



CONFEDERACIÓN  
DE EMPRESARIOS  
DE MÁLAGA

## **DOSSIER DE PRENSA DIARIO**

**FECHA:** 22 DE ABRIL DE 2016

## MÁLAGA

INFRAESTRUCTURAS | EL APOYO AL PROYECTO ES MAYOR ENTRE LOS QUE VIVEN MÁS CERCA DEL TRAZADO

# El 80% de los vecinos de la zona respalda el tranvía al Civil

- La Junta presenta una encuesta con la que contrarrestar la supuesta visión negativa de los residentes
- Apenas un 5% dice que lo usará de manera cotidiana

S. Sánchez MÁLAGA

La Junta de Andalucía refuerza su apuesta por prolongar el Metro de Málaga en superficie hasta el Hospital Civil. Frente a las tesis de oposición manejadas por el alcalde, Francisco de la Torre, que se ampara en el supuesto veto de los residentes del entorno directo de la traza del tranvía, la Consejería de Fomento cuenta con una encuesta que sitúa en cerca del 79% los vecinos afectados por la propuesta de trazado que opina de manera favorable al proyecto, porcentaje que se reduce hasta el 71% cuando se le pregunta sobre si está o no de acuerdo con la ampliación a la zona norte. Los datos bajan al 65,6% y al 53,6% cuando se amplía la tranvía al resto de la ciudad.

Este aval contrasta con el escaso uso que, aseguran los encuestados (ya sean de los barrios más próximos al trazado o del resto de la ciudad), harán del tramo de prolongación del ferrocarril urbano. En el caso de los residentes de Bailén-Miraflores, no llegan al 5% aquellos que se subirán al tranvía todos los días o los días laborables, destacando un 33,9%

que lo hará "sólo en ocasiones especiales". Las dudas son aún mayores en el resto de malagueños, entre los que hay un 56,5% que dice que se subirá a los trenes en ocasiones especiales y otro 30,8% que lo hará días sueltos.

El trabajo demoscópico, realizado por la empresa Instituto de Investigación, Marketing y Comunicación, es producto de una labor de campo realizada entre el 7 y el 13 de marzo pasado, con una muestra de 627

## 627

Entrevistas. Personales entre el 7 y el 13 de marzo, de las cuales 227 fueron en Bailén

vistas personales, de las cuales 400 fueron realizadas en el conjunto de la ciudad y 227 de manera más acotada en los distritos incluidos en la zona de ampliación (Cruz de Humilladero y Bailén-Miraflores).

Estos datos desmontan la posible existencia de un rechazo generalizado a la propuesta acordada

y pactada entre el Ayuntamiento y la Junta, la concesionaria de suburbano y el Banco Europeo de Inversiones (BEI) a finales de 2013, que incluye, como elemento protagonista, la llegada de los trenes a ras de calle por las calles Eugenio Gross y Blas de Lezo.

El convencimiento sobre la extensión del recorrido es compartido más allá de las fronteras de los distritos más próximos a la futura infraestructura. En este sentido, el 65,6% de los vecinos del resto de la ciudad preguntados considera como muy positiva, bastante positiva o algo positiva esta intervención, mientras que hay un 53,6% que dice estar conforme (en sus diversas graduaciones) con la misma. Porcentajes, en ambos casos, inferiores incluso a los expresados por los residentes más cercanos al proyecto.

Otro de los aspectos sobre los que se pregunta a los encuestados es sobre los motivos a favor y en contra de esta ampliación. En el primero de los casos, los residentes del entorno directo la valoran por ser rápido (17,6%), útil y necesaria (16,3%) y porque descongestiona el tráfico



Infografía del trazado del Metro en superficie al Civil.

(11,9%). Dentro de este segmento, los responsables del sondeo destacan que apenas un 4,4% de los vecinos que se posiciona a favor "reclaman que sea soterrado". El parámetro principal en el caso del resto de preguntados es el de su utilidad y necesidad, con un 20%. En el caso de aquellos que no están de acuerdo con la ampliación del Metro hasta el Civil, hay un 5,7% de residentes del entorno que no lo considera necesario, porcentaje que se eleva hasta el 11,2% en el caso de los encuestados del resto de la ciudad.

El sondeo realizado por encargo de la Junta ofrece, no obstante, matices contradictorios en el conjunto de las respuestas de los participantes entrevistados. En este sentido, llama la atención que el 62,4% de los vecinos de la zona afectada por el trazado, que se iniciaría a la altura de El Corte Inglés y finalizaría en Blas de Lezo, asegure estar informado sobre el proyecto (el 33,6% dice estar algo informado), a pesar de lo cual ignora con precisión cómo se ejecutaría la obra y las calles por las que pasaría y la ubicación de las paradas.

## Más de un tercio de los malagueños siguen sin saber cuántas líneas tiene el suburbano

Los usuarios del ferrocarril urbano le dan una nota de 7,9, destacando su seguridad y la puntualidad

S. S. MÁLAGA

Una década después de que arrancasen los trabajos de construcción del Metro de Málaga y a casi dos del momento en que los trenes echaron a andar sorprende para mal el desconocimiento que buena parte de la población malagueña tiene del proyecto del suburbano. Una demostración de ello es que, según la encuesta de Investigación, Marke-

ting y Comunicación hay casi un 34% de las personas sondeadas que admite desconocer cuántas líneas componen el trazado del ferrocarril urbano.

Esta circunstancia no oculta la existencia de una valoración positiva del servicio del Metro. La nota que se ofrece del mismo es de un 6,4 de media, aunque el valor crece hasta el 7,9 en aquellos que aseguran ser usuarios de este medio de transporte. Entre los aspectos que más se reconocen de la infraestructura están su seguridad (8,1), la limpieza y el estado del vehículo, así como la puntualidad en los horarios, 7,9 en ambos casos; y la rapidez para llegar al destino y

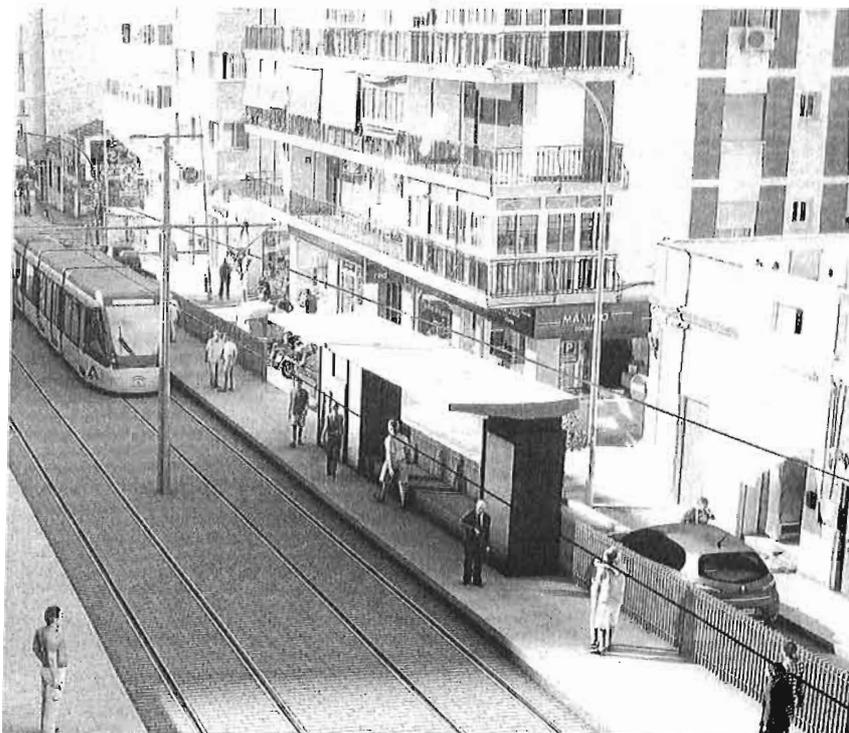


Usuarios del Metro de Málaga.

la comodidad del viaje, con un 7,7 respectivamente.

En la misma línea de satisfacción, el 65,6% de los malagueños encuestados aplaude la construcción del Metro en la ciudad, habiendo solo un 13,8% que dice estar algo o muy insatisfecho. Entre estos últimos, las razones que llevan a opinar de este modo son la innecesariedad del medio, que no afecta a su itinerario y que se trata de un gasto innecesario. Al tiempo, una inmensa mayoría de los participantes en la encuesta, con un 82,4% creen necesaria la ampliación de la red del suburbano, frente a apenas un 17,6% que duda de la necesidad de extender las líneas.

La encuesta, además, subraya cómo apenas un 17% de los preguntados dice usar el Metro, frente a un 50% que se decanta por el autobús y un 9% por el tren de Cercanías.



## Fomento pide a Cultura avanzar en la Alameda

Pretende arrancar en mayo los muros pantalla al tiempo que se ejecutan las tareas arqueológicas

S. Sánchez MÁLAGA

La situación de estancamiento en la que se encuentran los trabajos de construcción del tramo del Metro en la Alameda Principal vuelven a llevar a los responsables de la Consejería de Fomento a pegar a la puerta de la Consejería de Cultura para tratar de acelerar las actuaciones. La última demanda, formalizada la pasada semana (pero que se suma a otras anteriores), busca hacer compatibles el desarrollo de las tareas arqueológicas en el lateral norte de la vía con el arranque de los muros pantalla en parte del recorrido. Todo ello ante la necesidad de recuperar tiempo al tiempo.

Este extremo fue confirmado ayer por el delegado territorial del Gobierno andaluz en Málaga, José Luis Ruiz Espejo, quien confió en recibir luz verde por parte de Cultura y poder, de este modo, arrancar los trabajos de esta parte de la infraestructura a lo largo del próximo mes de mayo. Incluso, los responsables de Fomento admitieron las conversaciones mantenidas con las

empresas adjudicatarias, Acciona y Sando, para, una vez tengan el camino expedito, acelerar en lo posible los trabajos para recuperar el tiempo perdido.

Cabe recordar que a los casi seis meses de demora en la autorización de los desvíos de tráfico para la adecuación del entorno de la Alameda se suma ahora la prolongación de los sondeos arqueológicos que aún están por culminar. Muestra de la dilación es que los primeros calendarios apuntaban que tanto los primeros muros pantalla como las tareas de demolición del lateral norte del puente de Teruán se iban a iniciar en marzo. Todo ello favorece que cumplir con el compromiso de que los trenes lleguen hasta la estación de Atarazanas a mediados de 2018 se antoje lejano.

De otro lado, Ruiz Espejo confirmó que se sigue avanzando en la reactivación de las obras paradas desde hace ocho meses junto a El Corte Inglés, dentro del tramo Renfe-Guadalmedina. Aunque por el momento sigue sin cerrarse un acuerdo con Grupo Ortiz, firma a la que la Junta retiró el contrato por discrepancias en las inversiones, Fomento confía en que el asunto se desbloquee en poco tiempo. En cualquier caso, los técnicos de la Agencia de Obra Pública de Andalucía están revisando el proyecto de terminación de las obras, que, probablemente, saldrán a concurso el próximo mes de mayo.

