la distribución del espacio de la futura plataforma logística destacan, los sectores uno y cinco,

destinados, en sentido estricto, a la logística y actividades de valor añadido. Por otro lado, en el sector dos y cuatro se combinarán las funciones de logística y distribución.

La estación tendrá una extensión de más de 630.000 metros cuadrados y con acceso directo a la plataforma logística. Se ha estimado que la capacidad de trabajo inicial de la terminal llegará a los 24 trenes diarios con unos 25 contenedores por tren, aproximadamente.

Anillo ferroviario

Completan este mapa ferroviario el proyecto del anillo ferroviario que está pendiente de que Fomento vuelva a sacarlo a concurso tras quedar desierta la primera convocatoria que salió este verano. Este proyecto afectará a varios municipios de la comarca, de hecho todos ellos siguen en contra de su construcción en esta zona de la provincia salvo el Ayuntamiento de Antequera. Aun así, el alcalde aseguró esta semana que si no hay un respaldo del sector privado se planteará retirar su apoyo institucional al proyecto.

SEÑAS DE IDENTIDAD DE LA MÁLAGA TECNOLÓGICA

EL BINOMIO PTA-UNIVERSIDAD

Un parque con más de 600 empresas y una Universidad para nutrirlo de Ingenieros

1 El PTA, que cumplirá en diciembre 21 años de trayectoria, acoge a más de 600 empresas que generan más de 14.500 empleos. Su contribución al PIB de Málaga es del 7%, con unos 1.600 millones de facturación conjunta. La inversión total realizada en la construcción y equipamiento del PTA desde su construcción ha sido de 755,5 millones de euros. El 78% es iniciativa privada y el 22% restante pública. Un elenco de grandes multinacionales del sector tecnológico convive con entramado de emprendedores. El PTA mantiene una estrecha relación con la Universidad de Málaga, de cuya Facultad de Ingeniería han salido muchos de los actuales profesionales del parque. La UMA también trata de fomentar las vocaciones empresariales a



través de programas como los Spin off.

HORIZONTE 2020

Los coches eléctricos del proyecto ZEM2ALL, una apuesta sostenible y medláctica

2 Mitsubishi, el gobierno japonés -a través del plan NEDO-, Endesa y el propio gobierno español impulsaron el proyecto ZEM2ALL, uno de los frutos de la apuesta de la ciudad por la innovación. Este

programa consiste en una prueba real de 200 coches eléctricos que circulan por la ciudad, donde hay instalados 23 puntos de recarga rápida, para recoger datos que sirvan para afinar la extensión de estos vehículos. El programa, que inauguró el Príncipe Felipe, se desarrollará durante un periodo de cuatro años y tiene un presupuesto de 60 millones de euros. Otros programas son los 13 megavatios de energía generada con biogás y los 535 kilovatio de potencia instalada en 41 plantas fotovoltaicas.

MÁLAGA VALLEY

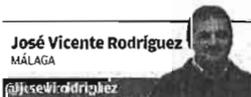
Un club que reúne a grandes firmas mundiales de forma periódica en Málaga

3 Málaga Valley nació como un lugar de encuentro y debate de directivos de empresas tecnológicas, con dos reuniones anuales en la ciudad. Su valor no se puede medir en cifras, sino en el prestigio, la presencia

URBES CON FUTURO

Málaga, creativa e inteligente

En los próximos años la innovación no será liderada por estados o naciones sino por ciudades que desarrollen ecosistemas creativos e innovadores. Málaga, una de las mejor posicionadas, le permite pugnar por las nuevas inversiones de la UE para ciudades con I+D



José Vicente Rodríguez
MÁLAGA

■ Pese a los envites de la crisis, Málaga continúa trabajando para asentar su marca tecnológica y lograr que su nombre pueda ser recitado junto al de Silicon Valley, Baden-Württemberg, Massachusetts o Corea del Sur en la lista de entornos más creativos del mundo. El concepto ha sido acuñado por el consultor Charles Landry, autor del libro «La ciudad creativa» y de un índice de urbes creativas que a partir de diversos indicadores mide la capacidad de una urbe de

Una vista de Málaga, que lleva años tratando de posicionarse como polo tecnológico y como ciudad creativa.

G. TORRES

convertirse en nodo y foco de atracción y desarrollo en el nuevo contexto del siglo XXI.

El análisis parte de la base de que un mundo globalizado como el actual, la innovación y el desarrollo ciudadano ya no van a estar liderado por naciones o estado tradicionales, sino por ciudades, como protagonistas de ecosistemas innovadores capaces de superar los paradigmas industriales. «La ciudad creativa no se basa sólo en el impulso del arte, de las nuevas tecnologías o de las clases creativas. La cuestión es implicar en la transformación de la ciudad a todos sus habitantes, a las organizaciones, empresas y

también a la clase política», afirma Landry.

Cinco ideas fuerza caracterizan a la ciudad creativa: Curiosidad, imaginación, creatividad, innovación e invención. El objetivo es marcar un horizonte a largo plazo, equilibrar lo nuevo con lo viejo y crear las condiciones para que las personas se conviertan en agentes del cambio. O lo que es lo mismo, que los distintos actores caminen en la misma dirección o, al menos en el mismo sentido.

A este concepto responde la estrategia diseñada en los últimos años por el Ayuntamiento de Málaga, que busca diversificar un modelo productivo muy basado en el turismo de sol y playa y proyectar una imagen de ciudad del conocimiento a través de iniciativas como el Club Málaga Valley, la apuesta por la Smart City -la integración de las nuevas tecnologías y el fomento del I+D en la actividad diaria de las urbes- o promocionando la actividad de las más de 600 empresas del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA).

El ténico alcalde delegado de Innovación y Nuevas Tecnologías del Ayuntamiento, Mario Cortés, señala que el objetivo final es atraer empresas, investigadores y talento a la ciudad además de buscar oportunidades para las empresas malagueñas. El entorno Smart City de Málaga, por ejemplo, tiene como objetivo probar nuevas tecnologías de ahorro y generación de energía renovable en la ciudad. Y aunque su valor puede medirse en términos de inversión y ahorro energético, lo que resulta más atractivo es que está llevando el nombre de Málaga por todo el mundo asociado con actividades de I+D, lo que re-

PROTAGONISTAS

MARIO CORTÉS

TTE. ALCALDE Y DELEGADO DE INNOVACIÓN DE AYTO. DE MÁLAGA

«Todo el mundo quiere saber lo que está pasando en Málaga»



► «Constantemente estamos recibiendo empresas y representantes institucionales de todo el mundo que quieren conocer lo que está pasando en Málaga. Se ha creado una gran expectación y eso al final debe beneficiar a nuestras empresas y generar actividad»

FELIPE ROMERA

DIRECTOR GENERAL DEL PARQUE TECNOLÓGICO DE ANDALUCÍA (PTA)

«Málaga ha sabido posicionarse en esta ola de innovación»



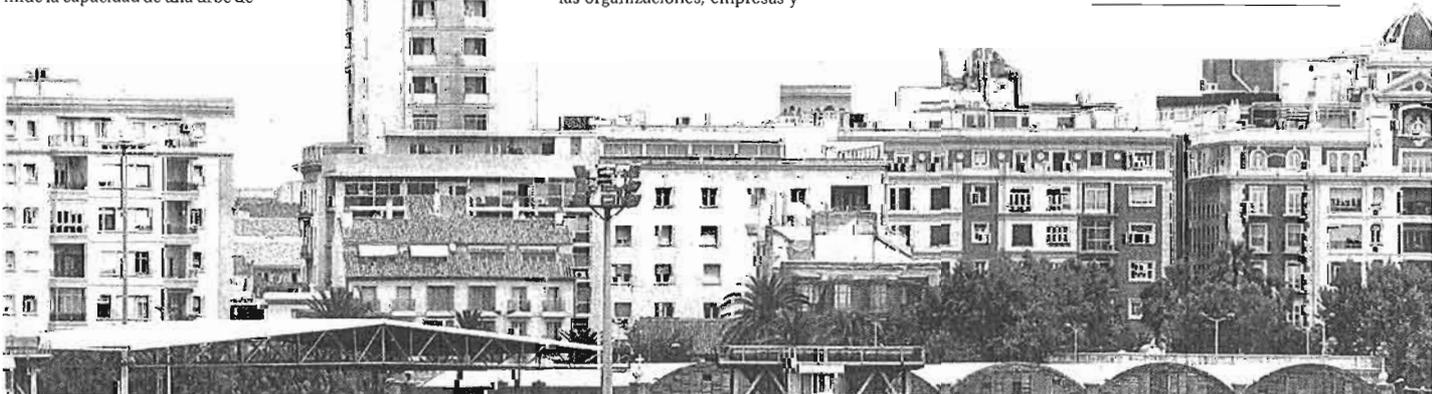
► «El sector de las ciudades inteligentes forma parte de una nueva ola de innovación y Málaga sabido posicionarse muy bien desde el principio, cuando nadie hablaba todavía de eso. Llevamos una gran ventaja. En el PTA lo vemos como un vector muy importante de futuro del que tenemos que sacar todo el provecho que podamos»

ALVARO SIMÓN DE BLAS
DIRECTOR GENERAL DE LA INCUBADORA BIC EURONOVA DE MÁLAGA

«Málaga está bien colocada para la nueva economía»



► «Málaga se ha labrado una imagen muy potente basada en el PTA y en el Málaga Valley. La industria y el negocio de las smart cities también empieza a resultar muy interesante para las pequeñas empresas»



de Málaga en los círculos empresariales de I+D y tecnología de la información, y la creación de una marca. Google, Microsoft, IBM, Gowex, Intel, Endesa o Samsung son algunas de las empresas con presencia en el club. Esta semana se ha presentado la cuarta edición del Málaga Valley Network Meeting, una cita de networking que se celebrará el 15 de noviembre en el Martín Carpena con un millar de participantes, entre empresarios y emprendedores. El evento incluirá varias charlas magistrales de ponentes de relevancia nacional.

SMART CITY
Medidas de ahorro energético y de eficiencia en materia de iluminación, gestión del agua y comunicaciones

4 Impulsado por Endesa para implantar tecnologías de ahorro en el consumo de energía. Gracias a los estabilizadores-reductores de flujo y generación aplicados a las 60.000 farolas de Málaga, se ahorran de 2,8 millones de euros al año. Se ha digitalizado la red de agua, con 240.000 contadores conectados a la red que permiten el control de fugas y conexiones ilegales y más fiabilidad en las lecturas.



En cuando a la red de comunicaciones municipal se instaló un anillo de fibra óptica y una red inalámbrica que permite la interconexión de 104 sedes y un ahorro de 1,2 millones en operadores telefónicos.

CIRCULACIÓN

Imagen de tráfico, control de los aparcamientos y seguimiento por GPS de toda la flota de la EMT

5 El Centro de Control de Tráfico y Aparcamientos regula los aparcamientos libres en superficie y la regulación adaptativa

de cruces con 70 cámaras y en tiempo real. En la EMT, toda la flota se controla por GPS y ha mejorado la fiabilidad de los horarios de paso, que se cumplen en más de un 95%. También hay un sistema que otorga prioridad semafórica en el carril bus en cruces como el de Castañón de Mena.

GESTIÓN DIARIA

Proyecto piloto de control energético de los hogares, sistemas de pago con el móvil y avisos de Málaga Funciona

6 Las Smart Grids forman parte de un proyecto piloto por el que algunos ciudadanos ya pueden medir su consumo eléctrico in situ y mejorarlo. También hay mecanismos para efectuar pagos con el teléfono móvil en comercios, restaurantes o museos (a cargo de la empresa Momo Pocket) o, en un futuro, para abonar el billete de bus y parquímetros (sistema NFC). Las empresas disponen de un portal municipal de datos abiertos para facilitar sus gestiones y consultas. Otro logro es el Málaga Funciona, que ya ha gestionado 35.000 incidencias en vía pública a partir de avisos de ciudadanos.

fuerza su imagen de marca para atraer la implantación de empresas tecnológicas.

Un flujo constante de visitas

«Constantemente estamos recibiendo empresas y representantes institucionales de todo el mundo que quieren conocer lo que está pasando en Málaga. Con respecto a la Smart City, por ejemplo, han vendido hace poco representantes de Ecuador y Portugal y en las próximas semanas recibiremos a personas que vienen de Tokio y de China. Nos citan como ejemplo en los foros y aparecemos en el top de todos los rankings. Se ha creado una gran expectativa. Es un flujo constante; la gente quiere ver lo que hacemos», comenta. De hecho, la aceleradoras de empresas (start ups) puesta en marcha por el Ayuntamiento en Tabacalera –y se preparan cuatro más– tiene entre sus integrantes a muchas empresas de fuera que llegan atraídas por la imagen y el caldo de cultivo que Málaga está generando.

El responsable de municipal cita también el caso de empresas malagueñas como Momo Pocket o Iman que se han beneficiado de estas dinámicas para darse a conocer y cerrar buenos operaciones y asegura que los contactos generados en las reuniones del Málaga Valley y en los foros vinculados a la sostenibilidad de las ciudades –el último, el Greencities de la semana pasada– son un semillero de oportunidades.

Porque hablamos de prestigio pero sobre todo de negocio o, por lo menos, de estar bien posicionado a la hora de competir por él. A la vuelta de la esquina aparece el Horizonte 2020, el instrumento de fi-

I+D PARA JÓVENES

El fracaso de las tecnocasas

► Uno de los emblemas del salto de la ciudad a favor del I+D era la construcción de las tecnocasas, un concepto que pretendía unir las viviendas protegidas para jóvenes con un espacio para trabajar destinados a los emprendedores. Esta apuesta, avalada por la Junta y el Ayuntamiento con un convenio firmado en 2005, ha fracasado de forma estrepitosa, abandonándose antes de empezar. Ocho años después de su puesta en marcha, de las tecnocasas sólo queda un proyecto terminado de una promoción, dos anteproyectos y la expropiación de 137 parcelas en el Centro para lo que se destinó 10,9 millones de euros. Además, es imposible retomar el proyecto actualmente aunque hubiera dinero y voluntad.

nanciación que la Unión Europea aplicará a partir de 2014 y que contará con un presupuesto de 80.000 millones de euros. El nuevo programa de la UE para la investigación y la innovación es parte de la campaña por un nuevo crecimiento y el empleo en Europa y priorizará elementos como la sostenibilidad, un punto en el que Málaga, señalan estudios como el de Ametic o el de consultoras como PWC aparece excelentemente posicionada.

