

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

CONFEDERACIÓN
DE EMPRESARIOS
DE MÁLAGA

DOSSIER DE PRENSA DIARIO

FECHA: 12 DE MAYO DE 2016

Metro Málaga presiona al alcalde para hacer el tranvía

● La sociedad concesionaria advierte del riesgo de la continuidad del actual servicio si el Ayuntamiento persiste en bloquear el proyecto de prolongación

LUIS M. CARCELLER MÁLAGA

El proyecto de la prolongación del metro a través de un tranvía ha llevado a una 'guerra' total entre sus promotores, la Junta de Andalucía y la sociedad concesionaria -de la que el Gobierno autonómico también forma parte junto a los socios privados-, y el Ayuntamiento de Málaga. Descartado el metro soterrado, la prolongación hasta el Hospital Civil se acordó hacerla mediante un tranvía, pero el alcalde, Francisco de la Torre, se niega y utiliza para ello argumentos que van desde la oposición vecinal hasta el incumplimiento del Plan Urbanístico. A cambio propone dos líneas de autobús (metrobús).

Ayer se reunió el consejo de administración de la sociedad concesionaria Metro Málaga para analizar la negativa del Ayuntamiento y los informes contrarios de Urbanismo a la propuesta del tranvía. Pero el consejo no modificó un ápice su postura, que es la misma que la de Fomento: la oposición total a la propuesta del alcalde y la apuesta por el tranvía. Por la tarde, De la Torre comparó ante los medios para subrayar la suya: oposición total a la propuesta de la Junta y del consejo de Metro Málaga.



El presidente de la sociedad concesionaria, Javier Pérez Fortea, ayer atendiendo a los medios. CARLOS DÍAZ

este podría tomar decisiones inadecuadas para el seguir con el proyecto».

La concesionaria quiere seguir con lo que se planteó en el acuerdo firmado a finales de 2013 entre la Junta y el Ayuntamiento. Entonces se acordó la prolongación hasta el Civil mediante un tranvía para evitar que el metro encallase definitivamente, incluidas las líneas que ahora funcionan pero sobre las que entonces había serias dudas de que se pudieran poner en marcha. Este

protocolo se firmó cuando en la Consejería de Fomento estaba IU dentro de su pacto de gobierno en Andalucía con el PSOE, que jugó un papel secundario en las negociaciones.

El alcalde defiende, y así lo ratificó ayer, que se han producido varios incumplimientos de este protocolo, entre ellos la necesidad de que hubiera un acuerdo con los vecinos y de que se firmase una adenda en la que se recogieran las nuevas obligaciones que cada ad-

ministración tenía que asumir.

Sin embargo, la Junta se mantuvo firme en sus planes y el Ayuntamiento emitió a finales del pasado mes de abril un informe de su Gerencia de Urbanismo en el que se indicaba que el tranvía incumplía el Plan General de Ordenación Urbana. Desde entonces, el desencuentro es total y ayer quedó claro que nadie da su brazo a torcer. La concesionaria insiste: «Ya no hay tiempo material para buscar alternativas» al tranvía.

«Ya no hay tiempo material para buscar alternativas», dice la concesionaria

El presidente de Metro Málaga, Javier Pérez Fortea, declaró tras la reunión del consejo que el riesgo del proyecto por la negativa del alcalde es grande e incluso pone en riesgo la continuidad del servicio que actualmente se ofrece.

En un comunicado de prensa la sociedad Metro Málaga señaló que la propuesta denominada metrobús «no es compatible con el contrato de concesión, no representa una mejora para el servicio que esta sociedad debe prestar a la ciudadanía».

El consejo pidió «un esfuerzo de entendimiento» entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento, pero apoya plenamente a la primera. «Si no se termina lo previsto -dijo sobre la prolongación en superficie Pérez Fortea- hay riesgo de que no se pueda devolver el crédito al Banco Europeo de Inversiones y

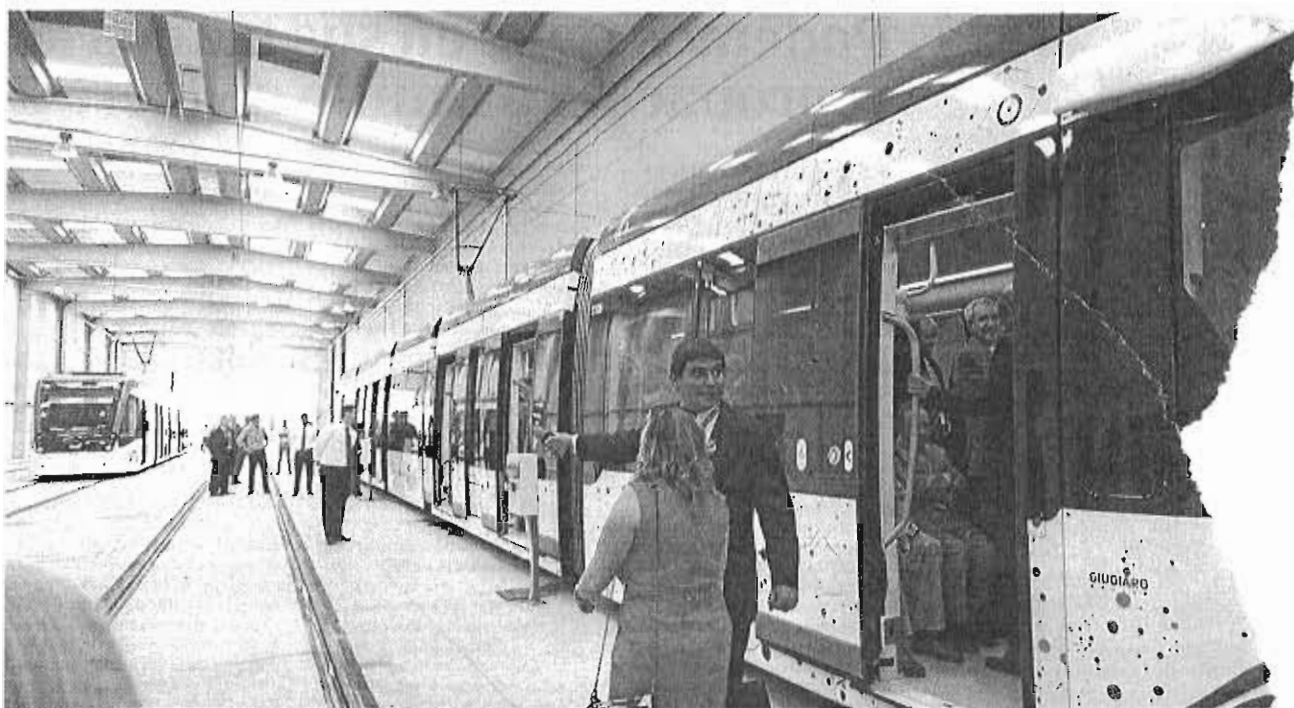
DE LA TORRE PIDE UNA 'RESPUESTA TÉCNICA' A SU PLAN

El alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, insistió ayer en el proyecto del metrobús y subrayó que nadie ha rebatido con números su propuesta. Lamentó en rueda de prensa que ni la Junta ni la concesionaria «hayan ofrecido argumentos técnicos que respalden el no a la dos líneas de metrobús». Además, el regidor se mostró en contra de que la concesionaria diga que con la actitud del Ayuntamiento peligrará tam-

bién el actual servicio de metro. «No tiene fundamento alguno», dijo para denunciar que con esta afirmación de Metro Málaga solo se pretende «dar presión, preocupar y asustar». Además, ironizó señalando que desde la Empresa Malagueña de Transportes (EMT), la sociedad que gestiona los autobuses urbanos «son capaces de darles unos cursillos para demostrar cómo la sociedad es viable». También recordó que el Banco Europeo de Inversiones (BEI) no se opondría al cambio en el proyecto «si hay una voz de concordia, consenso y acuerdo entre Junta y Ayuntamiento», que pasaría por el metrobús,

ya que no hay ninguna oposición de los vecinos en este caso.

Dejó claro que el Ayuntamiento «no ha paralizado nada» con el informe negativo al proyecto constructivo del tranvía por parte de la Gerencia de Urbanismo, ya que fue emitido a requerimiento de la Junta. Y volvió sobre su plan del metrobús para indicar que una propuesta técnica hecha «desde el espíritu de colaboración institucional merece una respuesta igualmente técnica y que sea seria y rigurosa». Además De la Torre se mostró convencido de que «hay tiempo más que sobrado» para analizar su propuesta.



Inauguración, hace apenas dos años, de las dos primeras líneas del Metro de Málaga, cuyo futuro queda ahora en entredicho

Las luchas entre administraciones hacen «descarrilar» el Metro de Málaga

► El servicio corre riesgo de paralizarse por la falta de acuerdo sobre la ejecución del ramal al hospital Civil

P.D.A.
MÁLAGA

Por increíble que pueda parecer, el Metro de Málaga podría paralizar su servicio casi dos años después de su inauguración y tras una inversión de más de 800 millones. El cambio de postura del Ayuntamiento sobre la forma de ejecutar un ramal de la Línea 2 que lleva hasta el hospital Civil, ha reavivado las hostilidades con la Junta de Andalucía y ayer era la sociedad concesionaria la que advertía de los riesgos a los que se está sometiendo el futuro de esta infraestructura.

Durante toda la jornada quedaron patentes —más aún— las posturas enfrentadas entre los distintos actores de una polémica que va adquiriendo tintes de sainete. El alcalde de la ciudad, Francisco de la Torre, afirma ahora que no se siente atado al convenio que firmó en 2013 para desbloquear las obras del suburbano e insiste en la opción de un «metrobus» en vez de ejecutar el tramo en superficie que ha

generado la última gran polémica. Propuesta que desea que sea abordada desde los datos por la Consejería de Fomento.

De la Torre se sitúa así junto a los vecinos de la zona por donde debe discurrir este trazado, que han recogido más de 10.000 firmas contra el mismo y que se muestran contentos con el servicio de autobús.

El regidor, no obstante, no puede abstraerse de sus continuos cambios de discurso y concesiones que han convertido el trazado original en un espejismo, con gran parte de responsabilidad por parte del Ejecutivo andaluz.

La línea 3 hacia el distrito Este, por ejemplo, parece hoy en día una quimera a pesar de que estaba presupuestada en un proyecto que ha duplicado los 400 millones que inicialmente iba a costar.

Prente a opciones más útiles, como la prolongación hasta el Parque Tecnológico de Andalucía (PTA), una tecnópolis mal comunicada a la que cada día van a trabajar 10.000 personas, se optó por un ramal hasta el hospital Civil, que acabó secundando el propio De la Torre con acto protocolario de firma incluido.