# 62,4

**Por ciento.** De los vecinos dice estar informado del proyecto, pero muchos ignoran las calles y paradas

En este sentido, el 49,4% de los encuestados de la zona de ampliación admite no saber si el trazado se hará en túnel, en superficie o mediante una fórmula mixta. El siguiente porcentaje corresponde, con el 26,4% a aquellos que creen que se hará en

superficie (sólo un 5,3% cree que se hará en túnel). En el caso de los encuestados de otros puntos de la urbe, el porcentaje de quienes saben que se hará en superficie crece hasta el 43,8%.

A estos detalles se suma el que haya un 63% de a muestra de la zona de ampliación que dice no conocer ninguna de las paradas, calles o barrios por los que pasará la prolongación del ferrocarril urbano, porcentaje que disminuye al 44,8% en el caso del resto de la ciudad. Únicamente se observa cierta notoriedad en el caso de las estaciones contempladas junto al

Corte Inglés, origen del trazado, y en la trasera del Civil, como final del mismo.

A diferencia de lo que pudiera pensarse, la mayoría de preguntados tiene la percepción de que el desarrollo de las obras va a tener un efecto escaso sobre su vida cotidiana. Tanto en el caso de la muestra de los distritos más cercanos como del resto de la ciudad los dos principales efectos son el espacio disponible para aparcar en zonas próximas a las obras y los problemas para acudir a los comercios habituales. No obstante, los valores son poco preocupantes.

16

# La mayoría de los vecinos quiere el tranvía hasta el Civil, según una encuesta de la Junta



**IGNACIO LILLO**

ilillo@diariosur.es

La mitad de los residentes de la zona reconoce que todavía no sabe si los trenes irán en superficie o en subterráneo

**MÁLAGA.** La Consejería de Fomento ha encargado una encuesta para calibrar el apoyo ciudadano real con el que cuenta para la prolongación del tranvía hasta el Hospital Civil. El autor ha sido el Instituto de Investigación, Marketing y Comunicación (IMC), que es de la misma empresa que realiza los sondeos de Turismo Andaluz y del Museo Picasso, entre otros. El informe está basado en entrevistas cara a cara a 627 personas de Málaga, de las que 227 eran vecinos de la zona afectada (sobre una población servida de unas 200.000 personas); y 400 del resto de la ciudad. Se hicieron entre el 7 y el 13 de marzo.

Como primera conclusión, el 71% de los residentes de la zona están de acuerdo con la ampliación prevista, aunque en torno al 4% manifiestan que lo preferirían soterrado. Paradójicamente, sería incluso mayor el apoyo a la llegada entre los encuestados del distrito de Bailén-Miraflores que en el conjunto de la urbe. Sólo el 21% de los residentes en la zona se oponen tajantemente a esta infraestructura. El margen de error de la muestra es del 4%.

El estudio, presentado ayer por su director, Javier Losada; y por el delegado de la Junta en Málaga, José Luis Ruiz Espejo, tiene una segunda lectura, y es que la mitad de los residentes reconoce que no sabe si los trenes llegarán en superficie o en subterráneo. En cualquier caso, el 79% cree positivo que el tranvía llegue al Civil, aunque el 90% son conscientes de que las obras afectarán a su día a día. Sobre las características del proyecto, casi la mitad de los vecinos saben que se hará en superficie o con trazado mixto –el 40% se informa de su desarrollo a través del periódico– y están de acuerdo con la fórmula.

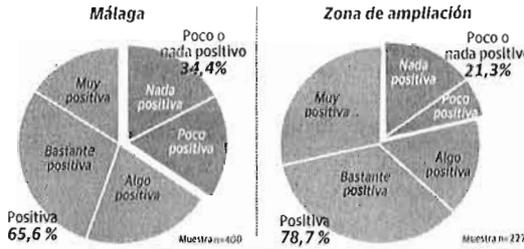
Sobre la petición de las plataformas vecinales de que, si se hace, vaya soterrado por Eugenio Gross y Blas de Lezo, esta es manifestada únicamente por entre el 2,6% y el 4,4% de los encuestados (la respuesta aparece en dos preguntas).

La mitad afirma que lo utilizará, aunque la mayoría cree que no lo hará de forma habitual, sino en momentos puntuales; y el 63% no conoce ninguna de las paradas previstas. La encuesta será entregada al Ayuntamiento de Málaga, con el que todavía no se ha fijado fecha para una próxima reunión que sirva para tratar

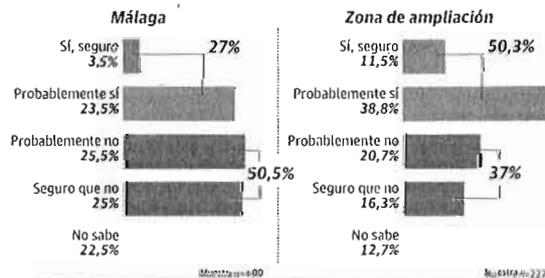
## Principales preguntas y respuestas

Fuente: Consejería de Fomento

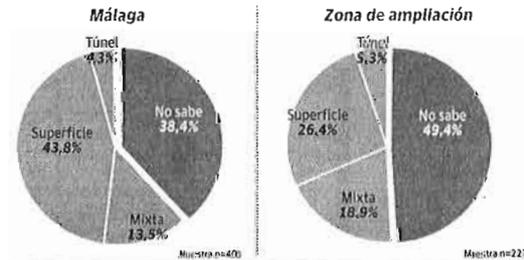
¿Piensa que la llegada del metro al Hospital Civil es positiva?



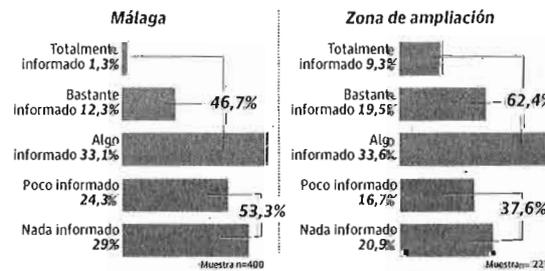
¿Cree que utilizará esta ampliación de la línea de metro?



¿La ampliación se realizará a través de un túnel, en superficie o mixta?



¿En qué medida se considera informado sobre el proyecto?



de desbloquear la situación.

Ruiz Espejo, que estuvo acompañado del director gerente de la Agencia de Obra Pública, José Francisco Pérez; y del delegado de Fomento en Málaga, Francisco Fernández España, valoró los resultados como una confirmación de la «acogida favorable bastante amplia» que se recabó de la treintena de reuniones que se mantuvieron con colectivos vecinales, sociales, empresariales y sindicales de la capital. En cambio, a tenor de los resultados, reconoció que hay carencias de información entre los vecinos, por lo que abogó por seguir haciendo esfuerzos para explicar los detalles del proyecto. En cambio, alegó que el nivel de conocimiento en la zona de la prolongación es superior a la media.

### Percepción general

En el caso de los 400 consultados de otros barrios (sin diferenciar entre barrios con y sin metro) el 82% considera necesario, en algún grado, una ampliación de la actual red del suburbano, según Losada, socio director de IMC. En el caso concreto de Bailén-Miraflores, la proporción de quienes lo consideran conveniente llega al 77%. Sin embargo, también es mayor el porcentaje de quienes están en contra (23%). Algunas preguntas están formuladas de dos formas diferentes, y así, en el conjunto de Málaga, están claramente a favor de esta obra el 53,6% –menor que en el distrito– y en contra, el 29,5%.

Los motivos a favor de la ampliación son su utilidad y necesidad, pero, en el contexto concreto de los vecinos de Bailén-Miraflores, también que es un transporte rápido, que descongestionará el tráfico y que supondrá una mejor conexión con otros medios y barrios. Para los que están en contra, destaca como principal motivo que no se considera una infraestructura necesaria para Málaga.

El coordinador de la plataforma 'No al tranvía al Civil, sí al metro al PTA y Campanillas', Francisco Fernández, puso en tela de juicio las conclusiones: «No me creo los resultados, más que cocinada esta encuesta está frita, lo que me extraña es que no salga el 100% a favor». A lo que añadió: «Esos resultados son imposibles, no me merece ninguna credibilidad porque en las recogidas de firmas que hacemos todo el mundo está en contra», y achacó los resultados a la formulación de las preguntas.

## Piden a Cultura el inicio de los túneles en la Alameda

II. LILLO

**MÁLAGA.** Los trabajos de arqueología en la Alameda se están alargando más de lo previsto. Ante esta circunstancia, Fomento ya ha solicita-

do a la Delegación Territorial de Cultura el inicio de la ejecución de los muros pantalla de los túneles a partir de mayo, y que puedan convivir con los estudios arqueológicos.

El delegado del Gobierno, José Luis Ruiz Espejo, pidió a la Ute concesionaria, Sando-Acciona, que intensifique el ritmo de las obras para no superar los plazos y evitar retrasos, aunque, en el escenario actual, sigue manteniendo el verano de 2018 como fecha para la puesta en servicio de la red completa. Además, confirmó que el Grupo Ortiz está retirando los acopios de material en la avenida de Andalucía.

Sue, 22104116

# Dos de cada tres vecinos de Bailén no saben que el tranvía terminará en el Hospital Civil

► Una encuesta de la Junta constata el apoyo vecinal al tramo en superficie, aunque muestra el desconocimiento sobre el proyecto

MIGUEL FERRARY MÁLAGA  
► @miguel ferrary

■ Dos de cada tres vecinos de Eugenio Gross y Blas de Lezo no saben el trazado del tranvía al Hospital Civil, ni siquiera que tendrá la última parada junto a este centro sanitario. El desconocimiento sobre este proyecto es uno de los elementos que más llama la atención de la encuesta realizada por la Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía (AOPJA), que también pone de relieve la opinión mayoritaria a favor de la ampliación del metro.

La encuesta presentada ayer muestra dos caras del proyecto del metro en superficie al Civil. Por un lado pone en cuestión el conocimiento de los detalles de esta propuesta, ya que el 63% de los encuestados en el distrito no conoce el trazado y, ni siquiera, logra situar la parada final junto al hospital. Este desconocimiento viene refrendado por el hecho de que casi la mitad ni siquiera sepa si se va a construir en superficie, en un túnel o con una solución mixta, que es la elegida.

Sin embargo, también muestra aspectos positivos. Al menos para la posición defendida por la Junta de Andalucía en favor de la construcción de este proyecto y en contra de dos plataformas vecinales constituidas para oponerse al tranvía. La muestra, realizada con 627 encuestas en toda la ciudad de las que 227 fueron en el entorno del trazado, destaca que el 78,7% de los vecinos piensa que la llegada del metro al Civil es muy o bastante positiva, frente a un 21,3% que considera que no lo es.

Entre las razones a favor destaca la rapidez del transporte, la utilidad, la buena conexión con otros medios de transporte y que se quitarán coches de las calles. La postura en contra queda reducida a apenas un 21,3%, que cree innecesaria y cara la obra.