Las expectativas, desde luego, son golosas. Según recordaba hace unos días en el foro Greencities&Tikar el responsable de la multinacional Abertis Telecom, Raúl González Prats, sólo el segmento de las Smart City moverá una inversión de más 23.000 millones de euros en España hasta el año 2020.

«Málaga está muy bien colocada en este ámbito. Pri-

mero hizo cosas muy interesantes con el proyecto de coches eléctricos ZEM2ALL y ahora se ha erigido como foro de debate de todo lo que se está haciendo, y que va camino de convertirse en uno de los pilares de una nueva economía», comentaba González Prats, que cree que el ámbito tecnológico es muy propicio para las pequeñas y medianas empresas, mucho más ágiles que las grandes corporaciones a la hora de innovar.

Otra muestra de la apuesta de la capital por todo lo relacionado con las ciudades inteligentes es que Málaga es, junto a Zaragoza y Santander, una de las primeras urbes en sumarse al proyecto Ciudad 2020 que comanda la empresa Indra y en el que participan Ferroviaria Agriman, Atos, Fagor Electrónica, GFI Informática, Fractalía, Daedalus, Tekia e ISOCO. Las tres ciudades están siendo el escenario de los primeros desarrollos y pruebas de este proyecto de «ciudad inteligente», con líneas innovadoras como el proyecto para utilizar la experiencia del ciudadano como «sensor» a través del uso que hace de las infraestructuras urbanas, como el transporte público o los aparcamientos; de las aplicaciones móviles o de las redes sociales, a través de las que puede compartir su ubicación y contenido multimedia como mensajes o fotos.

Aprovechar la imagen

El director general del PTA, Felipe Romera, señala que toda la labor de promoción de la Málaga tecnológica que se está llevando a cabo debe tra-

LA CLAVE

ERASMUS MUNDUS

La UMA intercambiará cerebros especializados en smart cities

También la Universidad de Málaga difunde la imagen de una urbe tecnológica. Esta semana la UMA acogió la reunión inicial de las 10 universidades asociadas al proyecto Thelxiope, que fomenta el intercambio de investigación tecnológica aplicada a las smart cities. Participaron universidades de Montpellier, Atenas, Wrocław, Kosice y Dresde, por parte europea, y las de Newcastle, Wollongong, La Trobe y Victoria por parte de Oceanía, así como un representante de la CE.

ducirse en beneficio para las empresas y generación de empleo. «En nuestro caso se trata de aprovechar la buena imagen de la ciudad para atraer empresas al parque e incrementar el empleo. Estamos en un momento donde creamos casi tantas empresas como se nos mueren pero resistimos», comenta el responsable de la tecnópolis, en la que trabajan más de 14.500

personas y que, con sus 1.600 millones de facturación anual, genera el 7% del PIB de la provincia.

Romera destaca la reciente creación de un cluster empresarial en torno al segmento Smart City con más de 200 participantes y que cuenta con más de 30 firmas del parque.



«Todo este sector de las ciudades inteligentes forma parte de una nueva ola de innovación y Málaga sabido posicionarse muy bien desde el principio, cuando nadie hablaba todavía de eso. Ahora todo el mundo está jugando a eso pero

nosotros llevamos una gran ventaja. En el PTA lo vemos como un vector muy importante de futuro del que tenemos que sacar todo el provecho que podamos», afirma.

El director general de la incubadora de empresas tecnológicas BIC Euronova, Álvaro Simón de Blas, coincide en que Málaga ha construido una imagen «muy potente» alrededor del PTA y del Club Málaga Valley para atraer empresas y talento aunque advierte de la competencia dentro de la propia España de ciudades como Santander.

En cuanto a la industria generada en torno a las smart cities, señala que lo que hasta hace poco era un sector casi exclusivo de las multinacionales ahora se ha abierto a las aportaciones de las pymes. Y de esas hay muchísimas en el PTA y en el BIC Euronova.



BBVA

Tribuna BBVA - ABC

Los mercados exteriores aportan ya a Prolongo la mitad de sus ventas

► La cárnica malagueña prevé construir una «megaplanta» para quintuplicar su producción

ELISA NAVAS
SEVILLA

Prolongo lleva casi dos siglos fabricando embutidos y curando jamones en Cártama Estación y más de 70 vendiendo carne de cerdo fresca y congelada. Actualmente, la empresa malagueña estudia la posibilidad de construir unas nuevas instalaciones para quintuplicar la capacidad de la actual. «Sería una de las plantas cárnicas más grandes de Europa», explica Francisco Requena, adjunto a la dirección general de la compañía.

La firma sacrifica alrededor de 25.000 cerdos semanales, cantidad que pasaría a ser diaria cuando la nueva factoría entrase en funcionamiento, en un plazo no inferior a 5 años, según estima Requena, ya que todavía se encuentra a la espera de los preceptivos estudios medioambientales. Este aumento de la producción debería acompañarse con un notable incremento de la ganadería porcina andaluza para satisfacer la demanda actual del mercado, subraya el directivo.

La empresa de la familia Soler la componen la casi bicentenaria Prolongo, dedicada a la elaboración de embutidos y al curado de jamones, y Facsa (Frigoríficos Andaluces de Conservas de Carne) especializada en la venta de carne de cerdo, tanto fresca como congelada, para las cadenas de distribución. Da empleo a casi 700 personas y el pasado ejercicio facturó 200 millones de euros, una cifra que prevé aumentar entre un 5 y un 10% este año.

Facsa-Prolongo mantiene acuerdos comerciales estables con sus proveedo-



Francisco Requena, adjunto a la dirección general

FRANCIS SILVA

Negocio y plantilla
La empresa facturó 200 millones de euros en 2012 y da empleo a casi 700 trabajadores

res, que la surten de cerdos. Semanalmente sacrifica los citados 25.000 animales, de los que salen alrededor de 2,5 millones de kilos de producto y 2.000 piezas de jamones curados.

Francisco Requena asegura que el 90% de la venta de embutidos —5 millones de kilos al año— y jamones se

queda en el mercado nacional, preferentemente en Andalucía, donde la marca Prolongo es muy conocida. La carne se reparte al 50% entre España y el mercado internacional.

Fue a finales de la década de los 90 cuando la firma decidió abrir fronteras y vender fuera, «si bien fue a partir de 2008 cuando la exportación cogió impulso», recuerda el adjunto a la dirección general. Hoy exporta tanto a países de la Unión Europea como a mercados más lejanos, como Rusia, China, Corea y Japón.

Además de su vocación exportadora, la firma dedica una especial aten-

Un origen italiano hace casi dos siglos

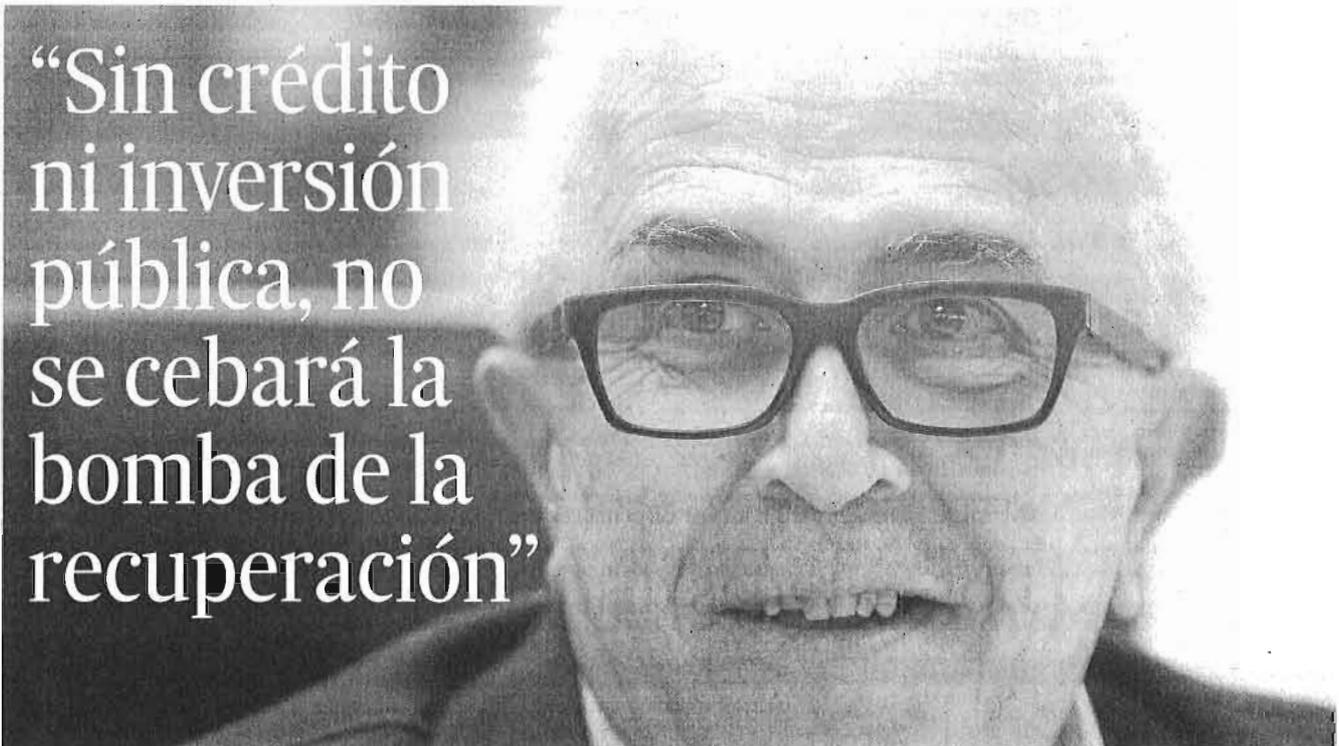
La empresa ha cumplido 193 años de funcionamiento en Cártama Estación y en estos casi dos siglos tan solo ha pasado por las manos de dos familias. Fue fundada en 1820 por la familia italiana Prolongo, oriundos del norte del país, que dio nombre a la firma. La muerte de su entonces propietario en la Guerra Civil propició que su viuda vendiera el negocio a los hermanos Soler, industriales cárnicos de Gerona y dueños de Mataderos Industriales Soler S.A., que decidieron mantener el nombre comercial de Prolongo. Actualmente, la compañía está ya en manos de la segunda generación de los Soler, quienes en el año 1941 constituyeron la compañía Frigoríficos Andaluces de Conservas de Carne (Facsa). Ambas sociedades se mantienen actualmente.

ción a la innovación, un «apartado fundamental en una empresa de nuestras características», subraya Requena. En este sentido, destaca la línea de investigación abierta para «la detección por métodos rápidos de una eventual contaminación bacteriana, dado que la higiene es una de nuestras prioridades». Asimismo, Prolongo ha implantado un sistema de sensores en sus líneas de producción que determinan el pH, color, entreverado, peso y otras características de la carne manipulada, que le permite ofrecer una atención más personalizada a sus clientes, entre los que destaca El Corte Inglés.

ANDALUCÍA

JOSÉ SÁNCHEZ MALDONADO. CONSEJERO DE ECONOMÍA, INNOVACIÓN, CIENCIA Y EMPLEO

● El nuevo consejero de Economía cree que la depresión ha tocado fondo aunque advierte del riesgo de años de estancamiento de Andalucía y España si se sigue insistiendo en la austeridad



FOTOS: JUAN CARLOS MUÑOZ

El consejero de Economía, Innovación, Ciencia y Empleo, José Sánchez Maldonado, durante la entrevista en su despacho en la sede de la Consejería en la Isla de la Cartuja.

Alejandro Martín SEVILLA

José Sánchez Maldonado (Málaga, 1952) acaba de asumir una de las consejerías más complejas de la Junta de Andalucía. Sus competencias abarcan desde el empleo hasta la política industrial pasando por universidades, I+D o promoción exterior. Aunque todavía no domina todas las materias, no se amedrenta ante las preguntas ni se refugia en sus notas. Responde con una espontaneidad poco frecuente en un político recién llegado a la primera línea del Gobierno. Catedrático de Hacienda Pública de la Universidad de Málaga y militante histórico del PSOE malagueño, su paso por la política se había limitado hasta el momento a a dos breves etapas como concejal del Ayuntamiento de Málaga y a los nueve meses en los que dirigió la Autoridad Portuaria de Málaga, que dejó por razones de salud tras sufrir un escrache en su despacho en medio de un conflicto laboral.

—¿Cómo afronta sus nuevas responsabilidades?

—Con mucho sentido de la responsabilidad y un poco de vértigo, también por la amplitud de competencias que abarca esta Consejería, y orgulloso por el hecho de que la presidenta haya depositado su confianza en mí.

—Entonces, ya está plenamente recuperado de sus dolencias tras su salida del Puerto de Málaga.

—Fue una salida traumática. En aquellos momentos coincidieron diversas circunstancias personales y familiares y estaba en una situación de bajón, además de la propia situación de la empresa, que me hicieron tomar esa decisión.

—¿Va a cambiar la línea de actuación de su antecesor?

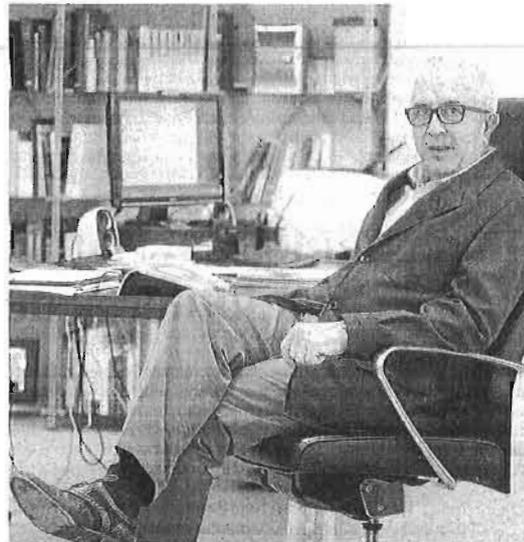
—Mi antecesor fue alumno y es amigo mío, y creo que su línea es correcta. Yo voy a seguir aprovechándome de su buen hacer, aunque uno trata de darle su impronta a las cosas. Pero como economista que soy, pienso que las cosas que funcionan bien no hay que cambiarlas.

