

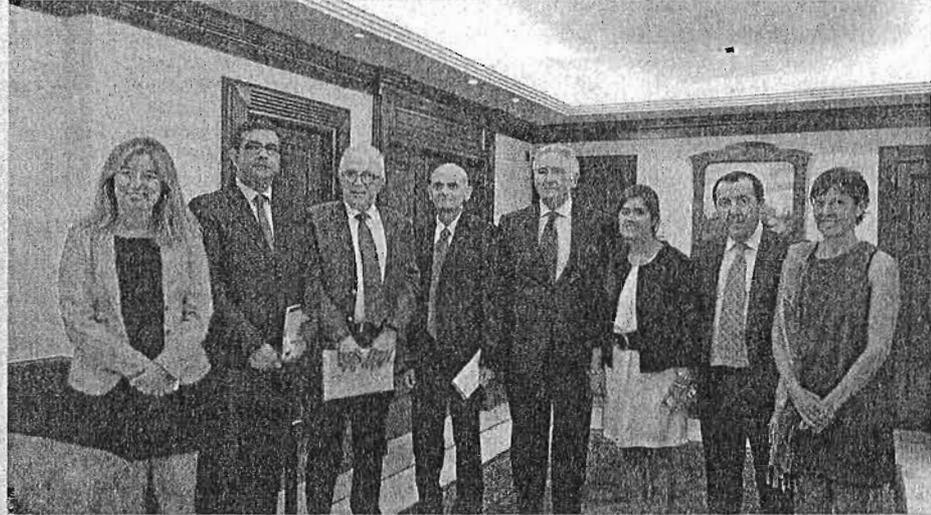
The logo consists of the lowercase letters 'cem' in a white, sans-serif font, centered within a dark blue rectangular background.

CONFEDERACIÓN
DE EMPRESARIOS
DE MÁLAGA

DOSSIER DE PRENSA DIARIO

FECHA: 06 DE OCTUBRE DE 2014

Salón de actos de Unicaja



La economía, a debate

El jueves 25 de septiembre, el salón de actos de Unicaja acogió el 'Foro de debate: Perspectivas económicas para Andalucía en 2015', en el que participaron el consejero de Economía, José Sánchez Maldonado; el presidente de la CEA, Javier González de Lara, y el consejero delegado de Analistas Económicos de Andalucía, Francisco García.



SUR 05 OCT. 2014

INSTITUTO INTERNACIONAL SAN TELMO



Antonio Hidalgo, Antonio García de Castro, Javier González de Lara, Francisco de la Torre, Elías Bendodo, Manuel Castillo y Eugenio Luque

EL EMPRESARIADO MALAGUEÑO, OPTIMISTA EN LA III 'QUIÉN ES QUIÉN'

de L. CODES

Más de 150 personalidades de la empresa malagueña se dieron cita el pasado jueves 2 de octubre en la sede del Instituto Internacional San Telmo para arropar la presentación de la tercera edición de la revista 'Quién es Quién', que esta fun-

dación edita junto a Diario SUR, con el objetivo de poner nombre y apellidos a las compañías que sostienen la economía malagueña. Ninguno de sus directivos quiso perderse este acto en el que se puso de relieve un visible cambio de escenario, de sensaciones, o de «estado de

ánimo», tal y como lo describió el profesor Gonzalo Laguillo durante su intervención. «El espíritu que se trasluce en la edición de este año es muy diferente al de los anteriores, si en 2013 titulaba mi artículo 'Audacia' porque había que ser muy audaz para estar en el mundo

empresarial en medio de la crisis, esta vez lo título 'Global' porque muchas empresas malagueñas han comprendido el valor de la internacionalización», recaló el director de SUR, Manuel Castillo, haciendo alusión al cambio de dirección de las finanzas locales. El director general de San Telmo, Antonio García de Castro, dio la bienvenida a los presentes en la que denominó «una situación ilusionante» y quiso acordarse especialmente del «25% de las empresas que estaban en el primer número y han desaparecido». «A todos esos buenos empresarios hay que animarlos para que lo vuelvan a intentar», apostilló. Su reflexión optimista coincidió con la del resto de ponentes, matizada en parte durante la exposición del profesor de San Telmo Gonzalo Laguillo, quien sostuvo que «en el último año nos llegan bastantes luces que escenifican un cambio de tendencia, pero también necesitamos una mejora del consumo y la inversión para seguir corrigiendo todos los desequilibrios que aún pesan sobre la economía española». En la radiografía de la situación y la evolución de las finanzas de la provincia ha tenido un papel fundamental desde su nacimiento la Facultad de Económicas, que este año celebra su 50.º aniversario como germen de la que posteriormente ha sido la Universidad de Málaga. En este sentido, el decano de la Facultad de Económicas, Eugenio

Luque, destacó «la cercanía con la sociedad que esta institución ha mostrado siempre, en todas las crisis y en todas las reformas». Luque fue también el autor de la sentencia más autocrítica de la noche, al aseverar que «la búsqueda de la riqueza sin el esfuerzo es la responsable de la actual crisis y de todas las crisis». Sin embargo, el profesor destacó que Málaga posee «todos los ingredientes para crear riqueza». El encargado de cerrar el turno de intervenciones fue el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, quien puso el acento sobre la educación como motor de cambio y mejora hacia el futuro, así como en «la exitosa fórmula de colaboración público-privada en proyectos que beneficiaban a toda la sociedad». El regidor destacó la utilidad de la revista 'Quién es Quién', «que permite comparar situaciones por escrito, de la mano de quienes mejor las conocen». A continuación, los invitados disfrutaron de un cóctel en los jardines de San Telmo.



El crédito al sector privado cae de nuevo en Málaga y enfría las perspectivas de reactivación

► El volumen de préstamos no arranca tampoco en 2014 y, tras bajar un 30% en la crisis, sigue a niveles de hace una década

JOSÉ VICENTE RODRÍGUEZ MÁLAGA
► @josevirodriguez

■ El crédito al sector privado en Málaga no termina de mostrar una tendencia clara de recuperación. Tras un inicio de curso con un ligero repunte, el volumen de préstamos a las familias y empresas malagueñas cayó de nuevo un 0,6% en el segundo trimestre de 2014 evidenciando que las entidades financieras siguen manteniendo grandes restricciones crediticias, ya sea por falta de confianza en los clientes o por la necesidad de seguir profundizando en el desendeudamiento privado que la Unión Europea viene reclamando desde hace años a la economía española. Tras este nuevo descenso trimestral, la caída del crédito vivo en el último año asciende a más de 3.000 millones de euros, quedando el saldo actual en 34.250 millones de euros, según los últimos datos del Banco de España.

Este volumen representa un 28% menos en relación a los máximos que se alcanzaron en 2008 (47.500 millones en Málaga), justo antes de que estallara la crisis. La provincia sigue así anclada, en el ecuador de 2014, en unos niveles de préstamos similares a los de hace casi una década, sin que nuevos créditos vengan a reemplazar a aquellos que se van amortizando.

Pese a las agresivas campañas publicitarias para la concesión de créditos que vienen realizando últimamente los bancos, no son pocos los que opinan que las entidades financieras aún no tienen la intención de abrir el grifo al cliente. Al menos, no de forma general. El presidente de la Confederación de Empresarios de Málaga (CEM), Javier González de Lara, señala que el sector de la agroalimentación y todos los negocios relacionados con la exportación son ahora mismo el foco de interés de los bancos que, sin embargo, no están tan dispuestos a financiar otros proyectos. González de Lara lamenta que, sobre todo, las pequeñas y medianas empresas y los autónomos sigan encontrando tantas dificultades para acceder al préstamo.

«Es cierto que la actitud de los bancos es ya algo distinta porque se les ve más intención de retomar este segmento de negocio que en años anteriores. Pero están buscando sobre todo a empresas de tamaño grande o mediano, y eso sigue dejando fuera a las pymes, que tienen una necesidad tremenda de obtener dinero circulante. Las pequeñas empresas lo están pasando francamente mal», reconoce.



Una mujer sentada frente a una sucursal bancaria en Málaga capital. LA OPINIÓN

Evolución del crédito vivo del sector privado en Málaga

MILLONES DE EUROS

Máximo histórico: 47.448 millones en junio de 2008



Fuente: Banco de España

OPTO. INFOGRAFÍA | LA OPINIÓN

A su juicio, hay también entidades financieras más comprometidas que otras con la concesión de crédito, aunque sin duda un problema común es que el tipo de interés al que se presta en España «duplica e incluso triplica» al de países como Gran Bretaña, Alemania o Francia. «Me quedo en todo caso con que parece haber un cambio de tendencia, aunque el proceso está siendo largo, lento y doloroso», opina.

Un interés demasiado alto

Igual de rotundo en el diagnóstico es el decano del Colegio de Economistas de Málaga, Juan

Carlos Robles, que recuerda que el tipo de interés exigido al sector privado oscila ahora mismo entre el 5,5% y el 7%, unos porcentajes que califica como muy altos dentro de la coyuntura actual, en la que el Banco Central Europeo (BCE) ha rebajado los tipos al mínimo histórico del 0,05%. En su opinión, la banca española debería moverse en un entorno de entre el 3,5% y el 4%, algo que no ocurre porque, por mucho que las campañas de los bancos digan lo contrario, aún no hay confianza del mundo financiero hacia las empresas debido a los altos índices de morosidad. En Francia, por

contra los préstamos al sector privado se sitúan entre el 2% y el 3% de interés, según sus datos.

«Los bancos en España siguen sin fiarse de las empresas y los particulares. No quieren cargar sus cuentas con préstamos que no saben si tendrán retorno o no. Por eso, lo que hacen es exigir unas garantías inasumibles para la mayoría: avales de familiares, hipotecas... Hasta que esa situación no cambie no comenzaremos a ver un repunte claro del crédito», comenta. El Colegio de Economistas ya diagnosticó hace unas semanas en su barómetro trimestral que, con esta actitud, la banca no hace

REACCIONES

JAVIER GLEZ, DE LARA.
PRESIDENTE DE LA CEM

«Las pymes siguen teniendo mucha necesidad de circulante»



► «La actitud de los bancos está empezando a cambiar pero sólo para empresas de tamaño grande o mediano. Las pymes, por el contrario, siguen teniendo muchas necesidades para acceder a dinero circulante».

JUAN CARLOS ROBLES
DECANO DEL COLEGIO DE ECONOMISTAS

«Los bancos no se fían; por eso piden garantías inasumibles»



► «Los bancos siguen sin fiarse de las empresas y los particulares. Por eso, lo que hacen es exigir unas garantías inasumibles para la mayoría en forma de avales familiares o hipotecas. Están lastrando la recuperación».

sino poner piedras en el camino de la recuperación.

«Su negocio es prestar dinero, pero se están empeñando en lastrar la recuperación. Necesitan crecer y para ello tendrán que empezar a vender productos y a competir de una forma razonable; entonces la gente comenzará a consumir», afirma Robles.

Cierre forzado de empresas

El coste de esta sequía crediticia ha sido enorme, según los empresarios. Dos de cada tres empresas de las 12.000 que han cerrado durante la crisis en Málaga cayeron por falta de liquidez como causa principal, aún a pesar de contar con negocio suficiente para salir adelante. Fuentes de la banca, por su parte, han alegado siempre que en esta dinámica ha influido el proceso de desendeudamiento del sector privado exigido por la UE. Ese extremo puede ser cierto, aunque el problema es que el cierre del grifo crediticio fue indiscriminado para todo el tejido empresarial, dejando a muchas empresas solventes sin circulante.

El sector financiero, pese a todo, defiende que con la crisis no hay demanda solvente e incide de nuevo en la necesidad de desapalancamiento que tiene el sector privado. La ratio créditos/depositos revela que los malagueños adeudan a los bancos en préstamos casi un 64% más de lo ahorrado en depósitos (34.350 millones por 20.948). Es una ratio alta, sin duda, aunque mejora la de comienzo de la crisis, cuando familias y empresas debían un 135% más de lo que tenían ahorrado.

MÁLAGA

Los empresarios valoran el beneficio de bajar el tiempo en tren Málaga-Sevilla

● González de Lara cree que el baipás de Fomento es "estratégico" y habla de la "sinergia" que generará entre las dos ciudades

S. Sánchez MÁLAGA

La decisión del Gobierno central de impulsar el proyecto para acortar la distancia en tren entre Málaga y Sevilla es bien recibida por el sector empresarial malagueño y andaluz. Muestra de ello es la reacción positiva que esta infraestructura, que en el mejor de los casos no parece que vaya a empezar a materializarse hasta el año 2017, que ha generado en los máximos responsables de la Cámara de Comercio de Málaga, Jerónimo Pérez Casero, y de la Confederación de Empre-

Apuntan a que ello mejorará "la interrelación turística" de ambas ciudades

sarios de Andalucía (CEA), Javier González de Lara.

El dirigente de los empresarios andaluces fue claro al considerar como "positiva" la propuesta puesta sobre la mesa por el Ministerio de Fomento de reducir la distancia entre ambas provincias mediante la construcción de baipás a la altura de la localidad cordobesa de Almodóvar del Río. Mediante una obra tasada en algo menos de 50 millones de euros se daría la posibilidad a conectar de manera directa la línea de Alta Velocidad Málaga-Córdoba con la de Sevilla-Madrid. Es-

to posibilita que los trenes no tengan que la obligación de llegar hasta Córdoba capital para poder continuar su trayecto ya sea para Sevilla o Málaga.

"Dentro de la coyuntura que tenemos que se pueda reducir el tiempo entre ambas ciudades es algo sensato", expuso González de Lara, para quien ello no debe implicar que se abandone definitivamente la ejecución de una línea propia entre la ciudad hispalense y la Costa del Sol. Una obra asumida años atrás por la Junta de Andalucía y abandonada por completo en este momento ante la incapacidad económica de la Administración regional.

El presidente de la CEA indicó en que teniendo en cuenta el actual escenario económico, "todo lo que sea poner en marcha una fórmula que permita optimizar la línea de alta velocidad es razonable, es espléndido". González de Lara, además, llamó la atención sobre las repercusiones que esta rebaja de tiempos puede tener para ambos territorios. "Es una actuación estratégica si se consigue hacer el recorrido en poco más de una hora; para las dos ciudades supondría una sinergia fantástica porque pone la Costa del Sol muy cerca de Sevilla y a Sevilla muy cerca de la Costa del Sol", abundó González de Lara. Al tiempo, subrayó la capacidad que Sevilla y Málaga tienen para complementarse. "Hay que desear cualquier idea de agravio del pasado", añadió. En esta misma línea, el presi-



Uno de los trenes Avant que hace el recorrido entre Málaga y Sevilla, en la estación María Zambrano.

El coste de la obra ronda los 50 millones de euros

El Ministerio de Fomento, que reserva en el presupuesto del año que viene 400.000 euros para impulsar los estudios necesarios, contempla una obra que permitiría, mediante una conexión de 7 kilómetros, ahorrar un recorrido de 47 a los trenes que unen ambos puntos de la región. Mediante ese baipás, según las estimaciones técnicas, se lograría reducir el desplazamiento entre Málaga y Sevilla a 70 minutos, 45 menos que en el momento actual. Asimismo, la explotación del ramal contaría con un tren por sentido cada hora.

dente de la Cámara de Comercio de Málaga tildó como "muy buena" la opción ahora manejada, que viene a suplir el fiasco del eje ferroviario transversal. "Eso permitirá el objetivo de acortar la distancia con Sevilla en tiempo y por un coste razonable". En cuanto a los efectos, consideró que los mismos se dejarán notar en el sector empresarial de Málaga, dado que el "centro político y administrativo sigue estando en Sevilla". Pérez Casero, además, destacó que una infraestructura de este tipo puede suponer una mejora en las interrelaciones turísticas de ambas ciudades". La lectura en el ámbito turístico es igualmente palpable.

El director en España y Portugal de la empresa Sidetours, Pablo Méndez-Trelles, expuso

que uno de los beneficios directos de esta mejora en las comunicaciones, sumada a la próxima culminación del AVE a Granada, es que va a permitir "vender el destino Andalucía en su conjunto y no de manera independiente cada provincia".

"Eso abre la puerta a crear paquetes combinados de sol y playa junto con destinos culturales a una distancia relativamente corta", insistió. En este sentido, recordó que buena parte de los clientes que tiene la compañía y que acude a la Costa del Sol tienen en Sevilla uno de los destinos principales de las excursiones. "Es clave para lograr esa desestacionalización de los destinos turísticos de sol y playa, que necesitan de otros destinos culturales", apostilló.