La presentación de este estudio,



Ruiz Espejo, Francisco Pérez y Fernández España. LA OPINIÓN

Las obras en la avenida de Andalucía volverán tras el verano

► El proyecto para terminar la construcción del metro en el tramo Renfe-Guadalmedina está terminado y pendiente de que termine la supervisión técnica a cargo de la Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía, que completará los trámites para sacarla a licitación a lo largo de mayo, ya que requiere la aprobación del Consejo de Gobierno. Este proyecto prevé una inversión de 23,5 millones para terminar el tramo y 21 meses de plazo, pudiéndose reiniciar tras el verano y completar los trabajos del túnel tras rescindir el contrato a la anterior adjudicataria.

realizado por el Instituto de Investigación, Marketing y Comunicación, viene a refrendar las posturas autonómicas. El propio delegado del Gobierno andaluz, José Luis Ruiz Espejo, subraya la postura mayoritaria en favor del proyecto, aunque reconoce que hay que mejorar la información para dar a conocer los detalles del trazado.

Sobre el alcance de la muestra, con 227 entrevistas personales en el entorno de Eugenio Gross y Blas de Lezo realizadas entre el 7 y el 13 de marzo, Ruiz Espejo defendió que se ha elegido a una muestra de población representativa del distrito y aportando un margen de error de sólo un 4%.

Un aspecto que preocupa a medio plazo es la respuesta sobre la intención de usar esta ampliación del metro. Si bien la mitad de los encuestados se mostraron dispuestos a usar el metro, frente a un 37% que afirma que no lo hará, sólo el 4,9% lo hará con periodicidad fija, mientras que el 59% sólo lo hará días sueltos. Esto plantea la necesidad a medio plazo para fidelizar a los posibles clientes.

## Encuesta sobre el metro al Hospital Civil

RESPUESTAS DE LOS VECINOS AL TRAMO DE AMPLIACIÓN

### ▼ ¿HASTA QUÉ PUNTO CREE QUE ES NECESARIA UNA AMPLIACIÓN DEL METRO?

Totamente o bastante necesaria	77%
Algo necesaria	18,9%
Poco o nada necesaria	23%

### ▼ ¿SABRÍA DECIRME SI LA AMPLIACIÓN ES EN TÚNEL, SUPERFICIE O MIXTA?

No sabe	49,4%
Túnel	5,3%
En superficie	26,4%
Solución mixta	18,9%

### ▼ ¿CONOCE ALGUNA DE LAS PARADAS, CALLES O BARRIOS POR LOS QUE PASARÁ?

No conoce ninguna	63%
Hospital Civil	33%
Guadalmedina / El Corte Inglés	22,5%
Calle Eugenio Gross	17,6%
Calle Hilera	7%

### ▼ ¿PIENSA QUE LA LLEGADA DEL METRO AL HOSPITAL CIVIL ES POSITIVA?

Muy o bastante positiva	78,7%
Algo positiva	16,1%
Poco o nada positiva	21,3%

### ► MOTIVOS A FAVOR DE LA AMPLIACIÓN

Útil y necesario	16,3%
Es rápido	17,6%
Moderniza la zona	5,7%
Descongestiona el tráfico	11,9%
Buena conexión con otros transportes	10,1%
Lo quiere soterrado	4,4%

### ► MOTIVOS CONTRA LA AMPLIACIÓN

No le parece necesario	5,7%
Es caro	4,8%
Molestia de obras	3,5%
Hay autobuses	3,1%
Dificultad de aparcamiento	0,4%
Lo quiere soterrado	2,6%

Documentación: Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía OPIO.INFOGRAFÍA ► LA OPINIÓN

## Concentración para reclamar la retirada de la estación de bombeo de Jaboneros

LA OPINIÓN MÁLAGA

■ Representantes de los grupos políticos de la oposición en el Ayuntamiento, PSOE, IU-Málaga para la Gente, Ciudadanos y Málaga Ahora, apoyaron ayer la reivindicación de Manuel Hijaño, el vecino que lleva años luchando para que el Ayuntamiento retire la estación de bombeo de Jaboneros, en la calle Bo-

livia, una instalación que provoca ruidos y malos olores y cuyo desmantelamiento está avalado por una sentencia del TSJA. Dicha sentencia establece que el suelo donde está construida la estación de bombeo es zona verde, lo que por tanto implica su traslado.

Precisamente, en la comisión de Medio Ambiente de este pa-

sado miércoles se aprobó una moción de IU que volvía a pedir la retirada de esta instalación. La respuesta del Ayuntamiento es que, pese a que dice que acata la sentencia, alega que no la puede ejecutar porque en la zona, junto a la barriada de Echevarría, no hay suelo para levantar otra estación que pueda contar con el respaldo vecinal.



Un momento de la concentración realizada ayer. ÁLEX ZEA

## MÁLAGA

# El PTA impulsa el terreno de la ampliación con tres edificios

● La tecnópolis adjudica el proyecto de tres centros que ocupan el 20% de la nueva superficie

Ángel Recio MÁLAGA

El Parque Tecnológico de Andalucía servirá de tractor para lanzar proyectos en el terreno de la ampliación, que tras la crisis económica continúa prácticamente desierto. La tecnópolis anunció ayer que ya ha adjudicado la redacción de los proyectos y la dirección de obra de tres nuevos edificios de oficinas que serán construidos en los terrenos de la ampliación y que ocuparán en torno al 20% de la superficie, que en su totalidad alcanza las 36 hectáreas.

Estos contratos se licitaron en diciembre, la fecha límite para presentar ofertas fue el 14 de enero y los ganadores han sido la unión temporal de empresas formada por Primitivo González Pérez, Estudio González Arquitectos SLP y Reuqav Ingenieros por un importe de 480.000 euros. Según informaron ayer desde el PTA, se habían presentado 15 ofertas y la licitación máxima era de un millón de euros, por lo que se ha concedido por algo menos de la mitad. Esos tres edificios estarán destinados a oficinas y ocuparán una superficie total de 18.635 metros cuadrados, repartidos en tres parcelas de 8.609, 6.228 y 3.798 metros cuadrados respectivamente.

Los gestores de la tecnópolis tienen cierto desasosiego porque no quedan apenas oficinas libres



El terreno de la ampliación está prácticamente desierto.

Apenas quedan oficinas libres para empresas medias y la demanda es creciente

y la demanda, tanto nacional como internacional, es creciente. En estos momentos sí hay espacios para acoger a pequeñas empresas en las incubadoras, pero empieza a haber problemas cuando aterrizan firmas que quieren 2.000 metros cuadrados para contratar, por ejemplo, a 200 personas. Necesitan edificios nuevos para oficinas, pero la promoción inmobili-

liaria privada sigue parada. Desde la tecnópolis se están buscando esos inversores privados, con escaso éxito de momento, por lo que ha tenido que empezar a promover directamente y estos tres edificios son el primer ejemplo.

En el terreno de la ampliación se pueden construir en torno a 75.000 metros cuadrados y los gestores del parque estiman que la demanda de empresas para los próximos cuatro años será de unos 20.000 ó 30.000 metros cuadrados. Con estos nuevos edificios se cubrirían casi 20.000 metros cuadrados, pero hay que tener en cuenta que se emplea un tiempo en su edificación. Según explicaron desde la tecnópolis,

actualmente la superficie edificable total del PTA, incluyendo la ampliación y el espacio que el PTA tiene en la zona de ampliación del Campus Universitario de Teatinos, es de 608.055 metros cuadrados, de los cuales se encuentran ocupado 500.264 metros cuadrados, y quedan disponibles 107.791 metros cuadrados. "El desarrollo de estos proyectos va a permitir al PTA seguir creciendo de cara a los próximos años, al mismo tiempo que dará respuesta a las demandas de medianas y grandes empresas que han apostado por implantarse o reforzar su presencia en Málaga", explicó José Luis Ruiz Espejo, presidente del parque.

## Aumenta un 20% el número de vehículos nuevos desembarcados en el puerto

La terminal del muelle nueve se consolida como la primera en Andalucía y séptima de la península

J. C. Cilveti MÁLAGA

La compañía de operaciones logísticas y portuarias Noatum, concesionaria de la terminal del muelle número nueve, presentó ayer sus previsiones a corto y medio plazo en lo que hace referencia al tráfico de coches; una de las actividades en las que está trabajando el puerto malagueño tras su reconversión debido a la caída

del movimiento de contenedores. Convertida la terminal de Noatum en una línea de atraque multifuncional, las operativas con vehículos y con graneles, son, por el momento, sus dos grandes apuestas en aguas malacitanas.

Al respecto del tráfico de coches, Joaquín Coello, consejero de Noatum, constató ayer junto al presidente de la Autoridad Portuaria, Paulino Plata, los buenos resultados obtenidos en 2015 y las previsiones al alza que se esperan para el presente ejercicio. Convertido el puerto malagueño en el primero de la comunidad andaluza y el séptimo de la península en el tráfico de vehículos nuevos, 2016 se ha

iniciado con el posicionamiento de una nueva naviera, el grupo-flota Suardiáez que, junto con Neptune Lines y UECC (en Málaga desde hace varios años), compartirán las operativas de coches.

Movilizados el pasado año 50.000 vehículos nuevos (un 20% más que en 2014), la previsión para el ejercicio en curso está estimada en 64.000 unidades; un incremento significativo que, en opinión de Coello, podría atraer a Málaga a nuevos clientes del sector en no demasiados años. Con estas cifras, y con el añadido de otra línea de transporte de coches que desde hace algo más de un mes está descargando vehículos



La terminal del muelle 9.

MÁLAGA Hoy, 22/04/16

# El Puerto diversifica sus mercancías

► El despegue de la importación de coches hace de Málaga la principal entrada de Andalucía ► El muelle 9 se reconvierte

MIGUEL FERRARY MÁLAGA

► @miguelferrary

■ El Puerto de Málaga está en plena reinvención. Otra más. La palanca del cambio es el muelle 9, que está dejando de ser un puerto de contenedores para diversificar las mercancías que recibe. Y por ahora con bastante éxito en los graneles y la importación de vehículos para su distribución en concesionarios. Precisamente de este último tráfico, el crecimiento del año pasado fue del 20% y el previsto para este año rondará el 27%, superando los 60.000 vehículos movidos en sus instalaciones.

Estas cifras están convirtiendo a Málaga en la puerta de entrada de coches para su distribución y venta en Andalucía, Extremadura y Portugal. Dacia, Renault y Opel son las marcas que están usando el puerto malagueño para su distribución en el mercado del sur de España y Portugal, aunque la intención de Noatum, que gestiona la terminal del muelle 9, es continuar captando mercado. Por ahora cuenta con dos navieras establecidas con líneas regulares, Neptune Lines y UECC, aunque este año se le ha sumado una tercera -Suardiez- con apenas 10 escalas para todo el ejercicio, pero con una proyección de crecimiento muy importante.