Este beneplácito bace más incomprensible, si cabe, la nueva postura del alcalde, quien, apoyado en la oposición de parte de la vecindad de las ba-

Podemos también pide parar el ramal al Civil

Málaga Ahora —la marca blanca de Podemos en la capital malagueña— propuso ayer un pacto por la movilidad y una red de transporte intermodal. Iniciativa que trasladó tras apoyar la paralización del proyecto de Metro al Hospital Civil porque «no hay consenso, no se ha hecho con transparencia y supone un derroche innecesario». Según señaló la portavoz de la formación, Ysabel Torralbo, el alcalde «pone parches a un problema global: el modelo de movilidad para la ciudad; mientras que la Junta ha actuado sin transparencia».

Nuevo trazado
El alcalde asegura que se siente liberado del acuerdo de 2013 porque estaba condicionado a los vecinos

riadas de Bailén-Miraflores, aparcó el compromiso alcanzado.

Después de todo esto, una serie de encuestas e informes, que se filtraban o se hacían públicos interesadamente, para reforzar los argumentos de las partes y a los que siguieron una retahíla de acusaciones y reproches. Y entonces llegamos al día de ayer. Cuando todo parece que va a saltar por los aires.

La jornada arrancó con una reunión extraordinaria del consejo de administración de la sociedad concesionaria, que había sido convocada de urgencia a petición de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (Aopja) para analizar el impacto del informe negativo del Consistorio sobre la ampliación de la Línea 2 con un Metro en superficie hasta el hospital Civil.

Tras varias horas hablando a puerta cerrada, el presidente de Metro Málaga, Javier Pérez Fortea, comparecía ante los medios con un discurso pesimista. Después de rechazar la alternativa del «Metrobus» —una apuesta que el alcalde pone sobre la mesa cada vez que hay un conflicto—, expresó su «profunda preocupación» por esta posible paralización del proyecto y advirtió de los riesgos que implicaría: tanto en el aspecto económico y financiero, como en el futuro de la infraestructura.



FRANCISCO SILVA

y al Ayuntamiento «un esfuerzo de entendimiento» que conlleve «el fiel cumplimiento» del protocolo de Intenciones que ambas administraciones firmaron en noviembre de 2013 y en el que se recogía el nuevo trazado en superficie hacia la zona norte de la ciudad. Un ramal «indispensable» para el desarrollo de la concesión en los términos contratados y básico para el cumplimiento de las previsiones de viajeros. Cualquier alteración influiría en la tarifa básica.

«La solución propuesta por el contrato vigente —el Metro en superficie— es lo que de verdad da servicio a la ciudadanía de Málaga», defendió Pérez Fortea, quien sentenció que «ya no hay tiempo material» para buscar otras alternativas.

El alcalde malagueño, quien por la mañana insistió en los parabienes del «metrobús», convocó una rueda de prensa de urgencia tras escuchar las palabras del presidente de la sociedad concesionaria. El regidor, ya por la tarde, lejos de replantearse su postura, se enroscó en su propuesta del «metrobús», que en los últimos días ha justificado con la pérdida de puestos de trabajo que el suburbano ocasionaría en las líneas de autobús de la Empresa Malagueña de Transporte (EMT) que se extienden por la zona Norte.

De la Torre señaló que el metro en superficie al hospital Civil no se hará y afirmó que el acuerdo que firmó establecía como condición necesaria el apoyo vecinal al proyecto, por lo que considera que queda invalidado.

El regidor insistió en que su propuesta es más barata y rápida de ejecutar y que aportaría los tres millones de pasajeros necesarios para dar equilibrio a la red de metro y que justificaban la construcción del ramal.

Pérez Fortea advirtió de que peligraba la continuidad del actual servicio y recordó que, «si no se termina lo previsto, hay riesgo de que no se pueda devolver el crédito al Banco Europeo de Inversiones (BEI) y éste podría tomar decisiones inadecuadas para seguir con el proyecto».

Este pidió a la Junta de Andalucía

Carga contra Junta y Ayuntamiento por querer quitarle la concesión de La Bajadilla, en la que no ha avanzado

El jeque «pelea» por el puerto de Marbella

P. D. A. MÁLAGA

El retorno a Málaga del jeque Abdullah Al-Thani está dejando muchos titulares, tanto en la parcela deportiva como en la empresarial. Si el millonario qatarí cesaba al director de Comunicación del Málaga CP poco después de aterrizar en la ciudad, ayer paraba los pies al Ayuntamiento de Marbella y le recordaba en un comunicado que sigue siendo el concesionario del proyecto de ampliación del puerto de La Bajadilla.

Al-Thani respondió así a los avisos de retirada de la concesión realizados por el Consistorio marbellí y de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA), y les exigió «lealtad institucional».

La sociedad Nas Marbella SA, propiedad del jeque, remitió un comunicado en el que denunció la filtración de informaciones «maliciosas» sobre nuevos inversores, en clara referencia al Consistorio, quien en los últimos tiempos ha hecho público el interés de otras firmas.

A pesar de reconocer ciertas «dificul-

tades lógicas» para la puesta en marcha de un proyecto de esta envergadura, Nas reitera su interés y señala que, por ejemplo, ha reclamado al Ayuntamiento de Marbella información sobre la situación urbanística en que queda el puerto tras la paralización del PGOU del 2010 por parte del Tribunal Supremo (TS) al entender que la inversión está «altamente condicionada a dicha situación». La compañía se queja de que no ha obtenido respuesta.

Nas insiste en reclamar respeto y pide que dejen de aparecer en los medios noticias «perfectamente dirigidas para dañar la imagen de la concesionaria». Un contexto en el que exigió a las administraciones que «cuiden con especial atención a los inversores, y más en las actuales circunstancias económicas y sociales».

El portavoz del equipo de gobierno de Marbella, Javier Porcuna, respondió que, tras los «infructuosos esfuerzos» por contactar con el administrador de la sociedad, el Ayuntamiento continuó con su labor, «que no es otra que la de intentar desbloquear el proyecto», que lleva cuatro años paralizado.



ALTHANI

MÁLAGA

INFRAESTRUCTURAS | LA NEGATIVA MUNICIPAL AL TRANVÍA AL CIVIL ABOCA EL PROYECTO AL FRACASO



El Metro entra en un callejón sin salida

JAVIER ALBIÑANA

Dos de los trenes del Metro, en el momento de salir de las coches, sin servicio.

- La concesionaria apunta que el bloqueo del tranvía al Civil puede provocar la paralización de la red del suburbano ● De la Torre desoye la advertencia y se mantiene firme en el Metrobús

Sebastián Sánchez MÁLAGA

El Metro de Málaga, más que nunca, pende de un hilo. La negativa del Ayuntamiento de Málaga a allanar el acercamiento del ferrocarril urbano en superficie hasta el entorno del Hospital Civil, en la que ayer mismo se mantenía el alcalde, Francisco de la Torre, puede provocar la paralización total de la red del suburbano, en funcionamiento desde mediados de 2014. Esta posibilidad se convierte en realidad después de que el Consejo de Administración de Metro Málaga, encargada de la explotación del suburbano hasta 2042, cerrase la puerta de manera contundente a la propuesta municipal del Metrobús y de advertir de los "riesgos" que la paralización de facto de esta parte del recorrido tiene sobre el conjunto de la red ferroviaria.

"El consejo manifiesta por unanimidad su profunda preocupación por esta paralización, advierte de los riesgos del incumplimiento del contrato de concesión y pide a la Junta de Andalucía y al Ayuntamiento de Málaga un esfuerzo de entendimiento para que el protocolo firmado por tales instituciones, elemento esencial del proyecto,



Consejo de Administración de Metro Málaga, celebrado ayer.

MATILDÉ BAEZ

sea fielmente cumplido", sentencia el escrito al que dio lectura el presidente de la concesionaria, Javier Pérez Fortea, al término de la reunión extraordinaria y urgente del consejo.

Riesgos que, según admitió, no sólo son de índole financiera, sino que también se ciernen sobre la continuidad o no del

Javier Pérez Fortea
Presidente Metro Málaga

No es compatible con el contrato de la concesión ni representa una mejora para el servicio"

actual servicio de Metro. "Si no se termina lo previsto, hay riesgo de que no se pueda devolver el crédito al Banco Europeo de Inversiones (BEI) y éste podría tomar decisiones inadecuadas para seguir con el proyecto", expuso. A ello se puede sumar que los socios privados, conforme al contrato vigente, puede llegar a

reclamar a la Administración autonómica una compensación de hasta 830 millones por el fracaso de la infraestructura.

El mensaje lanzado por la concesionaria, lejos de preocupar al Ayuntamiento, no generó el menor movimiento. "No tiene fundamento ninguno, trata de dar una presión, de preocupar, de asustar, pero no lo acabo de entender, no tiene sentido", llegó a señalar De la Torre ante la advertencia de una posible paralización del proyecto. Incluso, ironizó ante el dramatismo expuesto por la concesionaria asegurando que la EMT "le puede demostrar cómo se gestiona una empresa para que no sea inviable".

Lo que trascendió de la respuesta oficial de De la Torre es que el tranvía queda ya descartado. No sólo porque los informes urbanísticos y de movilidad se pronuncian en contra del mismo, sino por el rechazo que, según el mandatario municipal, existen entre los vecinos de la zona. "Es el elemento esencial", argumentó el regidor para oponerse al ferrocarril urbano.

Uno de los escenarios para nada descartable podría pasar porque el Gobierno andaluz levante el pie en el único rajo actualmente en obras, el Guadal-

El alcalde pide ahora a sus técnicos reestudiar los datos del Metrobús

El alcalde de Málaga, en su defensa a ultranza del Metrobús como alternativa cierta al Metro en superficie hasta el Hospital Civil, reclamó ayer la convocatoria de una comisión de seguimiento con la Junta para abordar "desde el punto de vista técnico" esta solución. Por ello, incidió ayer en que ese encuentro, que podría estar precedido de una reunión con el consejero de Fomento, debe convocarse cuando exista una respuesta técnica por parte de la Administración regional. La reclamación municipal se produce después de haber difundido algunos de los detalles fundamentales de su propuesta alternativa. Entre ellos, la posibilidad de llevar el Metrobús (BRT) hasta La Rosaleda, con

unos 5 millones de coste y con la posibilidad de captar cerca de 3,8 millones de usuarios. La sorpresa se produce cuando el propio regidor admitió ayer que ha pedido a los técnicos de la Empresa Malagueña de Transporte (EMT) y de Urbanismo "que reestudien los cálculos hechos de inicio, porque creo que es demasiado poco". "Hemos hecho una propuesta que quizás necesite un estudio más profundo", incidió. Fuentes de la Administración regional aclararon ayer que hasta la fecha se han mantenido dos reuniones para abordar este asunto. Una, el 11 de abril; la otra, el 21 de abril, esta última "sin políticos, de marcado carácter técnico y se le transmitió que el proyecto era inviable".

medina-Atarazanas, y en el tramo pendiente de ser retomado, el que discurre desde el Perchel hasta la estación Guadalmedina. De adoptarse una medida de ese tipo, la afección sobre el conjunto del Metro sería total, dada la imposibilidad de mantener activo un medio con previsión de mover casi 21 millones de pasajeros anuales y que sólo contaría con una demanda algo superior a los 5 millones.