ADOLFO BARRERO VILLALÓN

PRESIDENTE DE LA COMISIÓN PARA CIUDADES INTELIGENTES EN CEOE Y DIRECTIVO EN SCHNEIDER ELECTRIC

Con el último smartphone recién salido de su estreno mundial sobre la mesa y con un dispositivo inteligente que mide los pasos y la situación geográfica para almacenar información en la nube en el bolsillo, Adolfo Barrero dibuja la ciudad del futuro como una realidad sacada de una película de ciencia ficción. Urbes hiperconectadas basadas en la tecnología facilitarán la vida diaria a sus ciudadanos. Ámsterdam, San Francisco o Montreal son los espejos donde se miran las ciudades aspirantes a smart city. Málaga fue la pionera en España



Adolfo Barrero durante la entrevista que mantuvo con La Opinión de Málaga en el Palacio de Ferias y Congresos. GREGORIO TORRES

«Cuando lo primero es la supervivencia, la innovación pasa a un segundo plano»

► «Las sociedades más avanzadas serán capaces de asimilar los retos que plantea el imparable desarrollo tecnológico que está destinado a cambiar la forma de vivir de las personas que habitan las grandes urbes»

Matías Stuber
MÁLAGA

@Matias_slb



■ La vida urbana del futuro estará invadida por la tecnología. Mar-

quesinas publicitarias medirán los rasgos faciales y nuestros relojes serán capaces de conectar con la parada mientras esperamos al próximo autobús para enviar información a la nube. Una capa cada vez más gruesa de informa-

ción interactiva rodea nuestro medio ambiente y los aparatos tecnológicos conectan al ciudadano de a pie a la red sin que éste sea consciente. Según estimaciones del gigante del sector IT, Ericsson, en 2020 habrá 50.000 millo-

nes de aparatos constantemente conectados a internet. Para la urbe significa una revolución. Las ciudades se convierten en inteligentes. Las llaman smart cities y están destinadas a cambiar la forma de vida de sus residentes. Má-

laga fue pionera en la implantación de este modelo de ciudad y está ya asentada entre las grandes capitales mundiales.

Un hombre ya tiene claro cómo podría ser la ciudad inteligente del futuro. Adolfo Borrero Villalón, ingeniero industrial y ejecutivo en la multinacional francesa de Schneider Electric, también preside la Comisión de Ciudades Inteligentes en la Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE). Aconseja a ciudades, entre ellas a Málaga, en la creación de proyectos y en el desarrollo de espacios urbanos inteligentes. La Opinión de Málaga pudo hablar con él durante la celebración del quinto Foro de Inteligencia a la Sostenibilidad Urbana que se celebró los días dos y tres de octubre en el Palacio de Ferias y Congresos.

■ ¿Qué es una ciudad inteligente (smart city)?

■ Desde la Comisión de Smart Cities de AMETIC (Asociación Multisectorial de Empresas de Electrónica, Tecnologías de la Información y Comunicación) creamos un grupo de trabajo dedicado para la estandarización del término smart city. Nos costó unos cuatro meses llegar a una definición. Una ciudad inteligente se define por los servicios basados en la tecnología que se ponen a disposición de los ciudadanos. Una ciudad inteligente utiliza la tecnología para interrelacionar a los ciudadanos entre sí y con su propio municipio. En definitiva, se trata de sistemas de información que hacen la ciudad más eficiente, la hacen más habitable y contribuyen a su sostenibilidad.

■ ¿Qué beneficios puede obtener el residente de una ciudad inteligente?

■ Depende del área que se trate. En la parte energética significa ahorro. La tecnología de la información está dentro de los edificios. Permite monitorizar el consumo y aplicar políticas de ahorro de eficiencia energética. En el área de la movilidad se traduce en la regularización más inteligente de los semáforos, en el suministro de información al ciudadano para que vaya por la vía con menos tráfico. En una ciudad bien gestionada los tiempos de desplazamiento se hacen más cortos. En el área de participación ciudadana las incidencias y las quejas son atendidas de una manera mucho más rápida. El ciudadano nota enseguida que está en una smart city.

■ ¿En qué situación se encuentra Málaga comparada con otras ciudades europeas?

■ Málaga es una referencia internacional ahora mismo en smart city. Se puede comparar con ciudades como Ámsterdam o San Francisco. A nivel español, es la ciudad que tiene los proyectos mejor planificados y cuenta con la financiación adecuada. Esto deriva del plan estratégico de la ciudad en los que los conceptos de smart city están plenamente

«Málaga es la ciudad española que mejor tiene avanzados y financiados proyectos de smart city»

«En el año 2025 veo una Málaga en la que cualquier activo de la ciudad está conectado a internet»

«Existe un gap entre lo que demandan las empresas y lo que sale de las universidades»

imbuidos. Muy pocas ciudades han tenido en sus estrategias a la tecnología como su eje de acción.

■ Hace ya nueve años que se creó Málaga Valley para impulsar el desarrollo de una smart city en Málaga. ¿Cómo ve a esta ciudad en el año 2025?

■ Yo veo una Málaga hiperconectada en la que cualquier activo de la ciudad estará enlazado a internet. Desde un banco, un árbol, los propios ciudadanos a través de la tecnología que habrá en ese momento. Ahora son los smartphone. Seguramente que en diez años estaremos hablando de otro tipo de dispositivos. Veo una información masiva muy potente en la que todos los elementos interconectados van a estar transmitiendo su estado, el ciudadano va a poder actuar y ellos te van a comunicar.

■ ¿Qué importancia tienen las instituciones en el impulso de las ciudades inteligentes?

■ La importancia es indudable. En las próximas elecciones va a ser raro ver a partidos políticos que no incluyan las nociones de smart city en su programa electoral.

■ ¿Cuál es el papel que juega la Universidad de Málaga en el tema de las smart cities?

■ Las universidades son muy importantes en general, porque las industrias avanzadas trabajan con ellas. De las universidades salen los informáticos y los ingenieros que están trabajando alrededor del concepto. La universidad es básica como fuente de formación de recursos humanos. En Málaga existen varios programas de colaboración entre empresas y universidad. La UMA también en el Foro Transfiere, un evento de carácter nacional que congrega a 54 universidades del país y en el que mezclamos directamente el mundo universitario con el foco de smart city para crear proyectos mixtos entre universidades e industria.

■ Uno de los problemas que siempre se achaca a las universidades españolas es que no son capaces de colocar a sus talentos en el mercado laboral. ¿Existe en una Málaga un tejido empresarial suficiente para absorber a los jóvenes graduados?

■ Es verdad que hay un cierto gap en estos momentos entre lo que las empresas tecnológicas están demandando y lo que la universidad española está produciendo. Málaga es en ese sentido una de las ciudades más privilegiadas. Aquí están saliendo varios spin-off que están sacados directamente desde la universidad y que vemos como compiten en un breve espacio de tiempo en el mercado de los sistemas de información. Eso demuestra que no se está tan lejos.

■ En ese sentido, ¿ve usted que las numerosas start ups que surgen en torno al mundo tecnológico son capaces de resistir?

■ Muchas se mantienen. Además lo hacen muy bien. Las start ups son ahora mismo una fuente de riqueza y, sobre todo, de innovación. Esa innovación puede ser aplicada por ellas mismas en el mercado, o puede ser adquirida por grandes empresas del sector.

■ ¿La cultura empresarial española está cogiendo la ola de la innovación, o como tantas otras veces, está llegando tarde a esta revolución?

■ La crisis ha hecho muchísimo daño a un cambio que sí se estaba produciendo. Al atrincherarse la economía se ha perdido mucho de lo que conseguido. Las administraciones han recortado en el área de I+D+I con lo cual la innovación se ha visto muy afectada. Sí hay sensibilidad, pero cuando lo primero es la supervivencia, la innovación pasa a un segundo plano. Ahora bien, el tema de la innovación es fundamental para la propia salida de la crisis. Hay un dato importantísimo. Dentro de 15 años, las empresas que sobrevivan van a estar basadas en mercados no existentes. ¿Eso qué quiere decir? Que el innovador captará esa oportunidad de negocio que surgirá.

■ Con el grifo del crédito cerrado y sin la ayuda de las administraciones, ¿cómo consigue un empresario los recursos para innovar?

■ Obviamente el crédito ha estado muy restringido. Pero puedo asegurar que ahora mismo hay crédito esperando buenos proyectos. Los bancos seleccionan mucho más que antes. Lo que hay que hacer es crear ideas que tengan un impacto en el mercado. Innovar e inventar, además de hacerlo desde una doble perspectiva, que es lo realmente complicado. Es decir, inventar por una parte y, luego, saber comercializar tu producto. La innovación no es crear algo nuevo, como mucha gente puede pensar. Innovar es hacer algo nuevo o de otra manera, pero saber venderlo. Es la mezcla entre el talento puro y la formación más el instinto empresarial.

■ ¿Cuál es la importancia que tiene el PTA como elemento canalizador de esta fuerza empresarial?

■ El PTA ha servido para fomentar la innovación en la provincia

EN CORTO

INVENCIÓN Y CAMBIO

■ ¿Existe sensibilidad innovadora en Málaga?

■ Yo en Málaga percibo una sensibilidad muy especial a la innovación. Lo percibo tanto en el tejido empresarial como en los políticos que prestan mucha atención a esta nueva cultura emprendedora. Hay un buen caldo de cultivo en la provincia.

MÁLAGA VALLEY

■ ¿Qué importancia tuvo en el desarrollo de la smart city?

■ Málaga Valley consigue congregar al menos dos veces al año a los primeros espaldas de las empresas tecnológicas de la península en esta ciudad. En estas reuniones surgen nuevas inversiones.

de Málaga de forma muy notable, por encima de otras que no cuentan con una infraestructura tan potente como la del parque tecnológico. El PTA está volcado a su vez con empresas innovadoras y vemos como ahí se han instalado grandes multinacionales de la innovación. Ejemplos como Oracle, Ericsson o el BBVA que desde el PTA gestiona servicios para toda España, confirman la fuerza de este parque.

■ Dijo que se imaginaba a la Málaga del futuro como una ciudad totalmente interconectada. ¿Será la ciudad inteligente una ciudad que vigile a su población constantemente?

■ Esto es un tema muy sensible y siempre surge el escenario del gran hermano. Se trata de un compromiso entre la pérdida de intimidad y los beneficios que uno obtiene en contra. Es una especie de balance. A mucha gente no le importa publicar por ejemplo todos los movimientos que da, si obtiene luego algo a cambio. ¿Esa persona está perdiendo privacidad? Sí, por supuesto. Pero si yo tengo unos beneficios tangibles de dar esta información, ¿por qué no la voy a dar?

■ Ahora mismo esta interconexión se ha intensificado mucho desde que llegaron al mercado los Smartphone. ¿Habrá en un futuro nuevos aparatos que permitan intercambiar información con tu entorno?

■ Hace dos años ya que los dispositivos autónomos capaces de conectarse a internet que existen en el mundo superan al número de teléfonos móviles. Estoy hablando de relojes, de dispositivos incrustados en elementos físicos como pueden ser una bombilla o infraestructuras urbanas como un banco. Estos elementos están conectados con una base de datos que mete constantemente información sobre el usuario en la nube. Con un crecimiento demográfico plano, se estima que va a haber 50 billones de dispositivos conectados a la red en un espacio de tiempo no muy lejano.



Adolfo Borrero cree en el poder de las TIC. GREGORIO TORRES

«La privacidad en internet debe de ser un tema de legislación»

SMART CITY, UNA VISIÓN DEL FUTURO

Palabra predilecta para los eslóganes políticos, la tecnología también esconde riesgos para el usuario

MATÍAS STUBER MÁLAGA

El término smart city se utiliza para describir los cambios basados en el desarrollo de las ciudades a través del avance tecnológico como motor para avanzar hacia una urbe que facilita el día a día de sus ciudadanos. Detrás de la tecnología, está el riesgo del Gran Hermano.

■ ¿Smart city significa, por ejemplo, que un zapato será capaz de conectar con la parada del autobús y enviar información sobre la persona en cuestión?

■ Sí, de hecho no es algo del futuro. Es algo que se está dando en muchas ciudades, sobre todo en Estados Unidos. Cualquier dispositivo sirve para crear un perfil psicológico del usuario. Eso permite a empresas conectar con el usuario a través del smartphone y sugerir determinadas cosas.

■ ¿Cree que los ciudadanos van a aceptar esta intromisión en sus vidas? Algunos ya ponen el grito al cielo cuando ven el coche de Google fotografiando sus calles.

■ Ahí estarán los nativos digitales, que lo van a aceptar del tirón. Han nacido en el mundo de la tecnología y no se lo van a pensar. Sin ser un friki. El smartphone ha hecho que se democratice la tecnología. Es verdad, hay muchas personas que por temas culturales o educativos rechazan estos avances. No le ven la bondad y tampoco tienen la voluntad de ver qué beneficios les puede aportar. Pero esto va evolucionando y los nativos digitales van cada vez a más.

■ ¿Cómo se puede cortar este flujo de información que se produce en las smart cities para alguien que no se sienta cómodo?

■ Yo creo que se va a ser muy sensible en ese tema. Las sociedades se protegen con sus leyes. La privacidad es un tema de legislación pura y dura. Tu privacidad la perderás en la medida que tú lo permitas. Evidentemente, la tecnología utilizada por un régimen no democrático puede ser muy invasiva. Pero estamos en una democracia y nos dotamos de mecanismos de protección para garantizar la privacidad de cada uno.

■ ¿La smart city observará simplemente al ciudadano o será capaz de modular su comportamiento?

■ Sugerirá, le dirá qué puede hacer. Los sistemas nunca deben funcionar de manera intrusiva. Las aplicaciones amigables frente al usuario se usarán. Las que no lo sean, acabarán descartadas por el propio usuario. La criba será automática. Cuando el usuario empieza a recibir cantidades ingentes de spam, acabará eliminado las aplicaciones. Es lógico. Será el propio usuario quien decida hasta qué punto permite que la tecnología forme parte de su vida.

COSAS DE LA CIUDAD



JOSÉ MANUEL ALDAY
✉ jmalday@diariosur.es

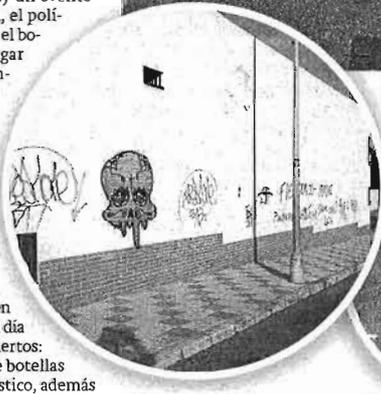
El día después en el polígono San Luis

Empresarios se quejan de cómo quedan las calles del recinto tras la celebración de los conciertos

Los empresarios del polígono industrial San Luis esperan nerviosos cada concierto o evento que se produce en algunas de las salas que hay ubicadas en este recinto. Y no porque estén ansiosos de esas citas musicales, sino por lo que se encuentran después de cada concierto que tiene lugar en este parque industrial. Así lo expresa uno de ellos, José Nievas, quien dice que «desde la inauguración de la discoteca más grande de Málaga en este recinto, el polígono San Luis, icono de limpieza y orden (el Ayuntamiento no lleva la limpieza del recinto) ve cómo se degrada el entorno de sus calles, sus naves y aparcamientos». Y es que según este empresario, «los fines de semana, cuando hay un evento para la gente joven, el polígono es tomado por el botellón, lo que da lugar a algún que otro incendio en ventanitas de algunas naves, peleas entre jóvenes que se arrojan piedras enormes, pintadas en las paredes de las naves...». Una situación que, según indica, cobra su máxima expresión con la imagen que ofrecen los aparcamientos el día después de los conciertos: «Aparecen llenos de botellas rotas y bolsas de plástico, además de meadas y cagadas por doquier». Para ilustrarlo nos envía las fotografías que aparecen junto a este texto. Sin embargo, según este empresario, cuando se trata de un evento organizado para «gente de 35 años para arriba», la cosa difiere, pues dice que al día siguiente



Aspecto que presentan las calles del polígono tras la celebración de un concierto (arriba). Izquierda, pintadas en las naves del polígono. Derecha, contenedor volcado en una calle del recinto. J.N.



nada de lo anterior se ve en el recinto «y en el polígono parece que no haya pasado nada y no hay rastro de ninguna barbarie de las antes comentadas». Y es que tiene comprobado que la gente que acude a esos otros eventos «parece

que tengan otra educación y comportamiento». Las actuaciones musicales hace también que a la zona acudan «los famosos cobradores por aparcar, que no se sabe quien los llama, pero están ahí».

Ante esta situación que asegura se repite cada vez que hay un concierto, los propietarios de naves y empresarios que están de alquiler en el polígono piden al Ayuntamiento que se implique e intervenga para impedir «los desmanes que se producen», ya que conoce casos de algún empresario que ha llamado a la Policía Local y ésta no ha comparecido. «Creo que vamos al revés. Dejamos que pase y si pasa algo ya intervendremos, aunque sea tarde», dice a modo de reflexión

que una vecina del Soho, Trini, asegura que los sábados «también hacen botellón en el río Guadalmedina, por el lado del Centro de Arte Contemporáneo (CAC), y se forma mucho escándalo, pero la policía no viene ni para un remedio. Es una vergüenza».

Otra lectora, Pilar, asegura que ha estado en el Soho de Londres y afirma que allí «hay mucho comercio y algún que otro bar, pero estoy viendo que lo se quiere hacer aquí en Málaga es poner bares, bares y más bares, y yo creo que bastantes bares hay ya en Málaga para que pongan más todavía». En su opinión, «esto va a ser un disloque con tanto bares y tanta gente metiendo escándalo y tanta suciedad».

Soho SUCIEDAD ¿TAMBIÉN POR BOTELLÓN?

Esto de los restos de botellón está visto que va por barrios, por

La Junta ya ha pagado 26 millones a los bancos por los avales dados a Isofotón

NURIA TRIGUERO
ntriguero@diariosur.es

El administrador concursal, a la espera de que la jueza dé luz verde al plan de liquidación, cree que la opción más viable para vender la fábrica es dividirla en dos

MÁLAGA. Lleva un año y tres meses trabajando en el caso «más difícil, sin comparación alguna» que se ha encontrado en su trayectoria profesional como abogado. En todo este tiempo, José Manuel González, el administrador concursal de Isofotón (en representación de Concursalia, el despacho que recibió el nombramiento del juzgado junto a Deloitte), no ha hecho ninguna declaración pública. «Demasiadas partes interesadas, demasiadas presiones y demasiada política»: ésas han sido sus razones para no participar en el circo mediático que ha rodeado la quiebra de la mayor empresa fotovoltaica española.