—¿Comparte la visión del Gobierno y las empresas de que estamos ya al borde de la recuperación?

—La economía tiene mucho de estado de ánimo. Algunos indicadores de sentimiento ponen de manifiesto que al menos la desaceleración de la economía ha terminado. Podemos decir que hemos tocado fondo, y ojalá sea verdad porque para empezar a crecer hay que dejar de caer. Sin embargo, hemos superado la depresión pero la crisis aún no. En el caso de Andalucía, aunque las grandes empresas están empezando a funcionar algo mejor, esto no se ha trasladado a las pymes, que son las que confor-

“Podemos decir que hemos tocado fondo y la economía ya no cae, pero aún no hemos superado la crisis”

“Si se modifica el reparto de la financiación autonómica sería un atentado a la igualdad y a la Constitución”



man nuestro tejido industrial. Las pymes dependen básicamente de dos variables: el crédito y la inversión pública. Sin estas dos variables, la bomba del crecimiento económico en Andalucía no se va a cebar. Si la UE no abandona parcialmente la política de austeridad pura y dura, la senda va a ser una L y habrá un estancamiento como el que sucedió a mediados de los noventa en Japón.

—Si se cumple la Ley de Okun, que dice que se necesita crecer un 2% para crear empleo, en Andalucía no se creará empleo en años.

—Sin políticas de relajación monetaria como la de la Reserva Federal ni estímulos económicos, y con las caídas del consumo y de la inversión pública, es muy difícil.

—¿Qué puede hacer la Junta?

—La capacidad de la Junta en las políticas de demanda como la monetaria, la fiscal o la regulación económica básica, es muy pequeña. Tenemos un poco de margen en las políticas de oferta, aunque muy restringido por nuestro sistema de financiación, basado principalmente en las transferencias del Estado, que se nutren de la recaudación impositiva. Y ya sabemos cómo ha caído la recaudación impositiva en los últimos años. Los últimos presupuestos van a implicar un recorte muy importante en la envoltura financiera de la Junta,

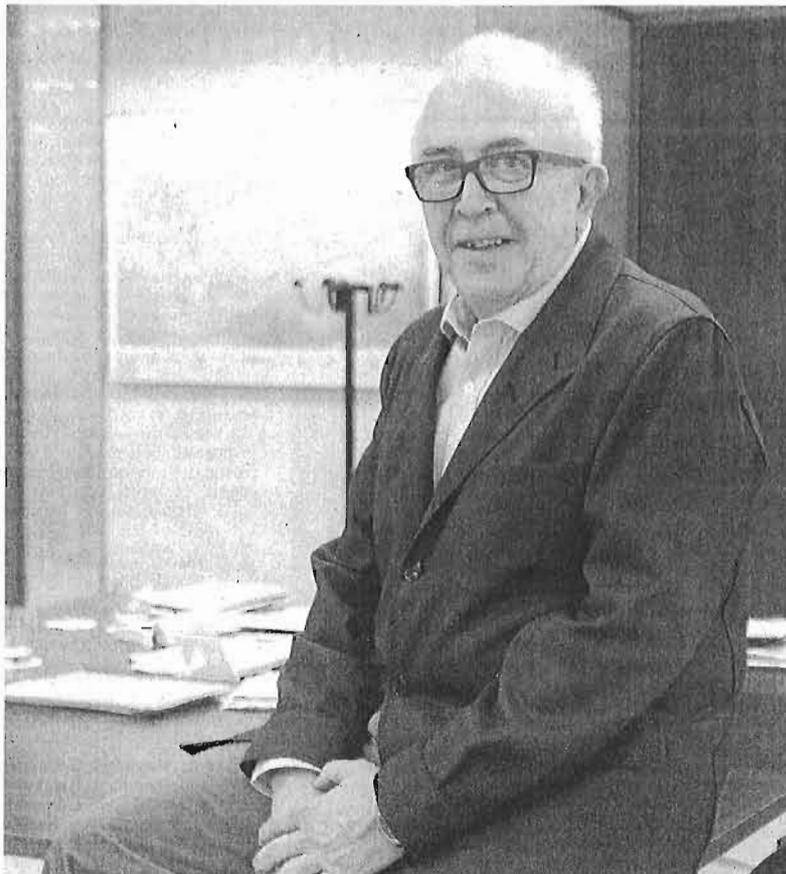
fundamentalmente en el terreno de la inversión pública. Dentro del poco margen que tenemos, la variable básica que queremos que informe la política económica es coadyuvar al crecimiento económico y la generación de empleo.

—Y si Cataluña fuerza un nuevo reparto de esas transferencias, que es un juego de suma cero, Andalucía saldría mal parada.

—No creo que ocurra. Cualquier modificación al statu quo en favor de que las regiones ricas tengan más significaría que las regiones pobres tienen menos. Sería como si Emilio Botín o Amancio Ortega dijeran que su déficit fiscal es muy grande porque contribuyen mucho al Estado y éste les da igual que a todos. Tenemos unos principios de igualdad y solidaridad reafirmados en la Constitución. Y afortunadamente, el resto de representantes del Partido Popular se han alejado de la propuesta tan discriminatoria de la presidenta del PP catalán y el ministro del Interior, que sería un atentado a la igualdad y la Constitución.

—Volviendo a Andalucía, ¿estamos abocados a un paro estructural de más del 30%?

—En los últimos treinta o cuarenta años, Andalucía ha doblado prác-



“Nos falta una estructura industrial que se crea que la inversión en innovación es rentable”

ticamente la tasa media de paro del país, y ahora estamos diez puntos por encima. Los últimos datos de este verano parece que plantean un panorama algo mejor, como el mes de septiembre, que ha sido de los mejores quitando 2007. Indudablemente esto tiene que pasar por el cambio del modelo productivo de Andalucía. Tenemos que ir a sectores productivos más basados en las TIC y capaces de competir en el mundo global.

—¿Hay algún sector que pueda tomar el relevo de la construcción?

—Las cosas no volverán a ser como eran. Tampoco quiero quitarle importancia a la construcción ni sacralizarla. Tenemos un porcentaje de la población activa muy grande que ha estado en ese sector y tenemos que buscarle salidas, que se pueden presentar en las políticas energéticas de autoconsumo, las renovables o el proceso de rehabilitación de vivienda.

—Pero el desarrollo de las renovables ha sido paralizado.

—En Andalucía hemos hecho un esfuerzo muy importante en los últimos diez años en renovables, pero nos hemos encontrado con un cambio legislativo que ha creado una gran inseguridad jurídica y una zozobra en los futuros procesos de inversión. He solicitado una entrevista al ministro Soria y vamos a tratar de llegar a algún tipo de acuerdo.

Un barcelonista que colgó las botas hace tres años

José Sánchez Maldonado rompe con el cliché estético de un catedrático de Hacienda Pública y consejero de Economía de la Junta de Andalucía. La ausencia de corbata y el colorido de la montura de sus gafas llaman la atención a primera vista. Y es que su estilo desenfadado y moderno es una impronta personal. Apenas

ha modificado su despacho respecto a Antonio Ávila, su antecesor a la par que alumno y posteriormente compañero de docencia en la Universidad. En los anaqueles permanecen las mismas maquetas de aviones y del Tranvía de Sevilla. Barcelonista de los que “no cenar si pierde” su club, según confiesa, hasta hace tres años seguía jugando

al fútbol como “defensa leñero”. Ha llegado tarde a la primera línea política pero no es un néfito. Está considerado como uno de los mejores expertos en Economía con que cuenta el PSOE de Andalucía, en cuya ejecutiva ocupaba el cargo de secretario de Ideas tras ser ascendido por José Antonio Griñán.

—¿Qué opina del fracking?

—La posición de las dos fuerzas políticas que dan sostén al Gobierno se vio en el Parlamento el pasado jueves, donde se aprobó una proposición no de ley en la que se declaraba Andalucía libre de fracking. En el corto plazo, la postura está clara.

—¿Para cuándo se conocerá la resolución del concurso minero?

—Para finales de año creo que estará en el mercado el nuevo concurso de Aznalcóllar. Además, la presidenta ya dijo en su discurso de investidura que no estamos en condiciones de dar la espalda a nuestros recursos naturales que son susceptibles de generar riqueza y empleo, siempre dentro del cumplimiento de la legalidad.

—¿Cree que los escándalos como los ERE o Bahía Competitiva pueden penalizar a Andalucía a la ho-

ra de recibir fondos europeos?

—No se puede mezclar y creo que no va a tener influencia en el reparto de fondos que se va a hacer en Bruselas. De hecho, las perspectivas para Andalucía son bastante mejores de lo que se esperaba.

—Acaba de relevar a la responsable de Extenda. ¿Va a cambiar la política de promoción exterior?

—Lo que hemos tratado de hacer es dar un impulso y unir la promoción exterior de Andalucía con el emprendimiento en Andalucía. Es decir, formar emprendedores y tenerlos muy unidos a la internacionalización para que no se centren en emprender en el mercado nacional.

—De usted también depende la política de Innovación. ¿Cuándo dejarán las empresas de depender del sector público para innovar?

—Ese es el problema estructural no

dedicamos un 1% del PIB andaluz, aunque es verdad que hay problemas puntuales de tesorería. Tenemos un sistema de financiación envidiado por las comunidades. No hemos subido los precios de la matrícula ni se han despedido profesores. Si es verdad que por los Presupuestos del Estado, la tasa de reposición es del 10%. Si esto se mantiene muchos años, implicaría una disminución del capital humano de la universidad. Espero que a partir del año que viene mejore la situación económica y amplíe la tasa de reposición.

—También hay un problema de demanda, con títulos de máster sin alumnos.

—Si no hay demanda, es que hay mucha oferta.

—¿Diez universidades públicas en Andalucía son demasiadas?

—Yo lo veo de otra forma. En estos momentos de crisis, con las rebajas en las becas, imáguenmos lo que sería si las universidades estuvieran agrupadas en tres ciudades de Andalucía. Las dificultades para acceder a la universidad serían mucho mayores. Otra cosa es que a futuro pensemos en la especialización, y que determinadas materias se concentren en universidades con mayor capital humano. Y

“Quizás es más rentable especializar las universidades que tener un centro en todas las provincias”

quizás es más rentable pagar una buena beca al alumno para que se desplace a ese centro especializado que tener un centro especializado en todas las provincias.

—Esta semana Alestis ha presentado su convenio para el pago a sus acreedores. ¿Hay fecha para la salida de la Junta del capital?

—Alestis es una empresa privada en un sector que consideramos estratégico para la economía andaluza. No tenemos fecha ni de entrada ni de salida. Parece que el curso de acreedores va a ir bien. Lo mismo que entramos para apoyar a este sector estratégico, cuando esta empresa privada pueda funcionar por libre, indudablemente dedicaremos estos recursos a otro sector.

—Tras la reunión de las grandes empresas con la presidenta, anunció un plan de recapitalización de pymes. ¿En qué consistirá?

—Es un plan de incentivos reembolsables a siete años para pymes industriales de menos de 50 empleados, máximo del 20% del capital. Son empresas que han logrado subsistir a la crisis y que tienen músculo, por lo que el riesgo de pérdidas es menor que si este plan se hubiera hecho hace cinco años.

—¿Se utilizará Invercaria como instrumento?

—Estamos elaborando el plan ahora mismo.

—¿Cuándo estará listo?

—En un mes o mes y medio.

de Andalucía sino de España, quizá porque tenemos una industria menos desarrollada que Alemania, Francia o EEUU. El esfuerzo público en España es homologable al de países de nuestro entorno. Nos falta tener una estructura industrial que se crea que la inversión en I+D es rentable a medio y largo plazo. Creo que el parón en la iniciativa pública es también muy peligroso. El ejemplo es una olla grande con agua, en el que tenemos que añadir constantemente combustible hasta que hierva. Y a partir de ahí se necesita menos combustible. Pero es que aquí teníamos la olla hirviendo y la hemos apagado.

—Siguiendo con el símil, a la universidad se le acaba el gas, y es una de las bombonas que alimentan ese fuego.

—Con la universidad se está haciendo un esfuerzo grandísimo. Le

Sando niega "cualquier irregularidad" en las obras ejecutadas en el Puerto



Las obras investigadas son el atraque sur de cruceros y el muelle de contenedores.

● La constructora dice que ha entregado "todas las pruebas pertinentes" en el juzgado que investiga posibles anomalías

Redacción MÁLAGA

La constructora malagueña Sando responde por vez primera oficialmente a las acusaciones que le imputan posibles irregularidades en dos de los principales proyectos del puerto de Málaga: el atraque sur de cruceros y el muelle de contenedores. En ambos casos, objeto de una investigación judicial, la firma niega "cualquier irregularidad" en las obras realizadas e informa de haber entregado ante el juzgado de Instrucción responsable del caso "todas las pruebas pertinentes". Entre ellas, cita pruebas "documentales, periciales y fotográficas que demuestran su correcta

actuación" en los trabajos realizados en el recinto portuario.

En un escrito remitido a *Málaga Hoy*, la empresa dice haber puesto "siempre" todos los medios "para ejecutar las infraestructuras cumpliendo con la legalidad y las necesidades de sus clientes ajustadas a la legalidad". El presidente de la mercantil, José Luis Sánchez Domínguez, ha sido llamado a declarar el próximo martes en calidad de imputado por el Juzgado de Instrucción número 5 de Málaga, responsable del caso.

De manera detalla, Sando aclara su posición respecto a las supuestas anomalías derivadas de las obras de las que fue adjudicatario. En el caso del proyecto

Nuevos atraques para cruceros y buques de pasajes en la zona del morro del dique del Puerto de Málaga. Atraque Sur, asegura que la infraestructura "está ejecutada conforme a proyecto, sin ningún déficit estructural". "La empresa ejecutó unas obras adicionales solicitadas por el Puerto que son comprobables; la liquidación de la obra la llevó a cabo el Puerto, dejando sin abonar a Sando parte de las obras realizadas, que posteriormente fueron reclamadas", añade el escrito.