El consejo de Metro Málaga fue convocado por la Junta para analizar el escenario surgido tras la negativa municipal a facilitar la extensión de la red de Metro hacia el Civil, sobre la base de su no adecuación al planeamiento urbanístico. Un rechazo que contrasta con el aval que, con su firma, dio en noviembre de 2013 el regidor del PP al protocolo en el que se concretaba la sustitución del traza-

El regidor señala el rechazo vecinal como "elemento esencial" para decir no al tranvía

do hasta La Malagueta, previsto en el origen de la iniciativa, por un doble tajo a la Alameda, soterrado, y el Civil, en superficie. La reacción de la sociedad concesionaria, de la que también forma parte la Administración regional con casi el 24% de las acciones, no da lugar a la duda, llegando a catalogar el tramo ahora en cuestión de "indispensable para el desarrollo de la concesión en los términos contratados".

El acuerdo de la empresa pone en cuestión, además, la sujeción a la que aludió días atrás el alcalde tras reunirse con Pérez Forrea. De he-

cho, frente a los argumentos técnicos empleados por el equipo de gobierno, Metro Málaga cree "no aceptable" el Metrobús "como complemento y aportación de viajeros al Metro", entre otras razones, porque no obedece al sentido de la concesión vigente. "Los sistemas de transportes públicos han de ser complementarios y basados en la interoperatividad, pero no deben confundirse en sus sistemas de gestión, que son claramente diferenciados", expuso, al tiempo que incidió en que "no es compatible con el contrato de la concesión, ni representa una mejora para el servicio que esta sociedad debe prestar a la ciudadanía".

Asimismo, subrayó el valor que, al menos para la concesionaria, tiene el protocolo de intenciones que las dos administraciones implicadas en el proyecto firmaron en noviembre de 2013. "Sirvió como base para la modificación del contrato de concesión; está vigente y nos vincula legalmente con la Junta", destacó. Al tiempo, incidió en que es la solución actualmente propuesta, mediante el tranvía al Civil, "lo que de verdad da servicio a la ciudadanía de Málaga". Preguntado por la posibilidad de buscar otras alternativas, fue contundente: "Ya no hay tiempo para más".

Al contrario, De la Torre incidió ayer en considerar el Metrobús como la solución más adecuada para desbloquear el actual escenario. "Sería operativa ya, antes de que el Metro llegue a Guadalmedina", dijo, subrayando que podría materializarse por mucho menos que el tranvía al Civil y con menos afección para los vecinos. "El tranvía es como si estuviese en una vía muerta; queremos sacarlo de esa vía muerta y hacerlo operativo", añadió.



El alcalde, ayer, durante su comparencia ante los medios, con Elvira Maeso.

De la Torre sobre el año 2013: "La Junta nos hizo la pirula"

Insiste en que firmó el protocolo para que "no hubiese fracaso si el Metro no se abría"

S. Sánchez MÁLAGA

"La Junta nos hizo la pirula". Esta fue la expresión que empleó ayer el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, para resumir el sentimiento de "engaño" que ha supuesto para el Ayuntamiento ver como la Consejería de Fomento no cumplió parte de los preceptos marcados en el protocolo de intenciones suscrito en noviembre de 2013 y que, según se explicó entonces, permitía desbloquear la financiación necesaria para que el Metro entrase en funcionamiento. El

regidor, molesto por el comportamiento que hasta la fecha ha tenido el departamento autonómico, incidió en el compromiso existente para la firma de una adenda al convenio original de 2003, que sirvió de base para impulsar el proyecto ferroviario, y en la que se tenían que actualizar las obligaciones económicas del Ayuntamiento en esta cuestión.

"Colaboramos en 2013 para que no hubiese fracaso de la Junta si el Metro no abría; hubiese sido un fracaso colectivo de toda la ciudad", expuso a modo de explicación para justificar por qué firmó aquel protocolo. En este sentido, recordó que el citado documento marca la necesidad de que el anexo al convenio se formalizase antes de la puesta en servicio del suburbano, algo que no ocurrió y signe sin producirse. Por ello, ayer in-

cidió de nuevo en reclamar el mismo trato que se ha dado al Ayuntamiento de Sevilla, con la compensación de la aportación a la infraestructura por obras de movilidad sostenible.

La posición de partida del Consistorio pasa por respetar las cantidades económicas marcadas en el convenio de 2003, cuando la obra iba a costar 360 millones, frente a los 800 millones que se prevén ahora. Más allá de la factura correspondiente a la obra, el regidor quiere ajustar a la baja la obligación en materia de explotación, dado que, según los compromisos iniciales, las arcas municipales deben sufragar el 25% de unos costes que, de media, alcanzarán los 70 millones anuales hasta 2042. Ello supone una media de 17 millones anuales para el Ayuntamiento, cantidad difícilmente asumible.

El Consistorio enfatiza que cada viajero del Metro cuesta 13 euros

Buena parte del discurso empleado ayer por el alcalde, Francisco de la Torre, en su intento de defender el Metrobús estuvo destinado a subrayar las taras actuales del suburbano. A modo de ejemplo, incidió, en que hoy día, cuando el ferrocarril urbano apenas alcanza hasta el

intercambiador de El Perchel, cada viajero que se sube a los trenes cuesta una media de 13 euros. El parámetro, conocido como tarifa técnica, es el resultado de aplicar el coste de explotación del proyecto, de unos 86 millones de euros el pasado año, a los poco más de 5 millones de pasajeros que se

subieron al nuevo medio de transporte el pasado ejercicio. Este fue uno de los argumentos para que el alcalde incidiese en el menor coste que supondría sustituir el tranvía por la línea de BRT al Civil. Incluso, como ya lo hiciera el ex concejal de Movilidad, Raúl López, De la Torre cuestionó ayer la estimación de 3 millones de pasajeros previstos por la concesionaria para el Metro al Civil. Una cifra que rebajó a 1,7 millones.



¿POR QUÉ SE PRODUCE EL ENFRENTAMIENTO?

ORIGEN DEL CONFLICTO

El alto coste previsto para ejecutar el tramo soterrado desde el Guadalmedina a La Malagueta, que podría superar los 140 millones de euros sin contar las compensaciones por cerrar el aparcamiento de la Marina, obligó a replantear este tramo de la red de tramo.

La propuesta de hacerlo en superficie por la Alameda, defendida por la anterior consejera de Fomento de IU por ser más barata y rápida de ejecutar, no encontró apoyos. Ni

quiera la concesionaria estaba muy convencida. El acuerdo de noviembre de 2013 planteó una salida. El compromiso de llevar el metro hasta Alarazanas soterrado, opción más barata y asumible que La Malagueta, se completaba con un ramal hacia el Hospital Civil con un trazado mixto (soterrado y superficie) para ganar los pasajeros que se perdían por no llegar a La Malagueta. El recorrido había sido consensuado previamente con el Ayuntamiento.

COMPROMISO ECONÓMICO

La clave del acuerdo de noviembre de 2013 es que contaba con el apoyo de la concesionaria y del Banco Europeo de Inversiones (BEI), que aportaba un crédito de 326 millones para construir el metro, de los que quedaban 46 millones. La firma del protocolo liberó el pago de

la última aportación del crédito para abrir el metro en 2014 y cerró las cuentas de explotación del metro.

El incumplimiento de estos compromisos por parte de la administración generaría el pago de unos 850 millones de euros, correspondientes a la devolución del crédito del BEI (326 millones más intereses) y compensar a la concesionaria en los gastos de explotación, que aumentarían al no alcanzar el número de viajeros necesario para el equilibrio financiero.

De la Torre insiste en que no se ha firmado la adenda al protocolo, donde se debería acordar la compensación de más de 40 millones de euros a abonar por el Ayuntamiento por las obras del metro con obras de movilidad. La imposibilidad municipal de justificar la ejecución de estas actuaciones ha frenado la firma.

VECINOS

Dos plataformas vecinales se organizaron en contra del proyecto del metro en superficie, dando al Ayuntamiento un argumento más para frenar el tranvía. Los vecinos entregaron 10.500 firmas en contra.

El Ayuntamiento asegura que el protocolo prevé el consenso vecinal antes de acometer la obra. El texto recoge que se consultará a los vecinos para la «definición final del proyecto» del tranvía al Civil.



La letra pequeña del convenio del metro y las contradicciones de Ayuntamiento y Junta

CLAVES DEL ENFRENTAMIENTO

La concesionaria advierte de que el metro está en peligro si no se construye el tranvía

Consecuencias ▶ Las empresas que gestionan el metro afirman que no hacer el tranvía al Civil rompe el equilibrio financiero y pone en riesgo el servicio de toda la red **Rechazo** ▶ Insisten en que el metrobús que propone el Ayuntamiento no es una alternativa viable y rechazan la posibilidad **Ayuntamiento** ▶ De la Torre da por muerto el tranvía por falta de consenso vecinal

Miguel Ferrary
MÁLAGA
@miguel ferrary

El futuro del metro se encuentra en una encrucijada que sólo puede derivar en un conflicto entre la Junta de Andalucía y la concesionaria, por un lado, y el Ayuntamiento de Málaga por el otro. Mientras los primeros advierten del peligro de no hacer el ramal del tranvía al Hospital Civil, del que depende el equilibrio financiero de toda la red; el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, se encierra en la defensa de un proyecto como el metrobús que ya ha sido rechazado por ambas partes. En todo caso, De la Torre lo tiene claro y sabe que el metrobús se podrá hacer o no, pero el tranvía no se ejecutará en ningún caso. Al menos por lo que al Ayuntamiento le respecta.

La indiferencia municipal al aviso lanzado ayer por la mañana por el consejo de administración de Metro de Málaga sobre las consecuencias de no hacer el tranvía, deja a la Consejería de Fomento y a las empresas que gestionan el metro al pie del conflicto directo con el Ayuntamiento. Éste, por su parte, sigue apostando por el metrobús y, como aseguró ayer tarde el alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, reclaman un informe técnico que justifique el rechazo a esta alternativa. Eso sí, todavía no cuentan con un proyecto constructivo redactado que detalle el coste, plazos y afectaciones de este autobús con plataforma reservada.



Los integrantes del consejo de administración de Metro de Málaga se reunieron ayer para analizar el proyecto. I. G.

El presidente de la concesionaria, Javier Pérez Fortea, dibujó un panorama poco halagüeño para el futuro del metro si no se ejecuta el tranvía. La imposibilidad de no cumplir con la previsión de ingresos, al caer los usuarios por debajo de los 18 millones al año, pone en riesgo la devolución del crédito de 326 millones de euros al Banco Europeo de Inversiones (BEI) y dispararía los gastos de explotación, que se traducirían en mayor coste para las administraciones (Junta y Ayuntamiento).