Ahora, a la espera de que la jueza Rocío Marina Coll apruebe el plan de liquidación y abra la fase de calificación del concurso, que determinará las responsabilidades de los propietarios de Isofotón en su caída, González rompe su silencio. No tiene una visión optimista, pero se muestra satisfecho del trabajo realizado por un equipo que asciende a diez personas. «Con más de 1.300 acreedores no hemos tenido ni una decena de incidentes [alegaciones] y hemos presentado el plan de liquidación en prácticamente un año», defiende, destacando la dificultad que entraña el proceso por múltiples motivos, como la falta de colaboración de sus dueños -a quienes se ha impuesto un embargo de 51 millones de euros por los indicios de su culpabilidad en la quiebra-, la maraña de filiales existente o las implicaciones internacionales.

Eso sí, el administrador subraya una diferencia de Isofotón con la mayoría de los concursos: no tiene que 'lidiar' con los bancos. Y no porque Isofotón no recibiera financiación bancaria sino porque la Junta de Andalucía avaló la mayor parte de su deuda. De hecho, la Agencia IDEA ya se ha hecho cargo hasta la fecha de deudas de Isofotón con bancos por valor de 26 millones de euros.

José Manuel González defiende la estrategia que ha diseñado para vender los activos de Isofotón: «La liquidación no va a ser un proceso maravilloso en el que todos los acreedores van a cobrar. Pero hemos planteado un sistema transparente, de subasta abierta, para generar competencia entre los potenciales compradores intentar vender la unidad productiva



Evitar la degradación de las instalaciones y la maquinaria está suponiendo un alto coste. :: SUR

de Isofotón al mayor precio posible y al mejor comprador posible», afirma. El plan diseñado por su despacho, que está a la espera de recibir el visto bueno por la jueza, es innovador dentro del panorama concursal español por el hecho de recurrir al auxilio de una tercera empresa especializada para diseñar el cuaderno de venta, difundirlo a nivel global y organizar la subasta, que se hará a través de una página web. «La última reforma de la ley concursal contempla esta posibilidad», afirma González, que plantea que es la «única manera de vender exitosamente una industria como Isofotón, porque el comprador hay que buscarlo en el mercado internacional». Hay acreedores que han presentado alegaciones contra este sistema por la comisión que va a pagarse al intermediario, pero para el administrador es «un riesgo que hay que correr» con tal de vender la industria al mejor precio.

Una decena de interesados

El administrador concursal revela que hay «entre cinco y diez» empresas interesadas por comprar Isofotón «más o menos entera» y espera que en cuanto empiece oficialmente el proceso de venta serán «muchas más». «Todas las semanas enseñamos la fábrica a alguien», apunta, señalando que el mayor interés lo han encontrado en compañías chinas o coreanas del sector, aunque también las hay alemanas y estadounidenses. En muchos casos se trata de antiguos clientes de Isofotón, pero también hay industrias del sector que buscan quedarse con su valiosa maquinaria a precio de ganga. Esto es lo que quiere evitar a toda costa el equipo de Concursalia: que los bienes acaben vendiéndose por separado, como en una liquidación por derribo. «Sería un desastre», afirma.

Por eso, evitar la degradación de las instalaciones y la maquinaria es



José Manuel González. :: ANTONIO GUERRERO

Entre cinco y diez empresas se han interesado por comprar la unidad productiva

«Sea quien sea el comprador, Isofotón no volverá a ser la misma. No tendrá 700 empleados»

una prioridad para la administración concursal. «La única manera de poder vender la fábrica es que esté en condiciones de ponerse en marcha en 24 ó 48 horas», apunta González. Eso tiene un alto coste: luz, agua, seguros, mantenimiento, seguridad... Miles de euros todos los meses que han engordado la deuda contra la masa (es decir, la generada durante el concurso) por encima de los 15 millones.

Eso sí, González advierte de que sea quien sea el comprador, «Isofotón no va a ser la misma nunca». «No

volverá a tener 700 trabajadores: una aspiración realista sería entre 200 y 300, no más», apunta. El administrador tiene claro que la industria malagueña estaba sobredimensionada. «Nunca fue rentable», sentencia. Por los comentarios de los inversores que han visitado la fábrica hasta ahora, él concluye que la forma más viable de vender Isofotón sería dividirla en dos. «Todo el que viene nos dice que le sobra la mitad de las instalaciones. Se podría concentrar toda la maquinaria en una planta y vender la otra vacía, o reparar las líneas entre las dos plantas», aventura. Todo dependerá, no obstante, de las ofertas que lleguen.

Respecto a la oferta de Sunrise Power, la sociedad laboral formada por extrabajadores de Isofotón, González tiene una clara opinión: «Primero, no se atiene a la legalidad porque altera el orden de cobro de acreedores que marca la Ley Concursal; y segundo, es insuficiente, porque ni siquiera cubre las deudas contra la masa, entre las que están, por cierto, los sueldos e indemnizaciones que se adeuda al personal».

Hay un único tema relativo a Isofotón sobre el que González prefiere seguir guardando silencio: la responsabilidad de sus antiguos administradores en la quiebra. «No voy a adelantar la estrategia que vamos a seguir en la fase de calificación», apunta. Parte de esta estrategia se insinúa en los argumentos con los que solicitó (y consiguió) un embargo cautelar contra ellos: tardanza injustificada en la solicitud de concurso, irregularidades contables, falta de colaboración con la administración concursal... «Isofotón perdía dinero desde el minuto uno. Y había gente responsable de decidir cuándo parar. Durante dos o tres años se han permitido el lujo de no solicitar concurso de acreedores cuando deberían haberlo hecho», opina.



UNA PROFESIÓN CON GRANDES OPORTUNIDADES

La profesión de administrador de fincas es en la actualidad un sector en el que siguen apareciendo oportunidades. Es cierto que hay una competencia notable, sin embargo, existe una parte muy significativa de despachos que no cuentan con verdaderos especialistas con una completa formación en el sector que les habilite para dar el servicio que los clientes demandan en la actualidad.

Al mismo tiempo, la diferenciación y segmentación del mercado de la administración de fincas, permite a los nuevos profesionales detectar oportunidades no cubiertas, lo que puede dar lugar a la creación de despachos profesionales especializados. Para ello es necesario que los profesionales tengan una formación especializada y de nivel universitario que les habilite para ejercer con garantías. En este sentido, y ante la ausencia aún de una titulación oficial específica que combine aspectos de la rama económica-empresarial, con temas de las carreras jurídicas y de otras del ámbito técnico y urbanístico, la Universidad de Málaga, desde hace más 17 años, en colaboración con el Colegio de Administradores de Fincas de Málaga y Melilla, y tras el acuerdo suscrito entre esta Universidad con el Consejo General de Colegios de Administradores de Fincas a nivel nacional, viene ofertando un Título propio específico para la formación de profesionales especializados.

Este título denominado Graduado Propio en Estudios Inmobiliarios (www.estudiosinmobiliarios.uma.es) está diseñado especialmente para formar a aquellos profesionales que deseen convertirse en administradores de fincas. Se trata de un Título Propio de la Universidad de Málaga con carácter semipresencial, pero que aborda con el rigor académico los aspectos más importantes que un administrador de fincas debe conocer, entrando de lleno en los aspectos jurídicos, fiscales, económicos, empresariales, urbanísticos o técnicos necesarios. En este sentido el título que ofrece la Universidad de Málaga, única en Andalucía donde se imparten estos estudios, permite la colegiación directa en cualquiera de las demarcaciones territoriales de Administradores de Fincas de España y está avalado además por el Consejo Europeo de Profesiones Inmobiliarias.

REMITIDO

«Hay que apostar por China y el mercado asiático, pero en las aerolíneas se dan los pasos poco a poco»

Salvador Merino. Director del aeropuerto de Málaga



JOSÉ VICENTE ASTORGA

✉ jvastorga@diariosur.es

La cota de los 13 millones de viajeros vuelve tras siete años a la terminal que gestiona este peso pesado de Aena, abducido por Málaga

MÁLAGA. «Me gusta preguntarme el porqué de las cosas que pasan, de los cambios», admite si se le etiqueta de curioso omnívoro que incluso sabe por qué vuela un avión. De formación técnica y económica, también es –por afición– licenciado en Geografía e Historia, Málaga ha abducido a este gallego en apenas tres años mientras volaba alto en Aena, donde entró en 1992. Antes tuvo que remangarse como director de personal ante el plante de controladores que paró el país en 2010. En Málaga, ha cambiado el tenis por el golf, suele hacer escala los sábados en el mercado de Atarazanas y sale en la cofradía de La Paloma. Tiene 60 años y no piensa en la jubilación.

–Agosto ha sido récord: casi 1,7 millones. ¿Cómo espera cerrar el año? –La previsión de abril a octubre es del 5%, pero normalmente los crecimientos son en el verano puro. ¿Cierre de año? Las compañías ajustan todavía las programaciones, pero esperamos mejorar la cifra del pasado, que fue muy bien. Durante el invierno, de noviembre a marzo, subimos un 10 por ciento. Nos quedamos

en 12.923.000 pasajeros y este año superaremos los 13.

–Superstición aquí ninguna, claro. –Ninguna. Hay que pasar necesariamente... Bueno, en el año 2007 ya se alcanzó esa cifra. En los siguientes, con la llegada del AVE, el comienzo de la crisis, en el 2008 y 2009, cayó muchísimo. En el 2010 comenzó a subir la cifra. El año pasado, un 2,7% y en éste casi un 7%.

–Málaga es ya el segundo aeropuerto en tráfico 'low cost'

–Sí. Estamos creciendo. Somos un aeropuerto punto a punto y las compañías de precio ajustado crecen. Y eso es lo interesante. Eso es una muestra de la fortaleza del destino. No es la apuesta de una sola compañía. Hay una competencia muy grande y el que tiene precios reducidos llena. El turismo residencial se ve muy favorecido porque si tienes muchas conexiones a buen precio con tu lugar de trabajo eso es una ventaja clave.

–¿El 'low cost' ha venido para quedarse?

–Claro. No tiene por qué tener connotación negativa. Los requerimientos de seguridad son iguales y es el pasajero el que elige en función del precio del billete. Para sus empleados, todas las empresas optan ya por el 'low cost'. Ya no hay un perfil de pasajero. De hecho puedes viajar al centro de Europa casi por el mismo precio que en tren vas a una ciudad española y eso nos permite aumentar de forma clave los intercambios.

–¿Cómo ha afectado el AVE al aeropuerto?

–Perfectamente complementarios. Estamos creciendo en paralelo al desarrollo del AVE. No le veo ninguna complicación. De hecho ya hay alguna compañía que está pensando en viajes combinados.

–El AVE Sevilla-Málaga según el proyecto de cuando había pólvora

económica no se hará después de 280 millones enterrados. ¿Realmente la idea de unir por AVE esos dos aeropuertos era tan importante?

–Hombre, todo lo que sea más conexión... Todo lo que sea sumar, pero son otros los que tienen que decidir y priorizar y ver el coste-beneficio. Nosotros ahora tenemos el cercanías a 12 minutos, el segundo acceso sur... Estamos bien conectados. No echo en falta nada de forma perentoria.

–Además, parece que empezará por fin el acceso norte.

–La conexión con la ronda complementaria y esperemos que se haga lo antes posible.

–¿El proyecto de Málaga como 'hub' aeroportuario, un gran centro distribuidor tiene base seria?

–Es un concepto de aportación y distribución de aviones, una forma de organización, una forma de crecer, pero tiene que ser una compañía la que tiene que liderar, como Iberia en Barajas, British en Londres, Turkish en Estambul.

–¿Y con un norte de África estabilizado, Málaga puede jugar ese papel? –Sí, pero debe ser un planteamiento de una compañía en particular.

Ciudad aeroportuaria

–La idea de ciudad aeroportuaria parece más madura, incluso planificada urbanísticamente, pero no arranca. ¿Se está perdiendo el paso?

–Depende del momento económicos, de que haya inversiones. Está el escenario y falta el desarrollo. Están involucrados Alhaurín y Málaga y veremos cómo se desarrolla. El aeropuerto va a colaborar todo lo que esté en su mano.

–Su trabajo abarca desde detalles de seguridad en apariencia menores como el temor a que el estancamiento del futuro parque del Benítez atraiga aves, y mientras, trabaja en pla-

nificar para captar más negocio...

–Todo es importante. El tema de las aves no es cosa pequeña. Eso es seguridad y asociada también a la planificación. Una clave del transporte aéreo es la confianza con protocolos muy estrictos, establecidos por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

–¿Tenía sentido el aeropuerto privado de Antequera, que al final no se ha hecho?

–Mi opinión es que no. El de Málaga está perfectamente dotado, con una capacidad del doble que la actual y creo que Málaga y su zona de influencia tiene aeropuerto para mucho tiempo. Pero si hay una iniciativa privada... como pasó con Castellón o Ciudad Real eso es otro asunto.

–¿Cuánto cuesta abrir el aeropuerto cada día? Está entre los rentables.

–No cerramos. Es un aeropuerto con muchas inversiones y se están acometiendo con sus ingresos. Aena no ha recurrido a los PGE a lo largo de su historia. Somos autónomos. Ex-

propiaciones, instalaciones... todo lo paga Aena. No existe relación Aena e impuestos. Eso es una buena noticia y un acicate para funcionar bien y manejar grandes instalaciones que no repercutan en el ciudadano más allá que como usuario.

–E incluso a los que usted, cuando Aena salga ahora a Bolsa, nos puede recomendar comprar acciones.

–Bueno, cada uno tiene que decidirlo, pero Aena es una buena empresa, una buena entidad evidentemente.

–¿El aéreo es buen negocio?

–Sí, está creciendo. Es cuestión de ver el dato, no es una opinión. Las compañías compran más aviones... pero si se pregunta en particular cada uno tendrá su opinión.

–Para un experto, ¿cuál es la tendencia? El Airbus 380 es una apuesta arriesgada de la industria. ¿El mercado está por artefactos para más de 800 pasajeros?

–La industria no para de abordar nuevos productos, pero cada vez más con los pies sobre la tierra y hablamos de aviones grandes, según para qué. En Málaga, el tipo de avión es medio, para recorridos de radio medio que los hacen más rentables, más fáciles en embarque y desembarque. Cada vez la industria mira al mercado porque si no consigues vender lo que has producido tienes un problema. Y ahora, la cantidad es lo que te hace rentable algo.



Salvador Merino en su despacho del aeropuerto, cuya dirección

LAS FRASES

Crecimiento

«Que el aeropuerto crezca y no se abra la segunda pista no es una paradoja. La demanda se homogeneiza»

Comunicaciones

«Cercanías a 12 minutos, acceso sur... Estamos bien conectados. No echo en falta ninguna prioridad»

AVE y Aeropuerto

«Tren y avión son perfectamente complementarios y los dos crecen en paralelo»

Privatización de Aena

«Todas las inversiones las paga Aena con ingresos y financiación. No hay relación Aena e impuestos»



asumió a finales de 2012, en su despacho. ■ CARLOS MORET

UNA PEQUEÑA CIUDAD

6.000

trabajadores a diario, de los que 450 son de Aena, la mayor empresa, seguida de las de 'handling'.

12,9

Málaga es el tercer aeropuerto peninsular, con casi 13 millones de pasajeros en 2013. El pasado agosto cerró con 1,7 millones.

37%

Los británicos representan casi el 40% de usuarios de la terminal, el tercer aeropuerto europeo con más vuelos con Reino Unido, junto a Amsterdam y Faro.

50

aerolíneas operan en Málaga y ofrecen vuelos a un centenar de destinos. Málaga es el segundo aeropuerto en vuelos 'low cost'.

750

campos de fútbol son el equivalente de las 550 hectáreas del aeropuerto, donde hay instaladas 1.036 cámaras, los 'ojos', para detectar incidencias. Son una pieza clave del Centro de Gestión en Tiempo Real (CGTR)

cha gente.

-No ha sonado el teléfono en más de media hora. ¿Un aeropuerto tiene piloto automático?

-Vamos a ver. El funcionamiento normal no necesita de nadie de forma extraordinaria, pero pueden aparecer circunstancias que nos pongan en situación excepcional. Las compañías tradicionales ya no tienen el peso que tenían antes. El mundo ha cambiado y el transporte aéreo es de los que más rápido lo ha hecho y en una crisis económica, además, ha crecido.

-Andalucía como destino, ¿tiene estrategia aeroportuaria?

-Aena en todos, y también en los andaluces, tiene un plan de desarrollo. Hay que tener en cuenta que esto es un mercado y las compañías eligen donde hay. Los crecimientos se producen en destinos como éste, que permiten aviones llenos. Es un círculo virtuoso. Estamos en un destino muy potente.

-Hasta ahora la segunda pista se ha abierto de forma excepcional.