Plantas de fabricación de coches del Reino Unido, Bélgica, Tángr, Turquía y Rumanía son las que suministran vehículos al mercado español a través de Málaga, a la que hay que sumar Tarragona, con la que se ha abierto recientemente una conexión que traerá 4.000 vehículos más a lo largo de este año y que se descargarán en el muelle 4.

Joaquim Coello, consejero de



Vista del muelle 9 con vehículos desembarcados ayer por un barco de Neptune Lines. M. F.

Noatum, destacó la existencia de un buen espacio para el almacenaje de coches en Málaga y una conexión férrea, que se quiere revitalizar, lo que la convierte en una buena candidata para seguir captando mercado en este tráfico, en especial en el tránsito de vehículos exportados al mercado asiático y los que llegan de las marcas asiáticas a Europa.

El presidente de la Autoridad Portuaria, Paulino Plata, destacó que Málaga ya es el principal puerto andaluz de entrada de vehículos y el séptimo de la Península. Destacó la apertura de nuevas líneas y llegada de otras operadoras, lo que hace prever un

notable incremento de este tráfico a medio plazo.

#### Adiós a las grúas

Coello apuntó que antes de verano se trasladarán tres de las actuales grúas para contenedores a Valencia, ya que el muelle 9 está en plena transformación de su actividad, para centrarse en los graneles y la importación de vehícu-

los. Estas grúas se transportarán en una plataforma marítima y serán sustituidas por otras dos de menor tamaño, también para contenedores, de forma que al final Málaga cuente con cuatro grúas

(dos de las cinco originales de mayor tamaño y dos más pequeñas).

El consejero de Noatum reiteró que el tráfico de contenedores en tránsito es muy volátil y cuenta con una fuerte competencia en el Estrecho, de forma que se optará por otros tráficos para compensar la caída de esta actividad. Sin embargo, insistió en que se mantendrá un mínimo de contenedores, con unas 80.000 unidades del año, de las que 50.000 serán de importación y exportación, y el resto, de tránsito.

La prioridad, no obstante, será otra. Por un lado se seguirá impulsando el tráfico de coches. Por otro se fomentará la llegada de graneles, sobre todo sólidos (agroalimentarios y clínker para fabricar cemento), que para este año es-

**MIL VEHÍCULOS EN 4 HORAS**  
Los estibadores de Málaga suelen descargar unos 1.000 coches en cuatro horas, una cifra muy importante que acelera la operativa



## Las cifras

27,7%

### Crecimiento del tráfico de Importación de vehículos

► El Puerto de Málaga prevé superar los 60.000 vehículos importados este año, creciendo un 27,7% y que se suma al 20% más que añadió en 2015.

860.000

### Toneladas de granos desembarcadas

► La concesionaria del muelle 9 prevé más de 850.000 toneladas de graneles este año, aumentando frente a las 600.000 toneladas de 2015.

80.000

### Media de contenedores que recibirá Málaga

► El Puerto manejará unos 80.000 contenedores, de los que 50.000 son de importación y exportación.

para alcanzar las 850.000 toneladas. Además, se está potenciando el tráfico de graneles líquidos (sobre todo combustible) gracias a la planta de ODT que ha instalado en el muelle 9 con combustible y espera mover más de 200.000 toneladas este año. Para fomentar esta transformación, Noatum invertirá 17 millones de euros, de los que 9 millones están en marcha.



# Málaga ordenará las terrazas de los bares en función de la saturación de cada zona

► El Consistorio y los hosteleros rebajan el tono de su enfrentamiento y acuerdan estudiar los permisos teniendo en cuenta el número de negocios por área ► El nuevo enfoque pretende redistribuir la oferta y ampliar la ruta del Centro

L. MARTÍN MÁLAGA  
► @opiniondemalaga

■ El Ayuntamiento de Málaga y las asociaciones Mahos y Amares, que funcionan ya en la práctica como un único colectivo, llegaron ayer a un principio de acuerdo para empezar a reordenar la hostelería del Centro y resolver la polémica de las terrazas por la vía selectiva, de manera que los controles, al igual que las posibles sanciones, se apliquen en función de las características de cada zona y, sobre todo, de su nivel de saturación y explotación por parte de los negocios.

En la primera reunión mantenida después del malestar suscitado por las inspecciones de la semana pasada, los hosteleros, que tienen pendiente con el Consistorio la revisión de la ordenanza que regula el uso de la vía pública, propusieron un plan que rompe con el tratamiento uniforme y divide el casco histórico en cuatro áreas de estudio, todas ellas perfectamente acotadas y definidas teniendo en cuenta como criterio principal el número de bares y restaurantes y sus posibles puntos de colisión con la normativa.

Con este nuevo método de trabajo, tanto el Ayuntamiento como el sector pretenden ir dando solución zona por zona al problema de las terrazas y evitar al mismo tiempo que se formen nuevos espacios candentes de alta concentración, que son, en puridad, los que han despertado las alarmas y avivado las protestas de urbanistas y vecinos. La idea, de fondo, es que la oferta deje de aglutinarse y permita, de paso, revitalizar calles e, incluso, barriadas aledañas en las que todavía no ha entrado de lleno la moda de la restauración y del turismo gastronómico.

Según informó ayer Jesús Sánchez, presidente de Mahos, la recepción municipal a este proyecto ha sido positiva. Hasta el punto de que ya hay fijada una nueva reunión -la cuarta desde que arrancó la negociación- para examinar la situación de la primera de las cuatro áreas, que se corresponde con el anillo de calles al que pertenecen referencias como Sánchez Pastor, Santamaría o el Pasaje de Chinitas. «Entendemos que no podemos morir de éxito y que debemos buscar soluciones que sean buenas para la ciudad, los negocios y los vecinos. No es lo mismo instalar más mesas en una zona con muchos negocios que en otra que está con demanda potencial y semivacía», razona.

Para que la propuesta pueda ser aplicada con mayores garantías de éxito, las propias asociaciones de hostelería se han ofrecido para asesorar a los nuevos inversores que acudan al Ayuntamiento. Una labor que consideran esencial, ya que en muchas ocasiones los empresarios abren negocios sin haber sido advertidos de los límites que prevé la ley en cuestiones fundamentales para su supervivencia como la instalación de las terrazas o el uso de la música.

Para Jesús Sánchez, se abre una nueva etapa constructiva en la que ambas partes deben aprovechar para anticiparse a proble-

«No es lo mismo instalar una terraza en una calle saturada que en otra con demanda potencial y semivacía», indica

El compromiso del examen por zonas logra rebajar la tensión, que se había disparado tras las últimas redadas

mas futuros y diseñar un modelo de centro armónico y con capacidad para seguir aportando a la economía. «Muchas veces una lupa te permite apreciar la realidad en el detalle y ahí ganamos todos», puntualiza.

El estudio del distrito por zonas permitirá además abordar las diferencias de cada calle con la interlocución directa de sus protagonistas. «Entre los mismos empresarios se puede trabajar haciendo ajustes y que cada uno retire una mesa para evitar daños y multas», indica.

La buena sintonía que mostraron las partes en la reunión de ayer presume, de momento, el fin

de una hostilidad que llegó a su máxima cota de alarma el pasado 11 de febrero, cuando los establecimientos, reunidos en asamblea, se plantearon, incluso, la posibilidad de convocar una huelga.

Los hosteleros confían en que la nueva visión del Centro sirva de guía a la ordenanza municipal de ocupación de la vía pública, que está en proceso de renovación, con el reto añadido de resolver el difícil puzzle al que ha dado lugar el vertiginoso crecimiento de la ciudad y el despegue del turismo. Los tambores de guerra, se aplacarán. A pesar de las redadas de hace sólo siete días.



Detalle de una de las inspecciones llevadas a cabo en Teatinos. ARCINIEGA

## El sector ultima su fusión y plantea entre sus retos la cátedra de hostelería

EN CORTO

Jesús Sánchez será el responsable de la nueva organización, que integrará a Mahos y Amares en un solo colectivo

L. M. MÁLAGA

■ Las asociaciones Mahos y Amares han dado ya el paso definitivo para su fusión, por lo que a partir de los primeros días de mayo, la hostelería de Málaga volverá a funcionar a todos los efectos bajo el abrigo oficial de un único colectivo. A falta de resolver los últimos flecos burocráticos, el sector ha empezado ya a trabajar con

la que será su nueva estructura, que estará presidida por Jesús Sánchez, con la vicepresidencia en manos de José Potras, de Amares. La junta directiva contará con muchos de los empresarios que han ejercido cargos de representación en sus respectivas organizaciones de origen. El calendario de trabajo, indica el propio Sánchez, no se circunscribe en exclusiva a las negociaciones con el Ayuntamiento; la hostelería tiene otros desafíos a la vista, entre los que figura el seguir avanzando en la profesionalización y en la calidad de la oferta. Una de las ideas por las que pugnará el sector será la creación de una cátedra universitaria dedicada a la actividad.



### Las Claves

#### TRABAJO

Un centro dividido en cuatro grandes áreas

El Ayuntamiento y el colectivo de hosteleros examinarán a partir de ahora la situación del Centro por zonas con características similares. En principio, se establecerán cuatro grandes áreas de estudio. La primera incluye a Santamaría, Pasaje de Chinitas y Santamaría.

#### ANÁLISIS

El tipo de negocio, también a examen

El escrutinio de cada una de las zonas no se detendrá únicamente en la disposición de las terrazas y la ocupación estricta de la vía pública. También está previsto analizar el tipo de bar con el fin de evitar la confluencia de negocios del mismo modelo y potencialmente molestos para los vecinos.

#### ASIMETRÍA

Un barrio heterogéneo y con concentración definida

En su análisis inicial, los colectivos de hostelería hacen hincapié en la dispar concentración de bares y restaurantes del Centro, que dispone de plazas especialmente saturadas y otras en las que apenas se cuenta con establecimientos.



Viernes 22.04.16  
**SUR**

## Los hosteleros plantean dividir el Centro en zonas para abordar sus problemas concretos

Mahos-Amares se ofrece al Ayuntamiento para asesorar a los nuevos emprendedores que se quieren instalar en la ciudad

**∴ JUAN SOTO**

**MÁLAGA.** Los hosteleros no quieren que se mida a todos los empresarios por el mismo rasero. Conscientes de que hay algunas calles más saturadas de negocios y de terrazas que otras, han planteado al Ayuntamiento dividir el Centro en zonas para abordar los problemas concretos de cada sector cara a la futura ordenación de la vía pública.