Pérez Fortea insistió en el rechazo del metrobús que defiende el Ayuntamiento. Para ello argumentó la imposibilidad de desgajar la gestión del metro, ya que el autobús en plataforma reservada



La clave de los inversores

Los cambios de acciones en Metro de Málaga en los últimos años ha facilitado la entrada de inversores extranjeros, preocupados por el cambio del proyecto que estaba cerrado

lo gestionaría la EMT. Además, puso de relieve la existencia de numerosas dudas técnicas, por la falta de información presentada en las dos reuniones mantenidas con el Ayuntamiento de Málaga.

Ante este panorama, el presidente del consejo de administración reclamó a la Junta de Andalucía y al Ayuntamiento «un esfuerzo de entendimiento» que conlleve «el fiel cumplimiento» del protocolo que ambas administraciones firmaron en noviembre de 2013 y en el que se recogía el trazado en superficie hacia el Hospital Civil.

Pérez Fortea aseguró estar dispuesto a mediar para lograr una solución negociada, pero teniendo en cuenta que el tranvía «es la

opción adecuada».

«La solución propuesta es la que de verdad da servicio a los ciudadanos de Málaga», afirmó el presidente del consejo de administración, quien aseguró que «ya no hay tiempo material» para buscar alternativas al tranvía, que insiste en poner como mejor opción.

«Habrá decisiones que tomar»

El presidente de Metro de Málaga adelantó que la Consejería de Fomento está analizando la situación jurídica y financiera del proyecto ante la negativa municipal de apoyar lo que firmó en 2013 y aseguró que «en un tiempo no muy lejano, habrá decisiones que tomar».

Sobre el metrobús, Pérez Fortea



Recreación del tramo en superficie al Hospital Civil, justo en su entrada a la calle Santa Elena. L.O.

insistió en que esta propuesta municipal «no es aceptable para el proyecto aprobado en los términos que han sido suscritos por la concesión». «Los sistemas de transporte públicos han de ser complementarios y basados en la interoperabilidad, pero no deben confundirse en sus sistemas de gestión, que son claramente diferenciados», aseveró el presidente de la concesionaria, quien recordó que el contrato de la concesión prohíbe compartir la gestión de la red y que el autobús BRT «no supone una mejora para el servicio».

De la Torre entierra el tranvía

El rechazo vecinal a la construcción del tranvía es motivo más que suficiente para el alcalde de Málaga para frenar este proyecto y descartarlo. Independientemente de qué pase con el metrobús, De la Torre considera que es un trazado que nace muerto por la falta de consenso y que sólo se podrá ejecutar si se hace bajo tierra.

El alcalde de Málaga sigue afeccionado al metrobús como gran opción para cumplir con la exigencia de viajeros que requiere el equilibrio financiero del metro e ignora las repetidas negativas de la Consejería de Fomento y de la concesionaria a este proyecto. De hecho, insiste en que, mientras no

↓

El factor del BEI
El Banco Europeo de Inversiones aportó 326 millones para el metro y exige un número de viajeros que asegure la devolución del dinero prestado

tenga un informe técnico que justifique «con datos» este rechazo, considera que es viable y se muestra convencido de sus bondades.

El regidor reclamó ayer a reunión de la Comisión Mixta de Seguimiento del Metro para abordar la situación de la red, pero siempre que antes se haya contestado técnicamente a la propuesta del metrobús, de la que todavía no hay un proyecto con presupuesto cerrado.

Su discurso intentó quitar hierro a la oposición de la concesionaria, deslizando que el 25% de las acciones de Metro de Málaga son de la Junta de Andalucía, que tiene representación en el consejo de

administración que aprobó el escrito que rechaza el metrobús y advierte de las consecuencias. «El rechazo de la concesionaria no tiene fundamento, trata de aumentar la presión y aumentar la preocupación por este tema, pero no tiene sentido», aclaró De la Torre.

La defensa del metrobús la articuló en su menor coste (reconoció que no está cerrado), menor impacto en la BMT (que gestionaría esta línea y no afectaría al empleo) y la aceptación vecinal (aunque afirma que no se ha presentado). De la Torre ignoró así la advertencia de los concesionarios. Ahora, ese informe técnico es la baza del Ayuntamiento para mantener abierto este frente.

Sin embargo, fuentes de la Consejería de Fomento recuerdan que se mantuvieron dos reuniones con el Ayuntamiento para abordar esta alternativa, el 11 y el 21 de abril. La segunda tuvo un carácter eminentemente técnico, al no haber políticos presentes y abordar el estudio aportado por el Ayuntamiento. Al término de ese encuentro se constató que el metrobús «era inviable», según las fuentes de la Consejería, que señalan que desde esa fecha no han recibido más documentación.

Ahora le toca a la Junta de Andalucía mover ficha y anunciar qué pasará con el metro.

Los 80 litros caídos en Málaga, insuficientes para salir del año seco

► El temporal de los últimos días mejora el año hidrológico pero aún está lejos de la media



La lluvia, la protagonista de esta semana. GREGORIO TORRES

MELANIE SOLER MÁLAGA
► @Melanie_Soler

■ La lluvia de los últimos días ha supuesto un empujón necesario para mejorar los pronósticos de los próximos meses aunque no el necesario para acercarse a la media histórica de la ciudad. Hasta 80 litros por metros cuadrado ha recogido la estación meteorológica del aeropuerto desde el viernes pasado, un hecho insólito en el mes de mayo pero insuficiente para salir del año seco.

La Agencia Estatal de Meteorología (Aemet) detalló que la media histórica que recoge la ciudad entre octubre y mayo es de 501,7 litros por metro cuadrado. Una cifra que no se alcanzará a falta de los últimos coletazos de este inusual temporal que sumado al resto de meses deja un año hidrológico con 277,6 litros por metro cuadrado. A la espera de contabilizar las lluvias de la última noche y lo que pueda caer durante esta jornada la Aemet no cree que sume más de 20 litros y las primeras previsiones no divisan otro temporal de tal magnitud durante este mes.

Lluvia histórica

Las precipitaciones de este mes son atípicas por completo. Hasta 80 litros se han contabilizado en la ciudad cuando, por norma general, mayo no es un mes muy lluvioso y apenas registra 20 litros por metro cuadrado. Aunque en 1996 se recogieron 92 litros o en 2007 hasta 44,5 litros. Hay que remontarse hasta el año 46 para en-

contrar el mayo más húmedo de la historia de la ciudad, 30 días en los que cayeron hasta 119 litros por metro cuadrado. Una cifra que ha superado en estos días Coín, la localidad en la que más ha llovido con 151,6 litros por metro cuadrado, seguida de Benahavís con 105 litros. Las lluvias de ayer fueron intermitentes pero con menos intensidad que en las jornadas anteriores. Los puntos que más precipitaciones registraron fueron Los Reales (16,5), Colmenar (10,8 litros) y Ronda (8,1 litros).

Es probable que no se vuelva a repetir un episodio de lluvia de estas dimensiones hasta pasado el verano. La Aemet adelantó que el viernes regresa la estabilidad con cielos despejados y temperaturas máximas alrededor de los 25 grados. Las esperanzas para recortar la distancia entre los 277 litros caídos hasta el momento y los 500 que marca la media están puestas en septiembre, un mes propicio a las lluvias torrenciales en cortos periodos de tiempo.

Mientras tanto, el año hidrológico continúa marcado por la sequía. Un dato que confirma la media histórica y la mediana. La interpolación obtenida entre los años con mayor sequía y los que tuvieron más precipitaciones entre el periodo de 1981-2010 marca 438 litros por metro cuadrado, una cifra muy lejana también de los 277 litros obtenidos hasta el momento.



Posibles consecuencias por el bloqueo

► El incumplimiento del protocolo firmado en noviembre de 2013, con un trazado soterrado hasta Atarazanas y en superficie al Civil que fue consensuado previamente con el Ayuntamiento, abre un campo lleno de incertidumbres y muchas consecuencias económicas negativas. La primera opción es que la Junta de Andalucía declare el «interés general» del proyecto y lo ejecute obviando al Ayuntamiento. Esta opción está sobre la mesa, aunque parece complicada de llevar a cabo, ya que supondría hacer una obra con un Ayuntamiento beligerante en contra y eso reportaría más problemas.

Otra opción es descartar el proyecto del tranvía y ahorrarse esos 41 millones de euros de inversión. El metro se quedaría por debajo de los pasajeros nece-

sarios para lograr un equilibrio financiero y dispararía los costes de explotación. Esto significa que las aportaciones de la Junta y del Ayuntamiento para mantener el servicio se incrementarían de forma notable, doblando los 4,21 euros previstos con la red completa en servicio. Hay que recordar que la diferencia entre esta y el precio que paga el usuario lo asumen las administraciones.

La otra incógnita que está por despejar es ver qué pasa con la factura que tiene que pagar el Ayuntamiento de Málaga. Por ahora tiene pendiente de abono 32,32 millones de euros de las obras ejecutadas entre 2006 y 2012 y 14 millones de las obras entre 2012 y 2014. Inicialmente se iban a compensar por obras de movilidad, aunque su cobro sigue pendiente.

La OMT propone más intercambio de datos policiales para blindar al turismo

► La organización internacional cierra su consejo de Málaga con atención creciente a la seguridad y un llamamiento a los gobiernos para el trabajo conjunto ► La cúpula del colectivo, satisfecha con el comportamiento de la ciudad como sede

L. MARTÍN MÁLAGA
► @opiniondemalaga

■ La aristocracia del turismo, reunida en torno al consejo ejecutivo de la OMT, se despidió ayer de Málaga con una lectura de sus días de trabajo que deja bien clara la preocupación suscitada por los recientes atentados terroristas y la seguridad, que, de acuerdo con el secretario general de la organización, Taleb Rifai, tiene que ser mejorada a través de un refuerzo de la colaboración y el intercambio de datos entre la policía de los distintos países y las propias autoridades del sector.

El responsable del colectivo, ligado a las Naciones Unidas, insistió en que la industria turística, al igual que el conjunto de la sociedad, no se puede arredrar ni «entrar en pánico» por la brutalidad de altercados como los padecidos por París y Francia; el turismo, terció Rifai, está obligado a sobreponerse y, sobre todo, a trabajar para garantizar que la protección sea compatible con la «fluidez» y la comodidad de los viajes.

Durante las sesiones de debate del encuentro de Málaga, los miembros del consejo han estudiado, entre otros muchos puntos, las mejores vías de resolución del dilema, que, para Rifai, pasan ineluctablemente por el uso de las nuevas tecnologías y la coordinación estrecha y «codo con codo» entre los responsables gubernamentales del sector y los de las fuerzas de seguridad. Según el líder de la OMT, los atentados no sólo atañen a los países donde suceden, sino a todos, lo que, en su opinión, es motivo suficiente para dejar de funcionar de manera «estanca» y sentar en la misma mesa, física o virtual, a los mandatarios policiales y los relacionados con el turismo. «No se puede permitir que las situaciones de crisis, provocadas por la naturaleza o el hombre, distorsionen nuestra forma de vida y valores», indicó.