-Con la regularidad que marca la demanda. Es un aeropuerto estacional por un lado, pero también hay unos días de la semana con más actividad por la mañana y media tarde. Lo hemos abierto fines de semana, domingos y lunes, parte de julio y agosto. La pista actual permite 37 vuelos hora, y en torno a esa cifra se puede abrir la segunda. Lo importante es que no repercuta en el servicio. Que crezca el aeropuerto y no abra la segunda pista no es una paradoja. La demanda se homogeneiza y no hay tantas puntas de operaciones.

-¿Qué están haciendo para resolverlas filtraciones por la lluvia la T3? A solo cuatro años de abrirse es algo difícil de creer en una obra tan costosa.

-Aena está trabajando en este tema desde se detectaron las primeras filtraciones y se han ido hecho actuaciones parciales de acuerdo con la adjudicataria, pero no dieron solución definitiva al problema. Hemos encargado un informe con el fin de resolverlo antes posible los problemas y se ha redactado un proyecto para la reparación de la cubierta de la terminal. Una vez conocidos y evaluados los daños y perjuicios globales que han producido las deficiencias, Aena tiene previsto exigir responsabilidades.

-¿La demanda china daría también, como en tantas cosas, un vuelco a la actividad del aeropuerto?

-Está habiendo contactos de Málaga con China, con conexión con un tercer aeropuerto, pero tenemos que apostar e incrementar esa oferta. Uno de los nichos de desarrollo del aeropuerto es China y en general el mercado asiático, que ahora mismo hacemos a través del 'hub' de Estambul. Ahora tenemos un 15 por ciento, nacionales, pero del 85% de internacional, sólo un 2% pero creciendo corresponde a terceros países no europeos. Soy optimista, pero en las conexiones aéreas las compañías se dan los pasos poco a poco.

-Y también que los hábitos y la posibilidad de vacaciones y viajes se extiendan entre los asiáticos.

-Bien, pero cuando vas entrando en una forma de vida, digamos 'hedonista' eso sucederá.

-¿Por qué se resiste el mercado norteamericano?

-Las compañías son muy prudentes. Sólo tenemos vuelos en verano y hemos crecido un 18 por ciento, pero no hacen apuestas si el avión no va a ir lleno. Tenemos contactos con compañías para incrementar la conexión.

-Volvamos a tierra. El conflicto de los taxistas se agrava. ¿Ve soluciones?

-No tenemos un papel directo. Nues-

tra función es que los diferentes medios de transporte tengan conectividad de la forma más cómoda. Es un problema no solo de Málaga. El mercado es el que es y cada vez hay más alternativas. Hay un cercanías, hay autobús. El mundo cambia y todos tenemos que adaptarnos. Poco podemos decir del reparto de ese mercado, pero cuantas más opciones tenga el usuario mejor para todos.

-Usted tuvo un papel muy activo en la normalización tras la huelga de controladores. Podemos volver a vivir una situación así

-Fue un incidente muy grave. De menos de un día, pero un hecho de gran trascendencia, pero España lo abor-

dó muy bien. Ha habido conflictos en otros lugares y tardaron mucho más. Creo que está todo funcionando con normalidad. Esa es la mejor prueba.

-¿Teme que el proceso de privatización parcial de Aena cree nuevos problemas y distorsiones laborales?

-Creo que al revés, el proceso será un buen paso. Además, la nueva situación va a asegurar el mantenimiento del modelo de red de aeropuertos, la conectividad para los usuarios. El nuevo sistema garantizará los altos niveles de calidad.

-Para un profesional de su trayectoria, el futuro laboral se le presentará como un vuelo tranquilo.

-Estoy plenamente tranquilo. Y mu-



EL PUERTO QUIERE SER BARRIO

Vista área de los terrenos de la explanada de San Andrés y del futuro puerto deportivo. : OMAU

M

**CONSUMO DE DROGAS
LOS CLUBES DE
CANNABIS SE APOYAN
EN VACÍOS LEGALES
QUE PERMITEN
CONSUMIR A
LOS SOCIOS P18**

**La Autoridad
Portuaria da un giro
en sus planes y
aspira a construir
viviendas, junto a
hoteles y oficinas,
en los muelles de
San Andrés y de
Heredia**



IGNACIO
LILLO

✉ ilillo@diariosur.es

Una zona residencial de alto nivel, con viviendas, oficinas, servicios y comercios para los vecinos, vinculada al futuro puerto deportivo y a escasos metros de la estación del AVE. Esta es la propuesta que la Autoridad Portuaria maneja para el muelle de San Andrés, uno de los tres espacios que faltan por desarrollar dentro del Plan Especial (los otros dos son el muelle de Heredia y la parcela del dique de 

MUELLE DE SAN ANDRÉS

Usos previstos

La gran novedad del plan de la Autoridad Portuaria es la posibilidad de construir viviendas, oficinas y servicios en esta zona, vinculadas al puerto deportivo proyectado. También existe una parcela reservada para la nueva sede del Instituto Español de Oceanografía. El auditorio puede tener cabida, pero con un cambio de enfoque, dentro de un edificio junto con otros usos, para aumentar su capacidad de captación de público.

40.000

metros cuadrados de suelo es la extensión total de los terrenos. De estos, 31.000 están desafectados y son patrimonio del puerto, por lo que se pueden gestionar (en venta o bajo otras fórmulas) de una manera mucho más flexible.



Explanada de San Andrés, vista desde las grúas de Noatum en el puerto. :: NIÑO SALAS

El auditorio sigue teniendo cabida, pero dentro de un edificio con otros usos, para generar el máximo aprovechamiento social

Levante, para los que también hay planes de desarrollo urbanístico). Los gestores de la institución tienen previsto iniciar en las próximas semanas las conversaciones con el equipo de gobierno municipal, a fin de negociar estos nuevos usos y que puedan tener cabida dentro de los planes urbanísticos.

El diseño del muelle junto a Huelín ya contempla la construcción de un puerto deportivo (con 626 amarres en régimen de alquiler de hasta 15 metros de eslora) y tiene una parcela reservada para la nueva sede del Instituto Español de Oceanografía, que cuenta con partida específica en los Presupuestos Generales del Estado. Siguen quedando unos 40.000 metros cuadrados de suelo, de los que 31.000 ya están desafectados, lo que quiere decir que son patrimonio del puerto, por lo que se pueden ges-

tionar (en régimen de venta o de participación) de una manera mucho más flexible que el resto, que son de dominio portuario (sólo se pueden ocupar o concesionar por un privado con un plazo). Los terrenos están inscritos a nombre de la institución desde julio, y conforman varias pastillas. La iniciativa está en estudio, por lo que todavía no existe una estimación del número de pisos que se podrían construir.

Muelle de Heredia

Sobre el recinto musical, los responsables del puerto consideran «exagerado» que se destinara el suelo casi en exclusiva para este uso, pero consideran que sigue teniendo cabida, unido a otros aprovechamientos que le den vida a la zona los 365 días del año y el mayor número posible de horas. Como estaba planteado sólo atendía a los mo-

mentos con programación. Para ello, proponen un estudio de experiencias similares a nivel mundial.

La segunda parte del plan corresponde al Muelle de Heredia, donde se plantea un cambio de estrategia, para intervenir por fases, diversificar más los usos posibles y ampliar el suelo disponible. El Plan Especial del puerto preveía únicamente oficinas y aparcamientos, y el primer concurso convocado al efecto se quedó desierto. En este punto, la Autoridad Portuaria llama la atención sobre la oportunidad de contar con terrenos libres en el corazón mismo de la ciudad, con especial atención a la esquina más cercana a la plaza de la Marina (donde ahora está la estación de autobuses). Es un espacio que se considera adecuado para un alojamiento hotelero.

Inicialmente, se habían previsto 29.000 metros cuadrados de te-

cho máximo, aunque la Autoridad Portuaria pedirá que se aumente el volumen, dada la altura de los edificios de su entorno (ahora sólo se permiten tres plantas). La actuación única, que se planteó en principio, se ha comprobado que no es realista, ya que la parcela es demasiado grande y hay edificios que están en uso y que se tienen que trasladar previamente (aduanas, el antiguo almacén judicial, la Guardia Civil y el Apostolado del Mar). La propuesta pasa por fraccionarlo y plantearlo en varias etapas, con la posibilidad de implantar además oficinas y aparcamientos.

El tercer espacio es el hotel emblemático previsto en el dique de Levante, que en las últimas semanas está cosechando un gran interés por parte de inversores internacionales. Este dispone de 40.000 metros cuadrados de techo y, como

consecuencia de la modificación del real decreto ley 'Omnibus', sobre la ampliación de los periodos concesionales, ahora podrá tener un plazo de concesión de 50 años, más un añadido de 25 (hasta 75 en total). La norma está ultimando la tramitación parlamentaria y los inversores han reaccionado y al menos cuatro compañías y fondos de inversión internacionales y españoles han presentado ya sus ofertas para quedarse con este emplazamiento privilegiado.

El presidente de la Autoridad Portuaria, Paulino Plata, abre el debate ciudadano sobre las oportunidades que para la ciudad tienen las áreas que todavía están libres dentro del recinto marítimo, desde múltiples perspectivas.

Debate abierto

En primer lugar, plantea la necesidad de impulsar la actividad náutica en la ciudad para reforzar el vínculo con Madrid, por la proximidad de la futura zona residencial y la marina náutica del muelle de San Andrés con la estación María Zambrano. «Será el puerto deportivo más cercano en tiempo a Madrid; gracias al AVE, en dos ho-

El puerto quiere aprovechar la cercanía de los muelles a la estación de trenes



MUELLE DE HEREDIA

Usos previstos

Sin abandonar el Plan Especial, que prevé usos terciarios, el principal cambio en este caso es la posibilidad de crear un hotel en la esquina más próxima a la plaza de la Marina.

29.000

metros cuadrados es el techo máximo aprobado, que se pretende aumentar.



Muelle de Heredia. :: RÍTO SALAS

Recreación del puerto de Málaga, con los muelles en los que se va a intervenir y las nuevas propuestas de uso urbanístico que va a plantear la Autoridad Portuaria. :: SUR

HOTEL EN EL DIQUE DE LEVANTE

Fuerte interés internacional

Los cambios normativos, que están en la última fase de aprobación, supondrán la posibilidad de aumentar las concesiones hasta 75 años. La Autoridad Portuaria ha recibido en las últimas semanas cuatro propuestas para hacer un hotel emblemático.

ras y media y con un paseo andando de 400 metros cualquier madrileño puede estar en su barco». «Ese espacio debemos saber aprovecharlo para hacer aún más atractiva la relación entre las dos ciudades, no sólo en la náutica sino también en otros aspectos, como los empresariales, que habría que definir».

Frente al monocultivo que suponía el proyecto inicial del auditorio, a juicio de Plata los terrenos deben estar abiertos a otro tipo de actividades, como la residencial, la comercial y de negocios. «Usos que nos permitan mejorar la actividad ciudadana y económica, pensando mucho en ese cordón umbilical tan extraordinario que es el AVE, para que Málaga sea otra ciudad costera de Madrid, como lo es Valencia, que en esto ha sabido jugar de manera muy eficaz».

Otro elemento es el auge del turismo en la capital. «Los estudios muestran un encaje perfecto para más hoteles en la ciudad; se ha duplicado el número de camas y casi el de instalaciones, y la ocupación no ha parado de crecer», argumenta Plata, y recuerda que el mejor año desde 2003 fue precisamente el pasado, con un 66% de media,

que es muy alta. «El negocio está en auge y la ubicación que se plantea es única, con la fachada marítima vista desde el dique de Levante», recuerda.

La hora de negociar

El desarrollo urbanístico de las zonas sólo será posible si hay acuerdo con la Casona, dentro del marco del Plan Especial de 2004. Sobre este documento habrá que introducir varios cambios, que la Autoridad Portuaria tendrá que negociar directamente con el equipo de gobierno municipal. «El Ayuntamiento y el puerto tienen que navegar juntos, poner sobre la mesa estas reflexiones y que se puedan aprovechar de la mejor manera esos suelos. Es un proyecto que tenemos que desarrollar de manera conjunta, pero sería muy importante para el puerto y para la ciudad».

El objetivo final es conseguir una fuente estable de ingresos para ganar competitividad

El principal argumento que esgrime Plata es la necesidad de apuntalar las cuentas para ser competitivos en mercados que repercuten directamente en la economía urbana. «La ciudad, como ha ocurrido en Barcelona, en Palma de Mallorca y otras, tiene que entender que la gestión del dominio portuario y del patrimonio son claves en las cuentas futuras y que la salud económica del puerto es fundamental para el desarrollo de la actividad de cruceros, que repercute mucho más en la ciudad que en este». Plata recalca que a quien deja realmente recursos la actividad crucerística es a la ciudad, y sólo una mínima parte se queda en los muelles: entre el 3 y el 5% del ingreso que reciben los comercios y restaurantes del Centro.

El objetivo final de estas actuaciones no es otro que lograr que el aprovechamiento del dominio y el patrimonio portuario se convierta en una fuente principal —y estable— de ingresos, que le permita ser más competitivo a la hora de ofrecer costes bajos, tanto para el atraque de cruceros como para el tráfico de viajeros y de mercancías desde Málaga.

Ciudades como Génova, Hamburgo y Helsinki ya han dado uso residencial a sus antiguos puertos

Urbanistas abogan por una mezcla de usos para crear ciudad, frente a la especialización excesiva en el sector servicios

les, restaurantes, un centro para congresos, un acuario, un museo del mar y el club náutico. Además, la vocación marítima se mantiene por la persistencia de los puestos de venta de pescado fresco en la dársena. Contenedores, grúas y cruceros conviven en el día a día de los genoveses, en el que está considerado un ejemplo mundial de integración.

Otro caso es el de Hamburgo, que, como Málaga, tiene dos ámbitos diferenciados: uno netamente histórico, que aquí sería el que ya está desarrollado en los muelles uno y dos; y otro más moderno (correspondiente a la explanada de San Andrés). Este último, que se denomina Hafencity (ciudad portuaria) supone una intervención netamente residencial, un nuevo barrio, como podría ocurrir en los terrenos próximos a Huelin. Incluso existe en la zona un gran auditorio, como se prevé aquí. La densidad en las construcciones está muy controlada, con el predominio de amplios espacios públicos y zonas de recreo. También la universidad está presente, junto con hoteles, comercios, bares y terrazas.

Equilibrio de usos

En el caso de Helsinki, el plan estratégico establece en el llamado puerto Este la creación de un barrio marítimo próximo al centro de la ciudad, con capacidad para albergar a unos 22.000 habitantes. Esta propuesta constituye una de las mayores transformaciones del frente marítimo de la capital finlandesa.

El citado estudio, a cargo de María José Andrade y José Blasco, bajo la coordinación del director del Omap, Pedro Marín Cots, aboga precisamente por dar un carácter multifuncional a la fachada marítima, frente a una tendencia a la «terciarización desmedida» (abuso del sector servicios) y la «conversión en espacios museo, carentes de vida urbana». Al tiempo, defiende que hay que dar prioridad a los usos náuticos y al mantenimiento de las actividades portuarias, para mantener su identidad; y garantizar una ocupación continua de los muelles mediante usos cotidianos, combinados con otros de asistencia puntual.

En los casos descritos, las viviendas conviven con centros culturales y puertos deportivos

Los espacios de asistencia puntual deben convivir con otros más cotidianos



Un momento del encuentro que mantuvieron concejales y empresarios. :: M. C. J.

Ayuntamiento y hoteleros crean un plan de trabajo para potenciar nuevas vías turísticas



MARI CARMEN JAIME

En Twitter: @MaCarJaime

Un encuentro entre agentes del sector y ediles de Fuengirola sienta las bases de actuaciones que buscan ampliar los segmentos de la industria

MÁLAGA. La potenciación de nuevas líneas de trabajo en un sector tan desarrollado como el turismo en la Costa del Sol Occidental es, una de las principales líneas de trabajo que siguen destinos como Fuengirola. Con la intención de avanzar en este objetivo, recientemente los representantes del sector hotelero en la ciudad han mantenido un encuentro con responsables de la administración local, durante el que se han sentado las bases de un plan de actuaciones a medio y largo plazo sobre las que focalizar esfuerzos, en aras de mantener y mejorar los positivos resultados turísticos.

La gastronomía, uno de los principales atractivos para el visitante de Andalucía en general y con un importante desarrollo en la ciudad, busca nuevos caminos de promoción que van más allá de prestar atención especializada a una clientela cada vez más diversa. Por ello, desde la localidad se anunció recientemente la intención de crear una

red de establecimientos para celíacos, proyecto expuesto en esta sesión de trabajo. Para ello, estuvo presente el responsable de Servicios Sociales, Francisco José Martín, quien ha dado a conocer entre los profesionales «la importancia de esta iniciativa para el sector hotelero, pues en torno al cuatro por ciento de la población sufre esta enfermedad que les impide digerir gluten».

Según avanzaron desde el Ayuntamiento al término de la jornada, «la iniciativa ha sido muy bien acogida por los hoteleros y ya se ha acordado realizar una labor formativa con los trabajadores de los establecimientos de hospedaje para enseñarles cómo manipular los alimentos para comensales que padecen esta intolerancia, y qué productos se pueden servir, además de toda la información posible».

Nuevas tecnologías

Otra de las iniciativas sobre la que se ha hecho más hincapié tiene que ver con el proyecto de 'Smart City' o 'Ciudad Inteligente'. Al respecto, se han dado a conocer todos los aspectos que pueden afectar en tareas como la promoción, difusión de contenidos o posicionamiento virtual de los hoteles fuengiroleños, además de los beneficios que pueden obtener en lo que a gestiones entre

administración pública y empresas.