Las dudas sobre esta obra se sustentan en que se ejecutó menos obra de la que se contrató y se abonó. La denuncia que en su día se remitió a la Fiscalía y, posteriormente, al juzgado, sostiene que los pilotes que formaban parte de la estructura tenían un diámetro menor a la contratada y eran menos de los previstos. Una variación que, según datos de la Autoridad Portuaria, pudo haber

supuesto un desfase de 1,6 millones de euros.

Sobre ello, la constructora contesta. "Sobre esta actuación se han realizado una serie de denuncias sobre unidades concretas de obra que se indica que no se ejecutaron, habiéndose realizado correctamente como se ha podido acreditar en la instrucción judicial a través de las correspondientes periciales y a través de las imágenes grabadas durante su ejecución que patentizan su existencia".

El escrito de Sando incluye, igualmente, aclaraciones sobre el proyecto Nueva solución Sur. Obras de abrigo y primera fase del Muelle número 9 en el Puerto de Málaga, que ejecutó en alianza con Dragados. En esta infraestructura, según la denuncia, se emplearon materiales de menor calidad de los contratados y pagados y se hizo menos obra de la prevista en el proyecto origi-

nal. Al respecto, la constructora aclara que los trabajos de relleno de la plataforma, en la que se acusa de haber depositado escombros, "no formaban parte del contrato de la UTE, por lo que estos rellenos no fueron ejecutados por la empresa" (En la UTE, Sando era el socio minoritario, con menos del 50% de la sociedad).

Otro de los elementos de la obra del muelle de contenedores objeto de duda es el dragado de la dársena, realizado por esta unión temporal de empresas en el año 2000. Sobre ello, Sando responde que una vez terminada la actuación "se realizaron las pruebas batimétricas correspondientes que certifican la correcta ejecución y que se encuentran archivadas en el Puerto; en los siguientes trece años se han realizado numerosas obras y han tenido lugar diferentes incidencias en el Puerto que han podido influir en el fondo de la dársena, como el deslizamiento de cajones de la fase II del Muelle 9 (obra no ejecutada por Sando); además del movimiento de sedimentos

El presidente de la mercantil está citado a declarar el martes en calidad de imputado

causados por el propio funcionamiento del Puerto en los últimos trece años".

Sobre los supuestos defectos en la cimentación de los diques, el escrito indica que las empresas encargadas de la obra la realizó "correctamente", algo que queda avalado, indican, en los ensayos y comprobaciones realizados en la obra y en las "comprobaciones posteriores realizadas por una entidad independiente en abril de 2008" para redactar el proyecto de la Habilitación y mejora de la dársena exterior y abrigo exterior de San Andrés. Un trabajo que, según Sando, "verificó y certificó la buena ejecución de las obras ajustada conforme al proyecto". A ello añaden suman la existencia de otras dos campañas de sondeos impulsadas por el Puerto en septiembre y noviembre 2012 "que demuestran que la cimentación está correctamente ejecutada".

Un juez quita al jeque el control de la concesión de La Bajadilla por la deuda con el arquitecto

R. Garrido MÁLAGA

El jeque Abdullah Al-Thani pierde el control de la concesión para la ampliación del puerto de La Bajadilla de Marbella y pasa a manos de un juez, que ha nombrado al gerente del puerto deportivo como administrador judicial del 97% de las acciones de la sociedad Nasir

Bin Abdullah & Sons SL debido a la deuda que mantiene con el estudio de arquitectura que diseñó el proyecto técnico con el que ganó el concurso público de la Junta de Andalucía.

La decisión del Juzgado de Primera Instancia número 12 de Málaga en su auto, al que tuvo ayer acceso este periódico, da la razón

al estudio Seguí Arquitectura y Planeamiento al que el empresario catari, propietario del Málaga CF, adeuda más de tres millones de euros por la redacción del proyecto para la ampliación del puerto deportivo.

El juez considera que debe mantenerse el embargo preventivo de las acciones de la sociedad, tal y

como determinó en mayo, ya que entiende que el certificado aportado por los representantes legales del jeque sobre la solvencia económica de la empresa no acredita la existencia de capital suficiente a día de hoy. También desestima la garantía del aval bancario entregado a la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) para res-

ponder a cualquier responsabilidad con relación a las obras de ampliación de La Bajadilla.

Así las cosas, el jeque no podrá hacer ningún movimiento sobre la concesión, puesto que el administrador judicial deberá consultar al secretario del juzgado cualquier acción que suponga la enajenación o la emisión de nuevas participaciones de la entidad.

No fue hasta el pasado agosto cuando el jeque pagó a la Junta de Andalucía los 1,8 millones de euros del canon al que estaba obligado tras recibir a principios de 2012 la adjudicación del proyecto.

La dificultad de acceso de grandes barcos obliga al Puerto a ampliar ya su bocana



IGNACIO LILLO

ilillo@diariosur.es

Las obras, que empezarán en 2014, precipitan el traslado del puerto deportivo del Club Mediterráneo a su nueva ubicación, en el dique de Levante

MÁLAGA. Es la última obra necesaria para rematar la nueva fisonomía del Puerto de Málaga, y se ha ido retrasando desde hace años. Pero el ensanche de la bocana no puede esperar mucho más, a riesgo de perder los fondos Feder que la UE ha destinado a este fin. La Autoridad Portuaria pretende arrancar con los trabajos en el primer trimestre del próximo año y ello afectará a la actual marina deportiva del Club Mediterráneo, que perderá parte del dique. Por lo que obliga a acelerar el traslado a su nuevo emplazamiento, en la dársena del dique de Levante.

«Quiero que se arregle lo antes posible, porque tenemos que acometer la única obra que está pendiente y hay que hacerla relativamente pronto, porque tiene fondos comunitarios», explica el presidente de la Autoridad Portuaria, Paulino Plata, y recordó que está prevista desde hace años, y que debe comenzar, obligatoriamente, en el 2014.

Los trabajos, que consisten básicamente en la demolición del dique y el contradique del pequeño abrigo actual (en unos 50 metros), así como del espón de cierre, permitirán alinear y ampliar el acceso a las dársenas de Guadiaro y Heredia (las más próximas al Centro de la ciudad). De hecho, permitirá duplicar el ancho actual (de 70 metros se pasará a 140), con lo que se facilitará mucho una maniobra compleja para los buques, que cada vez tienen mayores dimensiones, según los datos aportados por este organismo. En este espacio se produce el tráfico de viajeros (el Melillero), pero también los buques con mercancía general (Ro-Ro) que gestiona directamente la Autoridad (fuera del ámbito de la terminal de carga, que gestiona en concesión la empresa Noatum).

Cruz Roja

Actualmente, se está ultimando la redacción del proyecto de ejecución —estará listo antes de final de año— que dirá exactamente el precio de la licitación de las obras. Inicialmente, se estima en torno a 1,2 millo-



El barco que cubre el trayecto entre Málaga y Melilla, en el interior de la dársena del Puerto de Málaga. :: sus

nes de euros (de los que Europa pone el 80%, esto es, un máximo de 950.000 euros) y un plazo de obras algo superior a los 12 meses.

Los trabajos tienen, además de la mudanza del Club Mediterráneo, otros condicionantes previos. Será necesario cambiar de ubicación la sede de los prácticos del Puerto, para la que ya se está buscando un nuevo destino, en una zona cercana; y también se verán afectados dos de los cinco módulos que componen el complejo de la Cruz Roja.

La cuestión de los plazos es fundamental: actualmente, los fondos Feder tienen una prórroga, ya que la fecha tope inicial era 2013. Con esta medida, las obras pueden llegar hasta mediados de 2015, que es, precisamente, el plazo de finalización que se está barajando. Pero en ningún caso pueden prolongarse más allá de esas fechas.

En lo que respecta al Club Mediterráneo, Paulino Plata asegura que la concesión ya está resuelta, a falta solo de concretar un compromiso, que la institución deportiva ha aceptado, para que se produzca una reserva de 2.800 metros cuadrados de superficie, en previsión de que en el futuro el Ayuntamiento decida impulsar un hotel de lujo en la parcela anexa (entre la dársena y la terminal de cruceros) y de evaluar lo que esa merma corresponde a la bajada del canon anual. El plazo para mover los barcos se acordará previamente con la entidad deportiva.

En este punto, su presidente, José Agustín Gómez-Raggio, reconoce la premura y pone de relieve que su intención es asumir la concesión, que ya se le ha notificado, lo antes posible. Para ello, en los próximos días entregará el depósito de 100.000 euros para obtener el derecho de

ocupación de la dársena.

Posteriormente, pedirá una modificación de la parcela para encajar la futura casa de botes, la marina seca y la nave de actividades náuticas. «Los plazos son fundamentales tanto pa el puerto como para nosotros; queremos hacer los pantalanes ya, a partir del mes que viene, y a principios de año estarían puestos», comenta. A ello, se une la necesidad de hacer una primera edificación, de pequeñas dimensiones, para vigilancia y marinería. Además, la intención del Club es comenzar cuanto antes a vallar el recinto. «Para Semana Santa que-

remos hacer la mudanza y que el Puerto pueda acometer de una vez las obras del transversal», añade Gómez-Raggio.

La concesión de la dársena del dique de Levante, que tiene un periodo de vigencia de 35 años, aportará una capacidad para unos 280 amarres (120 en el agua y 160 en una marina seca). Asimismo, está prevista la construcción (en varias fases) de diversos equipamientos deportivos y lúdicos, tales como una moderna casa de botes, con un restaurante-mirador en la terraza. Así como un centro avanzado de remo y un aula de formación.

El acceso a este recinto pasará de 70 a 140 metros de anchura para facilitar las maniobras

La Autoridad Portuaria pide ayuda a Turismo para volver a ser base de cruceros

:: I. LILLO

MÁLAGA. La Autoridad Portuaria de Málaga se ha propuesto enriquecer la oferta de este destino para que las grandes compañías de cruceros mejoren su posición como puerto base. «Royal Caribbean retiró el barco porque en Málaga embarcaba un 30% de clientes nacionales y un 70% del resto de Europa, pero el mercado nacional ha visto reducida su presencia a casi el 20%, y esos 10 puntos hicieron que la naviera se marchara», explica el presidente de la

institución, Paulino Plata.

Para ello, solicita una campaña de promoción específica, junto con Turismo Andaluz, para que Málaga pueda incrementar esa aportación de cruceristas nacionales. Además, buscará enriquecer la carta de servicios que la provincia y el resto de Andalucía puede ofrecer a las compañías, sobre todo en el ámbito de las excursiones: «Tenemos que ser la puerta de Granada en este sentido, y de Córdoba y de Ronda y de Sevilla, en las mejores condiciones. Lo estamos tra-

bajando con la terminal de cruceros, en un informe conjunto que vamos a explicar y a vender».

En esta línea, también recurrirá a los servicios tecnológicos de Turismo Andaluz, con el objetivo de desarrollar una aplicación de móvil para los cruceristas que vengan a Málaga. Mientras que, a través de MalagaPort, se elaborará un directorio de empresas de comercio y restauración, para informarles de los cruceros que van llegando, cifras y horarios, en formato 'newsletter'.

El Ayuntamiento deberá adaptar el proyecto de los Baños del Carmen a las exigencias del Gobierno

► La Dirección de Costas pone reparos al proyecto presentado por los concesionario privados y apoyado por el Ayuntamiento

LA OPINIÓN MÁLAGA

■ El Ayuntamiento de Málaga deberá readaptar y modificar el proyecto de regeneración de los Baños del Carmen presentado en mayo pasado por los concesionarios privados del balneario para acomodarlo al plan especial de la zona y al proyecto público de rehabilitación aprobado en octubre de 2010.

La Dirección General de Costas, dependiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que es quien debe autorizar finalmente el proyecto elegido al tratarse de espacios públicos de titularidad estatal, ha puesto serios reparos a algunos de los elementos contenidos en el proyecto presentado por los concesionarios privados y que cuenta con el respaldo del Ayuntamiento.

Astilleros Nereo

Una información avanzada por el diario Sur, señala que Costas ha dejado claro que el proyecto debe estar adaptado a las exigencias del plan especial de los Baños del Carmen aprobado en 2010.

Eso supone que el paseo marítimo previsto que unirá los dos tramos ahora separados deberá ir recto lo que exige retranquear la empresa de Astilleros Nereo, frente a la idea del proyecto privado de mantenerlo en sus actuales instalaciones.

El ministerio también reclama que se debe mantener la pequeña playa que hay al Este de los euca-

liptos, mientras el plan privado prevé convertir la zona en un embarcadero.

El ministerio no rechaza abiertamente el proyecto privado del que ve aspectos positivos que pueden incluirse en el plan público. Así Costas no vería objeciones a la construcción de un apar-

camiento subterráneo o al mantenimiento de buena parte de los eucaliptos o a la explotación del balneario como restaurante.

De otro lado, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente se lava las manos respecto a la construcción de un hotel dado que los privados plante-

an levantar en un suelo que no es de su competencia.

En esta toma de postura del Ministerio de Medio Ambiente sin duda ha tenido que ver la reciente sentencia de la Audiencia Nacional de la que se hizo eco La Opinión de la Málaga que significaba un espaldarazo al proyec-

to público de los Baños del Carmen al desestimar la petición de una asociación de vecinos de la zona que había reclamado la nulidad de dicho proyecto y el mantenimiento de Astilleros Nereo, como una «actividad protegida».

La sentencia rechaza con contundencia cada uno de los alegatos presentados por la asociación vecinal contra el proyecto público y le da a éste su respaldo jurídico al considerar que «los fines perseguidos en el proyecto que nos ocupa se acomodan a los previstos en el ordenamiento jurídico».

LAS CLAVES

PRINCIPIO BÁSICO

Todo proyecto debe someterse al plan especial de la zona

► El ministerio parte de la base de que cualquier proyecto que se haga para la zona debe estar supeditado al contenido del plan especial de los Baños del Carmen aprobado en 2010.