La reunión del consejo, a la que han asistido representantes de medio centenar de países, entre ellos una decena de ministros, ha servido también para evaluar en conjunto otro de los grandes desafíos que flotan actualmente sobre el futuro de la industria, la llamada sostenibilidad, que, en su acepción como instrumento favorable al progreso, será analizada el curso que viene con un movimiento conmemorativo internacional. A su importancia y a la celebración en 2017 del año del Turismo Sostenible para el Desarrollo, se refirió el



De izquierda a derecha: Fernández, De la Torre, Rifai, Borrego, Yehia Rashed (presidente del comité) y Bendodo. ALEX ZCA

consejero de la Junta Francisco Javier Fernández, que apuntó a que el crecimiento racional del sector constituye «un pilar» para Andalucía y un horizonte muy a tener en cuenta tanto a nivel político como social.

En la presentación de las conclusiones del consejo, que tuvo lugar, al igual que el resto del programa, en el Palacio de Ferias y Congresos, participó asimismo la secretaria de Estado del Turismo, Isabel Borrego, que definió a Málaga como el perfecto compendio de todo lo que tiene que aportar el país y su amplia oferta.

El alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, y el presidente de la Diputación, Elías Bendodo, coinci-

Trabajo entre secciones
Los dignatarios turísticos quieren que las autoridades del sector se integren en la planificación de la seguridad y trabajen «codo con codo» por reforzar los destinos

señar una ruta vinculada a la enología y sus implicaciones, sociales y culturales, en el territorio.

La iniciativa, presentada ayer en el consejo de la organización internacional, responde al nombre de The Joyful Journey y plantea, según la Diputación, una oportunidad diferente y todavía sin explorar para conocer muchos de los destinos de España. De momento, el ramillete de marcas que se han adherido está compuesto por Barbadillo, González-Byass, Frei-

dieron en agradecer a la organización que haya querido que Málaga sea escenario de su 103 consejo ejecutivo, el primero que elige a Andalucía como sede. La próxima convocatoria será a finales de octubre en Luxor, Egipto, un lugar necesitado, apuntó Borrego, del apoyo de España y de la totalidad de la comunidad turística.

La OMT sale fortalecida de su paso por la provincia, que le ha servido para elevar su número de miembros, si bien con alguna que otra inclusión polémica como la del portal AinB, dedicado, entre otros, a fomentar el intercambio de alojamientos y el alquiler entre particulares. La organización que dirige Taleb Rifai ha insistido en los

últimos años en la eliminación de las trabas burocráticas que dificultan el desplazamiento de los turistas; el pasado año casi 4 de cada 10 personas podían viajar ya en el mundo sin tener que someterse a la criba previa de los visados a la cantidad, en 2008, no llegaba al 25 por ciento.

A falta de conocer el impacto económico directo generado por la reunión, las autoridades malagueñas y andaluzas resaltaron el esparadazo que ha supuesto para el destino, que ha seducido, y pese a la lluvia, a algunas de las personalidades más influyentes del mundo turístico. El escaparate ha funcionado; sólo falta que se traduzca en más turistas.

Lanzan una ruta pionera de España ligada al vino

La OMT presenta una iniciativa para recorrer el país mediante la experiencia de cinco grandes bodegas

L. M. MÁLAGA

■ Cinco bodegas españolas, en colaboración con la Secretaría de Estado del Turismo y la OMT, participarán en el primer proyecto piloto aprobado en España para di-

señar una ruta vinculada a la enología y sus implicaciones, sociales y culturales, en el territorio.

La iniciativa, presentada ayer en el consejo de la organización internacional, responde al nombre de The Joyful Journey y plantea, según la Diputación, una oportunidad diferente y todavía sin explorar para conocer muchos de los destinos de España. De momento, el ramillete de marcas que se han adherido está compuesto por Barbadillo, González-Byass, Frei-

xenet, Osborne y Pagos del Rey, lo que implica a denominaciones de origen pertenecientes a zonas como Galicia, La Rioja, Jerez, Penedés, Priorat, Ribera del Duero, Somontano, Toledo y Toro. De acuerdo con la OMT, únicamente el 2 por ciento de los 68 millones de turistas extranjeros que visitan anualmente el país organizan sus actividades en función del sector enológico, que, en cambio, goza en otros puntos de un gran potencial de demanda.

El proyecto, que está en su tercera fase de maduración, presentará sus primeras conclusiones en septiembre de 2016, cuando está previsto que ya haya sido evaluado el interés de los turistas, a los que se pretende ofrecer una suerte de historia del país contada mediante la cultura del vino y de la agricultura. La OMT quiere extraer de este estudio un modelo que sirva de referencia para otros países interesados en experiencias similares.

TURISMO



Fernández ayer en la presentación del consorcio de agencias Ensemble.

Turismo destaca las perspectivas andaluzas en el mercado de EEUU

● Fernández, que ayer presentó el encuentro del consorcio de agencias Ensemble, apuntó un repunte del 22,5% de viajeros hasta marzo

R. E. SEVILLA

El consejero de Turismo y Deporte, Francisco Javier Fernández, destacó ayer en Sevilla las buenas perspectivas del destino Andalucía en el mercado norteamericano en 2016, tras haberse registrado en los tres primeros meses del ejercicio un repunte del 22,5% en la cifra de viajeros alojados en los esta-

blecimientos hoteleros, hasta los 75.000, y del 22,6% en el volumen de pernoctaciones, que se situaron en 160.000. Fernández, que presentó la celebración en la capital hispalense del encuentro anual del consorcio de agencias norteamericanas Ensemble, precisó que estos crecimientos superan en dos veces y media a los registrados por este mercado en el resto del país, por lo

que apuntó que se trata de "muy buenas cifras" que "podemos incluso mejorar" y que "van a permitir al destino andaluz ganar cuota en el emisor". El consejero recordó que EEUU es el primer mercado internacional no europeo para el destino Andalucía y señaló que los establecimientos hoteleros de la comunidad recibieron 430.000 viajeros norteamericanos en 2015, con un aumento del 6,5% en relación con el año anterior. Por su parte, las pernoctaciones de estos turistas ascendieron a 925.000 lo que supone un récord histórico y un crecimiento del 10,7%.

En este sentido, subrayó que hay

"un interesante margen de mejora en EEUU" y que "queremos situarnos cada vez más como primera elección para los norteamericanos que viene a España". A este respecto, resaltó que la cita de Ensemble, que se incluye en los acuerdos de colaboración que mantiene la Junta con este grupo, permitirá "afianzar lazos con este mercado y mejorar el posicionamiento de nuestros destinos". Fernández explicó que el respaldo a este evento se enmarca en el Plan de Acción de Promoción para este mercado, que recoge más de 25 acciones este año. Entre ellas, mencionó los acuerdos con touroperadores, la

campaña con la imagen del destino en lugares emblemáticos de Nueva York como Times Square o la presentación del proyecto Tus Raíces a compañías especializadas en turismo judío.

Ensemble celebrará hasta el 17 de mayo su congreso Top Produce Evento que reunirá a unos 130 delegados, considerados los mejores prescriptores de destino. Durante el evento y gracias a la colaboración con el consorcio, Andalucía tendrá presencia destacada en la web oficial del grupo, además de acceso vía newsletter a toda la base de datos de sus miembros en EEUU y Canadá. Además, para completar el encuentro, el consejero detalló que se ha diseñado un programa de visitas que incluye un recorrido por enclaves emblemáticos de las provincias de Cádiz y Sevilla, con especial incidencia en segmentos como el turismo de golf, gastronómico o de cruceros, e actividades específicas relacionadas con el flamenco, el mundo ecuestre o el aceite de oliva, y en productos como los alojamientos singulares.

El consorcio Ensemble fue fundado en 1968 y está compuesto por alrededor de 850 agencias de viajes independientes de Estados Unidos y Canadá, especialistas en viajes en grupo, reuniones e incentivos. El grupo, que tiene su sede central en Nueva York, así como oficinas en Toronto y Montreal, reúne a alrededor de 5.000 agentes, quienes comparten estrategias de marketing y una base de datos de clientes común. Dentro de la variada gama de productos que ofrecen sus miembros, se incluyen los crucesos de lujo, destacando los fluviales en destinos de prestigio; más de 600 hoteles, centros turísticos y propiedades en todo el mundo; programas combinados de aventuras en cruceros o servicios de tierra dirigidos por expertos; así como alojamientos exclusivos adecuados para los segmentos de lujo y familias.

El segmento turístico de aventuras y naturaleza se muestra en Torremolinos

Euroal se celebra del 2 al 4 de junio en el Palacio de Congresos y Exposiciones de ese municipio

R. E. MÁLAGA

El turismo de aventuras y trekking, el cultural y el de naturaleza reivindicarán su protagonismo ante los mercados internacionales en la undécima edición del Salón de Turismo Euroal, que se celebrará del 2 al 4 de junio en el Palacio de Congresos y Exposit-

ciones de la localidad de Torremolinos. Nepal acudirá por primera vez a esta cita para reposicionarse en el mercado tras los terremotos de abril y mayo de 2015. El país, con una amplia oferta de turismo de aventura y expediciones, intentará ponerse en valor como uno de los paraísos para la práctica del trekking.

De la misma forma, la República de Macedonia se ofrecerá como destino de cultura y naturaleza, a la caza del segmento de viajeros que busca un encuentro con el medio natural de una forma diferente, con paisajes que combinan



Feria Euroal, en una edición anterior.

lagos y ciudades coloridas y llenas de tradición. Asimismo, entre los nuevos destinos que acudirán al Palacio de Congresos de Torremolinos estarán Vietnam, el departamento uruguayo de Maldonado (Punta del Este) o la ciudad de Puebla (México), que será distinguida con la declaración de Destino Cultural de Latinoamérica.

Ya veteranas, las oficinas de Turismo de Polonia, Chequia y Hungría regresarán en una acción promocional conjunta ante la touroperación internacional, bajo el eslogan En el Corazón de Europa.

India, Argentina, Chile, Camerún, Mali, Cuba, República Dominicana, la ciudad de Mayagüez (Puerto Rico), Ecuador, Paraguay, Francia, Portugal, Bélgica, Holanda, Brasil, Colombia, Argelia, Rusia, Reino Unido y España, como país anfitrión, participarán también con delegaciones institucionales y empresariales.

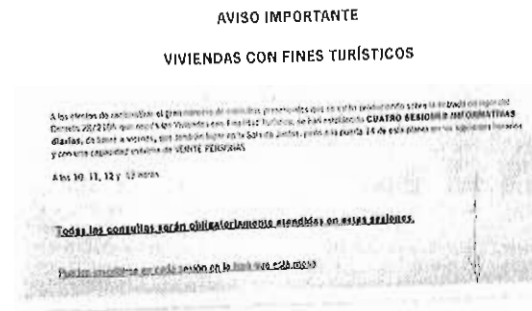
Presentadas ya unas 900 solicitudes para dar de alta en Málaga viviendas turísticas

La Junta abrió ayer el plazo para registrar los alojamientos que se alquilan a visitantes través de portales 'on line' en Internet

de A. ESCALERA

MÁLAGA. El Registro de Turismo de Andalucía ha recibido ya en su sede de Málaga unas 900 solicitudes para dar de alta viviendas turísticas que se alquilan a través de portales 'on line' en Internet. Ayer se abrió el plazo para iniciar el proceso de registro de esos alojamientos, ya que fue el día en que entró en vigor el decreto de Viviendas Uso Turístico que fue publicado en el BOJA del pasado 11 de febrero.