La cualificación de los profesionales que realizan su labor en Fuengirola ha sido otro de los aspectos en los que se ha trabajado. Y es que, a entidades públicas y privadas les interesa mantener un contacto directo y constante para potenciar herramientas encaminadas, entre otros, a la creación de empleo a través de plataformas como la Bolsa de Empleo Municipal, donde los empadronados desempleados pueden inscribirse para encontrar trabajo. Junto con ello, se han dado a conocer los diferentes cursos de formación para el empleo que están en marcha o que se van a desarrollar a lo largo de los próximos meses.

Las acciones promocionales que, de manera conjunta, organiza el Ayuntamiento y los empresarios turísticos han sido objeto de análisis en esta sesión de trabajo. El representante municipal de Turismo, Ignacio Souviron, explica que ya se está avanzando en «diferentes acciones conjuntas que desarrollan el Consistorio y los hoteles con la intención de promocionar Fuengirola en claves para el sector a lo largo del año como son las citas de Fitur, World Travel Market y otras ferias de promoción turística especializadas».

Junto con ello, el concejal del área ha valorado positivamente que el sector «destaque la importancia de la realización de eventos como la Feria de los Pueblos, el Mercado Medieval, la Fiesta de la Cerveza así como otros acontecimientos culturales y de ocio que añaden valor a Fuengirola como destino turístico de primer orden».

Acciones promocionales, empleo y gastronomía, entre las principales líneas de trabajo a seguir

Jorge Sánchez Cifuentes

Subdirector de I+D+I y responsable del vehículo eléctrico en Endesa. Ligado a los puestos directivos en los áreas de innovación, pasó de Telefónica a formar parte de Endesa y ahora está promoviendo el avance del vehículo eléctrico en España

«Que los vehículos eléctricos dominen las calles no es una utopía»

«Conseguir que el usuario de un coche de combustión tradicional se pase a una alternativa verde se basa en la información y en la concienciación del ciudadano»



Jorge Sánchez Cifuentes ha representando Endesa en el Foro de Greencities y Sostenibilidad. GREGORIO TORRES

MATÍAS STUBER MÁLAGA

Llegado a Málaga para participar en el Foro de Greencities y Sostenibilidad, Jorge Sánchez Cifuentes se presenta como un defensor del vehículo eléctrico. Como usuario convencido, defiende los beneficios de un medio de transporte que no contamina el medio ambiente y se presenta como clave para la sostenibilidad de las grandes ciudades. Piensa que el vehículo eléctrico se en-

contra ahora mismo en esa fase de penetración por la que pasan todos los avances, antes de asentarse en el conjunto de la sociedad. Cree que el ascenso del vehículo eléctrico pasa por la información y la concienciación del ciudadano.

¿Para que la movilidad eléctrica se instale definitivamente, qué papel juega la proliferación del vehículo eléctrico?

La movilidad eléctrica tiene muchas vertientes, desde la bicicleta eléctrica hasta el autobús eléctrico. Pero entendemos que va a haber un segmento que se va a desarrollar antes que otros. En los vehículos eléctricos privados tenemos el proyecto Zem2All en Málaga. Son 202 coches que circulan ahora mismo por las calles y la satisfacción de los usuarios está rozando el 90%. La gente está encantada y eso supone un

efecto llamada. Por eso pensamos que la manera de acercarnos a esa movilidad eléctrica pasa por que cale el vehículo eléctrico en la ciudadanía.

Que la mayoría de los vehículos que circulen por las ciudades sean coches eléctricos, ¿es una utopía o puede convertirse en un escenario real?

Esto es cíclico. Los vehículos inicialmente en el siglo XIX eran eléctricos. Se compitió contra la gasolina hasta que llegó Henry Ford con su Ford T, lo vendió barato y se consiguió que el petróleo triunfara por encima de la electricidad. El vehículo eléctrico volvió en California en los años 90 cuando cambiaron la ley que obligaba a los fabricantes a disponer de vehículos eléctricos si querían seguir comercializando su marca en California. Ahora ya, a partir del año 2000, ha vuelto de nuevo con el cambio en el modelo de las baterías. Utopico no es. La energía eléctrica es más limpia, más silenciosa al uso. La eficiencia del motor es superior. Un motor eléctrico tiene una eficiencia cercana al 85%, mientras que un motor de combustión tiene una eficiencia del 25%.

¿En qué situación se encuentra el desarrollo en España con respecto a otros países del entorno europeo?

Hay un cierto retraso con otros países europeos de igual tamaño. En España estamos en una situación fácilmente mejorable. Eso significa que la situación es mejorable. Gran parte del trabajo pasa por mejorar las infraestructuras. Ampliar la red de electrificadoras. Solamente Endesa ha montado en España unos 800 puntos de recarga desde que empezamos a desarrollar el programa de los vehículos eléctricos. Hoy en día hay más puntos de recarga que coches. En Estados Unidos, por ejemplo, hay más puntos de recarga que McDonald's. Nos preocupamos muchas veces porque estamos ante algo desconocido, no le hemos cogido todavía el tranquillo. De ahí la importancia de informar al ciudadano y dejarle probar el vehículo. Eso es lo que perseguimos en Málaga con Zem2All. Tenemos cierto retraso, pero las perspectivas son positivas.

¿Sigue siendo la autonomía el principal inconveniente del

vehículo eléctrico?

Seguramente sí. Pero detrás de esto se esconde un miedo infundado. ¿Por qué? Porque salimos con una autonomía de 150 kilómetros de casa. Parece poco, pero nos garantizamos esa autonomía cada vez que salimos de casa. Pero casi ningún día hacemos 150 kilómetros. ¿Verdad? En el motor normal, tenemos 800 ó 900 kilómetros de autonomía pero difícilmente recorreremos esa distancia. Lo que quiere decir con esto es que se requiere un cambio de mentalidad. Cada vez que llegas a casa o al trabajo enchufas tu coche y eso hace que siempre tenga la autonomía completa. Más que tecnológico, es un proceso psicológico.

¿Ha frenado la crisis el avance del vehículo eléctrico en España?

Es muy relativo y difícil de valorar. La crisis ha hecho mucho daño en el vehículo tradicional, eso está fuera de duda. Se han pasado a niveles en los que se venden ahora prácticamente la mitad de vehículos que antes de la crisis en el 2006. Sin embargo, las ventas del vehículo eléctrico se han duplicado. También es porque venimos prácticamente de la nada. ¿Sin la crisis hubiera habido más ventas? Pues es muy probable. Es cierto que ha habido ayudas de los gobiernos y de las comunidades autónomas. La flota de automóviles en España es ahora mismo muy vieja. Entendemos que pronto asistiremos a una ola de renovaciones. Es la primera vez que el vehículo eléctrico será una verdadera alternativa para muchos.

¿Es posible que la propia industria del automóvil retrase los avances por intereses empresariales?

No creo. Ahora mismo todas las marcas importantes tienen modelos eléctricos dentro de su gama. BMW acaba de levantar una planta en Leipzig que fabrica exclusivamente vehículos eléctricos. Desde el trabajo conjunto no percibo estas leyendas urbanas.

¿Para el comprador del vehículo eléctrico el precio es algo secundario?

Es importante, pero no tiene el peso como en un comprador de vehículo tradicional. La conciencia ambiental es la motivación.

Endesa muestra el proyecto Zem2All de movilidad sostenible en el fotoro

La compañía avanza en el desarrollo de redes inteligentes como clave para la eficiencia energética

MATÍAS STUBER MÁLAGA

El foro de Greencities y Sosteni-

bilidad convirtió al Palacio de Ferias y Congresos de Málaga en un punto de encuentro para muchas empresas internacionales que debatieron sobre sostenibilidad, eficiencia y gestión inteligente de las ciudades. Ayer concluyó su quinta edición que dio lugar a distintos foros de debate y en la que las numerosas empresas informaron

de sus productos a través de los espacios expositivos que llenaron al Palacio de Ferias.

Una de las empresas destacadas que participaron fue Endesa. La jornada de ayer contó con la asistencia del director general de Endesa en Andalucía y Extremadura, Francisco Arteaga, que expuso las claves de la gestión integrado-

ra de las urbes mediante la aplicación transversal del concepto de ciudad inteligente a todos los ámbitos de la gestión. Expuso como referencia al proyecto de Smartcity Málaga, liderado por Endesa desde el año 2009.

También participó el director de Ingeniería y Tecnología de Endesa, Christopher Regan, que agradeció el «apoyo que ha encontrado Endesa en las administraciones, especialmente en el Ayuntamiento, en la universidad y en Andalucía Tech». Con el desarrollo de redes inteligentes, Endesa persigue conseguir ciudades eficientes y sin emisiones, que fomenten el consumo racional y eficiente de la energía.

A lo largo de estas jornadas se hizo igualmente balance de los proyectos de Smart City Málaga y se resaltó el valor del vehículo eléctrico que en Málaga está integrado a través la experiencia piloto de Zem2All. Los interesados pudieron comprobar ellos mismos el sencillo manejo de un vehículo eléctrico. Endesa y Europcar dispusieron estos días de un Nissan, modelo Leaf, para recorrer la ciudad malagueña en un vehículo eléctrico y conocer la experiencia.

EMILIO MORALES
Twitter: @lestillo



LA MIRILLA

SALUD, GASTRONOMÍA Y DERECHO

El Colegio de Médicos celebra una jornada de la Asociación de Ginecólogos y Obstetras de Málaga // La quincena de la comarca de la Axarquía se presenta en El Pimpi // Desayuno informativo del despacho Martínez-Echeverría, Pérez y Ferrero

Temas médicos sobre la mesa. Ayer se celebró en el Colegio Oficial de Médicos de Málaga el curso de Patología del Tracto Genital Inferior y Colposcopia. Una jornada organizada por la Asociación de Ginecólogos y Obstetras de Málaga (AGOM). A lo largo de todo el día se desarrollaron conferencias, mesas redondas y asambleas para profundizar en este tema con médicos especialistas como el presidente de la AGOM y del Instituto Médico Andaluz de la Mujer, **Andrés Carlos López Díaz**; el vocal de AGOM y miembro médico de IMAM, **Daniel Abehsera**; o la doctora **María Micaela Fernández**, también miembro médico del de la organización. Muchos de los ponentes en esta jornadas son miembros del IMAM, una entidad de reciente creación impulsada por **José Antonio Trujillo**, CEO y socio fundador de 'Fresh Health', y que está integrada por profesionales de dilatada trayectoria que trabajan para y por la salud de la mujer en todas las etapas de su vida

Por otro lado, el pasado lunes se presentó en el Espacio Gastronómico de El Pimpi la 'Quincena de la comarca de La Axarquía'. **José Cobos**, copropietario de El Pimpi, **Antonio Muñoz**, alcalde de Moclín; y **Francisco Salado**, alcalde de Rincón de la Victoria, inauguraron oficialmente las jornadas. Acto seguido, hubo una presentación de la comarca para destacar su singularidad, en la que se desarrollaron una serie charlas de distintos productores de la Axarquía, como la de **Santiago García**, de la Asociación Española de Criadores de la Cabra Malagueña o **Miguel Gutiérrez**, presidente de la Asociación Española de Productores de Frutas Sub-tropicales.

Por último, el despacho de abogados Martínez-Echeverría, Pérez y Ferrero, junto con la firma BDO Auditores, celebró ayer en el Hotel Posada del Patio de Málaga un desayuno informativo para empresarios y emprendedores. El tema central ha sido la prevención y la reducción de riesgos jurídicos para las compañías.



Luis Cándor, Andrés Carlos López, Jessica Martín, José Gabaldón y José Antonio Trujillo.



Daniel Abehsera, Andrés Carlos López y Miguel Ángel Otalla.



Propietarios del Restaurante Mulse.



Promotores de Carta Malacitana.



Francisco Salado y Santiago García.



Eugenio Martínez-Echeverría, Santiago Herrero, Francisco Gallardo y José María Silva.



Los pensionistas perderán un tercio de su poder adquisitivo con las reformas

A menos ▶ Los ajustes hacen viable el sistema público, pero a costa de mermar los ingresos medios de los jubilados en el horizonte de 2050, según los expertos **Dos cafés ▶** La revalorización media para los 245.413 pensionistas malagueños en 2015 no alcanzará ni los 2,5 euros **La hucha en Málaga ▶** El gasto anual en prestaciones en la provincia es de unos 2.680 millones

L. GANCEDO / J.M. MÁLAGA

Los 245.413 pensionistas malagueños tendrán en 2015, y por segundo año consecutivo, una subida media de 2,5 euros. El precio de dos cafés. Según la memoria de los Presupuestos Generales del Estado la subida de las pensiones se quedará en el mínimo del 0,25% que establece el nuevo mecanismo de revalorización aprobado por el Gobierno a finales de 2013. Para los jubilados malagueños supone un incremento medio de 2,5 euros (35 euros al año, contando las pagas extraordinarias).

La subida resulta de utilizar una fórmula que supedita la revalorización de las pensiones a la situación de las cuentas de la Seguridad Social y, por tanto, al devenir de la economía española. Este mecanismo acabó a partir de este año con la actualización según el índice de precios al consumo (IPC), que desde los años 90 preservaba el poder adquisitivo de los pensionistas. El mecanismo vigente establece que las pensiones subirán siempre en términos nominales, aunque dentro de una horquilla: un mínimo del 0,25% en tiempos de dificultad económica y el IPC más 0,5% como máximo en época de prosperidad.

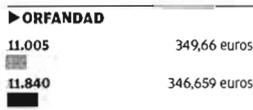
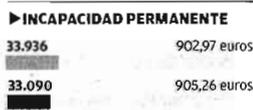
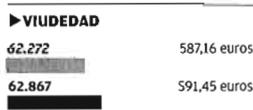
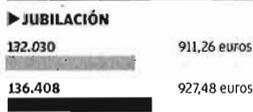
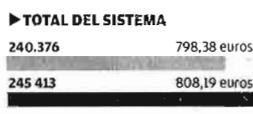
Con la inflación por los suelos (para 2015 se prevé que ascienda al 0,7%), sobre el papel los jubilados no perderán demasiado poder adquisitivo a pesar de que ese incremento mínimo que marca la ley (0,25%) esté cercano a la congelación, pero sí permitirá ahorrar al Estado entre 15 y 20 millones de euros que deberían destinarse a bolsillos de los pensionistas de Málaga si se cumplen las previsiones del IPC. El gasto en pensiones en la provincia asciende a alrededor de 2.680 millones de euros anuales, por lo que una inflación del 0,7% como la prevista para el próximo año supondría una revalorización de 23,8 millones en conjunto.

Pero esta pérdida real de poder adquisitivo por parte de los pensionistas puede ir aún a peor. Los estudios que están intentando retratar los efectos futuros de las reformas concluyen que el precio de la «sostenibilidad» de las pensiones será un recorte sustancial de la renta de los nuevos jubilados. De tal calibre que, según algunos investigadores, la pensión media real será, en el horizonte de 2050, un 33% inferior a la que, de ser económicamente viable el sistema, correspondería a los jubilados antes de los cambios introducidos entre 2010 y 2013: el aumento de la

Pensiones en Málaga

TOTAL Y RETRIBUCIONES

COMPARACIÓN SEPT 2013 / 2014



Fuente: Seguridad Social

edad de jubilación gradual de los 65 a los 67 años, la ampliación también gradual de los años cotizados para el cálculo de la prestación (de 15 a 25 años), el endurecimiento de las jubilaciones anticipadas, el nuevo procedimiento de revalorización (desligado de la inflación y que dependerá de las cuentas de la Seguridad Social) y la introducción del llamado «factor de sostenibilidad», que revisa la cuantía de las pensiones iniciales en función de la esperanza de vida de los españoles.

La sostenibilidad del sistema

Los profesores Javier Díaz Giménez (IESE Business School) y Julián Díaz Saavedra (Universidad de Granada) firman un estudio que, de manera resumida, concluye que el sistema español de pensiones (de reparto) estaba condena-

do sin las reformas de los últimos cuatro años, pero también que en el futuro pueden ser necesarios más cambios para preservar su sostenibilidad. Y constatan que, empujados sobre todo por las circunstancias demográficas, los gobiernos han tomado básicamente el camino de mutilar la «generosidad» de las pensiones. Díaz Giménez lo resume así en conversación con este diario: «El sistema se ha reformado a martillazos; se devuelve la sostenibilidad, pero la pobreza aumentará y empeorará indudablemente la calidad de vida de los mayores».

Los referidos economistas simulan en su trabajo cómo se comportarán las pensiones entre 2010 (antes de las reformas) y 2050. Tienen en cuenta para ello en primer lugar proyecciones sobre los tres factores demográficos que, en España y en la mayor parte de Europa, amenazan los sistemas públicos por el lado del gasto: el aumento esperado del número de jubilados (derivado del envejecimiento de la población), el avance de la longevidad o el incremento también del nivel educativo de los nuevos pensionistas (en la medida en que la cualificación laboral se traduce por lo común en mayores cotizaciones y en el derecho a pensiones más altas). Díaz Giménez y Díaz Saavedra consideran también escenarios de crecimiento económi-

co basados en las predicciones de organismos internacionales y otros de inflación que tienen en cuenta los antecedentes del país desde que forma parte de la zona euro.

Con esos mimbres, el informe formula predicciones como las que se sintetizan en los siguientes puntos.

Sin reformas.