Los responsables de la asociación Mahos-Amares, que ayer se reunieron con la concejala de Comercio para avanzar en la redacción de la futura ordenanza, le pidieron analizar la realidad concreta de los diferentes entornos en las próximas reuniones. Siguiendo este planteamiento, de cada zona se elegirán dos vocales que acudirán a la reunión con la edil para exponer sus preocupaciones concretas. En la primera reunión conjunta, que se celebrará la próxima semana, abordarán el entorno comprendido entre las calles Chinitas, Sánchez Pastor, Santa María y Molina Larios. Posteriormente

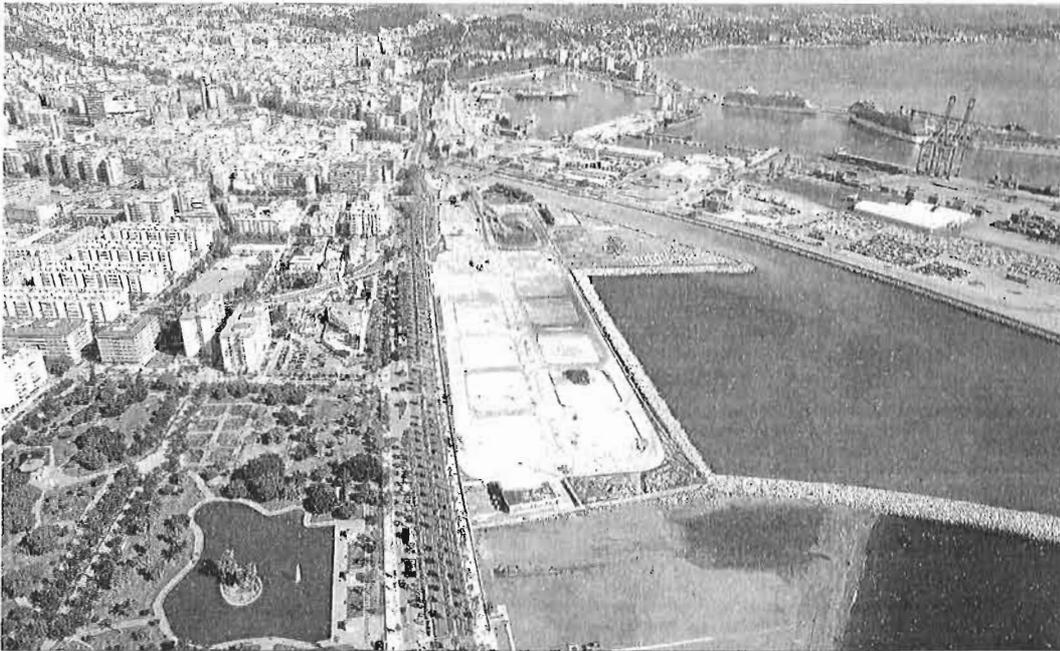
se abordarán otros entornos como Atarazanas o Uncibay-Mitjana.

El presidente del colectivo, Jesús Sánchez, considera que no es lo mismo analizar el entorno del pasaje de Chinitas, en donde hay muchos negocios de restauración, que la plaza Mitjana, en donde abundan los bares de copas y de ocio nocturno. «Analizar la problemática por zonas es la mejor solución para que todos veamos dónde están las necesidades».

Igualmente, el máximo responsable de la asociación profesional se ha ofrecido para asesorar a los nuevos emprendedores que se quieren instalar en la ciudad en materia de terrazas y de vía pública. A su juicio, «el área reconoce que está falta de personal y nosotros queremos evitar los máximos problemas posibles». Según explicó, desde el colectivo tratarían de informar sobre las mejores zonas en las que instalarse y si se permiten o no más terrazas en determinadas zonas. «Muchas veces los empresarios hacen una inversión pensando que se les va a autorizar una terraza que finalmente no sucede», sostiene.

Entre otros aspectos, uno de sus principales objetivos será convencer a estos nuevos empresarios para que se instalarse en otras zonas y que amplíen la 'almendra' del Centro hacia calles del Soho o Lagunillas. «Nosotros también tenemos fuerza para poder dirigir a los clientes», resume.

## MÁLAGA



Vista aérea de los terrenos de San Andrés, en el puerto de Málaga.

JAVIER ALDIRAMA

## El fondo de Singapur apuesta por levantar un auditorio en San Andrés

● El equipamiento se sumaría a su deseo de construir un hotel de lujo y una marina deportiva

S. Sánchez MÁLAGA

Las piezas del puzzle que el fondo de inversiones de Singapur, ARC Resorts, quiere encajar en los suelos de San Andrés, en el puerto de Málaga, empiezan a tomar forma. A la aspiración del grupo de ejecutar una marina deportiva y un hotel de lujo en la zona (incluido casino) se suma la apuesta decidida por

complementar esta oferta con la construcción de un auditorio. "Para óperas, conciertos; sería un espacio multiusos, en el que se podrían celebrar convenciones y que estaría abierto a un uso social", expuso el representante en España de esta firma, José María Esquerdo.

Con este equipamiento podría darse respuesta a una de las grandes aspiraciones históricas del alcalde, Francisco de la Torre, quien durante años ha insistido en la necesidad de destinar buena parte de los terrenos portuarios de San Andrés a una instalación cultural de esta índole. Sin embargo, la crisis económica y el elevado coste del proyecto acordado por las diferentes administraciones públicas, cercano a los

100 millones de euros, acabaron lastrando la iniciativa y obligando a su anulación.

Sin embargo, el interés de este grupo inversor puede suponer una nueva oportunidad para cubrir esa demanda. El aporte de este auditorio, que según fuentes municipales debería disponer de al menos 5.000 localidades, vendría a sumarse a otros elementos claramente identificados por los privados, caso de la marina deportiva (ya proyectada en la zona) y un establecimiento hotelero de lujo, de menos de 200 habitaciones.

Lo que sí tiene clara la compañía es que los suelos de San Andrés, con una superficie próxima a los 45.000 metros cuadrados, son "la piedra angular" de la apuesta inversora plan-

teada en la capital de la Costa del Sol. De hecho, aunque hay otras localizaciones encima de la mesa y siendo analizadas, no se dará ninguna paso en esa dirección hasta solventar lo que pueda suceder con el recinto portuario. Para ello, según Esquerdo, y tras recibir toda la información por parte de las administraciones portuaria y municipal, "estamos viendo los usos compatibles y poniendo bocetos sobre esas parcelas; a partir de ahí haremos los estudios de viabilidad".

Respecto a la posibilidad real de impulsar los proyectos contemplados en San Andrés, actualmente calificado en su mayor parte como equipamiento, el representante del grupo inversor fue claro: "no estamos pi-

diendo nada que no esté dentro de los usos compatibles para esos suelos". Al respecto, fuentes municipales apuntaron a la posibilidad de que sea necesaria una modificación del Plan Especial del Puerto, al objeto de garantizar la implantación de usos como el comercial o el hotelero.

Esta cuestión ya fue puesta sobre la mesa meses atrás por el propio presidente del Puerto, Paulino Plata. Antes de conocerse el interés de ARC Resorts por

Esquerdo asegura que el proyecto sería compatible con la opción de recuperar Valencia

ARC Resorts señala al suelo del puerto como "la piedra angular" de su apuesta por Málaga

actuar en la capital, el dirigente portuario subrayó la necesidad de desarrollar un plan especial de esta parcela, al objeto de analizar posibles usos alternativos al de equipamiento. Todo ello en la necesidad de hacer atractivo su explotación ante potenciales inversores. La necesidad de veía aumentada por el fracaso del proyecto de la marina deportiva, que tras ser adjudicada quedó sin desarrollar.

Esquerdo, que valoró el trato que la empresa está recibiendo por parte de las dos administraciones implicadas, incidió en que la apuesta por Málaga es independiente de la posible reactivación de las operaciones en Valencia, que parecían totalmente descartadas. "Serían compatibles; uno no excluye al otro... Si Valencia se puede hacer bien, si hay que esperar tres años se esperan, pero en Málaga seguimos adelante", aseguró, al tiempo que auguró que el avance de las propuestas en la capital de la Costa del Sol serían mucho más rápido. "Irábamos por fases; en el caso del hotel, por ejemplo, desde que inicia la tramitación hasta que abres, pueden pasar tres años; pero para el resto de cosas, no", añadió.

## El PSOE pide a la Diputación que ayude a garantizar el abastecimiento de agua

R. L. MÁLAGA

El secretario general del PSOE de Málaga, Miguel Ángel Heredia, pidió ayer al PP en la Diputación que "ayude" a garantizar el abastecimiento de agua a los pequeños municipios de la provincia de Málaga "que tienen problemas". En una visita a las obras del nuevo depósito de agua potable del

municipio de Serrato, junto al alcalde, Francisco López, Heredia criticó que la institución provincial "está preocupada en otros asuntos, pero no en las prioridades de los vecinos de los pequeños municipios". Asimismo, recordó que municipios de la zona norte como Alameda, Fuente Piedra, Humilladero o Sierra de Yeguas, "tienen problemas de abas-

tecimiento". Explicó que el abastecimiento de agua potable es una competencia mínima obligatoria de todos los municipios, incluidos los menores de 5.000 habitantes, y expuso "que la Diputación tiene la obligación y la competencia de asistir económica, jurídica y técnicamente a estos municipios menores para garantizar que se prestan con cali-



Miguel Ángel Heredia.

dad los servicios fundamentales".

Por ello, reclamó a los populares que desde la institución provincial "movilice todos los recursos necesarios para garantizar el abastecimiento de agua en pequeños y medianos municipios, sobre todo donde empieza a haber dificultades como son los municipios de la zona norte de la provincia, en la comarca Antequera". Al tiempo, incidió en que es un momento "difícil, de sequía" y que a las puertas de que comience el verano hay pequeños municipios que empiezan a tener problemas de agua.

## Promálaga y el Imfe lanzan siete campañas de crowdfunding de emprendedores

L. O. MÁLAGA

■ El Ayuntamiento de Málaga va a impulsar el lanzamiento de siete campañas de crowdfunding a través del programa Crowdemprende Málaga, que consiste en un proyecto de búsqueda de financiación para emprendedores innovadores. El programa, impulsado a través de Promálaga y del IMFE, se lanzó el pasado mes de noviembre y se extenderá hasta el día 29 del próximo mes de mayo. Hasta el momento los emprendedores han llevado a cabo una serie de talleres, que han estado acompañados de sesiones de asesoramiento y mentorización por parte de los expertos en diferentes materias.

El método de trabajo que han seguido ha sido el modelo Canvas para el desarrollo de negocios, que consiste en poner sobre un folio nueve elementos esenciales de las empresas y testarlos hasta encontrar un modelo que permita crear un negocio de éxito. Además, han diseñado un plan de marketing digital, una campaña de crowdfunding y se disponen, a partir de ahora, a lanzar la campaña de financiación y captación de inversiones para sus proyectos.

LA OPINIÓN, 22/04/16

## Maskom abre un nuevo supermercado

### ANTEQUERA

== **ANTONIO J. GUERRERO.** La galería comercial frente al Ayuntamiento de Antequera vuelve a abrir sus puertas a un supermercado, esta vez a Maskom, que apuesta por los productos locales dentro de su amplia oferta. El director general, Sergio Cuberos, mostró ayer las instalaciones al alcalde Manuel Barón y al delegado de la Junta en Málaga, José Luis Ruiz Espejo.