En el primer día, de forma presencial se presentaron en el registro malagueño 160 solicitudes, a las que hay que sumar otras 60 rellenas por ordenador de forma telemática. Aparte, desde la publicación del citado decreto en el BOJA, ya se habían recibido en la



sede malagueña del Registro de Turismo de Andalucía 650 solicitudes, aunque no fue hasta ayer cuando se abrió el plazo para iniciar el procedimiento de registrar esas viviendas con fines turísticos, dijeron fuentes de la Junta de Andalucía consultadas por este periódico.

La Delegación de Turismo de la Junta en Málaga está recibiendo mucha demanda de información de personas que desean inscribir sus vi-

viendas turísticas para poder alquilarlas en portales 'on line'. Por ese motivo, se han fijado diariamente, en el edificio de usos múltiples de la Junta de Andalucía, cuatro reuniones informativas, de lunes a viernes, con una capacidad máxima de 20 personas.

Se estima que en la provincia de Málaga puede haber unas 20.000 viviendas de uso turístico que deberán registrarse para cumplir con

lo marcado en el citado decreto. Son alojamientos cuyos propietarios alquilan a turistas a través de portales 'on line' que ponen en contacto al dueño con el viajero.

Agilizar los trámites

Para agilizar esta tramitación, la Junta de Andalucía ha puesto en marcha un sistema para que aquellos propietarios que dispongan de firma electrónica puedan realizar todo el proceso desde su casa. Incluso obtendrán la resolución de inscripción en el Registro de Turismo con el número con el que podrán publicitar de forma legal el inmueble en los portales 'on line'. El enlace para realizar el trámite completo para quienes tengan certificado digital es el siguiente: <https://ws072.juntadeandalucia.es/ovirtual/auth/autnocertjs>. Las personas que no disponen de firma digital también pueden avanzar parte de la tramitación en este enlace: <https://ws072.juntadeandalucia.es/ovirtual/auth/autnocertjs>, según dijeron desde la Junta.

El consejero de Turismo y Deporte, Francisco Javier Fernández, manifestó ayer que la inscripción sigue abierta y que la Administración continuará informando y gestionando los registros, porque se trata de un proceso lento. No obstante, Fernández dejó claro a quien no inscriba su alojamiento que la Junta actuará con la inspección, como es su «obligación» como «Administración garante de la calidad de los establecimientos».

SUR, 12105146

El jeque Al-Thani pide colaboración para desbloquear el puerto de La Bajadilla

► La Junta y el Ayuntamiento remarcan que el proyecto ha permanecido cinco años paralizado

FRAN EXTREMERA MARBELLA
► @extremerafran

■ NasMarbella, la empresa concesionaria del proyecto de ampliación del puerto deportivo de Marina La Bajadilla -participada por el jeque Al-Thani y el Ayuntamiento- reclamó ayer la colaboración de las administraciones, incluida la Junta de Andalucía, para desbloquear esta iniciativa.

No obstante, la respuesta no tardó en llegar. Ni el Consistorio ni la propia Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) comprenden esta petición, puesto que en cinco años no se ha movido un documento.

Las palabras más contundentes llegaron por parte de la APPA, a través de uno de sus portavoces: «Nos hemos reunido muchas veces con ellos durante estos años. Pero nunca sabíamos si eran ellos o no. Cada vez aparecía una persona distinta. Imaginamos que el jeque tendría otros intereses estos años. Lo que no podemos permitir es que todo siga igual más tiempo. Si no se hace nada, esta situación no sería buena ni para Marbella ni para el turismo en Andalucía», argumentó.

Para Nas Marbella, «un proyecto de semejante envergadura necesita de apoyo y sensibilidad institucional para resolver cuestiones esenciales como el número de plazas de aparcamiento necesarias o la dotación de accesos adecuados al puerto para absorber el tráfico que generará la ampliación».

Estas consideraciones, a juicio de la APPA, llegan tarde. «En más de cuatro años han tenido tiempo de hacer lo que se suele completar en no menos de seis. Ni siquiera han contratado un equipo de ingeniería,



El proyecto de ampliación del puerto de La Bajadilla sigue en vía muerta, un lustro después. F. E.

«Nos hemos reunido muchas veces. Pero nunca sabíamos si eran ellos. Cada vez aparecía una persona distinta» afirma la APPA

ros para hacer el proyecto. Nosotros en su día impusimos nuestros criterios técnicos. El pliego de condiciones era muy claro. Lo que no podemos es readaptar lo que se pactó. Hay muchos incumplimientos y no es hora de plantear esos cambios. El fin de esta concesión era la ampliación del puerto, no la gestión de las plazas antiguas. Para la ges-

ción, la Junta ya es autosuficiente».

La concesionaria, a través de un comunicado, expresó ayer que ha solicitado información sobre la actual situación urbanística para la ampliación del puerto, «incluso por registro de entrada, después de que el Tribunal Supremo anulase el Plan General de Ordenación Urbana de 2010 en sentencia dictada el pasado mes de noviembre». Y alega que hasta no ha recibido respuesta alguna.

El Ayuntamiento respondió ayer: «Continuamos dispuestos a mantener las relaciones con aquellos agentes que puedan aportar soluciones al futuro del puerto. Sin embargo, no estamos dispuestos a poner la institución al servicio de intereses que ni conocemos ni comprendemos». Fue la réplica del por-

tavoz del equipo de gobierno marbellí, Javier Porcuna.

Recordó además que ha habido contactos continuados con todas las partes, «desde la sociedad del jeque, hasta la APPA y el arquitecto inicial del proyecto, cuya demanda motivó el control de la administración judicial». En efecto, la denuncia interpuesta en su día por José Seguí, autor del proyecto de ampliación, derivó en una sentencia que obligaba a pagarle 4 millones de euros.

Como ayer subrayó el Consistorio, son administradores judiciales los que controlan el 97% de la parte de concesión «que no pertenece al Ayuntamiento». Porcuna indicó que hasta se ha intentado sin éxito contactar con representantes de la empresa Blue Bay, «supuestos socios del jeque Al-Thani».

LA OPINIÓN, 12105116

MÁLAGA COSTA

MARBELLA

El jeque pide apoyo institucional para desbloquear el proyecto de La Bajadilla

● Vuelve a anunciar que quiere retomar la ampliación, que tiene bloqueada desde hace años

E. Moreno · S. S. MARBELLA

El jeque Abdullah Al Thani, propietario del Málaga CF y concesionario del proyecto de ampliación del puerto de La Bajadilla sale nuevamente a escena para anunciar, por enésima ocasión, su intención de retomar la actuación. En este escenario, el responsable de Nas Marbella reclamó ayer, por medio de una nota de prensa, colaboración tanto a la Junta de Andalucía como al propio Ayuntamiento de Marbella para desbloquear una iniciativa estancada desde hace años.

La aparición del empresario catari se produce después de que la Administración autonómica le diese de plazo hasta final de julio para que presente la documentación necesaria bajo la advertencia de "iniciar el expediente de resolución de contrato". Desde la sociedad concesionaria reconocieron las "dificultades lógicas" a las que se ha enfrentado para poner en marcha este proyecto, al tiempo que demandaron "el apoyo y la sensibilidad institucional para resolver cuestiones como el número de plazas de parking mínimas necesarias o la dotación al puerto de accesos suficientes y con capacidad para absorber el tráfico".



Puerto de la Bajadilla y cartel informando del proyecto de ampliación.

"Este tipo de proyecto debe ser adaptable dentro del ordenamiento jurídico y la realidad económica, social y turística del mercado, para hacer un proyecto viable social y económicamente a largo plazo", añadieron desde la empresa. Asimismo, concretaron la existencia de "numerosas reuniones" con los responsables de la Agencia de Puertos de Andalucía (APPA) con el fin de adaptar el proyecto para "convertirlo en un puerto emblemático a nivel mundial". De igual modo, los responsables de Nas Marbella

aludieron a la petición al Ayuntamiento de información sobre la situación urbanística de la ampliación del puerto tras la anulación del PGOU de 2010, al considerar que esta inversión está "altamente condicionada a dicha situación".

Ante esta comunicación, el portavoz del equipo de gobierno marbellí, Javier Porcuna, aseguró que el Consistorio siempre ha sido respetuoso con la concesionaria del proyecto y que "el único objetivo es intentar que el proyecto, que lleva cinco años paralizado, saiga adelante". Re-

cordó que desde el Ayuntamiento se solicitó a jeque Al Thani la convocatoria de la Junta General de Aceionistas, sin que ello tuviese lugar, por lo que la institución local "continuó con su labor que no es otra que la de intentar desbloquear el proyecto para la ciudad".

"Nos consta que por parte de la APPA se han remitido diferentes escritos requiriendo a los representantes de Nas Marbella diversas actuaciones que no se habían realizado, lo que podría interpretarse como reiterados incumplimientos", agregó el

también concejal de Proyectos Estratégicos. Asimismo, dijo estar dispuesto a mantener las relaciones con "aquellos agentes que puedan aportar soluciones al futuro del puerto" pero puntualizó: "no estamos dispuestos a poner la institución al servicio de intereses que ni conocemos ni comprendemos". "Nuestro único objetivo es que el proyecto salga adelante este año y que deje de jugarse con la buena voluntad de los vecinos de manera indefinida", incidió.

Ante la comunicación remitida por el jeque Al Thani la reacción de la Junta de Andalucía fue contundente. "Pide colaboración, pero es que esa colaboración ha existido en todo momento", precisaron fuentes de la Administración regional, quien,

La Junta recuerda que "ha tenido cuatro años para un proyecto que se hace en seis meses"

ante la demanda de "sensibilidad", aludieron a la necesidad de cumplir los "criterios técnicos y de legalidad". "Ha tenido cuatro años para hacer un proyecto que se hace en seis meses; ha tenido ocho veces más tiempo que el resto de concesionarios normales", abundaron las fuentes, que incidieron en que el empresario catari "no se puede quejar ni de colaboración".

"El chicle no se puede estirar eternamente y este contrato se hizo para ampliar el puerto, no para gestionar lo existente y ya son cuatro años", recalcaron, al tiempo que recordaron que el proyecto que siempre se le ha demandado "es el que se adecue a la oferta con la que ganó el concurso, porque no puede ser de otra forma desde el punto de vista legal".