De no haberse abordado cambio alguno desde 2010, las pensiones – y cabe presumir que la economía española en su conjunto – iban ha-

LA HUCHA DE LAS PENSIONES

El Gobierno sacará otros 8.444 millones del fondo de reserva

El Gobierno prevé que utilizará otros 8.446,7 millones de euros del Fondo de Reserva de la Seguridad Social en 2015 para garantizar el abono de las pensiones. La disposición que el Gobierno realice el próximo año se sumará a los 6.000 millones retirados del Fondo de Reserva durante este año, así como a los 11.648 millones que se sacaron en 2013 y a los 7.003 millones de 2012. Con estos datos, el importe del Fondo de Reserva de la Seguridad Social ascendía a 15 de septiembre de 2014 a 49.598 millones, equivalentes al 4,7% del PIB. El Fondo de Reserva se ha reducido desde los 66.815 millones que tenía en 2011, momento en el que contó con la situación de mayor bonanza, debido a que el Gobierno no había tenido que disponer de ninguna cuantía hasta 2012.



cia la quiebra. El fondo de reserva (la llamada hucha de las pensiones, para garantizar los pagos en caso de dificultad) se agotaría en 2017, y en 2050 el déficit del sistema sería equivalente al 10,2% del producto interior bruto (PIB) y la deuda acumulada, igual al 218% del PIB. Los autores determinan además que tal cataclismo tendría causas «estructurales» (el gran aumento del gasto vinculado a los cambios demográficos) y no meramente «coyunturales», resultantes de la caída de los ingresos (cotizaciones) por procesos de crisis como el actual.

Esto es, la recuperación del crecimiento económico y del empleo no bastaría por sí misma para mantener a flote las pensiones, estiman Saavedra y Giménez.

Con reformas.

«Las reformas que hemos estudiado mejoran sustancialmente la sostenibilidad del sistema de pensiones», concluyen los autores. Así, la estimación de déficit se reduce del 10,2% al 2,3% en 2050. Y la eventual subida de impuestos sobre el consumo que podría resultar necesaria para financiar tal déficit (como alternativa a un aumento de cotizaciones) sería mucho más modesto: el tipo de IVA (ahora del 21%) debería subir casi al 45% en la hipótesis sin reformas y al 26% con ellas. «Pero esta mejora en la sostenibilidad de las pensiones públicas se consigue a costa de reducir considerablemente el valor de la pensión media», advierte el estudio.

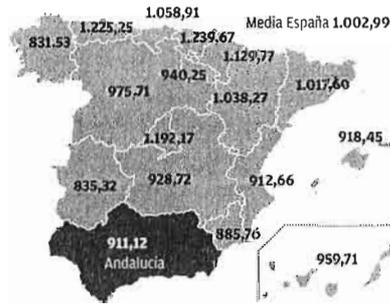
Las cuentas son así: tras las modificaciones de estos años, la paga real (descontado el efecto de la inflación) del jubilado español medio será en 2050 un tercio inferior a aquella a la que tendría derecho con las condiciones de edad, cómputo y revalorización vigentes en 2010. En trazo grueso, la diferencia para un malagueño podría ser entre cobrar 2.000 euros al mes en 2050 o algo más de 1.300.

«Vamos hacia un sistema de mínimos», advierte Javier Díaz Giménez. Un modelo en el que aumentará exponencialmente el número jubilados con ingresos que permitirán sólo cubrir las necesidades básicas. ¿Hay alternativa? El investigador madrileño es partidario de abrir un melón que hasta ahora han evitado los distintos gobiernos: avanzar hacia un sistema mixto (de reparto y de capitalización), análogo al que, subraya este economista, funciona en Suecia y en algún otro país.

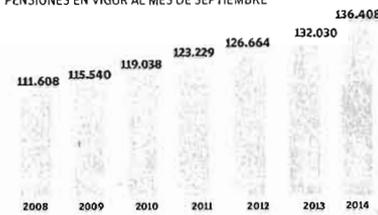
Consiste, de forma esquemática, en dividir las cotizaciones o aportaciones al sistema en dos partes: una que iría a la caja común y daría derecho a cobrar una especie de prestación básica y otra supeditada al ahorro del cotizante y gestionada por fondos de pensiones, quizá con la mediación de una agencia pública. «Un modelo así fomentaría el trabajo y el ahorro, y sería más resistente a los cambios demográficos», defiende Javier Díaz Giménez

Radiografía de las jubilaciones

► **IMPORTE DE LA RETRIBUCIÓN EN CADA AUTONOMÍA**
PENSIÓN MEDIA DE JUBILACIÓN, EN EUROS, SEPTIEMBRE DE 2014



► **EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE JUBILADOS EN MÁLAGA DESDE EL INICIO DE LA CRISIS**
PENSIONES EN VIGOR AL MES DE SEPTIEMBRE



► **IMPORTE SEGÚN EL TIPO DE RÉGIMEN**
PRINCIPALES GRUPOS EN MÁLAGA



Fuente: Ministerio de Empleo y Seguridad Social



Europa se apunta a los 67 años

- La mayoría de los países ha revisado los sistemas de pensiones, ante los desafíos demográficos
- La crisis está provocando que parados de larga duración intentan acogerse a jubilaciones anticipadas

L. G. MÁLAGA

■ La gran mayoría de los países europeos ha reformado en estos años sus sistemas de pensiones, columna vertebral del Estado del bienestar. El envejecimiento de la población es común en las economías desarrolladas y la crisis económica y la presión del modelo de protección social sobre las cuentas públicas han empujado a muchos gobiernos a recortar la generosidad de sus pensiones y tomar decisiones análogas a las abordadas en España.

El retraso de la edad normal de jubilación (con derecho a la pensión completa) ha sido una constante, y en la mayoría de los casos se ha optado por elevarla, de manera gradual, de los 65 los 67 años. Así ocurre en España, Alemania, Dinamarca, Francia, Italia y Holanda. Reino Unido, que ahora distingue entre varones (65 años) y mujeres (60 años), fijará para ambos sexos la jubilación a los 66 años mediante un proceso que se substanciará entre 2018 y 2020. Irlanda llegará a los 68 años.

En España, el mecanismo para retrasar la jubilación comenzó a aplicarse en 2013. Durante 2014, la edad ordinaria ha estado fijada en 65 años y dos meses para aquellos trabajadores cuyo período de cotización ha sido inferior a 35 años y 6 meses. Quienes superan este último listón, pueden seguir jubilándose a los 65 años. En 2015, la edad legal subirá a 65 años y tres meses. Y en 2027 se establecerán los 67 años. Salvo para quienes haya tenido una vida laboral larga, con al menos 38 años y seis meses cotizados.

Sin embargo, el actual contexto de crisis económica está provocando que los trabajadores españoles están acelerando sus jubilaciones. Los impactos del desempleo y el temor a un empeoramiento de las condiciones del retiro ante las nuevas reformas que se avecinan llevan a muchos asalariados a anticipar su salida del mercado laboral, aun a costa de resultar penalizados en la cuantía de sus prestaciones.

El desempleo de larga duración y la nula expectativa de salir de esa situación de los parados de edad avanzada están moviendo a muchos trabajadores de sectores

como la construcción a acogerse a jubilaciones anticipadas. Los parados que adelantan tan su retiro se acogen por lo general al mecanismo de jubilación anticipada conocida como «forzosa», endurecida en sus requisitos desde este año por una reforma parcial impulsada por el Gobierno. Pueden acogerse a ella los trabajadores en paro que lo estén por despido u otras circunstancias extintivas del empleo ajenas a su voluntad. El número mínimo de años cotizados se exige es de 33 y el retiro es posible a partir de los 61. La citada reforma elevará esa edad progresivamente hasta situarla

en los 63 años en 2027, salvo para las carreras laborales más largas.

Quienes están utilizando este camino para retirarse prematuramente sufren recortes en sus prestaciones que varían según los años cotizados. La pensión de un asalariado que tenga menos de 38 años y seis meses de vida laboral se reducirá el 7,5% por cada ejercicio que adelante la jubilación. Esto es, si por su trayectoria cumple las condiciones para jubilarse con 65 años justos, el trabajador que lo haga con 61 deberá renunciar al 30% de la prestación a la que tendría derecho en caso de esperar a la edad legal.

EN DOMINGO

NUEVAS TECNOLOGÍAS EN LA VIDA COTIDIANA

De la mañana a la noche a golpe de clic

Los últimos años se ha experimentado una auténtica revolución en el uso de dispositivos móviles. Lo de llamar por teléfono, de hecho, es lo mínimo que se puede hacer con el móvil. Miles de aplicaciones o apps inundan el mercado para, al menos en teoría, facilitar la vida diaria.

ISABEL VICENTE

■ Te despierta la alarma de tu «smartphone» y antes de saltar de la cama echas un vistazo a las últimas noticias en los periódicos digitales a ver qué hay de nuevo sobre la retirada de la ley del aborto. Compruebas que no tienes llamadas, repasas el «Evernote» para recordar tus citas y tareas del día y, tras dar un ligero repaso por el Facebook a ver qué dicen tus contactos, te vas a la ducha. En apenas cinco minutos, y con ese pequeño aparatito del que ya no te despegas, has podido comprobar cómo anda el mundo, qué temperatura hace fuera y cómo está el tráfico de casa al trabajo. Con darle a un clic en el móvil enciendes la tostadora mientras te duchas y pones en marcha la cafetera. Para eso dispones de miles de «apps», aplicaciones que, al menos en teoría, te hacen la vida más fácil y que hemos ido incorporando poco a poco a nuestra vida cotidiana, o ¿alguien se acuerda de lo que es un despertador?

El mercado de las «apps» se ha duplicado en un año generando un negocio de 19.000 millones de euros, y según un estudio de ABI Research, alcanzará los 46.000 millones de dólares en 2016. Los teléfonos inteligentes ya no se limitan a mantenernos en contacto con familiares y amigos sino que se han convertido en herramientas cada día más útiles en la vida diaria.

De hecho, nada más salir de casa conectamos el GPS del coche para no perdernos a la hora de lo-

Con darle a la tecla en el móvil enciendes la tostadora mientras te duchas y pones en marcha la cafetera

En unos segundos sabes lo que te puede costar la cena en un local y el ambiente que vas a encontrar en una discoteca

calizar el lugar donde nos hemos citado con un cliente, o abrimos el «Google maps» para que nos marque la ruta más corta. Con darle a una tecla sabemos qué calles están colapsadas de tráfico o cuál hay que evitar porque ha habido un accidente. A la hora de dejar el coche hay «apps» que nos indican dónde hay plazas libres en el parking, e incluso hay una aplicación con la que el propietario de una plaza de aparcamiento puede obtener ingresos cediéndola durante las horas en las que no la utiliza.

Las nuevas tecnologías nos permiten con un solo clic pedir un taxi, saber a qué hora llega el autobús o conocer la calidad del aire que respiramos. Ya no hace falta ir al banco porque se pueden gestionar las cuentas desde el teléfono, emitir transferencias, consultar la bolsa o localizar la sucursal más cercana, por supuesto, ya no hace falta ir a la estación para comprar un billete de tren ni hacer cola para comprar una entrada de cine.

En el ámbito laboral tu pequeño móvil te permite realizar pedidos,

vender tus productos a través de la red y mejorar los contactos con los clientes además de fomentar las sinergias con otras empresas con las que enriquecer tu producto. En el día a día, tu smartphone mejora el contacto con los clientes, y posibilita el traspaso inmediato de información con videollamadas, presentaciones o intercambio de archivos a través de «Skype» relegando al pasado a la necesidad de viajar 200 kilómetros para presentar un proyecto a un cliente. Desde la oficina o desde casa con el ordenador, la tablet o el móvil, hecho. Aplicaciones como «Wunderlist» te ayudan a administrar tus tareas diarias. «Genius Scan» escanea documentos de cualquier tipo en archivos PDF y «LogMeIn» te permite acceder al escritorio de tu ordenador a través de tu smartphone. Esto sólo por señalar algunas aplicaciones enfocadas a mejorar la productividad en el trabajo, aunque el listado de aplicaciones para el trabajo sería inabarcable en estas páginas.

¿Y si no se tiene empleo? Aquí hay también todo un mundo de aplicaciones que pueden facilitar el contacto con las empresas interesadas en contratar. Desde la agencia de trabajo online «Infojobs» a «LinkedIn» que se ha convertido en un importante punto de encuentro entre profesionales que buscan u ofertan empleo, pasando por «Indeed» o «Eures» en el ámbito europeo, por poner sólo varios ejemplos. De hecho, hay decenas de

«apps», en su mayoría gratuitas, que convierten en obsoleta la tradicional

búsqueda de trabajo puerta a puerta.

Tampoco al salir del trabajo se acaba la utilización de tu teléfono inteligente. El ocio precisamente es uno de los ámbitos para el que más aplicaciones se inventan a diario y las «apps» vinculadas al tiempo libre inundan los stores. Tener el móvil a mano facilita la preparación de planes. Con «Yelp» y otras «apps» similares es posible hacer reservas en bares y restaurantes en tiempo real. «Guía Garrañón» te permite clasificar los locales de copas en base a la calidad de sus bebidas y cualquier buscador te permite conocer con darle a un botón lo que te puede costar la cena en un local, el ambiente que vas a encontrarte en una



APLICACIONES PARA MEJORAR LA SALUD DESDE LA INFANCIA A LA VEJEZ

Apoys para entrenar, dejar de fumar, tomar la temperatura o controlar la diabetes

► La salud es uno de los campos que más se está beneficiando de la revolución tecnológica y sólo en la «AppStore» española hay más de 7.000 aplicaciones sobre salud. Hay muchas destinadas a la adquisición de hábitos saludables, ayudar a dejar de fumar, controlar la alimentación o entrenar y favorecen la actividad deportiva. Así, desde el móvil adaptado al brazo se puede regular la actividad física, saber cuántas calorías se pierden en

cada tramo de una carrera o controlar las pulsaciones del corazón. Otras aplicaciones de salud ayudan al control y tratamiento de enfermedades crónicas que te avisan cuando tienes que tomar una pastilla o controlan los niveles de azúcar o pautas de insulina en el caso de los diabéticos como «SocialDiabetes». En pediatría hay cientos de «apps» con posibilidad de consultar con un pediatra al momento o tomar la temperatura al niño con aplicaciones como «Oblumi». Para los mayores, a la teleasistencia domiciliar se une ahora la posibilidad de contar con localizadores personales incluso monitorizar lo que está haciendo el anciano en cada momento.

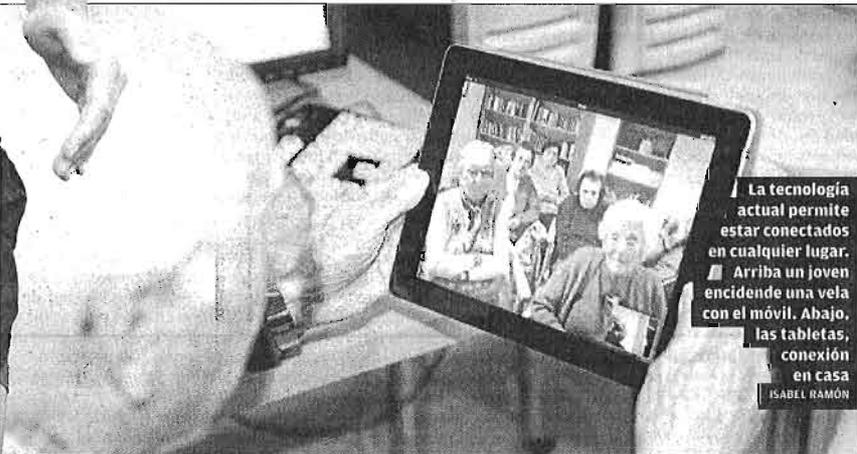
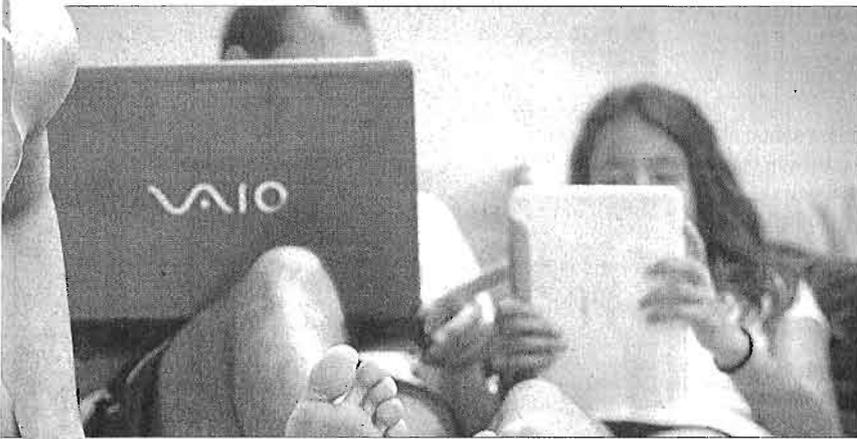
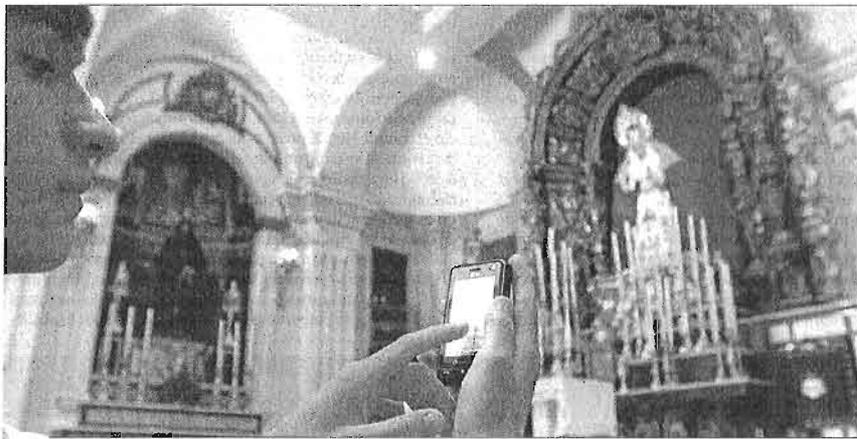
EDUCACIÓN

Estudiar, investigar, hacer trabajos conjuntos o contactar con el profesor

► El móvil se ha consolidado como una herramienta educativa de primer orden. El 60% de los estudiantes lo utilizan para estudiar, intercambiar apuntes con compañeros o buscar información con «apps» como «Google Drive», «StudyDroid» o «Evernote». Los amantes de resúmenes o esquemas se pueden descargar «StudyDroid», y «Google Docs» permite gestionar documentos desde cualquier móvil. Las nuevas tecnologías posibili-

tan una mayor conexión entre profesor y alumnos con tutoriales a través de internet, y las redes sociales favorecen un constante cambio de información entre compañeros. Con todo, hecha la ley hecha la trampa y también existen infinidad de portales para copiar exámenes y fusilar trabajos de internet.