PROS Y CONTRAS

Se acepta el parking, pero no a Nereo en su lugar actual

► El ministerio no pone objeciones al parking subterráneo o a mantener los eucaliptos o a conservar el restaurante, pero mantiene que el paseo marítimo vaya recto lo que obligaría a retranquear Astilleros Nereo, o que se conserve la zona de playa al Este de los eucaliptos.

REFUERZO

Una sentencia de la Audiencia Nacional respalda al Ministerio

► La posición del Ministerio se ha visto reforzada por la sentencia de la Audiencia Nacional que daba total legalidad al proyecto público de 2010.

Costas tumba el proyecto de los Baños del Carmen que respaldaba en junio

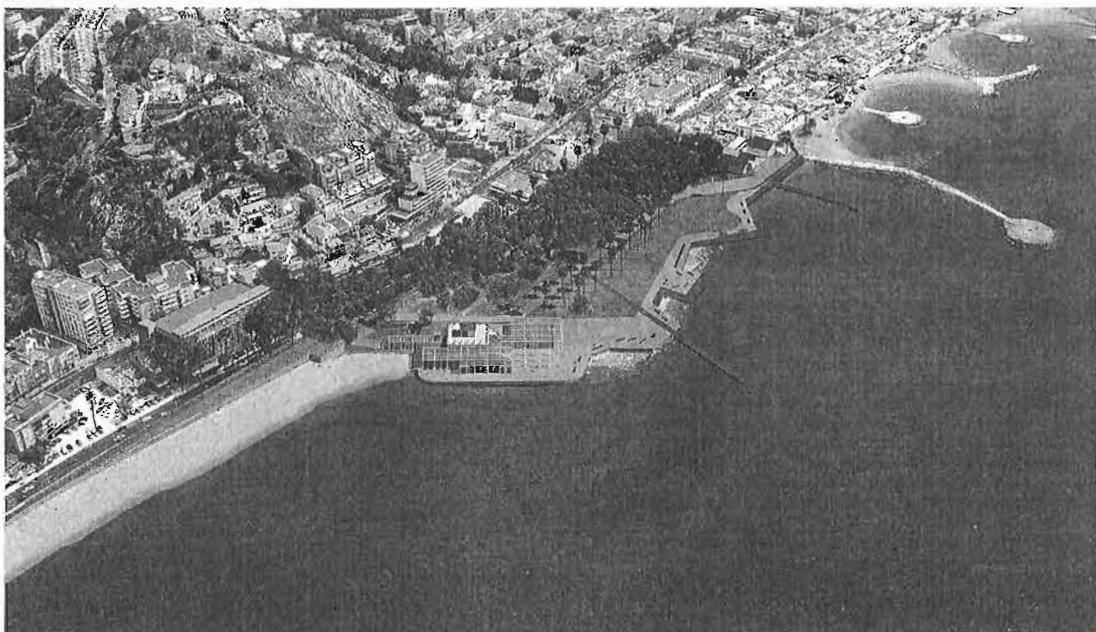


NOMBRE APELLIDO NOMBRE APELLIDO

✉ lillo@diariosur.es
✉ jhinojosa@diariosur.es

Cifra de manera inicial en dos millones de euros el canon por explotar el restaurante y el aparcamiento, durante 30 años

MÁLAGA. La luna de miel entre los concesionarios de los Baños del Carmen y la Dirección General de Costas se acabó, y ha llegado el momento de negociar, sobre proyectos, usos y precios. Atrás ha quedado el mes de junio, cuando el secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas, valoraba «con mucho interés» la propuesta de los privados para recuperar este espacio emblemático. A pesar de que desde el organismo dependiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente se insiste en el interés por llevar a cabo la reforma en colaboración con los privados, lo cierto es que han surgido escollos con el proyecto presentado por es-



Plano de la propuesta de Salvador Moreno Peralta para rehabilitar el antiguo balneario. :: sur

▼ **7-6-2013.** Costas mostró una opinión más favorable en esta información recogida en SUR.

tos, y que elaboró el reconocido arquitecto Salvador Moreno Peralta. La clave está en la raíz de la propuesta: Costas exige ahora que la negociación parta del Plan Especial de 2010, el ya aprobado por este departamento y por el Ayuntamiento de la capital; y no de la nueva propuesta que defienden los privados, según pudo saber este periódico de fuentes cercanas a la negociación.

En cambio, admite que al documento inicial se le pueden añadir aspectos incluidos en el nuevo, siempre que no supongan modificaciones sustanciales, y argumenta que así se evita tener que acudir a una nueva tramitación del planeamiento completo (que se podría extender hasta tres años). Además, se considera que ambos diseños com-

La Demarcación plantea que el diseño de partida sea el aprobado en el Plan Especial de 2010

Los astilleros Nereo tendrían que cambiar de sitio para prolongar el paseo marítimo

parten muchos elementos y son complementarios.

¿Ello qué conlleva? Pues, de entrada, la necesidad de retanquear la ubicación de los astilleros Nereo, para permitir la prolongación del ac-

tual paseo marítimo de Pedregalejo hacia el Centro. Desde el organismo estatal se propone compensar la merma de suelo que se produzca con otra parcela, situada en el lateral (a unos 30 metros de distancia). El diseño impulsado por Vera y Acha, con el apoyo municipal, dejaba los antiguos talleres en su sitio.

Playa o pedregal

Por otra parte, Costas exige que se mantenga la pequeña playa que hay, precisamente, al lado de Nereo, en el extremo más al Este del eucalitoral. La idea de Moreno Peralta era la de poner en valor el pedregal como elemento característico (y que da nombre al barrio) con un paseo de bajo impacto y plataformas para darle usos lúdicos al ecosistema.

El departamento dependiente del Gobierno central sí está de acuerdo

MÁLAGA

«Costas valora con mucho interés la propuesta de los privados para recuperar los Baños del Carmen»

Federico Ramos de Armas Secretario de Estado de Medio Ambiente



«Costas valora con mucho interés la propuesta de los privados para recuperar los Baños del Carmen»

«En el hotel de La Bajadilla solo se aplicó la normativa, sin excepciones»

El secretario de Estado de Medio Ambiente, Federico Ramos de Armas, ha valorado con mucho interés la propuesta de los privados para recuperar los Baños del Carmen. Ramos de Armas ha afirmado que el organismo dependiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente se interesa por llevar a cabo la reforma en colaboración con los privados, lo cierto es que han surgido escollos con el proyecto presentado por es-

«En el hotel de La Bajadilla solo se aplicó la normativa, sin excepciones»

«En el hotel de La Bajadilla solo se aplicó la normativa, sin excepciones»

PUNTOS DE CONFLICTO ENTRE COSTAS Y LOS CONCESIONARIOS

► **Diseño de partida:** Costas plantea que el documento base sea el plan especial de 2010, y no el nuevo proyecto elaborado por el arquitecto Salvador Moreno Peralta.

► **Propuesta económica:** La valoración inicial del organismo estatal es de dos millones de euros, con un plazo de concesión de 30 años. Los concesionarios han pedido que se revisen los cálculos.

► **Futuro de los astilleros Nereo:** El plan de Moreno Peralta lo dejaba tal y como está, mientras que Costas reclama que se modifique para prolongar el paseo marítimo.

► **Pedregal:** La última propuesta contemplaba preservar este ecosistema y ponerlo en valor, con plataformas y pasarelas. En cambio, Costas quiere mantener la pequeña playa situada en el extremo más al Este.

► **Hotel:** La Demarcación esgrime que está fuera del dominio público, y deja su solución en manos del Ayuntamiento y la Junta.

► **Si hay acuerdo:** El aparcamiento, una de las claves para darle viabilidad económica, sí tiene cabida; además de la oportunidad de mantener el bosque de eucaliptos y los senderos peatonales y para bicis.

El jeque pierde el control de La Bajadilla por la deuda con el arquitecto Seguí

en otras innovaciones, como la de preservar el bosque de eucaliptos. Y en la oportunidad de construir un aparcamiento público bajo el vuelo del ensanche del paseo marítimo, en la calle Bolivia, una pieza clave del proyecto por sus repercusiones económicas. Tampoco hay conflicto sobre la rehabilitación y explotación del restaurante, más allá de determinar exactamente el espacio de la concesión (el edificio tiene 400 metros, más la parte de terraza que se desee explotar).

Otro problema es el coste económico. Según ha podido saber este periódico, la valoración inicial que Costas hace de estos usos es de unos dos millones de euros, con un periodo de concesión de 30 años. Es una cifra que los titulares actuales consideran exagerada. La Demarcación se ha comprometido a revisar los cálculos y, si es posible, ajustarlos, de acuerdo con los parámetros del mercado de otras instalaciones similares (como pueden ser los nuevos chiringuitos de La Malagueta y La Caleta).

Dificultades con el hotel

Sobre el hotel previsto en el solar situado frente al antiguo balneario, este departamento alega que no es su responsabilidad, ya que estaría fuera del dominio público marítimo-terrestre; por lo que tendrían que ser el Ayuntamiento y la Junta los que dieran su visto bueno. En este caso, hay que recordar las múltiples dificultades a las que se enfrenta, de una parte, por la necesidad de compensar el uso con que está calificado actualmente, de Sistema General Viario, con suelos de equipamiento público en el mismo ámbito. Y, de otra, por el hecho de que por allí estaba previsto el trazado de la línea 3 del metro (pospuesta sine die). De manera que tendrían que aprobarlo tanto la Gerencia de Urbanismo como las consejerías de Medio Ambiente y de Fomento.

Consultado sobre esta cuestión, el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, que desde un principio ha defendido la nueva opción, comentó ayer que se sigue trabajando sobre la base de la propuesta de la concesionaria, y se va a tratar de sacar adelante. Sí reconoció que se estudia un cambio en la forma de la parcela ocupada por Nereo, para permeabilizar mejor Pedregalejo con los Baños del Carmen.

En cuanto al pedregal, también consideró que es compatible con la existencia de una pequeña playa hacia la zona más al Este (como pide Costas), pero conservando la personalidad del ecosistema rocoso. Además, puso de relieve que la Dirección General de Costas está buscando la posibilidad de aportar una inversión pública para complementar la de los privados, con partidas genéricas de los presupuestos estatales de 2014. En cualquier caso, consideró que ello no supone una vuelta a lo anterior.

HECTOR BARBOTTA

En twitter: @barbotta

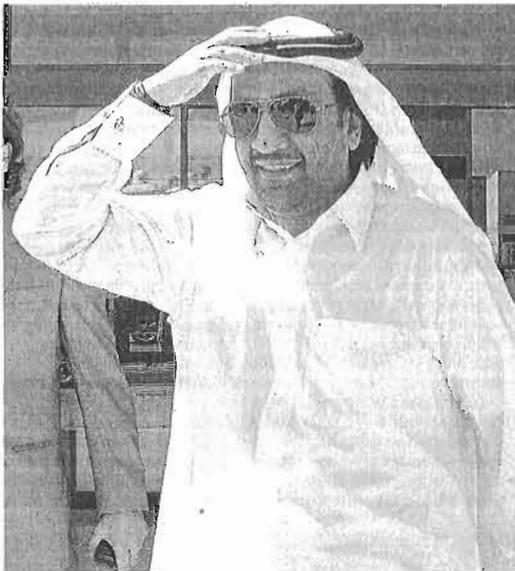


El juez rechaza los argumentos de los representantes de Al-Thani y nombra administrador judicial para la UTE que ganó la concesión

MARBELLA. Las acciones del jeque Al-Thani en la UTE que obtuvo la concesión para la ampliación del puerto de La Bajadilla ya se encuentran bajo administración judicial. Un juzgado de Primera Instancia de Málaga decidió el pasado martes dar la razón al equipo técnico que elaboró el proyecto con el que la empresa del jeque ganó el concurso público y designó un administrador judicial que deberá consultar al secretario del juzgado para cualquier acción que suponga la enajenación o la emisión de nuevas participaciones de la entidad. Esta función ha sido asignada al gerente del puerto, según refleja el auto, al que ha tenido acceso este periódico.

Esta decisión sigue al embargo preventivo dictado en mayo pasado por el mismo juzgado, que accedió de esa manera a lo solicitado por el estudio Seguí Arquitectura y Planeamiento, que había demandado al jeque por la deuda de 3,8 millones de euros que la sociedad mantiene con el equipo autor del proyecto técnico de la ampliación.

En aquella oportunidad quedó pendiente el nombramiento del administrador y se fijó para este mes la vista para escuchar a las partes, celebrada finalmente el pasado martes, y en la que la representación de Al-Thani solicitó que el embargo quedara sin efecto.



El jeque Al-Thani, en una de sus visitas a Málaga. :: SALVADOR SALAS

El juzgado ha designado al gerente de La Bajadilla administrador del puerto marbellí

La postura de los demandantes era que el principal activo de la empresa propiedad del jeque, la sociedad Nasir Bin Abdullah & Sons, eran sus derechos para la gestión y construcción del nuevo puerto de La Bajadilla, que podrían perderse si finalmente el contrato de concesión se resolvía como consecuencia de sus incumplimientos, que dieron lugar en su día a la apertura de un expediente por parte de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA).

Desde mayo, cuando se decretó el embargo de las acciones, la situa-

ción cambió radicalmente, al comenzar Al-Thani a cumplir con la mayor parte de los requisitos exigidos, como el pago del canon o la constitución de la sociedad concesionaria, por lo que la Consejería de Fomento de la Junta decidió suspender provisionalmente el expediente.

Sin embargo, el auto del juez rechaza el argumento de la solvencia esgrimida por la empresa sobre la base de la recepción de fondos para ampliación de capital en la cuantía total de 150 millones de euros y también de la existencia del aval bancario presentado ante la APPA para responder a cualquier responsabilidad en relación con las obras de ampliación. Sobre el primer argumento, el juez indica que el certificado aportado por los representantes legales del jeque no acreditan la existencia de capital suficiente al día de hoy, y

subraya que las cuentas de la sociedad correspondientes al ejercicio 2012 no se presentaron en plazo, por lo que se desconoce el estado real de las mismas. «Se genera la impresión de que la solvencia que se atribuye a la demandada se sostiene en exclusiva sobre la base de las diversas inyecciones o aportaciones más o menos periódicas de capital que han venido produciéndose provenientes de una fuente única, con el efecto de crearse una situación de total dependencia y unilateralidad respecto a dicha fuente, que en modo alguno elimina el riesgo perfectamente posible de que no exista en su momento activo alguno o suficiente con el que hacer frente a una eventual sentencia estimatoria», explica el auto.