LA OPINIÓN, 12/05/16

El TSJA tumba el plan urbanístico para trasladar el polígono Carranza

El alto tribunal andaluz da la razón a los empresarios de esta zona de la avenida de Velázquez, que denunciaron las plusvalías otorgadas por el PGOU

MÁLAGA. Revés para el contenido del Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU) que el Ayuntamiento logró sacar adelante en 2011 tras ocho años de trámites. Una de las líneas del vigente Plan General de Málaga pasa por procurar el traslado hacia el extrarradio de zonas industriales o empresariales que, con el paso de los años, han quedado rodeadas y absorbidas por la expansión residencial de los barrios. Con ese objetivo, el plan dibuja la construcción de viviendas y comercios en algunos de estos suelos, de forma que el incremento de valor que ello genere sirva a los empresarios para encontrar compradores de sus parcelas y, de este modo, poder financiar su traslado a otros polígonos de la ciudad.

No obstante, algunos de los privados afectados por estas operaciones del PGOU las recurrieron en los tribunales por entender que no les eran favorables a sus intereses, y finalmente ha llegado una sentencia que les da la razón. El fallo, al que ha tenido acceso este periódico, ha sido emitido por la sección segunda de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA) y hace referencia a los suelos del conocido como polígono industrial Carranza, ubicado en el extremo occidental de la avenida de Velázquez, junto al eje de su confluencia con la avenida de Mober.

La sentencia rechaza la operación urbanística para alcanzar el traslado de esta zona empresarial, ubicada junto a la zona residencial de Guadaljair. Lo que el PGOU plantea para este ámbito, de casi 30.000 metros cuadrados de superficie, es la construcción de edificios de viviendas, comerciales, de equipamientos y zonas ver-



JESÚS HINOJOSA

jhinojosa@diariosur.es

des en sustitución de las actuales naves. En concreto, se prevé la construcción de 286 viviendas en total, de las que 86 serían de protección oficial.

Los empresarios, defendidos el abogado experto en urbanismo Juan Ramón Fernández-Cañivell, del despacho Consulting de Derecho Urbanístico, demandaron a la Junta de Andalucía, que aprobó definitivamente el PGOU, y al Ayuntamiento, que lo elaboró, porque consideran que las condiciones establecidas por el planeamiento no son suficientes para asumir el coste que les generaría el traslado a otros suelos industriales de la

ciudad, y el TSJA les ha dado la razón en primera instancia. Fuentes del equipo de gobierno municipal explicaron que está previsto recurrir este fallo judicial ante el Tribunal Supremo porque «hay motivos suficientes» para ello. Fernández-Cañivell, por su parte, incidió en que «no se puede degradar caprichosamente el suelo urbano consolidado».

Arbitraria

La sentencia se basa en una prueba pericial practicada por un arquitecto que concluye que «las operaciones urbanísticas previstas son discutibles, dudosas, innecesarias o no procedentes ya que los cambios son importantes y su desarrollo plantea problemas de viabilidad práctica y económica». Así, incide en que la transformación no otorga los aprovechamientos urbanísticos suficientes a los empresa-

rios y tampoco está justificado el desmantelamiento de esta zona por el estado de sus infraestructuras, que en todo caso podrían ser mejoradas. El TSJA entiende que la operación para trasladar este polígono Carranza podría calificarse de «arbitraria» por «establecer unas cargas para los propietarios que no son compensadas con mayor aprovechamientos». «Es discutible su utilidad para el interés general», añade el fallo.

Según ha podido conocer este periódico, empresarios de la zona del camino de San Rafael, donde el PGOU también prevé una operación similar que implicaría sustituir las actuales naves por altos bloques de pisos que sumarían más de 3.200 viviendas, acudieron igualmente a los tribunales para oponerse a las condiciones establecidas para ellos. Sin embargo, han obtenido una sentencia desfavorable a sus pretensiones.



Vista de las naves situadas junto a la calle Leo Delibes. :: FERNANDO GONZÁLEZ

ALTA
SUD
MAD
DUE
SUD
SUD
Y A
'de
p se
W
T
er
u
if
de
K
L
/ o
j
:

Sue. 12/05/16

Los agricultores malagueños reciben nueve millones en anticipos de la PAC

La Junta de Andalucía facilita al sector agrícola de la provincia el cobro de las ayudas europeas hasta que el pago sea formalizado por la UE

:: EUGENIO CABEZAS. A la buena noticia por las lluvias caídas en estos últimos días en la provincia los agricultores malagueños pueden sumar otra más. La Junta de Andalucía ha realizado un nuevo pago de nueve millones de euros de las ayudas directas de la Política Agrícola Común (PAC) correspondientes a la campaña 2015, según anunció ayer el delegado del Gobierno andaluz en Málaga, José Luis Ruiz Espejo. Este pago forma parte del adelanto que la Consejería de Agricultura, Pesca y Desarrollo Rural realiza a los agricultores y ganaderos andaluces sobre las ayudas europeas «para garantizar la liquidez del sector agrario y el normal funcionamiento del mismo», en tanto el pago de las ayudas es formalizado por la Unión Europea.

El delegado del Gobierno andaluz mantuvo un encuentro con el nuevo secretario general de la Unión de Pequeños Agricultores en Málaga, Francisco Moscoso, y miembros de la nueva ejecutiva de la organización agraria en la provincia en el que han abordado diversos asuntos del sector agrícola de Málaga.

Ruiz Espejo ofreció la colaboración de la Junta de Andalucía con el sector agrario y en concreto con la nueva ejecutiva de UPA-Málaga, «una interlocución permanente y cooperación en las líneas de ayudas y programas de desarrollo rural para continuar fortaleciendo el campo malagueño e incrementando el valor añadido y la comercialización de los productos agroalimentarios de Málaga», apostilló el delegado del Gobierno andaluz. Ruiz Espejo agradeció asimismo la labor y el trabajo del anterior secretario general de UPA-Málaga, José Gámez, y su equipo y deseó «todo el éxito en la nueva andadura» del secretario general entrante y su ejecutiva.

El delegado del Gobierno insistió



El delegado del Gobierno andaluz, José Luis Ruiz Espejo, se reunió ayer con la asociación UPA. :: sus

La Administración regional cifra en 46,8 millones la pérdida de ayudas con el nuevo marco comunitario

en el «daño que la reforma de la Política Agraria Común ha hecho precisamente a los pequeños agricultores», en un nuevo marco de ayudas que se prolongará hasta 2020 y que supondrá la pérdida de 46,8 millones de euros en subvenciones en el sector agrícola y ganadero en la provincia de Málaga. Ruiz Espejo recordó que el principal perjuicio de la reforma de la PAC ha sido provocado por las decisiones del Gobierno central, sin que haya mediado imposición alguna por parte de la Unión Europea.

En este sentido, «el Gobierno central eligió en 2014, en contra de lo defendido por Andalucía, la opción de reducir linealmente el valor de todos los derechos de pago único en un 8,64% en lugar de aplicarlo solo a los agricultores que reciben más de 5.000 euros». «La decisión de reducir lineal-

mente el valor de los derechos de pago único ha sido tomada por parte del Gobierno central sin imposición desde Bruselas y con un manifiesto perjuicio para los agricultores malagueños», aseguró, al tiempo que detalló que en la provincia 18.298 «ocho de cada diez beneficiarios percibe menos de 5.000 euros. «Y es precisamente este tramo de ayudas el más perjudicado por la reforma del Gobierno central», insistió Ruiz Espejo.

6.500 familias en la Axarquía

En la misma línea, en 2015 se puso en marcha un nuevo modelo de ayudas directas y el Gobierno central decidió incrementar el presupuesto de las ayudas asociadas (aquellas que priman la producción en cultivos con especiales dificultades) pero excluye a sectores de la provincia «de gran importancia social y económica, en riesgo de abandono, como el olivar en pendiente, el trigo duro o la uva pasa».

Por su parte, el secretario de Organización del PSOE de Málaga, Cristóbal Fernández, criticó en una visita a Vélez-Málaga «el castigo del PP a 6.500 agricultores de la Axarquía», en referencia al reparto de las ayudas de la

PAC. Junto a los alcaldes de dicho municipio y de Iznate, Antonio Moreno Ferrer y Gregorio Campos, respectivamente, y al diputado socialista Antonio Yuste, Fernández aseguró que «Mariano Rajoy y el Gobierno del PP castigan al campo de la comarca de la Axarquía».

Según Fernández, «importantes» cultivos de la comarca se van a ver afectados por el nuevo reparto, «que claramente beneficia a los grandes terratenientes frente a los pequeños propietarios», dijo. «Los recortes de la PAC suponen, para la Axarquía, aproximadamente, un 35% del total de la provincia», lo que equivale a una pérdida para los agricultores de la zona de 16,5 millones de euros, un recorte anual de 2,35 millones de euros, en el periodo 2014-2020.

«La comarca de la Axarquía junto a la de Antequera son las dos zonas más perjudicadas por el injusto reparto que ha hecho el Gobierno del PP en la provincia, un enorme castigo para dos comarcas punteras tanto en agricultura como en ganadería, donde estos sectores suponen la única fuente de ingresos para miles de familias», manifestó Fernández.

SUR, 12/05/16

④

CaixaBank y la ACP firman un convenio de apoyo a la competitividad del sector

► El acuerdo promoverá el apoyo a la financiación de las constructoras y promotoras malagueñas

LA OPINIÓN MÁLAGA

■ CaixaBank y la Asociación de Constructores y Promotores de Málaga (ACP) han suscrito un convenio de colaboración para impulsar actuaciones encaminadas a apoyar la financiación y la mejora de la competitividad de las empresas asociadas. El acuerdo fue rubricado ayer por el presidente de ACP, Emilio López Caparrós, y el director territorial de CaixaBank en Andalucía Oriental y Murcia, Juan Ignacio Zafra. El interés de ambas instituciones es contribuir al desarrollo económico y social de la provincia, aunando esfuerzos en favor del sector de la construcción y la promoción inmobiliaria.

CaixaBank cuenta con un Centro de Negocios Inmobiliarios en la sede de la Dirección Territorial de Andalucía Oriental y Murcia, donde prestan servicios financieros a los sectores suscritos. En la misma línea, la entidad bancaria está en disposición de aportar a la ACP servicios y recursos financieros en condiciones ventajosas para favorecer y mejorar el desarrollo de su gestión y actividad. Así, facilitará a todos sus asociados clientes del banco acceso a su banca online Línea Abierta sin ningún coste y facilitará un kit de acceso a internet con conexión gratuita durante 12 meses. El convenio también suscribe la creación de una comisión de seguimiento, donde se estudiarán las incidencias que puedan surgir en su aplicación.

LA OPINIÓN, 21/05/16

EN BREVE

Impulsan un programa de desarrollo de talento de emprendedores

:: **SUR.** La UMA e Ikea han puesto en marcha la segunda edición del Programa de Desarrollo de Talento de Emprendedores y Estudiantes. Este proyecto de empleabilidad ofrece a universitarios de tercero y cuarto curso de los grados de la UMA y a emprendedores noveles la posibilidad de postularse como candidatos y, de resultar seleccionados, tener acceso a un programa de desarrollo durante nueve meses con sesiones teóricas y prácticas que impartirán profesionales de Ikea.