SUR, 22/04/16

## Empresas &amp; Finanzas



## “El tren de mercancías entre España y Francia eliminará 350 camiones diarios”

El secretario de Estado, Gómez-Pomar, dice que hay que acabar con la atomización en las carreteras

Á. S. MADRID.

El transporte de mercancías está en el punto de mira del Ministerio de Fomento. El sector logístico español está dominado por los camiones, que tienen problemas para adaptarse al nuevo mercado debido a la excesiva atomización de las empresas del sector (tiene una media de tres camiones por compañía) y la falta de una competencia seria por parte de los trenes. Por ello, el Ministerio de Fomento asegura que es fundamental aumentar la participación del ferrocarril en el transporte de mercancías para elevar la

competitividad del sector logístico español, rebajar el número de camiones en las carreteras, con la consecuente reducción del consumo de gasolinas y emisiones de CO<sub>2</sub>, y potenciar el papel de nuestro país como puerto de entrada, centro de tratamiento y de distribución de mercancías intercontinentales.

“Nuestro sistema de transporte y logística tiene importantes áreas de mejora que tenemos que afrontar como aumentar la participación del transporte de mercancías por ferrocarril, que representa un porcentaje muy pequeño, superar la excesiva atomización de las empre-

sas del sector, mejorar el sistema formativo e impulsar el empleo de las tecnologías de la información (TI), que hoy todavía es reducido”, explicó el secretario de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, Julio Gómez-Pomar, en la inauguración del Foro Ibercaja de Logística y Distribución organizado por *elEconomista Conferencias*. “Somos conscientes de que superar estas limitaciones es una tarea complicada y que requiere el esfuerzo de todos”, sentenció.

Dentro de los planes de desarrollo del transporte de mercancías por tren se encuentra la puesta en

marcha las llamadas “autopistas ferroviarias” entre España y Francia que, según el secretario de Estado, permitirán “retirar del tráfico de mercancías entre 250 y 350 camiones diarios”. Las autopistas ferroviarias suponen un paso de gigante en el desarrollo del transporte intermodal en Europa, ya que implica llevar las mercancías de los camiones desde una central en las que estos las dejan hasta otra central o estación en las que son recogidas por otros que realizan el trayecto final de la entrega, lo que reduce el uso de los camiones para las largas distancias, uno de los ob-

jetivos de la Unión Europea.

Aunque de momento sólo se han llegado a acuerdos para impulsar las llamadas autopistas ferroviarias, el Gobierno de España ha dado un gran paso para potenciar el transporte de mercancías por tren, que ya está liberalizado, aunque el 90 por ciento de la cuota de mercado la mantiene Renfe. Y es que, en diciembre de 2012 el Ejecutivo de Mariano Rajoy definió el Corredor del Mediterráneo como una infraestructura esencial para el transporte de mercancías. “Teníamos que dar solución a corto plazo a la conexión ferroviaria de todas las in-

“Superar las limitaciones de no tener el tren desarrollado es una tarea complicada”

Julio Gómez-Pomar  
Secretario de Estado de Transporte

“Usar drones para realizar entregas masivas en las ciudades es inviable económicamente”

Nicolas Mouze  
Director comercial de DHL

“Correos apuesta por las nuevas tecnologías y el reparto de paquetes ante el correo online”

Óscar Medina  
D. de Desarrollo de Negocios de Correos

“La logística se ha convertido en una ventaja competitiva para la industria al generar ahorros”

Francisco Aranda  
Secretario general de UNO

“Se están haciendo pruebas para el envío de medicamentos a través de vehículos no tripulados”

Diego Soto  
Director de Logística de Cofares

Julio Gómez-Pomar, secretario de Estado de Transporte, Logística y Vivienda. PAULA LEVEQUE



Francisco Aranda, secretario general de UNO; Óscar Medina, director de desarrollo de negocio de Correos; Amador G. Ayora, director de 'elEconomista'; Diego Soto, director general de logística de Cofares, y Nicolas Mauze, director comercial y de marketing de DHL. PAULA LEVEQUE

dustrias y puertos de este arco con Europa. Para ello se decidió instalar ancho UIC o internacional en las vías, dado que es la única forma en la que se puede superar la limitación que supone la operación de cambio de ejes o transbordo de mercancías que se hace en la frontera francesa", explicó en el foro organizado por *elEconomista Conferencias*. Finalmente, el Ministerio de Fomento decidió implantar el tercer hilo en ancho UIC que permite mantener el tráfico de mercancías en ancho ibérico para los envíos domésticos y en ancho internacional hacia Europa. Para ello, se asignó un presupuesto de 6.350 millones de euros para el período 2012-2016. Fomento prevé que los primeros tramos del Corredor del Mediterráneo estén listos en el primer trimestre del año que viene.

Dentro de la estrategia para mejorar el transporte y la conectividad en España, Gómez-Pomar ha destacado el plan de mejora de la conectividad viaria y ferroviaria con los puertos, para lo que se invertirán 467 millones hasta 2019.

Una vez finalizado el Corredor, Gómez-Pomar espera que España se consolide como un gran competidor en el transporte de mercancías a nivel internacional y que sea elegido como destino principal por parte de los grandes operadores logísticos que actualmente navega hasta el Mar del Norte desde el Canal de Suez. "Si los grandes operadores deciden atracar en los puertos del Mediterráneo, recomponer

<p><b>5,5%</b> PORCENTAJE DE PIB</p> <p>El sector de la logística y el transporte supone el 5,5 por ciento del PIB español, 8 décimas por debajo de la Unión Europea, que se sitúa en el 6,3 por ciento.</p>	<p><b>24.000</b> EMPRESAS</p> <p>Alrededor de 24.000 empresas de logística y transporte operan en España, de las que más de 19.000 son compañías de transporte por carretera.</p>
<p><b>850.000</b> EMPLEOS</p> <p>Más de 850.000 personas trabajan en el sector de la logística y el transporte en España. El 85 por ciento del transporte de mercancías se realiza por carretera.</p>	<p><b>6.350</b> MILLONES DE EUROS</p> <p>El Corredor Mediterráneo ha tenido una asignación presupuestaria de 6.350 millones de euros en el período comprendido entre los años 2012 y 2016.</p>

ahí su mercancía y trasladarla a destino principalmente por ferrocarril reducirían el viaje entre cuatro y cinco días. Este ahorro justifica el reencaminamiento del tren desde los puertos del Mediterráneo y potenciar la capacidad logística", explicó el secretario de Estado de Transporte y Logística.

**Drones y comercio 'online'**

"Para ganar productividad y mejorar los márgenes, las empresas necesitan optimizar los procesos logísticos. La reducción de costes y plazo de entrega es fundamental para conseguir eficiencia y ampliar mercado", sentenció Gómez-Pomar durante su intervención. Un

principio con el que coinciden los representantes de la empresa privada, que ven en el alza del comercio *online* un reto creciente para la logística. "El comercio electrónico ha traído consigo una nueva forma de distribución de las mercancías. Cada vez hay más clientes y la entrega en la última milla se complica. Tenemos que ser más intensivos en innovación para poder adaptarnos a las nuevas demandas, tanto de las grandes empresas como de los consumidores", comentó Nicolás Mouze, director comercial y de marketing del DHL, que participó en la Mesa Redonda del Foro Ibercaja sobre Logística y Distribución celebrado ayer en el ho-

tel Intercontinental. A su vez, el directivo de DHL coincidió con el secretario de Transporte en la importancia de que aumentara el transporte ferroviario de mercancías en España. "Depender solo del camión es muy peligroso. El transporte multimodal es el futuro y España está muy retrasada", comentó.

En la mesa redonda también participaron Francisco Aranda, secretario general de la Organización Empresarial Nacional de Transporte y Logística (UNO); Óscar Medina, director de desarrollo de negocio de Correos y Diego Soto, director general de logística de Cofares. Los cuatro directivos coincidieron en que las nuevas tecnologías están cambiando radicalmente el sector, aunque todavía no ven factible el uso de los drones (un vehículo aéreo no tripulado). "Usar drones para realizar entregas de forma masiva en las ciudades es inviable económicamente", aseguró el directivo de DHL. "Se están haciendo muchas pruebas y se investiga mucho, pero es complicado que lleguen a sustituir al transporte tradicional en la última milla, ya que hay dificultades a tener en cuenta con el tráfico aéreo, no hay normativa y se exige que haya una persona capaz de pilotar un aeroplano condicionado a cada dron. No es viable. En 2016 no existe la tecnología suficiente para garantizar la seguridad", concretó Aranda, de UNO.

En este punto, Diego Soto aseguró que los drones sólo serían útiles en la entrega de medicamentos ur-

gentes o de material hospitalario. "Se están haciendo pruebas para entregas en situaciones extremas. Sería un uso muy limitado y concreto", explicó el directivo de Cofares, que denunció que la caída de la demanda de medicamentos, los impagos de las Administraciones Públicas y el alza de la competencia en los productos de parafarmacia ha puesto al borde de la quiebra a las distribuidoras de medicamentos a farmacias en España.

Así, los cambios en el sector de la logística, que representa un 5,5 por ciento del PIB y da empleo a más de 850.000 personas, se están traduciendo en una concentración en el sector, tanto en las grandes empresas de distribución (Fedex ha comprado TNT) como en las cooperativas farmacéuticas. Cofares apuesta por la integración de las distribuidoras de medicamentos en España en un momento en que las regionales están al borde de la quiebra por los problemas de pago a los laboratorios.

En este punto, Correos ha sido el gran damnificado del estallido de Internet, ya que el aumento de los correos electrónicos ha reducido el envío de cartas físicas. La compañía pública se ha centrado en el envío de paquetes y en la última milla en las poblaciones rurales, donde está realizando pruebas con drones para los envíos.

@ Más información en [www.economista.es](http://www.economista.es)

## Economía

# Hacienda rebaja la presión sobre las CCAA y elude la Ley de Estabilidad

El Gobierno no aplicará las medidas coercitivas con las que amenazó por carta a las autonomías

Mañana se cumple el plazo para que las regiones detallen cómo van a reducir el déficit

Ingrid Gutiérrez MADRID.

El balón de oxígeno que el Gobierno da a las autonomías para reconducir su déficit no viene sólo de haberles ampliado el tope para este año del 0,3 al 0,7 por ciento de su PIB. Además, Hacienda no va a ser estricta con el plazo de quince días que dio a las comunidades para que detallasen cómo van a reducir ese desequilibrio. Esto implica que no aplicará las medidas coercitivas previstas en la Ley de Estabilidad y con las que amenazó por carta a los Ejecutivos territoriales el pasado 6 de abril. El Ministerio vuelve a frenar en seco antes de dar otro paso al frente para controlar los desvíos autonómicos.