Asimismo, en relación al aval, el juez no lo considera relevante, ya que está vinculado al fin específico de responder a las obligaciones frente a la APPA y no ante terceros.

Trabas políticas

Los representantes legales del jeque también habían alegado que el embargo de las acciones y la administración judicial de las mismas iban a sumarse «a las muchas trabas políticas y técnicas que han ido obstaculizando el expediente administrativo de la concesión», argumento que en opinión del titular del juzgado debe rechazarse por «voluntarista y apriorístico».

También asegura el juez que el futuro de la concesión administrativa se mantiene al día de hoy «abierto e incierto», y que su viabilidad depende de la subsanación de diversos requisitos que «al día de la fecha no constan cumplimentados».

La decisión judicial no afecta al Ayuntamiento de Marbella, socio con una participación del 3 por ciento tanto en la UTE que se adjudicó las obras como de la sociedad Nas, titular de la concesión, ya que se refiere solo a la empresa propietaria del jeque, que cuenta con el 97 por ciento de las participaciones en ambas.

La Autoridad Portuaria finaliza las obras para ganar profundidad en el muelle de contenedores

Esta actuación resuelve el problema estructural de la dársena y la dota de 16 metros de calado, para la entrada de buques mayores

:: I. LILLO

MÁLAGA. La Autoridad Portuaria de Málaga ha finalizado las obras de restitución de la escollera de la banqueta del muelle 9, que ha permitido resolver algunos problemas de calado existentes en la dársena, para dotarlas de una profundidad de 16 metros a lo largo

de toda la alineación correspondiente a la zona pública. Ahora, las obras continuarán en la parte privada, correspondiente al concesionario, Noatum, con cargo a este y con esa misma finalidad. La obra efectuada por la institución pública contó con un presupuesto de adjudicación de 225.000 euros (IVA aparte).

El muelle permite operar sin ningún tipo de restricción buques portacontenedores de la clase E. Estos tienen una eslora (longitud) de hasta 400 metros y una capacidad de carga de 15.000 Teus, y operan con regularidad en la terminal malagueña desde hace años. Re-

cientemente, los buques 'Emma Maersk' y 'Edith Maersk', de esta clase, han hecho uso el Puerto de Málaga. Ahora, también podrá ser utilizado por los nuevos buques de la serie triple E, los mayores del mundo y que entrarán en servicio en el último trimestre de 2013, con capacidad para 18.500 Teus, con mínimas restricciones en su operativa. El diseño de la terminal permite el atraque simultáneo de dos buques, uno de la clase E o EEE (post-panamax) junto con un panamax de hasta 275 m de eslora y capacidad de hasta 8.000 Teus.

El muelle 9 es un recinto polivalente de 700 metros de longitud

y 500 metros de anchura, lo que conforma una terminal de aproximadamente 35 hectáreas de superficie destinada, fundamentalmente, al tráfico de contenedores y vehículos. Cuenta con capacidad para albergar más de un millón de Teus, dispone de 5 grúas Súper Post Panamax y 700 tomas Refeer para albergar contenedores frigoríficos (una de las mayores instalaciones refrigeradas de contenedores de Europa).

Esta polivalencia del se ha traducido en la captación de líneas regulares de vehículos nuevos. En la actualidad, Neptune Line opera semanalmente entre Turquía y Málaga y descarga 500 vehículos nuevos en cada escala procedentes de las factorías de Renault Dacia en ese país, que son distribuidos, posteriormente, al resto de Andalucía para su venta.

LAS OBRAS PÚBLICAS AHUYENTAN A LOS CONSTRUCTORES



ACTUALIDAD
LOS MÉDICOS
RADIOGRAFÍAN
LAS CARENCIAS
DE LA SANIDAD
PÚBLICA p 8 y 9



Los bajos presupuestos de los concursos, las dificultades de cobro y las exigencias alejan a los inversores de varios proyectos emblemáticos

IGNACIO LILLO



ilillo@diariosur.es

El recelo a las administraciones está alejando a las constructoras y a los inversores privados de las obras públicas. El anillo ferroviario de Antequera es el caso más sonado, tras quedar desierto el pasado verano, aunque hay otros, tales como el convocado para la explotación de un puerto deportivo en el muelle uno; o el de las obras para acondicionar la desem-

bocadura del Guadalmedina. En el sector reconocen que lo que ocurre no tiene precedentes. Si antes a cualquier concurso municipal se presentaban decenas de candidatos, ahora las solicitudes son escasas. Detrás está el temor a los impagos y el hecho de que, a menudo, el precio fijado está tan al límite que no sale rentable. Además, el recurso manido a las concesiones para llevar a cabo infraestructuras se ha demostrado insufi-

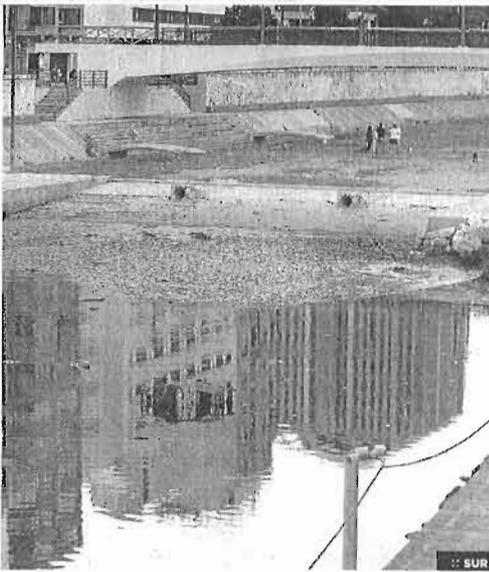
ciente en la situación actual.

El consejo de administración de Adif dio por desierta definitivamente la pasada semana la licitación para construir y explotar el circuito de ensayos y experimentación ferroviaria previsto en la Vega de Antequera, con un presupuesto de 386,2 millones. Se pretendía llevar a cabo de la mano de un consorcio de empresas del sector, pero no se presentó ninguna. El plazo establecido para presen-

tar plicas se agotó el 7 de agosto.

La infraestructura, la única de envergadura que está en proyecto actualmente en la provincia, parecía encarrilada poco antes del verano. Incluso en abril se abrió el periodo de alegaciones para los propietarios de las más de 700 fincas que se verían afectadas, en los términos municipales de Antequera (más de la mitad), Fuente de Piedra, Humilladero, Mollina, Cuevas Bajas y Benamejí (Córdoba), con casi





MALOS OLORES EN EL GUADALMEDINA

Proyecto para acondicionar la desembocadura y acabar con las molestias para los vecinos, que impulsaba la Gerencia de Urbanismo.

Claves

Inversión prevista: 476.754 euros.

Conclusión: Solo se presentó una empresa y fue descartada.



ATRAQUE PARA GRANDES YATES EN EL MUELLE UNO

Proyecto para ceder a un privado la explotación de los atraques del muelle uno, destinados a grandes yates y veleros.

Claves

Inversión prevista: Sujeta a las posibles ofertas.

Conclusión: Nadie se ha interesado por hacerse cargo de la concesión.



ANILLO FERROVIARIO DE ANTEQUERA

Proyecto para dotar a la Vega de un circuito de ensayos y experimentación para trenes de alta velocidad.

Claves

Inversión prevista: 386,2 millones de euros.

Conclusión: Ninguna empresa optó a participar.



TORREONES DE MARÍA ZAMBRANO

Oferta para el alquiler, con destino a oficinas, de los dos edificios históricos situados frente a la estación de trenes de Málaga.

Claves

Alquiler previsto: 6.000 euros al mes.

Conclusión: Ninguna entidad se interesó por ocuparlos.

El Ayuntamiento de Málaga es reconocido por las empresas como el mejor pagador

Adif tampoco ha conseguido alquilar los torreones históricos de la estación de la capital

solver las expropiaciones.

El Administrador de Infraestructuras también intentó, sin éxito, arrendar los torreones renovados que están delante de la estación María Zambrano para su uso como oficinas. El elevado alquiler, de seis mil euros al mes, espantó a los posibles interesados en instalarse en un entorno, por lo demás, privilegiado.

Guadalmedina, de bajo coste

En el ámbito municipal, un caso sonado fue el de la licitación de las obras para acabar con los malos olores en la desembocadura del río Guadalmedina. El proyecto elaborado por la Gerencia Municipal de Urbanismo se encontró en agosto con un interés casi nulo por parte de las constructoras. Solo una se presentó, y su oferta fue finalmente rechazada, por lo que no se ha podido adjudicar. El resultado de este concurso choca, puesto que, de media, entre 20 y 30 empresas suelen presentarse a otros similares. Fuentes expertas consultadas por SUR achacaron la falta de interés a la valoración económica a la baja que realizaron los técnicos de Urbanismo: las obras salieron a licitación por un importe de 476.754 euros y un plazo de ejecución de dos meses; mientras que Emasa había barajado para una actuación similar un coste superior a los dos millones de euros.

Sin salir de la capital, algo parecido ha ocurrido con el 'Skate park' (recinto para la práctica del monopatín) previsto en el Parque del Norte. En agosto, el Consistorio se vio obligado a declarar desierto el concurso que convocó hace un año para que un privado se hiciera cargo de ampliar y explotar las instalaciones, de las que buena parte ya están construidas.

La única empresa que se presentó al concurso retiró su oferta tras no haber cumplido con el canon y las condiciones exigidas por el Consistorio, que, precisamente, acaba de sacar las pistas deportivas de nuevo a licitación, con unos requisitos menos severos para que conciten el interés. En concreto, se ha establecido un plazo de concesión de 30 años, aunque el alquiler se reduce a poco más de 16.000 euros anuales. El plazo para optar se cerrará el 15 de octubre.

➤ 8,2 millones de metros cuadrados de suelo rústico que debía ser expropiado u ocupado.

Desde el sector se apuntó que, aunque había varios grupos interesados (hasta cinco, según Adif) finalmente lo descartaron, al considerar que el pliego imponía condiciones económicas muy duras y

una excesiva responsabilidad. En concreto, se refirieron a un apartado en el que se imponía a éstas la obligación de devolver las ayudas de la UE en caso de incumplimiento de los plazos.

Recientemente se han producido señales contrapuestas al respecto. De un lado, tras una visita de la

ministra de Fomento, Ana Pastor, a mediados de septiembre a Antequera, esta confirmó al alcalde, Manuel Barón, que el proyecto volverá a salir a concurso. De hecho, según pudo saber SUR, Adif se encuentra trabajando en el desarrollo de nuevas cláusulas para captar el interés de las empresas.

En cambio, no se puede perder de vista que el anillo se ha quedado fuera de los Presupuestos Generales del Estado para 2014, a la espera de su posible inclusión en el trámite de enmiendas. Ello no impide que pueda volver a salir a concurso antes de final de año y que el siguiente se dedique a redactar los proyectos y a re-

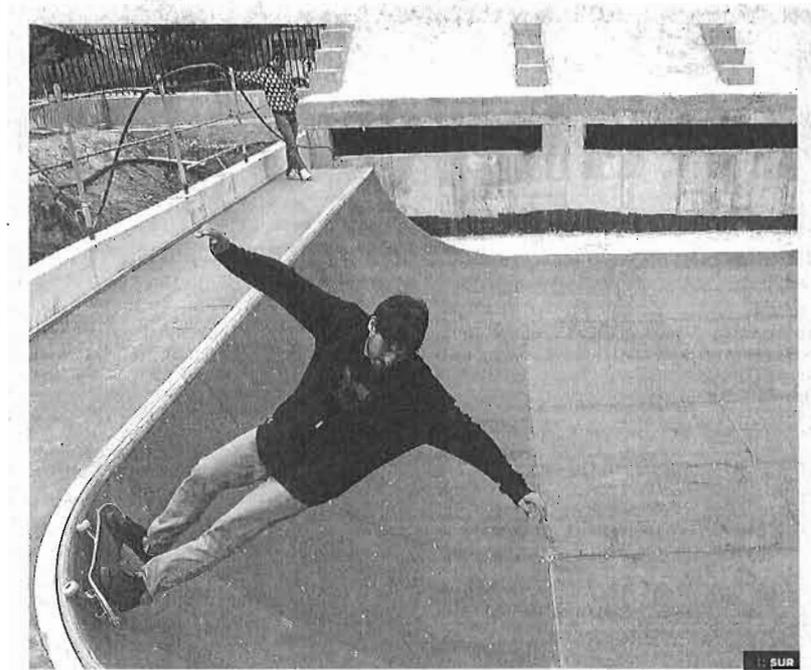
El último ejemplo se ha producido en el Puerto. Una de las principales apuestas de la Autoridad Portuaria durante el breve mandato del actual consejero de Economía, José Sánchez Maldonado, también ha quedado en nada. El objeto del concurso era el diseño y explotación de una marina deportiva para un centenar de embarcaciones en el muelle uno, especializada en veleros y yates de lujo, con esloras considerables, cuyos mástiles se extenderían a lo largo del paseo, parte de la esquina e incluso en el arranque del Palmeral.

Los yates de lujo se alejan

El presidente de la Autoridad Portuaria, Paulino Plata, reconoció que nadie se había presentado, ni para obtener información al respecto ni para hacer una oferta, por lo que abogó por «repensar este proyecto», mediante el diseño de unos atraques más atractivos. Al tiempo, puso de relieve la existencia de problemas técnicos que le restan comodidad, por el fuerte movimiento del mar, por lo que en los meses siguientes se buscarán fórmulas para reducir el impacto de las mareas. Plata avanzó que se va a hacer una encuesta a los usuarios para ver qué servicios esperan y, a partir de ahí, redactar un pliego que permita hacer el puerto más atractivo para los clientes. En cualquier caso, la apuesta por este uso se mantiene.