La tecnología permite además a los centros educativos presentar su oferta lectiva y sus servicios a través de internet. La Universidad de Málaga, por ejemplo, tiene una aplicación que permite a los estudiantes acceder a su información académica generando avisos inmediatos al móvil cuando se publica una calificación en su tablón de notas.



La tecnología actual permite estar conectados en cualquier lugar. Arriba un joven enciende una vela con el móvil. Abajo, las tabletas, conexión en casa
ISABEL RAMÓN

discoteca o los actos de las fiestas del pueblo de al lado. Las últimas aplicaciones además te recomiendan bares, pubs o museos que visitar en función de tus gustos, algo que tu «smartphone» conoce bien en base a las búsquedas que hayas realizado previamente y de lo que tú mismo hayas confesado en las redes sociales.

Tu teléfono inteligente te ayuda a conocer tu ciudad o cualquier que visites o te interese y toda su oferta de ocio y cultura. Así, por ejemplo, el Ayuntamiento dispone de una aplicación para la Feria de Málaga, otra que notifica incidencias, una tercera que se llama Málaga Ciudad Genial, con información de los 95 puntos monumentales de la urbe, así como Empleo Málaga, una de la EMT, y otra más conocida como Playas de Málaga, así como una de parkings.

Ya en casa después del trabajo sigues sin separarte de tu teléfono inteligente, de tu portátil o de tu tablet. Al fin y al cabo andas de pique con tus amigos para ver quién se pasa antes los más de 500 niveles del «Candy Crush», haces solitarios o juegas a las cartas con los miles de juegos a los que puedes echar mano bajándote su aplicación y vuelves a revisar lo que tus contactos han colocado en las redes sociales y colgar también tú las fotos del arroz con marisco que has hecho durante la comida, fotos realizadas, por supuesto, con tu móvil. Al fin y al cabo, el smartphone te ha permitido ahorrar tiempo en tus tareas domésticas.

El uso de la tecnología permite controlar a distancia las funciones de lo electrodomésticos que vengán preparados para ello. Así, has podido poner la lavadora desde el trabajo y te encuentras la ropa limpia y seca, y has podido programar el horno para encontrarte la cena hecha al llegar a casa. Existe incluso la posibilidad de preparar recetas con acercar el teléfono móvil al horno. Más fácil imposible. Si no quieres, ni te mueves.

Tienes la posibilidad de programar el aire acondicionado, cambiar los canales de la tele o escuchar música con tu aparato. El «Spotify» te permite acceder a listas de canciones filtradas por tipos de eventos en función de tu estado de ánimo y aplicaciones como «SoundHound» o «Shazam» te permiten localizar

DE LO MÁS CURIOSAS

Identificar fantasmas

► «Ghost Radar Classic» te avisa si hay fantasmas cerca.

Salir del cine para ir al baño

► «RunPee» avisa en el cine de los momentos de una película en los que no pasa nada sustancial y se puede aprovechar para ir al baño.



Hallar la talla del anillo

► «Baunat» ofrece un sistema para conocer la medida del anillo de la persona a la que va dirigido. La han inventado, claro, en Amberes, expertos en tallar diamantes.

Para no sentirse solo

► En «Warching Cute Girl», una chica te observa todo el tiempo. Por si no quieres estar solo.

Aprender a besar

► «iFrench Kiss» evalúa tu técnica besando. Para inexpertos.

Quitarse de encima a pelmas

► «Fake Call» y otras apps similares permiten recibir llamadas falsas para hacerse el interesante o escapar de una reunión.

Cortar jamón

► «El Corte del Jamón», creada por una jamonera española muestra con videotutoriales cómo cortar bien un jamón ibérico.

Atiéndale a los mosquitos

► «Mosqui-Stop» promete alejar los mosquitos con ultrasonidos.

esa canción que has oído cuando paraste a poner gasolina (de las pocas cosas que no se pueden hacer con el móvil) con sólo tararearla, siempre que no cantes muy mal, claro.

Para acabar la jornada puedes comunicarte por «WhatsApp» con tu hermana a ver cómo le ha ido el día, leer en la cama con tu ibook o dejar que «Spoken Layer» te lea en voz alta.

Y antes de dormir puedes usar una «app» que te ayuda a relajarte. Y no te preocupes si no sabes dónde has dejado el móvil. Con «Clap Phone Finder», dando unas palmadas sonará o empezará a vibrar para que lo localices.

El Gobierno dice que “no hay razones técnicas” para prohibir las prospecciones

● El Ejecutivo, en una respuesta oficial, sostiene que este argumento es aplicable a los proyectos previstos en la Costa del Sol

S. Sánchez MÁLAGA

El discurso contrario a las prospecciones de gas en la Costa del Sol sigue clamando en el desierto. Frente a las tesis de los dirigentes del Partido Popular en la provincia, que tanto desde el aparato orgánico como desde las instituciones, claman por impedir que tengan lugar las campañas diseñadas por varias empresas en las costas oriental y occidental de la provincia, la posición del Ejecutivo central difiere de manera sustancial. Muestra de ello es una reciente respuesta parlamentaria emitida por el Gobierno ante una pregunta formulada por el diputado socialista Miguel Ángel Heredia.

De la contestación realizada, llama la atención la conclusión a la que se llega. “Siempre que se garantice el estricto cumplimiento de las medidas de protección de las personas y del medio ambiente, no existen razones técnicas objetivas que justifiquen la prohibición a priori de las actividades de prospección”, dice textualmente el escrito, en el que se precisa que este razonamiento “resulta plenamente aplicable a las prospecciones en la Costa del Sol que deben continuar su curso”. Ello siempre que las mismas obtengan las autorizaciones y permisos oportunos, en particular, las relacionadas con la protección medioambiental.

La Administración central, de acuerdo con la citada respuesta, fechada el pasado 25 de julio pero publicada en el Boletín Oficial del Congreso de los Diputados el 25 de septiembre, relaciona esta posición en la “elevada depen-

Los llamamientos del PP siguen sin ser oídos

A tenor del sentido literal de la última contestación oficial del Gobierno central sobre las prospecciones de gas en la Costa del Sol, no parece que las peticiones que vienen realizando desde hace meses los dirigentes del PP en la provincia tengan resultado alguno. Una muestra de ello es que el pasado 17 de junio, el Pleno de la Diputación provincial, con Elías Bendodo a la cabeza, aprobó una moción para exigir al ministro de Industria, José Manuel Soria, pare estos proyectos. Una acción institucional a la que se han sumado otras del propio Ayuntamiento de la capital. En ambos casos con resultados nulos. Por el momento,

“la demanda energética exterior” que tiene España y que supera el 99,5%. A pesar de ello, indice, “es un país relativamente inexplorado”. Por ello, no rechaza la posibilidad de llevar a cabo campañas que tienen por finalidad “aumentar el conocimiento de los recursos que alberga el país”.

No parece, en cualquier caso, que ninguna de las dos campañas contempladas por empresas privadas en el litoral malagueño vayan a tener lugar en los próximos meses. Ni siquiera la que, desde el punto de vista de tramitación administrativa está más avanzada. Ésta, bautizada como Siroco A-D, es impulsada por Repsol y tendrá su localización frente a la

costa de Mijas y Fuengirola. Según el Gobierno, este proyecto cuenta con el permiso de investigación conforme al Real Decreto 248/2004 y al Real Decreto 59/2008. Ese otorgamiento estableció los compromisos y el programa de investigación, entre los que se incluye la perforación de un sondeo exploratorio en los años cuarto al sexto.

Actualmente, según la respuesta parlamentaria, la Dirección General de Política Energética y Minas del Ministerio de Industria y Energía “está finalizando la instrucción del expediente de solicitud de autorización administrativa del sondeo Siroco A-1. El mismo ya cuenta con Declaración de Impacto Ambiental favorable, formulada el 22 de junio de 2011. Asimismo, se está instruyendo la solicitud de ampliación del plazo de vigencia del permiso Siroco D, dado que Repsol abandona la posibilidad de actuar el año que viene.

Por lo que respecta a los permisos Chinook A-D, que se localizarían en la parte oriental de la provincia, se indica que el plan de investigación contempla la adquisición de una campaña 3D. El proyecto de dicha campaña, así como el estudio de impacto ambiental, se encuentran pendientes de que se emita la Declaración de Impacto Ambiental, trámite “imprescindible” para que la Dirección General de Política Energética y Minas pueda proseguir con la tramitación del expediente.

No obstante, los propios responsables del Gobierno señalan que la resolución de esta dirección general “lo será sin perjuicio de aquellas otras autorizaciones necesarias por razones fiscales, de ordenación del territorio y urbanismo, de protección del medio ambiente, de protección de los recursos marinos vivos”.



Un barco navega frente a la costa de Fuengirola.



Los pescadores del puerto de Caleta de Vélez, el que más toneladas genera en el Mediterráneo andaluz, se quejan de las «numerosas dificultades» que padecen. F. C.

El cierre de los caladeros obliga a los marisqueros a buscar otro empleo

► La provincia de Málaga vuelve a tener clausurados cinco de sus nueve espacios dedicados al marisqueo, de manera que el sector cumple un año de repetidos episodios impuestos por las nuevas normativas comunitarias y se plantea la reconversión

FRAN EXTREMERA VÉLEZ MÁLAGA

► @extremerafran

■ El marisco malagueño va camino de tener los días contados. De otra forma no se entiende que padres con una vida dedicada a una de las modalidades de pesca más rentables durante décadas impidan a hijos desempleados salir a faenar. El sector se ahoga casi definitivamente, como argumentan portavoces de la Federación Provincial de Pescadores como Miguel Ángel Carmona. A día de hoy están cerrados por «marea roja» cinco de los cuatro caladeros de la provincia, con el agravante de que los más productivos, los de Caleta de Vélez y Fuengirola, aparecen en dicha «lista negra».

El drama no es nuevo. En estos días se cumple justo un año de la denuncia pública que manifestaron los portavoces del colectivo en la provincia malagueña, unidos en esta causa a los que faenan desde

La Junta remarca que son leyes comunitarias las que imponen nuevos cálculos en los niveles de las toxinas

los puertos del Campo de Gibraltar. «Un año es mucho. Esto se va a acabar. O nos reconvertimos en trabajadores para otros sectores o nos morimos aquí. Puedes ver la realidad: cada vez hay más inmigrantes en los barcos, incluidos los de arrastre, porque las pérdidas superan a las ganancias».

La Junta de Andalucía destaca que estos cierres generan ayudas de carácter compensatorio, establecidas por Europa para paliar los daños. Pero los armadores replican que en la mayoría de las ocasiones, puesto que dichas subvenciones no se conceden para los periodos inferiores a 21 días, cuando restan apenas dos o tres días para cumplirse las tres semanas de

LAS CLAVES

ADIÓS A LAS AYUDAS
Los pescadores se quejan de que los cierres que se decretan se desarrollan intermitentemente

► Los cierres se prolongan con frecuencia por un plazo que no llega a alcanzar, por unos días, las tres semanas que la normativa marca para indemnizar. El cierre de un caladero, menos de 21 días, no da derecho a ayudas. Y en los arrastros suman ya cinco años sin paro biológico.

cierre «milagrosamente se vuelven a abrir. Y así no tenemos derecho a ninguna indemnización. Entre nosotros decimos que parece que se ríen del sector», argumenta Sebastián Díaz, que durante 25 años se dedicó al marisqueo y ya optó por abandonar este segmento.

El verano no ha sido tan dañino como el de 2013, cuando por

los cierres se registraron pérdidas entre los mariscadores de hasta el 85% de la productividad media de anteriores ejercicios. Ha permanecido abierto el caladero de Vélez Málaga, que sin embargo ahora acaba de ser clausurado. Pero en este sentido, Fuengirola y La Cala arrastran ya tres meses de cierre.

Unas 150 embarcaciones de la provincia, que dan sustento a una media de tres familias, acumulan justo en estas fechas un año de lamentaciones. Quejas que, a juicio de los mariscadores, «de poco han servido». Ni siquiera se han resuelto aún los trámites que, a instancias de los propios afectados, elevó la Consejería a Bruselas. La intención, básicamente, es la de subdividir los nueve caladeros malagueños, de forma que puedan alcanzar la cifra de 25.

Dicha medida evitaría el cierre de áreas tan extensas. Los pescadores consideran que cerrar todo un caladero por la presencia de la

«marea roja» en apenas unas pocas de millas impide que muchas familias puedan salir a faenar. «Si te mandan a Manilva y tienes que cruzar toda la provincia, con los combustibles tan caros, para luego encontrarte con un caladero sin apenas opciones de cubrir gastos, optas por lo más cómodo», agrega el propio Díaz.

Según recuerda la Junta, poco o nada puede hacer a corto plazo el «legislador» español, cuando toda esta problemática «parte de una medida comunitaria, de la entrada en vigor de una normativa que reforzó el pasado año, muy significativamente, el tradicional protocolo de análisis de los niveles de las toxinas en moluscos».

En el puerto veleño, ante numerosos marisqueros amarrados, un armador de un barco de arrastre agrega: «El drama está generalizado. Porque en nuestro caso llevamos ya cinco años sin parada biológica. Todo está agotado».

CRONOLOGÍA DEL CONFLICTO

19 DE OCTUBRE DE 2013

Los ingresos caen en un 85% en «el peor verano vivido en décadas»

► El patrón mayor de Caleta de Vélez, José Luis Guerrero, indica que tras un verano catalogado como «el peor en décadas», por el cierre generalizado de los caladeros, el sector se plantea apostar por otras actividades.

27 DE ENERO DE 2014

Los afectados ponen sobre la mesa la opción de subdividir las áreas

► Sólo uno de los nueve caladeros de la provincia se encuentra abierto. El sector de los mariscadores, «absolutamente ahogado», plantea a la Junta la posibilidad de subdividir los caladeros hasta obtener de 18 a 25.

26 DE MARZO DE 2014

La Junta estudia alternativas al cierre de todos los caladeros

► Las movilizaciones impulsadas por los marisqueros malagueños y del Campo de Gibraltar propiciaron que la Junta indicase que había empezado a estudiar la propuesta de subdividir los caladeros en la provincia.

17 DE ABRIL DE 2014

Unos 150 barcos afectados a lo largo del litoral costaloleño

► La Federación Provincial de Cofradías de Pescadores alertaba de las elevadas pérdidas económicas que acarrearía a sus asociados que estuviesen cerrados los mejores caladeros: Caleta de Vélez y Fuengirola.

3 DE OCTUBRE DE 2014

Vuelven a cerrar el caladero de Caleta de Vélez por «marea roja»

► La provincia vuelve a mirar hacia su puerto más productivo, el de Caleta de Vélez, que después de un verano «más tranquilo» ha vuelto a ver cerrado su caladero. Los de Fuengirola y La Cala suman tres meses así.

Nuevos raíles sepultan el AVE a ninguna parte

Málaga y Sevilla quedarán unidas por ferrocarril con un enlace propuesto por el Gobierno en Almodóvar del Río, lo que pone fin al proyecto ahora abandonado de la costosa línea que inició la Junta de Andalucía

SUSANA VILLAVERDE / Málaga
El Gobierno central ha decidido enterrar definitivamente cualquier posibilidad de colaboración con la Junta de Andalucía para unir Málaga y Sevilla mediante el Eje Ferroviario Transversal (vía AVE) que preveía una línea directa entre Antequera y la capital hispalense sin pasar por Córdoba. Ha bastado con dibujar una rayita en un plano para demostrar que el anhelo autonómico fue más electoralista -proyecto estrella tanto de Manuel Chaves como de José Antonio Griñán avalado en su día por la ex ministra de Fomento, Magdalena Álvarez- que práctico y eficaz. La propuesta de la Junta de Andalucía costaba 1.300 millones de euros. La actual del Ejecutivo del PP ronda los 50 millones.