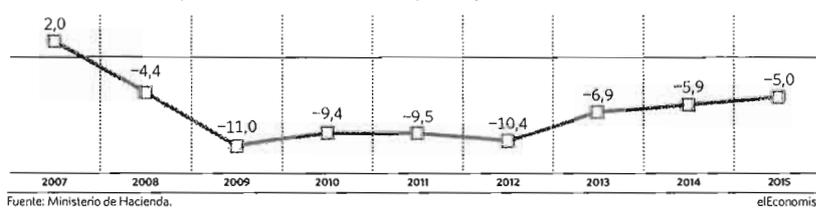
El plazo para estrechar el control sobre las comunidades autónomas finaliza mañana. Sin embargo, fuentes de Hacienda confirman que esperarán a ver cómo se resuelven las reuniones bilaterales previstas con las doce regiones amonestadas por escrito y cómo se desarrolla la reunión del Consejo de Política Fiscal del próximo jueves. "El momento es excepcional", recalcan.

La Ley fija un plazo de 15 días para aprobar la no disponibilidad de créditos que garantice el cumplimiento del objetivo fijado. A partir de ahí, si Hacienda lo considera necesario, las CCAA deberán constituir un depósito con intereses en el Banco de España equivalente al 0,2 por ciento de su PIB nominal -éste se cancelará cuando se apliquen las medidas exigidas-. Si, tres meses después, la autonomía no hubiera presentado o aprobado el plan, el depósito no devengará intereses. Con tres meses más de incumplimientos, éste pasará a convertirse

Capacidad/necesidad financiación (% PIB regional)

CCAA	2010	2011	2012	2013	2014	2015	OBJETIVO 2016
Andalucía	-3,15	-3,37	-2,10	-1,57	-1,35	-1,13	-0,7
Aragón	-2,90	-2,65	-1,67	-2,21	-1,80	-2,13	-0,7
Asturias	-2,69	-3,64	-1,02	-1,04	-1,29	-1,53	-0,7
Baleares	-4,39	-4,36	-2,00	-1,22	-1,75	-1,52	-0,7
Canarias	-2,40	-1,54	-1,13	-1,06	-0,93	-0,54	-0,7
Cantabria	-3,90	-3,75	-1,91	-1,31	-1,67	-1,38	-0,7
Castilla-La Mancha	-6,29	-7,64	-1,31	-2,05	-1,83	-1,67	-0,7
Castilla y León	-2,58	-2,73	-1,49	-1,21	-1,14	-1,33	-0,7
Cataluña	-4,48	-4,11	-2,26	-2,13	-2,74	-2,70	-0,7
Extremadura	-2,45	-4,60	-1,05	-0,98	-2,51	-2,64	-0,7
Galicia	-2,31	-2,22	-1,35	-1,14	-1,00	-0,57	-0,7
C. de Madrid	-1,02	-1,82	-1,01	-0,94	-1,37	-1,36	-0,7
Región de Murcia	-4,88	-4,70	-3,26	-3,19	-2,87	-2,52	-0,7
Navarra	-3,79	-3,11	-1,77	-1,46	-0,85	-1,28	-0,7
La Rioja	-3,83	-1,47	-1,16	-1,07	-1,26	-1,13	-0,7
C. Valenciana	-4,59	-4,95	-3,84	-2,17	-2,49	-2,51	-0,7
País Vasco	-2,44	-2,71	-1,46	-1,24	-1,01	-0,69	-0,7
<b>Total CCAA</b>	<b>-3,17</b>	<b>-3,35</b>	<b>-1,86</b>	<b>-1,57</b>	<b>-1,75</b>	<b>-1,66</b>	<b>-0,7</b>

Evolución del déficit en España desde el inicio de la crisis (en porcentaje del PIB)



Fuente: Ministerio de Hacienda.

en multa coercitiva. Si, llegados a este punto, persisten los incumplimientos, el Ministerio podrá enviar una comisión de expertos para que valore la situación de la comunidad

y le proponga medidas que serán de obligado cumplimiento.

Hacienda evita, así, dar todos estos pasos y opta por esperar. De momento, la flexibilización del déficit

sigue siendo insuficiente para una parte de las autonomías. Esto, pese a que Cristóbal Montoro les exige un ajuste inferior en 4.000 millones al inicialmente previsto, per-

mitiéndoles un desfase de 7800 millones de euros.

El presidente de la Generalitat, Carles Puigdemont, dejó claro en una entrevista a *Catalunya Ràdio* que ese nuevo tope no es "ni de lejos" el que le corresponde por ley a Cataluña. El margen tampoco conviene a la Comunidad Valenciana. Su conseller de Hacienda, Vicent Soler envió ayer una carta a Cristóbal Montoro para pedirle que libere ya los 952 millones del Fondo de Liquidez Autonómico que le corresponden en este primer trimestre, y que lo haga sin exigir nuevos ajustes, porque no son posibles. Al mismo tiempo apunta que, pese a la

**Eurostat valida las cuentas españolas y el 'agujero' del 5,08% registrado el año pasado**

mejora del objetivo, harían falta 900 millones adicionales de ingresos para mantener el gasto al nivel de 2015, informa Olivia Fontanillo.

Y, si desde Andalucía consideran un triunfo autonómico que se haya flexibilizado el objetivo, en Castilla-La Mancha aseguran que el cambio crea confusión, mientras que Asturias y Murcia creen que sigue sin solucionarse el problema de fondo. Cantabria considera que el reparto final entre Administraciones dista aún de ser equilibrado.

Ayer Eurostat validó las cuentas de las Administraciones Públicas españolas que sitúan el déficit en el 5,08 por ciento al cierre de 2015.

# Podemos pide derogar el contrato de apoyo a los emprendedores

La medida fue uno de los puntos fuertes de la reforma laboral del Partido Popular

**Ana García** MADRID.

La formación liderada por Pablo Iglesias registró ayer en el Congreso una proposición no de ley con la que pedía derogar el contrato indefinido de apoyo a los emprendedores, la medida estrella del ejecutivo de Mariano Rajoy tras la reforma laboral de 2012. Desde el Gobierno buscaban así fomentar la creación de empleo por parte de autónomos, emprendedores y pymes, debido al gran peso de estos negocios en nuestro tejido empresarial.

Con este contrato –que se puede realizar hasta que la tasa de desempleo se sitúe por debajo del 15 por ciento y que tiene como requisito que la empresa tenga menos de 50 trabajadores en el momento de la contratación– se ofrecen bonificaciones a aquellos que se comprometen a mantener al empleado, al menos, durante tres

años, con un periodo de prueba de 12 meses. Precisamente, esta condición es la más reprochada por el grupo parlamentario de color morado, el cual critica que ampliar por un año el periodo de prueba facilita al empresario el despido unilateral y lleva a los trabajadores a asumir riesgos, lo que, según Podemos, precariza las condiciones laborales. En este sentido, la formación indicó ayer que la Comisión de Empleo debía pronunciarse “en cuanto a la finalidad, objetivos y pertinencia” de este modelo y derogarlo.

Por su parte, desde la gestoría Gesys indican que el contrato ha beneficiado especialmente a los empresarios, los cuales “gozan de cierta estabilidad y pueden mantener la plantilla y cumplir con las obligaciones fiscales”, explica Dolores Salgado, gestora administrativa de Gesys. Sin embargo, en el caso de los nuevos emprendedores ha generado “confusión y miedo”, cuenta Salgado, quien añade que “muchas de las empresas que se benefician de él no aumentan su plantilla, sino que lo renuevan cada vez que han cumplido con el tiempo establecido”.

EL ECONOMISTA, 22/04/16

# Los empresarios temen un acuerdo de última hora del PSOE y Podemos

**LAS COMPAÑÍAS ANTE LAS ELECCIONES** / Numerosos miembros de la patronal prefieren la convocatoria de nuevas elecciones antes de que se produzca un pacto de la izquierda que retroceda en las reformas.

M.Valverde. Madrid

La incertidumbre sobre un nuevo Gobierno ha colocado a los empresarios entre la espada y la pared. No querían nuevas elecciones el próximo 26 de junio, porque se paralizaría el proceso de reformas económicas, pero tampoco están de acuerdo con la última posibilidad que queda para romper el bloqueo. Los empresarios temen un pacto de última hora entre el PSOE y Podemos que pueda dar la presidencia al líder socialista, Pedro Sánchez. Y, por lo tanto, que no sólo no haya más reformas liberalizadoras de la economía, sino que, por el contrario, se produzca un retroceso para los intereses de los empresarios. Este fue uno de los comentarios más frecuentes en los círculos que los empresarios mantuvieron el pasado miércoles al terminar la Asamblea General de la CEOE.

Es decir, que un futuro Gobierno socialista apoyado por Podemos derogue la reforma laboral y, con ello, entre otras cosas, encarezca el despido; restaure la autorización administrativa previa a la regulación de empleo o aumente las cotizaciones sociales a los empleos temporales. Los empresarios también temen una fuerte subida de impuestos, tanto en Sociedades como en el de la Renta. O bien, una subida de los impuestos de Su-



El Rey Felipe VI, con la ministra de Empleo y de Seguridad Social, Fátima Báñez, y el presidente de la CEOE, Juan Rosell, en la asamblea que la patronal celebró el miércoles en Madrid.

cesiones y Donaciones, y de Patrimonio. Por ejemplo, en Madrid estos dos impuestos están totalmente exentos.

La ministra de Empleo y de Seguridad Social, Fátima Báñez, pudo comprobar esta preocupación de los empresarios en la Asamblea General que la patronal CEOE celebró el pasado miércoles. Báñez fue muy solicitada por los empresarios en el "vino español" que siguió al evento. Como 'ministra de jornada', Báñez acompañó al Rey Felipe VI a clausurar el acto de la CEOE. Sin embargo, a escasos metros del monarca, la ministra

**Juan Rosell pide calma a los suyos; confía en que el futuro Gobierno obedezca a Bruselas**

comprobó como los empresarios se interesaban vivamente por la situación política, y su inquietud por un acuerdo de última hora de la izquierda que facilite el Gobierno a Pedro Sánchez. Algo así como lo que ocurrió en Cataluña en septiembre de 2015, donde un pacto entre los nacionalistas de distinto signo acabó dando

el poder al independentismo.

Incluso, algún empresario se mostró dispuesto a apostar con la ministra por un pacto de la izquierda el próximo fin de semana. Es decir, inmediatamente antes de que el monarca inicie la última ronda de consultas para encontrar un candidato. Otros empresarios recalcaron que el propio Alfonso Guerra, que fuera vicepresidente del Gobierno y vicesecretario general del PSOE, abomina de ese pacto. "Qué disparate, qué disparate", dijo alguno gráficamente ante una eventual presencia de Podemos en el Gobierno.

Para mayor temor de los empresarios, y añadir mayor presión al PSOE, horas más tarde de la reunión con CEOE, Podemos e Izquierda Unida hacían público su acuerdo para acudir a las elecciones del 26 de junio. Es decir, para rebasar por la izquierda a los socialistas si no se avienen a un pacto.

Báñez, que como todo el Gobierno ya está pensando en las próximas elecciones, recordó a los empresarios que el presidente, Mariano Rajoy, ha intentado por todos los medios un acuerdo con los socialistas, pero su líder, Pedro Sánchez, se ha negado en redondo. Es más, ayer mismo, Rajoy anunció que, en estas circunstancias, la próxima semana volverá a comunicar al monarca que no va intentar la investidura.