La Autoridad Portuaria también tiene experiencia en estas lides. Ya a finales de 2011, bajo el mandato de Enrique Linde, el concurso para la transformación del muelle de Heredia en una zona de oficinas también se quedó sin ofertas. Desde entonces se ha planteado la posibilidad de darle uso hotelero e incluso hacer un casino, aunque todavía no hay nada definido.

Junto a los problemas que se han reflejado hasta ahora, a nadie se le escapa que, salvo excepciones dignas de elogio, como la del Ayuntamiento de la capital, las institucio-



‘SKATE PARK’ EN EL PARQUE DEL NORTE DE MÁLAGA

Concurso público para culminar las obras y explotar este recinto de patinaje. Fue adjudicado a una primera empresa, que retiró su oferta tras no poder afrontar el canon.

Claves

Canon: 16.000 euros al año.

Conclusión: Ha vuelto a salir a licitación pública. El plazo terminará el próximo 15 de octubre.

Los atraques para yates de lujo en el muelle uno se suman a la lista de proyectos fallidos en los últimos meses, junto a las obras contra los malos olores del Guadalmedina y el anillo ferroviario de Antequera

nes son malas a la hora de rascarse el bolsillo, una decisión que tienden a demorar durante meses, a veces, más allá de un año.

El abogado Pedro Javier López pertenece a la firma Consultores de Contratación Pública (CCP), especializada en obras, servicios y su-

ministros a las administraciones, dentro y fuera de España, con más de diez años en el mercado. Tiene en cartera más de un centenar de clientes, entre ellas empresas que optan a concursos internacionales, y sedes en Málaga, Marbella, Madrid y Zaragoza. En la actualidad participan

en procesos de licitación en países como Hungría, Argelia, Kazajstán, Irak, Perú y Ecuador.

La inseguridad sobre si la administración que convoca el concurso responderá a los pagos es el principal temor, hoy por hoy, de los constructores, tal y como reconoce este

experto. «¿Esta entidad paga bien? ¿En cuánto tiempo? Estos son los principales miedos», explica, y pone de relieve –en sentido positivo– el caso del Ayuntamiento de Málaga: «Paga muy bien, a menos de 30 días, es un récord».

Dificultades para cobrar

En el extremo contrario aparece la Junta, en especial en ámbitos como el de las infraestructuras educativas, que es una de las que más obras ha impulsado en los últimos años: «Tengo clientes con los que estamos pendientes de presentar pleitos por reclamación de cantidad, después de más de un año con la deuda colgada», y añade: «Supone un peso muy fuerte para empresas pequeñas con pocos recursos y a los que los bancos ignoran».

Otras causas son el hecho de que algunas grandes empresas se han quedado con poco personal para hacer obras; y los precios, que ya salen muy ajustados en los concursos: «No se pueden soportar, a veces se hacen solo por tener dinero en circulación, sin beneficio, pero hay obras que pueden llegar a costar dinero, porque están por debajo de los costes de la empresa». A su juicio, lo que ocurre en estos casos es un contrasentido: «Todo el mundo pide que salgan obras y luego no se presenta nadie».

Respecto a los concursos en el extranjero, López pone de relieve que las empresas españolas están obteniendo resultados positivos, aunque también tiene riesgos: «Hay que tener cuidado porque se producen muchas estafas, sobre todo en África, con gente que pide comisiones y desaparece. No pueden lanzarse a la aventura».

Ante esta realidad, se impone un cambio de estrategia por parte de las administraciones, con un enfoque más imaginativo (y económicamente más realista) a la hora de abordar la concesión de obras, espacios y servicios públicos.

MANUEL BARÓN Alcalde del PP del Ayuntamiento de Antequera

«El anillo ferroviario no tiene por qué estar en los PGE, lo importante es resolver el concurso»

FRANCIS MÁRMOL / Antequera

El alcalde de Antequera, Manuel Barón, analiza la situación del Consistorio donde como regidor popular, tras tres décadas de socialismo, ha conseguido reducir gastos al máximo. Por otro lado, sigue luchando para reducir la tasa de paro, el principal problema de la escena heredada.

Pregunta.-Se encontró un ayuntamiento casi en bancarota según sus palabras, ¿cuáles son ahora las cuentas?

Respuesta.-Yo creía que la situación era mala pero no sabía que tanto. Empezaron a salir facturas de las cajones... Salieron los famosos 13 o 14 millones de euros, sólo en facturas, no de deuda financiera. El segundo día vino el encargado de zona de Endesa y me dijo que tenía que cortarme la luz de la ciudad, se debían 880.000 euros. Pues bien, en octubre de 2012 dimos una rueda de prensa con la Fundación Endesa anunciando que nos regalaban la iluminación artística de La Alcazaba porque se había pagado todo lo debido.

P.-Entiendo que es un ejemplo...

R.-La situación era calamitosa, de problemas personales muy graves. Conseguimos seguir funcionando y hoy hemos refinanciado esa deuda con los bancos y ya hemos pagado seis millones de esos 14, nos quedan otros ocho, pero ya con el banco, sin dramas personales detrás. Hemos minimizado los gastos hasta donde no te puedas imaginar. Se limpió todo.

P.-¿Y la deuda financiera?

R.-Pues IU salió diciendo en una nota que habíamos incrementado un 45% la deuda financiera, con los ocho millones que le debemos nuevos a los bancos, de esa situación que le he contado. Yo prefiero ir pagándosela poco a poco a los bancos que tener personas detrás pidiéndonos que les paguemos. Ahora en 2014 tenemos que presupuestar medio millón más para ir pagando eso.

P.-También es reconocido por ser uno de los alcaldes sin dietas, ni coche oficial. ¿Qué piensa de otros alcaldes o representantes políticos incluso de su partido que no se aplican la cacareada austeridad?

R.-Una vez le dije a un amigo que para mí es tan importante ser alcalde que lo haría gratis. Pero tengo a mi familia y tengo que pagar una hipoteca... Yo soy funcionario de carrera, vengo de la docencia y he vivido de mi sueldo. Tengo una casa de 90 metros y tengo un coche de 14 años con matrícula de las antiguas. Ahora me compro más corbatas, eso sí. Pero si alguien quiere almorzar con el Ayuntamiento, que



EL MUNDO

invite él. Vendí los dos coches oficiales y ahora voy a vender la cochera para que no haya tentación de que empresas se implanten aquí.

P.-¿Cómo va el paro en su localidad?

R.-La tasa buena no es. Ahora bien, de entre las diez o doce ciudades andaluzas de 30.000 y 50.000

«Debíamos 14 millones en facturas del PSOE de los que hemos pagado seis»

«Si alguien quiere almorzar con el Ayuntamiento, que invite él»

somos la segunda mejor ciudad en índice de paro más bajo tras Rincón de la Victoria. Estaremos en algo más de 4.700 y llegamos a tener 4.900. Lo que tenemos es unas posibilidades de tener empleo muy importantes. Proyectos como el Puer-

to Seco, el Anillo Ferroviario o el Corredor Ferroviario están generando una gran expectativa de que empresas se implanten aquí.

P.-¿Con el Anillo Ferroviario ha tenido que pelearse con muchos compañeros suyos de partido que defendían su paso por la Costa?

R.-Dije que era una locura. A la Costa le interesa el transporte de pasajeros, no el de mercancías. Hay que apostar por que el Cercanías que llega a Fuengirola llegue a Marbella y a Estepona. Ese sí. Y lo que hay que luchar es para que se una el Puerto de Málaga con el Puerto Seco de Antequera.

P.-Que Antequera haya tenido mucho peso por consejeros en la Junta o que ahora tenga un antequerano que fue del equipo de gobierno local anterior como delegado del Gobierno andaluz en Málaga, ¿hace más difícil que le llegue dinero de Sevilla siendo del PP?

R.-La Junta ha pasado de dar cantidades ingentes de dinero a Antequera a no dar ninguna. Pero en política cuenta cómo te lo gastas, en qué y en quién te lo gastas. Eso lo valora el ciudadano. Los políticos de antes le decían a Intervención, «ya se pagará», porque pensaban que iban a estar aquí toda la vida. Nos

deben 700.000 euros en escuelas taller en la Junta desde 2009, pero ya no es que no nos la paguen, es que hemos pedido nuevas y no nos dan ninguna. A otros pueblos que no son del PP sí, pero a nosotros no.

P.-¿Cómo ha visto la partida dedicada a Antequera en los Presupuestos Generales del Estado para 2014?

«La Junta daba a Antequera cantidades ingentes de dinero; ahora no da nada»

«Las empresas quieren suavizar los plazos y condiciones del anillo»

¿Ha habido un descenso?

R.-No. Una cosa es lo que se presupuesta y otra lo que se ejecuta. Lo más importante son los 82 millones del tramo de línea de AVE desde Antequera a Granada, esa estación urbana que se está haciendo y que

van a venir muchas empresas, que contratan menos trabajadores de aquí de lo que nos gustaría, pero consumen aquí. Lo importante no es la cantidad de inversión estatal que llega. Me interesa que se terminen los proyectos.

P.-¿Y el Anillo Ferroviario? Se han olvidado de él, ¿no?

R.-No aparece porque no tiene por qué aparecer. El dinero sí está pero no tiene por qué ser presupuestado. Lo que es importante es que el concurso se resuelva, eso, si no pasa, es grave. Somos líderes a nivel mundial en kilómetros de Alta Velocidad y este centro de investigación valdría para abaratar costes y ganar seguridad. Si las empresas quieren ampliar mercado tienen que apostar por esto. Creo que quieren forzar al Ministerio y a Europa para suavizar plazos y penalizaciones porque era de 2012 a 2015.

P.-¿Y las cortapisas medioambientales que antepuso Europa?

R.-Yo defiendiendo que el proyecto sea compatible con la actividad agrícola pero su impacto tendrá. Si hay expropiaciones que las haya, pero con el precio de la inversión que esas tierras han tenido. Pero ya tenemos todos los parabienes de este tipo. Eso está solucionado.

Repsol espera un último trámite antes de iniciar los sondeos frente a Mijas

► La compañía sólo necesita la autorización final del Ministerio de Industria para iniciar la búsqueda de bolsas de gas en el Mar de Alborán ► Los trabajos tendrían una duración máxima de 41 días y no requerirán habilitar ninguna instalación fija

MIGUEL FERRARY MÁLAGA
► @miguelferrary

■ Repsol calienta motores para iniciar la búsqueda de bolsas de gas frente a Mijas. Sólo necesita de la autorización final del Ministerio de Industria para iniciar unos trabajos de impacto limitado, ya que tendrán una duración de 41 días y no requerirán de instalaciones fijas.

La compañía, a la que se le ha concedido permiso para explorar una superficie de 220.544 hectáreas frente a las costas malagueñas, conocida con el nombre clave de *Siroco*, centrará sus trabajos en una cuadrícula de 13.784 hectáreas frente a Mijas y Fuengirola. Este espacio es donde la compañía cree más probable que existan bolsas de gas para su extracción.

Por ahora el inicio de los trabajos sólo está pendiente de un papel con la firma del ministro de Industria, José Manuel Soria, que autorice la prospección. Hasta el momento, Repsol ha completado todos los trámites previos para obtener la autorización. Aunque la intención de Repsol es comenzar antes de final de año, no quisieron dar una fecha al depender de que se complete este último trámite administrativo.

Un portavoz de Repsol insistió en el limitado impacto de estos trabajos de perforación, que tienen una duración máxima de 41 días. Así, recalcó, ante el revuelo de los últimos días causado por la plataforma *Castor*, que es una actividad que no tiene nada que ver con la desarrollada frente a la costa de Castellón y que no existen riesgos de ocasionar movimientos sísmicos en el entorno.

En este sentido, fuentes de la compañía subrayaron que los sondeos de escasa intensidad y centrados únicamente en explorar la existencia de bolsas de gas, no en inyectarlo, como se hacía con la plataforma *Castor*. «Nada tiene que ver un proyecto de inyección de gas en un almacenamiento subterráneo, como es el caso de *Castor*, con un proyecto de sondeo exploratorio, a través del cual se pretende saber si hay o no gas en un punto muy concreto del Mar de Alborán», insistió un portavoz de Repsol.

Trabajos

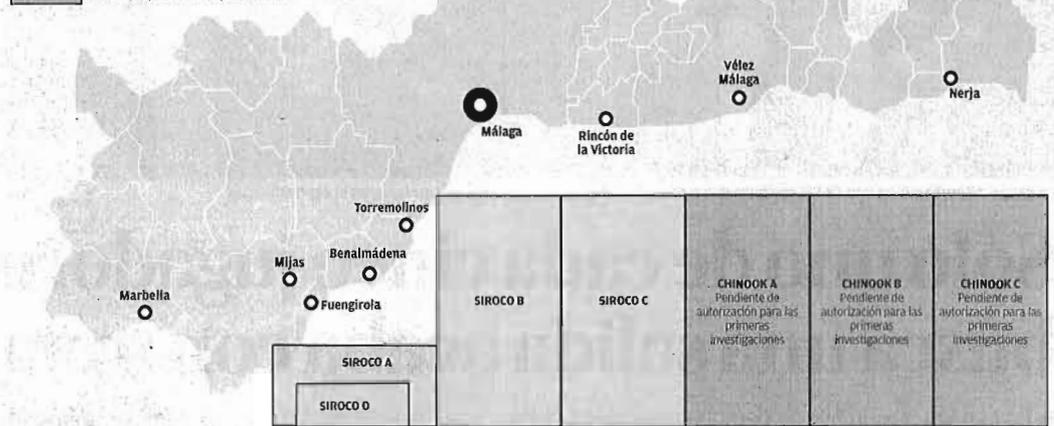
Las actuaciones frente a la costa de Mijas y Fuengirola se realizarán para sondear la existencia de yacimientos de gas y las posibilidades reales de extraerlo para su consumo. Estos marcará la duración real de los trabajos, que oscilarán entre los 29 días de las prospecciones y los 41 días si se hacen

Estudios para buscar yacimientos de gas

PERMISOS DEL GOBIERNO PARA ESTUDIAR EL SUBSUELO MARINO FRENTE A LAS COSTAS MALAGUEÑAS

LEYENDA

- Zonas de prospección de la empresa Repsol
- Zonas de prospección de la empresa CNWL Oil



Documentación: Ministerio de Industria

DPTO. INFOGRAFÍA | LA OPINIÓN

Repsol insiste en que los trabajos son exploratorios y muy diferentes a los realizados en la plataforma *Castor*

pruebas de producción.