Se ha convertido en el proyecto estrella de los Presupuestos Generales del Estado (PGE) para la provincia y la partida prevista ni siquiera corresponde a Málaga. Se trata de 400.000 euros adscritos a la provincia cordobesa para estudiar la viabilidad de la conexión ferroviaria planteada por el ministerio. Así ADIF-Alta Velocidad «iniciará las actuaciones para la nueva conexión en Almodóvar del Río (Córdoba) entre la LAV Sevilla-Madrid y la LAV Córdoba-Málaga», según recogen los PGE.

La solución es construir una conexión de 7 kilómetros que permitiría evitar 47 de recorrido hasta Córdoba y el cambio de marcha correspondiente. Como resultado, el tiempo de viaje entre Málaga y Sevilla pasará de los 115 minutos actuales a 70 en conexión directa y 80 minutos con paradas. Esta obra también repercutiría en la conexión Sevilla-Málaga-Granada, que con la actuación finalizada del AVE será posible en 90 minutos.

Lo cierto es que Fomento apuesta fuerte en estos PGE por la provincia granadina, especialmente en carreteras, pero también en materia ferroviaria. Además del



El AVE a Málaga en uno de los viaductos del trazado. / EL MUNDO

La inversión de 50 millones contrasta con los 1.300 del fiasco de la Junta

enlace de Almodóvar, se destinan 200,8 millones de euros al tramo de AVE Bobadilla-Granada y 106,5 millones recaen en Málaga (AVE Granada-Antequera).

Según el estudio del PP, el bapás propuesto posibilitaría poner en servicio un tren cada hora entre Málaga y Sevilla y uno cada dos horas entre Sevilla y Granada; además habría conexiones a Je-

rez/Cádiz, Huelva y Ronda/Algeciras. En resumen, se daría servicio directo a cuatro provincias con una población de 5,3 millones de habitantes. Y costaría 48,5 millones de euros (en dos fases) más cuatro millones en expropiaciones, frente a los 1.300 previstos en la alternativa del Eje Transversal de la Junta.

Hasta la consejera de Fomento de la Junta de Andalucía, Elena Cortés, considera «positiva» la solución dada por el Ejecutivo central. Especialmente porque la conexión Antequera-Marchena es inasumible actualmente y ya se han malgastado 279 millones de euros en 77 kilómetros de plataforma, viaductos y puentes sin sentido. Incluso hubo que devolver un

Hasta la Consejería de Fomento considera positiva la solución del Gobierno

préstamo de 180 millones de euros al Banco Europeo de Inversiones por incumplir los plazos de esta gran infraestructura. La Junta ahora quiere que el Gobierno central comparta responsabilidad y se acepte utilizar lo ya construido como circuito de ensayos ferroviarios, toda vez que el anillo proyectado en Antequera por el Ministerio de Fomento tampoco ha salido

Otras inversiones en la provincia

La partida de 106,5 millones de euros para el tramo del AVE a Granada que corresponde a la provincia, es la mayor del presupuesto, que alcanza para 2015 los 272,5 millones. Dentro del sector ferroviario se incluyen también 300.000 euros para estudiar la viabilidad de llevar el Cercanías al PTA (algo que ya impulsó el anterior Gobierno del PSOE) y se retoma por enésima vez la idea de llegar en tren a Marbella y Estepona; lo anunció la ministra de Fomento, Ana Pastor, en una de sus últimas visitas a la provincia.

Destaca, en cifras, los 44,7 millones de euros previstos por Acuamed (sociedad estatal Aguas de las Cuenas Mediterráneas S. A.), entre los que figura la remodelación de la Estación de Tratamiento de Agua Potable (ETAP) de Pílonas.

Hay seis millones de euros previstos para el Centro Oceanográfico de Málaga, cinco millones para el acceso norte al aeropuerto desde la ronda oeste de circunvalación y 2,6 millones de euros para culminar la apertura del Museo de Málaga en el Palacio de la Aduana.

adelante por falta de iniciativa privada.

Pero el Gobierno central de momento prefiere no sacar las castañas del fuego a la Junta, ni siquiera en nombre del interés público. Considera que la infraestructura prevista no reúne los requisitos técnicos precisos. Y además, en clave política, se trata de evidencia que el mal uso del dinero y de la gestión corresponde sólo al Ejecutivo andaluz.



Las candidatas de la primera promoción, aún sin clausurar, durante una de las sesiones de formación impartidas por ESADE Business School

El Programa «Promociona» duplica sus plazas

Gobierno y CEOE doblan su apuesta por las mujeres directivas

► Cuatro de las cuarenta participantes de la primera edición ya han sido ascendidas

LUCÍA DORRONSORO

Hasta un tercio de los nuevos CEOs en las compañías más grandes del mundo serán mujeres en 2040. La estimación es uno de los datos que recoge el informe anual «2013 Chief Executive Study» —realizado por la consultora Strategy&— y su argumentación se sostiene sobre factores como «el mayor grado de nivel educativo de las mujeres, su entrada en el mundo empresarial o las nuevas normativas en todo el mundo que jugarán a su favor». El porcentaje se ha superado con creces en un país como Noruega, a la vanguardia en igualdad de oportunidades, pero en España la situación sigue siendo bien diferente.

Con el objetivo de mejorar el acceso de la mujer a los puestos directivos y los Consejos de Administración de nuestras empresas, el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad puso en marcha hace casi un año, y en colaboración con la CEOE (Confederación Española de Organizaciones Empresariales), la primera edición del Programa «Promociona».

Financiado con fondos noruegos, en el marco del Espacio Económico Europeo, la iniciativa aprovecha precisamente la experiencia obtenida en

un programa pionero del país nórdico, «Female Future», responsable del ascenso a la primera posición de Noruega en el ranking de países con más mujeres directivas y nominado por la OIT (Organización Internacional del Trabajo) entre las diez mejores prácticas de igualdad de género.

Primeros logros

De las 40 candidatas que obtuvieron una beca para participar en la primera edición, todavía sin clausurar, cuatro ya han sido promocionadas a un puesto superior dentro de su empresa. Estas mujeres —Graciela Llana, de Hogan Lovells; Beatriz García Quismundo, de Womenalia; Beatriz de Dios, de Renault España; y Ana Morales, de Medtronic— suman un 10% de la promoción y representan para la patronal un «principio de éxito».

Ana Plaza, directora gerente de la CEOE, explica ese buen arranque del programa por partida doble: «Ha sido un éxito tanto por la demanda de plazas que tuvimos (218 solicitudes) a pesar de ser un proyecto nuevo y ambicioso, como por los resultados que hemos obtenido hasta la fecha», en alusión a esas cuatro candidatas ya ascendidas. «Por ello —continúa— de cara a la segunda edición hemos decidido duplicar el número de plazas: cuarenta seguirán obteniendo una beca y el resto serán de pago».

Plaza asegura que ha sido el interés de muchas empresas lo que les ha animado a tomar esta decisión: «De las nuevas que nos han contactado ahora, pero también de las que ya en-

Mujeres en la alta dirección Ranking mundial por países



FUENTE: PWC



ABC

El plazo de matriculación para solicitar una beca estará abierto durante el mes de octubre

viaron una candidata a la primera edición, y quieren repetir con una segunda este año aunque tengan que financiarlo ellas mismas».

Pero además, «trabajamos con la vocación de que este programa pueda

mantenerse en el tiempo sin depender exclusivamente de subvenciones y ayudas europeas», señala.

Partidaria de la igualdad de oportunidades en el empleo, no así de la discriminación positiva, Plaza recuerda que, en estos momentos, el plazo de admisión de solicitudes está ya abierto. «Esperamos cerrar la lista de 80 candidatas a finales de octubre para poder inaugurar la segunda edición de «Promociona» en el mes de noviembre».

Los requisitos mínimos son ser mujer, con titulación superior, una experiencia laboral de 15 años y nivel mínimo de inglés. Es necesario también



CROB

¿Qué formación necesitan hoy los altos ejecutivos?

MIREIA RIUS
MIEMBRO DEL CONSEJO DE DIRECCIÓN DEL IESE
RESPONSABLE DE EXECUTIVE EDUCATION

Si el siglo XX fue americano y el XIX europeo, el siglo XXI será global, sin ningún país que lo domine», predijo Nitin Nohria, decano de Harvard Business School, en una sesión especial que celebramos en el IESE para conmemorar el 50 aniversario del Comité Harvard-IESE.

Nohria confirmaba un cambio de paradigma en el que nuestros profesores y antiguos alumnos están inmersos. Foxconn, proveedor de Apple que emplea a un millón de personas en China, acepta proyectos sin un objetivo de margen, solo como parte de su estrategia para aumentar la productividad, gracias a una implacable curva de aprendizaje. Para los nuevos jugadores globales el margen no es el objetivo. Su objetivo es la productividad.

No podemos subestimar la calidad del liderazgo de los países emergentes. Desde Occidente, lo analizamos sesgadamente y nuestra herencia histórica nos impide, quizás, hacernos cargo de todo su potencial. No solo han cambiado los actores, también el entorno y las reglas de juego; y solo las empresas que consigan un enfoque global y local podrán competir en el futuro.

Se trata de un nuevo panorama apasionante que nos ofrece la oportunidad de desarrollar talentos con nuevas competencias. Las escuelas de dirección tenemos el reto de acompañar a los directivos en este nuevo entorno del que somos arte y parte. Nuestro objetivo es

mantener esta interacción continua con empresas y directivos, como hemos ido haciendo durante los últimos años de la mano de nuestros antiguos alumnos.

La relevancia, el rigor académico, la implicación... permiten conjugar el conocimiento que nos aporta una sólida experiencia con los retos a los que nos está enfrentando este paradigma. Solo así, las escuelas de dirección podremos formar líderes que puedan tener un impacto en su empresa y en la sociedad, de forma sostenible y a largo plazo. No solo en España, en Europa y a nivel global.

El desarrollo de criterio y capacidad de decisión estratégica son hoy más que nunca necesarios para entender y gestionar la complejidad que nos rodea. Gracias a la investigación, nuestros profesores se sitúan en la vanguardia, ofreciendo a las empresas una perspectiva privilegiada del entorno empresarial y de sus tendencias a nivel global.

La investigación combinada con la docencia y la participación activa en proyectos empresariales multinacionales permite un diálogo eficaz, que ayuda a los participantes a reflexionar sobre su experiencia como líderes y desarrollar nuevas capacidades que garanticen la solidez en su labor y responsabilidad en el liderazgo de las personas en las organizaciones.

El IESE ofrece un entorno global que

va más allá de los campus e instalaciones de la escuela en Barcelona, Madrid, Múnich, Nueva York y São Paulo. Nuestra institución está vinculada a escuelas de negocios asociadas, con las que compartimos convenios de intercambio y colaboración, que sumergen a nuestros participantes en una comunidad global.

La cartera de programas internacionales ofrece a directores, ejecutivos, altos directivos, emprendedores y miembros de los consejos de administración un entorno motivador en el que compartir ideas y experiencias con colegas que cuentan con una media de diez años de experiencia, en el ámbito de la dirección produciendo un diálogo intenso y enriquecedor gracias a la variedad de perfiles y experiencias.

Pero, además, el IESE no solo responde a necesidades de crecimiento profesional de los directivos,

también acompaña a las propias corporaciones que compiten en entornos globales. La complejidad en la cadena de valor de sus negocios, exige respuestas y soluciones específicas a los que contribuimos a tra-

vés de programas Custom (programas a medida para empresas). En los últimos años, hemos observado un incremento significativo de estos programas que responden a las exigencias de las empresas que han ido avanzando en la senda de la internacionalización.

Porque si bien nuestra escuela inició hace más de cincuenta años su andadura internacional para acompañar a las empresas en este mismo proceso global, sigue siendo cierto para el IESE que la piedra angular de la dirección de empresas debe ser producir un impacto positivo en las personas y en la sociedad.

Nueva escena Han cambiado los actores, el entorno y las reglas del juego

contar con el apoyo implícito de la empresa de la que proceden, que debe adquirir el compromiso de eliminar las barreras que dificultan el acceso de mujeres a puestos de primer nivel. «Es importante que sea así —resalta Plaza— para que no representen esfuerzos aislados, sino que exista todo un plan de apoyo por parte de la empresa, que se compromete a perseguir activamente la promoción de su candidata una vez que finalice el programa».

Además del master en Alta Dirección que imparte ESADE, las participantes cuentan también con un equipo de mentores que las asesorarán personalmente durante este periodo. Un grupo de altos directivos que, de momento, es un claro reflejo de la realidad: 34 hombres frente a 10 mujeres.

LA TRIBUNA

Hablemos de futuro

ELÍAS BENDODO

PRESIDENTE DE LA DIPUTACIÓN DE MÁLAGA Y PRESIDENTE DEL PP DE MÁLAGA

Un euro bien gestionado tiene más valor que un millón de ellos 'perdidos' por el camino



Las cuentas del Estado de cara al próximo año vuelven a salir positivas para Málaga. Y vuelven a serlo tras superar un ciclo marcado por la restricción presupuestaria y una grave recesión económica que heredamos del Gobierno socialista, el mismo que negó la crisis y ocultó sus efectos.

Afortunadamente, los Presupuestos Generales del Estado para 2015 nos permiten desarrollar el reconfortante y sano ejercicio de hablar de futuro. Porque si algo caracteriza al reparto de fondos que el Gobierno de España ha realizado para Málaga es la capacidad para recuperar la confianza. Es tiempo de dar por superada la anterior etapa y de alimentar el optimismo. La provincia recibirá en inversiones 272 millones de euros, prácticamente un 45 por ciento más que el año anterior. Pero, pese a ser un incremento notable, los análisis más cortos de miras son los que se quedan con el dato absoluto, sin desglosar lo más importante: el destino de tanto dinero del contribuyente.

En los debates políticos tendemos a olvidar que los recursos que se gestionan por parte de las diferentes administraciones son limitados y, además, de los ciudadanos. Por eso es tan importante que la medida para valorar unos Presupuestos no sea la cantidad, sino realmente qué destino se les da. Y no es una justificación, es un profundo convencimiento de que un euro bien gestionado tiene más valor que un millón de ellos 'perdidos' por el camino.

Por eso se puede presumir que estos Presupuestos plantean un cambio de ciclo, una visión más allá del torpe ejercicio de medir sólo cantidades que además se destinan a proyectos que luego terminan convirtiéndose en clamorosos fracasos. No es mejor gestor el que más presupuesta; lo es el que puede plantear llevar a cabo actuaciones ajustadas a la realidad de cada momento. Decía Quevedo que nadie ofrece tanto como el que no va a cumplir.

En este caso, las cuentas del Gobierno central plantean un reparto para Málaga basado no sólo en la actual situación económica, sino también en la situación real de la provincia. Málaga disfruta ahora de las grandes infraestructuras que se planean hace más de una década, porque es el recorrido que tienen que hacer los grandes proyectos. De esas inversiones pasamos al vacío de ideas que dejó el anterior Gobierno, a lo que se sumó la necesidad de tapar los agujeros que igualmente dejó. En presupuestos anteriores no había más partidas porque el Estado no podía, y ahora sí puede.

Esa es la diferencia, y por eso estas cuentas vuelven a ser expansivas; porque suponen el despeje de una nueva etapa marcada de nuevo por

ideas y proyectos de futuro. Pero al mismo tiempo, son actuaciones ajustadas a la realidad y a las necesidades reales de la provincia y de los malagueños. De ahí la partida para hacer el nuevo acceso norte al Aeropuerto, la partida para poder culminar el proyecto del Museo de Málaga o para financiar la construcción de la ansiada depuradora de Nerja.

O la solución para lograr mejorar la conexión entre Málaga y Sevilla a través del nudo en Almodóvar del Río en la línea de alta velocidad que une ambas capitales con Córdoba. Una obra treinta veces más económica que la fallida conexión Sevilla-Granada, pero que consigue el mismo objetivo.

Pero también proyectos que van a abrir camino a nuevas inversiones en los próximos años, como el impulso de la llegada del Cercanías al Parque Tecnológico o la prolongación de la línea de la Costa del Sol hasta Marbella y Estepona.

Y esta es otra de las señas de identidad de las cuentas para Málaga: permiten llevar a cabo pro-

yectos que van a ampliar los límites de la provincia y de sus potencialidades y capacidades. Lo que algunos denominan como vertebradores. La inversión del AVE Bobadilla-Granada, repartida entre ambas provincias, es ejemplo de ello. ¿Málaga se tiene que felicitar por recibir 106 millones de euros para el tramo que le corresponde o porque el proyecto suponga una inversión total de casi 300 millones y permita interconectar Granada a la red de alta velocidad de la que se nutre también el sector



turístico malagueño?

Son cuestiones que se plantean en el análisis de los Presupuestos, en los debates que generan y en las críticas positivas y negativas que reciben; y esa es otra de las características que no conviene pasar por alto: la total transparencia de las cuentas.

Qué sano sería poder someter a la misma exposición pública los Presupuestos de otras administraciones, como la regional, que ha optado por lo contrario. En los últimos años ha preferido privar a los malagueños de saber cuánto de los recursos públicos que gestiona la Junta revierten en la provincia, de exponerse a recibir críticas, de no ser transparentes. ¿Podremos saber este año si los presupuestos de la Junta para Málaga serán mejores o peores? Probablemente no, porque además no tendremos con qué compararlos. Son las diferencias entre dos modelos de gestión

Y que nos llevan al principio. Al reconfortante ejercicio de hablar del futuro que nos ofrecen estos Presupuestos. Sin duda, los que Málaga necesita.