En este contexto, Antonio Garamendi, vicepresidente de CEOE y presidente de Cepyme, prefiere "nuevas elecciones antes que un Gobierno débil" [bajo presión de Podemos]. El presidente, Juan Rosell, pide calma a los suyos. Está convencido de que, más allá de su color, el próximo Gobierno deberá obedecer a Bruselas y tendrá que seguir con las reformas. Incluso, ante la Asamblea, Rosell dijo que el programa del futuro Ejecutivo no diferirá mucho del que pudieran hacer los empresarios.

## Opinión

## LOS CABOS SUELTOS 'OFF-SHORE'



Francisco de la Torre

Diputado de Cs, inspector de Hacienda y presidente de la Comisión de Presupuestos del Congreso

Mucho de lo que tiene que ver con los paraísos fiscales son términos marítimos. Por ejemplo, la propia palabra inglesa *tax haven*. Un *haven* no es un paraíso sino un puerto-refugio. Ahí, se refugiaban piratas y corsarios hace siglos; al igual que ahora se refugian narcotraficantes, blanqueadores, evasores fiscales, y entre otros grupos, también ministros y presidentes de algunos países. Eso sí, estos últimos que públicamente eran azotes de defraudadores, ahora afirman que tener una sociedad *off-shore* es perfectamente legal. Como tantas otras cosas, eso es una verdad a medias que necesita muchas explicaciones adicionales.

La primera explicación es que *off-shore* significa fuera de la costa. En la jerga financiero-fiscal, una sociedad *off-shore* es una sociedad para operar fuera del país. En este tipo de centros financieros *off-shore*, traduciendo paraísos fiscales, estas sociedades tienen confidencialidad "reforzada". Esto quiere decir que no hay forma de saber quién está detrás de una determinada sociedad. Esta opacidad se consigue, por ejemplo, con acciones al portador que eran perfectamente legales en Panamá

hasta hace unos meses. Sin embargo, el sistema más usual es a través de testaferros.

Nadie puede dar lo que no tiene. Esto quiere decir que si un país no puede saber quién está detrás de una sociedad, sencillamente porque no lo sabe nadie, no tiene ningún sentido pedirselo. Así, el Gobierno de Zapatero sacó a Panamá de la lista de paraísos fiscales firmando un convenio de doble imposición, que incluía una cláusula de intercambio de información. Sin embargo, Panamá no podía saber quién estaba detrás de sus sociedades *off-shore* que tenían acciones al portador. Además, la cláusula de intercambio de información no se adaptaba al estándar de la OCDE. De hecho, el propio secretario general de la OCDE declaraba hace poco que "Panamá es el último gran reducto que sigue permitiendo la ocultación de fondos en paraísos fiscales".

Ante todo esto, el director general de la Agencia Tributaria declaraba que el intercambio de información con Panamá estaba funcionando, y que por esa razón no se podía volver a incluir a Panamá en la lista de paraísos fiscales. Sorprendentemente, esto no ocurre con ningún otro país. Además, la cláusula del convenio no permite el intercambio automático de datos. Por otra parte, la propia Agencia Tributaria ha requerido la información de los *papeles de Pa-*

*namá a La Sexta y a El Confidencial*, lo que sería innecesario si ya tuviese la información. Por último, los inspectores que conozco se quejan amargamente de las trabas de Panamá para contestar a los requerimientos. En conclusión, las razones para no volver a incluir a Panamá en la lista de paraísos fiscales no se sostienen.

Mi grupo, Ciudadanos, ha solicitado la comparecencia del director general de la Agencia Tributaria, y del secretario de Estado de Hacienda, para que expliquen estos fenómenos insólitos, y en vista de que el ministro Montoro no quiere comparecer, como es su obligación, completen las parcas explicaciones de su última comparecencia. Así cuando le pregunté sobre la cuestión, Montoro quiso "tranquilizar" a la opinión pública señalando que gracias

a la "Declaración Tributaria Extraordinaria", que los demás llamamos amnistía fiscal, y a la Declaración de Bienes en el Exterior; estos contribuyentes están tributando.

La Declaración de Bienes en el Exterior fue claramente un avance, pero la regulación chapucera que hizo el PP, que ya he explicado en estas páginas, hizo que la Comisión Europea haya abierto un expediente que puede acabar privándonos de una fuente fundamental de información. Lo que no tiene un pase es pre-

sumir de que perdonando los impuestos a los defraudadores se consigue que tributen. Especialmente porque se perdonaron ilegalmente 2.800 millones de euros, la amnistía de la amnistía, y porque no se investigó sistemáticamente el origen de los fondos. Con esta actuación no sólo se amnistió y se perdonó el fraude fiscal, sino probablemente, a la vista de algunos nombres que salen en los *papeles de Panamá*, también se pudo estar perdonando la corrupción.

Hay muchas más explicaciones pendientes, porque hay más cabos sueltos *off-shore*. Por ejemplo, el presidente Rajoy debería explicar cómo va a funcionar el Gobierno en funciones sin el exministro Soria, y por qué nunca le retiró la confianza, por lo menos según ha proclamado Soria reiteradamente. Otra explicación pendiente es la validez del acuerdo del Consejo de Ministros de 18 de noviembre de 2015 que aprueba el intercambio de información con Jersey, en el que participó un ministro con una sociedad opaca en ese territorio. Rajoy y Montoro también deberían explicar por qué quieren, siguiendo el modelo de Panamá, sacar a Jersey de la lista de paraísos fiscales; y por qué no aplican la moción del Congreso de 16 de marzo, si iniciativa de Ciudadanos, que podría resolver algunos de estos "cabos sueltos *off-shore*".

Los españoles se merecen un gobierno que, aunque esté en funciones, dé explicaciones, que luche contra la opacidad y que no deje cabos sueltos *off-shore*. ¿Es pedir tanto?

El Gobierno pudo haber perdonado la corrupción al amnistiar a los defraudadores

## LA POLÍTICA DEBE FACILITAR LA TRANSICIÓN A UNA ECONOMÍA DESCARBONIFICADA



María Malaxechevarría

Directora general de Sostenibilidad de Endesa

El principal desafío energético y medioambiental que el planeta tiene encima de la mesa es responder de manera adecuada a la necesidad de descarbonizar la economía: se tiene que cambiar el modelo actual hacia un modelo energético libre de emisiones de CO<sub>2</sub>, de manera que los ciudadanos puedan cubrir sus necesidades energéticas de una forma eficiente y sostenible. Y esto ha de hacerse sin perder de vista otros dos objetivos fundamentales (que a veces han parecido olvidados): asegurar el suministro de energía, y mantener un precio competitivo para ésta.

Los recientes compromisos vinculantes adquiridos en la Cumbre del Clima en la COP21 de París, acordados por 195 países, constituyen un hecho histórico en la lucha de la humanidad contra el cambio climático, con el fin de contener el aumento de la temperatura muy por debajo de los 2°C respecto a la era preindustrial, y alcanzar un equilibrio entre las emisiones GEI de origen humano y la capacidad de absorción del planeta. En este objetivo de detener el aumento de la concentración de CO<sub>2</sub> en la atmósfera en 2050, la UE quiere jugar un papel ejemplar. Para esto ya

en 2011 se fijó el objetivo de reducir sus emisiones entre un 80 y un 95 por ciento en 2050 respecto a las registradas en 1990. Para lograrlo es imprescindible actuar en tres frentes. Primero, electrificar nuestra sociedad, lo que permitirá desplazar combustibles fósiles: la electricidad ha de ser el vector energético casi exclusivo, en nuestros domicilios, nuestro transporte y nuestras empresas. En 2013, estos sectores fueron responsables del 76 por ciento de las emisiones GEI producidas en España. Segundo, conseguir que toda nuestra electricidad esté libre de emisiones. Y esto significará que toda nuestra producción de electricidad sea renovable. Tercero, fomentar la eficiencia energética como palanca clave para el cambio hacia una nueva cultura de la energía.

Electrificar nuestra sociedad es la única forma de conseguir la descarbonización y tiene, además, otras ventajas. Por una parte reduce la dependencia energética, que en el caso español sigue siendo muy elevada (72,9 por ciento en 2014) como consecuencia de la escasez de recursos energéticos autóctonos y competitivos. Por otra parte, la electrificación de la sociedad incrementa la eficiencia y el ahorro energético, gracias a que la sustitución de ca-

si cualquier aplicación por su versión eléctrica ofrece un mayor rendimiento energético, como por ejemplo el transporte por ferrocarril frente al transporte por carretera o el vehículo eléctrico frente al vehículo con motor de combustión.

El segundo punto es conseguir que la electricidad esté libre de emisiones. Y para eso es necesario que el parque de generación sea 100 por cien renovable. Las renovables, como todos sabemos, presentan también la ventaja de ser autóctonas y sostenibles, lo que representa un valor añadido en lo que respecta a la seguridad energética.

Llegados a este punto, la pregunta que podemos hacernos es si efectivamente es posible ese futuro que estamos visionando para 2050, si el planteamiento de que todo el *mix* de generación sea de tecnología renovable o de almacenamiento es algo realmente posible y probable o, por el contrario, estamos construyendo un futuro de ciencia-ficción. Podemos realizar el ejercicio, casi nostálgico, de mirar al pasado y revisar cómo era el mundo en 1982, es decir, hace 34 años, que son los mismos que faltan para llegar a 2050.

Y la realidad es que el mundo, en estos 34 años, ha cambiado tanto que gran cantidad

de aspectos o tecnologías que hoy en día forman parte de nuestra vida cotidiana, sin los cuales prácticamente no podemos vivir (o eso creemos), no existían en 1982. Los ejemplos son infinitos. Demos un paso más. Tenemos ya un escenario completamente definido en 2050 por nuestros compromisos medioambientales. La pregunta es: ¿cómo asegurar que el proceso al nuevo modelo se hace de manera sólida y eficiente, mientras se asegura el suministro? La política energética que necesita el sistema eléctrico será la que facilite esta transición. Para ello, ésta debe garantizar una estabilidad del marco regulatorio que incentive de una manera competitiva y transparente la nueva inversión requerida, a la vez que reconozca la importancia de contar con todas las tecnologías de generación actuales durante la transición, garantizando así la seguridad del suministro y la competitividad mientras que el sector evoluciona hacia un modelo bajo en carbono. Asimismo, la modernización de la red de distribución - que permita la integración de las energías renovables - y la existencia de una tarifa libre de sobrecostes, son otros dos retos fundamentales que la política energética debe abordar.

En mi opinión, es muy importante no cometer errores en todo este proceso de transición, ni precipitarse en alcanzar los objetivos finales, que están claros. Tomar las decisiones adecuadas ahora nos permitirá garantizar el objetivo final.

El marco regulatorio tiene que ser estable e incentivar de la inversión de forma competitiva