Para desarrollar estos trabajos, Repsol dispondrá de una plataforma semisumergible móvil que se desplazará hasta la zona de la

investigación, anclándose al fondo marino de forma provisional durante los trabajos de sondeo. La profundidad que alcanzará la perforación será de unos 1.600 metros, como máximo.

Esta plataforma contará con un helipuerto, sistemas de seguridad -detección de gases, contra incendios, generación de energía de emergencia y salvamento marítimo- y de protección am-

biental, que le permitirá el tratamiento de las aguas residuales.

El apoyo logístico para esta instalación, que permanecerá frente a las costas un máximo de 41 días, lo aportarán tres embarcaciones: dos de apoyo y una de suministro, que realizarán viajes entre el puerto de Algeciras y la plataforma. Las embarcaciones de apoyo pueden tener capacidad para transportar hasta 1.074 metros cúbicos de

combustible y se utilizarán para el transporte de combustible, materiales, suministros y equipos necesarios durante la perforación. Una de ellas realizará un viaje cada tres días y otra estará destinada al transporte de lodos hasta el puerto para su vertido controlado. También habrá un helicóptero para el transporte de personal y labores de emergencia y rescate, si fuera necesario.

CNWL Oil estudia 35 alegaciones contra los sondeos

La multinacional canadiense operará en una zona más pequeña, al alejarse a más de 12 kilómetros de la costa

FRAN EXTREMERA NERJA

■ La multinacional de capital canadiense CNWL Oil ha recibido y estudia hasta 35 alegaciones presentadas por entidades y particulares ante la publicación en julio del Estudio de Impacto Ambiental sobre las prospecciones previstas frente a las costas de Nerja y Torrox para buscar yacimientos de gas bajo el fondo marino.

La misma entidad ha querido pedir desde estas páginas «tranquilizar» a la población de las costas de Málaga y Granada, «porque en ningún caso guarda relación lo ocurrido en Castellón con

lo que en un futuro pudiese suceder en virtud de este permiso que el Ejecutivo central concedió en la anterior legislatura». Al respecto, la empresa ha subrayado que frente a la Axarquía «no cabe el almacenamiento de gas que se ejecuta en tierras levantinas». Y se apunta además: «En una primera fase tenemos permiso para intentar localizar gas, de manera que si no encontramos, nos marchamos de la zona. Y en todo caso, si lo hubiese, empezaría una posterior campaña para sondear la zona y ver si es viable la instalación para extraer el gas. En ningún caso para almacenarlo bajo el mar».

Como ya avanzó *La Opinión de Málaga*, el actual Estudio de Impacto Ambiental presenta como principal novedad que las sondas no podrán acercarse a menos de 12 kilómetros de la línea costera,

frente a los 3,5 iniciales. Dicha modificación supone que se recorta, de 1.755 kilómetros cuadrados a 1.189 -aproximadamente un tercio-, la superficie que se vería afectada en caso de que se otorgue definitivamente dicho permiso, solicitado y aprobado por el Estado a finales de 2010. Estas modificaciones partieron de la petición de administraciones públicas y hasta de la Diputación malagueña para que este tipo de investigaciones afecten lo mínimo posible a sectores fundamentales de la economía de la zona como son el turístico o el pesquero.

Los límites de la investigación están marcados por las líneas fijadas en la localidad torroxeña de El Morche, al subrayarse que se delimita el principal caladero de la zona, el del monte marino Seco de Torrox, situado a más de 30 kilómetros de distancia de las playas;

y por el Cabo Sacratif, en Motril. La línea occidental se cierra a 14 kilómetros del puerto motrileño.

La multinacional ya presentó el proyecto ante los ayuntamientos de Vélez Málaga, Motril, Almuñécar o Rincón de la Victoria y está previsto que en una próxima visita también sea mostrado a los de Nerja y Torrox. Y remarca que este tipo de actuaciones presentan «estrictas limitaciones internacionales, como las exigidas por países de marcado carácter ecologista como Inglaterra o Noruega a yacimientos del Mar del Norte».

A pesar de estas indicaciones, Nerja dictaminaba favorablemente en septiembre, por unanimidad de todas las formaciones (PP, PSOE e IU), una moción donde se insta al Gobierno central a que cancelara los permisos «para la realización de prospecciones de gas e hidrocarburos en el litoral».



La plantilla de Limasa reunida en asamblea durante el conflicto de los meses de febrero y marzo de este año. GREGORIO TORRES

El socio principal de Limasa plantea reducir la plantilla en 450 trabajadores

► Un estudio de FCC, accionista de la entidad, habla de una plantilla mal estructurada, con departamentos con exceso de personal frente a otros con déficit ► El concejal Raúl Jiménez afirma que «hoy no es posible» prescindir de esa cifra de operarios

LA OPINIÓN MÁLAGA

Un estudio realizado por Fomento de Construcciones y Contratas (FCC), el principal socio privado de Limasa, concluye que uno de los principales problemas de la empresa de limpieza es contar con una plantilla sobrecargada, por lo que considera necesario eliminar en torno a 450 personas para hacerla operativa y funcional, según revelaron fuentes de la propia Limasa conocedoras del informe.

El estudio, elaborado hace aproximadamente un año cuando la conflictividad laboral volvió a la empresa de limpieza una vez que se supo que debería recortar su presupuesto en seis millones de euros, pone el acento en la falta de estructuración de la plantilla y en su descompensación en relación a los distintos servicios.

Así advierte que el departamento de Planificación y Desarrollo estaría sobredimensionado, con un exceso de personal evidente, mientras que otros servicios como el de Mantenimiento, que se ocupa de la flota de vehículos, estaría por debajo de sus necesidades de personal.

Más de un tercio

Una vez se hicieran los ajustes necesarios, la empresa aún mantendría un exceso de personal que FCC cifra en torno a los 450

trabajadores. FCC hace referencia a la plantilla fija que engrosan unos 1.250 operarios, sin aludir a los eventuales, por lo que la propuesta de Fomento sería prescindir de más de un tercio del conjunto. En concreto, un 36% del total.

El estudio se encuentra desde su elaboración en manos de los responsables de Limasa y también del Ayuntamiento. El comité de empresa ha reclamado tener una copia del mismo pero aún no la ha recibido.

El concejal de Medio Ambiente, Raúl Jiménez, responsable político de Limasa, explicó que conoce el estudio «que es uno más de los que se han venido elaborando últimamente para buscar soluciones al futuro de Limasa». Jiménez quiso despejar dudas al respecto y dijo con claridad que «a día de hoy no podemos prescindir de una cifra como la que plantea FCC pues nos impediría dar un buen servicio, algo a lo que no podemos renunciar».

Otras medidas

Jiménez hizo referencia a otros estudios realizados por el área de Medio Ambiente con la idea de «optimizar recursos» para mejorar el servicio de limpieza a la ciudad y ajustarse a las nuevas necesidades económicas.

Uno de ellos, que pasaría por dejar de recoger la basura algunos



Los vehículos disponen de poco personal, según FCC.

días en determinadas zonas de la capital, ha sido descartado, «pues no supone una mejora del servicio». Si se están aplicando, en cambio, otras medidas como disminuir el número de vehículos y de personal dedicado a la recogida en algunas zonas que vienen generando menos residuos como consecuencia de la crisis. «Esto lo estamos haciendo, pero muy con-

trolado», dijo, y para servicios como la recogida de poda o de muebles viejos. También indicó que en todo caso se trata de modificaciones que se vienen realizando para mejorar los servicios teniendo en cuenta que dentro del contrato está estipulado que el Ayuntamiento «tiene potestad para hacer modificaciones en un 20% del servicio».

LAS CLAVES

36%

Los números de la plantilla

► La empresa Limasa tiene una plantilla de personal fijo que gira en torno a los 1.250 operarios y unos 340 eventuales. La propuesta de FCC de eliminar a unos 450 operarios fijos supondría prescindir del 36 por ciento de los trabajadores.

51%

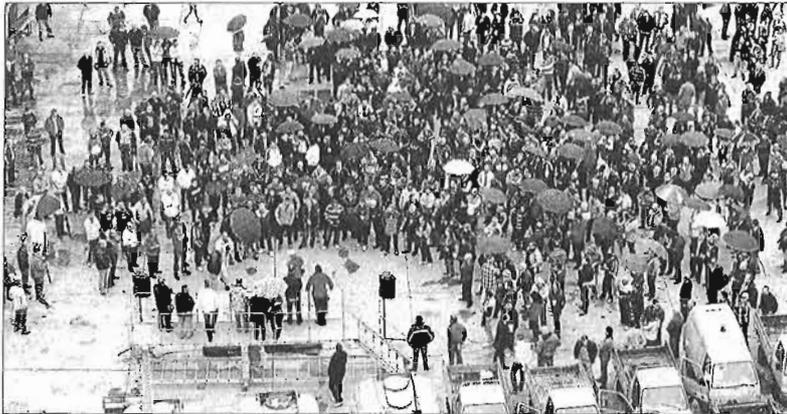
Socio mayoritario

► Limasa tiene el 51% de su actividad en manos privadas. Concretamente en las manos de Fomento de Construcciones y Contratas, (FCC), Urbaser y Sando. Dentro de ese 51%, Fomento controla a su vez el 51% por lo que es el socio privado mayoritario.

1.250

Plantilla desequilibrada

► El informe de Fomento de Construcciones y Contratas (FCC) habla de una plantilla sobredimensionada y mal estructurada. Pone como ejemplos el departamento de Planificación y Desarrollo, que a su juicio, cuenta con exceso de operarios, mientras que el de Mantenimiento estaría por debajo de sus necesidades de personal.



Una de las protestas durante el conflicto de marzo pasado. GREGORIO TORRES

«El ahorro hay que hacerlo». El concejal responsable de Limasa, Raúl Jiménez, explica que el Ayuntamiento está dispuesto a negociar y a analizar todas las propuestas que se presenten. Las medidas, según el edil, deben ponerse en marcha a partir del 1 de enero. «El ahorro hay que hacerlo, sí o sí», señala

Sin acuerdo para aplicar más recortes

► El edil de Medio Ambiente dice que las medidas que acepta la plantilla apenas suponen un ahorro de 875.000 € y que es necesario tocar la paga de productividad o el plus de complemento

LA OPINIÓN MÁLAGA

El concejal explicó que las posturas están muy alejadas debido a que los trabajadores sólo están dispuestos a aceptar la eliminación o el recorte de medidas que, una vez valoradas, apenas suman 875.000 euros, lo que está muy lejos de los seis millones que la empresa necesita reducir en gastos. Entre los puntos en los que el comité está dispuesto a renunciar figura la eliminación de los seis días extras de vacaciones, que tienen un valor pero no suponen rebaja económica. En cuanto a la distribución de los días de descanso a lo largo de todo el año, el comité ha recortado el periodo a nueve meses para suavizar la incidencia en el servicio.

Por contra, las cuentas de la empresa siguen el siguiente planteamiento: Distribuir las vacaciones a lo largo de los 12 meses del año y no en los cuatro del verano, como está establecido ahora, permitiría una rebaja en torno a 1,6 millones de euros, dado que al repartirse los descansos en todo el año no sería necesario la contratación de eventuales todos los meses -la plantilla podría suplir sin problemas a los que están de vacaciones-.

Lo que más dinero, sin embargo, permitiría obtener es la reducción del plus complementario en un 15%. Esta medida supondría, según la empresa, un ahorro de 2 millones de euros.

Con todo, según explicó Jiménez, la reducción de un 15% de este plus no sería lineal sino que

LOS PUNTOS DE AHORRO

Plus de complemento

1 Recortarlo en un 15% de manera gradual a toda la plantilla permitiría un ahorro de 2 millones de euros.

Vacaciones

2 Repartir las vacaciones del personal entre los doce meses del año daría un ahorro de 2,4 millones.

Paga de productividad

3 Eliminar el abono de esta paga en 2014 permitiría rebajar los gastos en 1,1 millones de euros.

Semana de 37,5 horas

4 Trabajar media hora más cada día y alcanzar las 37,5 horas semanales proporcionaría a la empresa un ahorro de 1,5 millones de euros.

Eliminar semana extra vacaciones

5 Este concepto no tendría apenas incidencia en las cuentas de la empresa.

iría por tramos, de tal manera que la mayoría del personal perdería unos 40 euros y los directivos en torno a 160.

El otro gran capítulo que permitiría un sensible ahorro sería ampliar el horario semanal a 37,5 horas, dos horas más que actualmente.

Con esto los gastos bajarían en 1,5 millones de euros. Pese a la oposición del comité de empresa, la dirección de Limasa lo ve

factible ya que supondría en la práctica trabajar media hora más cada día. Además, ese tiempo extra se irían acumulando y cada tres semanas permitiría descansar un sábado.

Por eso, esta medida va unida a la de la jornada de descanso en fin de semana, ya que la empresa aceptaría la semana laboral de lunes a viernes y trabajar un sábado de cada cuatro.

Otros recursos

En cuanto a la paga de productividad, el concejal señala que se trata de una quinta paga que se incorporó «hace apenas dos años y que es la que tiene una menor cuantía en relación a las otras cuatro», ya que su importe medio es en torno a los 800 euros.

La eliminación en 2014 del abono de esta paga permitiría un ahorro a la empresa de 1,1 millones de euros.

Otros conceptos sobre los que el comité de empresa ha mostrado su disposición a negociar apenas tienen incidencia económica, según la empresa. Es el caso de la eliminación de los seis días extraordinarios de vacaciones que no aportarían ahorro neto.

El comité también estaría dispuesto a ampliar los meses en los que se puede disfrutar de las vacaciones. Pero, frente a la empresa que habla de los 12 meses del año, los trabajadores dejarían fuera enero y febrero y otro mes del periodo estival, con lo que serían 9 meses y, lógicamente, recortarían el ahorro previsto por Limasa.