Málaga acoge un congreso nacional de jóvenes empresarios

:: **SUR.** El XX Congreso Nacional de Jóvenes Empresarios se celebrará en Málaga el próximo mes de noviembre y reunirá a más de 700 empresarios bajo el título 'Reset, cambia la fórmula', con la idea de poner de manifiesto que el talento es el mayor capital. La junta directiva de la confederación Ceaje trasladó ayer su deseo a Don Felipe de que ocupe la presidencia de honor de los próximos eventos de la organización, como el congreso que se celebrará en Málaga y la entrega del Premio Nacional Joven Empresario.

SUR . 12 / 05 / 16

INTERNACIONALIZACIÓN



Susana Díaz, con representantes de diferentes administraciones públicas y de Airbus, ayer durante la Inauguración de la tercera edición en Sevilla de Aerospace & Defence Meetings-ADM 2016.

La industria aeronáutica andaluza toma vuelo en el mercado exterior

EL BALANCE DE 2015 PRESENTA CIFRAS RÉCORD/ Las exportaciones del sector regional durante el año pasado ascendieron a 1.518 millones de euros, el 36% del total español y un crecimiento del 9,2% sobre 2014.

J.A. Gómez. Sevilla

La industria aeronáutica andaluza sigue pisando con fuerza más allá de las fronteras españolas pese a los problemas que atraviesa el sector a nivel mundial, con retrasos y sobrecostes en algunos programas que afectan de forma directa a esta comunidad, especialmente en el caso del avión militar 400M, el cual se ensambla en la planta de Airbus en Sevilla.

Durante la inauguración oficial de la tercera edición en Sevilla de Aerospace & Defence Meetings-ADM 2016, la agencia pública Extenda anunció que Andalucía cerró 2015 con 1.518 millones de euros en exportaciones aeronáuticas.

Esta cifra supone el 36% del total nacional y un crecimiento del 9,2% con respecto a 2014. De esta manera, se consolida como la segunda autonomía exportadora y recorta la distancia con Madrid. Aunque ésta continúa como líder destacado con 2.193 millones —algo más de la mitad del con-

junto del país—, el ejercicio pasado disminuyó su factura un 1,6%.

Si se toma como referencia la última década, el contraste es aún mayor: Andalucía ha elevado las ventas al exterior en 1.165 millones, lo que significa que las ha multiplicado por más de cuatro, mientras que la subida media española fue del 115%.

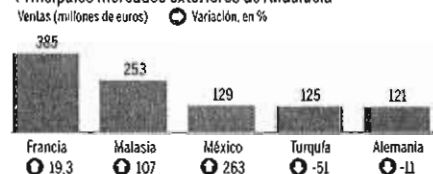
Un dato igualmente positivo para la industria autonómica es que el arranque del año ha sido mucho mejor de lo previsto, con unas exportaciones valoradas en 282 millones de euros en enero y febrero (últimos datos conocidos), el doble que en el mismo período de 2015 y un montante que la sitúa momentáneamente a la cabeza del ránking español con el 44,5% del total, frente al 44,1% de Madrid.

Guarismos que vienen avallados desde la mismísima Airbus, que el martes pasado destacó la labor que se viene realizando en esta comunidad, "lo que le ha permitido superar a otros territorios que hace unos años partían con ventaja. Andalucía está creando sector y manteniendo una línea ascendente en su facturación".

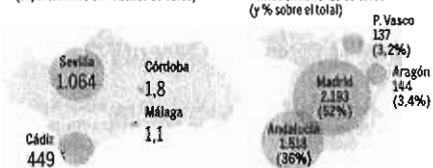
El protagonista casi absoluto de las ventas regionales

RADIOGRAFÍA DEL SECTOR

> Principales mercados exteriores de Andalucía



> Clasificación provincial (exportaciones en millones de euros)



> ADM en cifras

- El número de empresas participantes crece un 10,5% hasta 464
- Un 45% de ellas son extranjeras
- Están presentes los cuatro grandes fabricantes mundiales
- También han acudido medio centenar de contratistas internacionales y Tier I
- Con una superficie de más de 8.000 m² se desarrollarán 8.000 encuentros de negocio b2b

> Ránking por CCAA



> Sector clave para la región

- Facturación (2014): 2.244 millones de euros
- Pese sobre el PIB andaluz: 1,6%
- Aportación a la balanza comercial: +600 millones de euros
- Empleo: 12.688 directos y 12.000 indirectos
- Número de empresas: 114

Fuente: Extenda

Inteligencia Expansión

fuera de España es el eje Sevilla-Cádiz, que congrega la práctica totalidad con un 99,7%. Sevilla se situó a la ca-

beza al superar por segunda vez en su historia los 1.000 millones de euros y marcando un nuevo récord, con 1.064

ADM-SEVILLA

Tras la inauguración oficial de ADM Sevilla, la jornada de hoy se centrará en reuniones bilaterales entre empresas y diferentes talleres.

La comunidad logra en los primeros meses del ejercicio superar a Madrid en ventas al extranjero

millones, lo que supone el mayor incremento a nivel provincial, con un 11% más que en 2014. Por su parte, Cádiz alcanzó los 449 millones, que significan el 30% del global y una mejora del 6%.

Poniendo la lupa sobre los mercados más importantes para Andalucía, Francia volvió a ser el principal con 385 millones de euros, lo que en términos porcentuales equivale a un 25,4% del total y un repunte del 19,3%.

Más llamativos resultan los dos siguientes escalones del podio no sólo por los países en sí, sino por los crecimientos logrados. Así, el segundo puesto es para Malasia, con 253 millones y un 107% más, mientras que en tercer lugar aparece México, con un alza del 263% hasta 129 millones.

En Andalucía hay 114 empresas aeronáuticas con más de 12.600 empleos directos, a los que hay que sumar otros 12.000 indirectos. Su facturación conjunta en 2014 —los datos del año pasado no han trascendido aún— fue de

2.244 millones. Esta cifra representa el 1,6% del PIB autonómico y aporta más de 600 millones de euros a la balanza comercial.

Por su parte, la presidenta de la Junta, Susana Díaz, mostró ayer su deseo de que haya "una estrategia nacional" de apoyo a la aeronáutica que ponga "en valor la capacidad de crecimiento" que tiene la comunidad y el propio sector.

"Pilar básico"

También apuntó que su Ejecutivo seguirá "arrimando el hombro" a esta industria, pilar básico del nuevo modelo productivo sostenible. Así lo manifestó en la inauguración oficial de la III Aerospace & Defence Meetings, ADM Sevilla 2016, organizada por Extenda y BCI y que se celebra desde el martes y hasta el viernes en el Palacio de Exposiciones y Congresos (Pibes).

Sobre dicho evento, recaló que se ha convertido en la mayor convención de negocios en España con 8.000 encuentros y reuniones b2b y 29 países a través de medio millar de empresas. Tras avanzar que la Junta seguirá dando su apoyo a esta feria, destacó que "ADM se consolida, ya toma vuelo y tiene que ser referencia nacional e internacional".



La presidenta andaluza, durante su visita al salón aeroespacial ADM, junto a los consejeros Sánchez Maldonado y Ramírez de Arellano, el alcalde de Sevilla, Juan Espadas, el presidente de la Diputación de Sevilla, Rodríguez Villalobos, y el director general de Aertec, Gómez-Guillamón. :: SUR

Susana Díaz pide al Gobierno que el aeronáutico sea un sector estratégico nacional

Andalucía presume de los resultados de su apoyo a la industria, pero reclama que las políticas de incentivos se eleven al nivel de Estado

:: L. GLEZ.-SANTIAGO

SEVILLA. España debe apostar por su sector aeronáutico de manera formal, como lo hacen otros países europeos y como hace la propia Junta de Andalucía. La presidenta Susana Díaz reclamó ayer que se ponga en marcha una «estrategia nacional» de apoyo a la industria aeronáutica, para que «sponga en valor la capacidad de crecimiento» de regiones como Andalucía, que es el segundo polo nacional en el sector y uno de los principales en el seno de la Unión Europea.

La presidenta inauguró ayer el III Aerospace & Defence Meetings-ADM 2016 con un discurso en el que proclamó tanto el orgullo aeronáutico andaluz y la pertenencia destacada al eje Hamburgo-Toulon-Sevilla, como la necesidad de llevar a más las políticas de apoyo.

Existe preocupación en el sector por la falta de movimientos del Gobierno español en el consorcio europeo Airbus, integrado por Francia, Alemania, Reino Unido y España, donde se echa en falta un golpe de mano desde Industria que permita recuperar poder de decisión en los organismos directivos del grupo, donde la presencia de ejecutivos españoles ha descendido notablemente.

La adopción de una estrategia nacional supondría además la posibilidad de que el Gobierno establezca políticas de apoyo a inversiones,

cómo sucede en Andalucía.

Susana Díaz recordó que el 1,6% del PIB de Andalucía está en el sector aeronáutico, del que dependen 12.000 empleos directos y otros 12.000 indirectos, y que ha demostrado en la última década su «capacidad de crecimiento» en la comunidad, al triplicar su facturación, duplicar el empleo y cuadruplicar las exportaciones.

Por lo demás la presidenta, acompañada de los consejeros de Economía y de Empleo, así como de altos directivos de los grandes construc-

La presidenta destaca que el sector retiene talento joven formado en la comunidad

tores, confirmó que el Gobierno andaluz mantendrá su «compromiso» y su «apoyo y respaldo» al sector, que califica como «uno de los pilares del modelo de crecimiento más sostenible y fortalecido» cuya implantación defiende la Junta.

Asimismo la presidenta hizo balance de los dos años transcurridos desde la anterior edición de ADM, un evento con carácter bienal que llega ahora a su tercera edición, y destacó que las empresas se consolidan y aumentan de tamaño, que se diversifican los mercados y celebró en especial que este año haya más mujeres, «rompiendo la barrera» de la incorporación femenina a determinados sectores.

La presidenta resaltó también la presencia de jóvenes en la industria aeronáutica andaluza, formados fundamentalmente en las universidades públicas de Sevilla y Cádiz, cuyo talento «se retiene y se queda aquí en Andalucía», de forma que se exporta «el talento que producen pero no a quienes lo atesoran».

El ADM, organizado por Extenda, continuará hoy en el palacio sevillano de congresos, con citas de negocios 'b2b' entre las empresas expositoras y mañana concluirá con visitas a los dos grandes polos aeronáuticos andaluces, Aerópolis en Sevilla y TecnoBahía en Cádiz.

Hacienda desbloquea a la Junta el FLA para pago a proveedores

:: L.G.-S.

SEVILLA. El Ministerio de Hacienda ha desbloqueado a la Junta de Andalucía el tramo del Fondo de Liquidez Autonómica (FLA) correspondiente al pago a proveedores. Desde ayer mismo, la Consejería de Hacienda tiene en su plataforma informática las obligaciones que permitirán estos abonos, al tiempo que considera que esta medida supone que el Gobierno da por bueno el plan de ajuste presentado por la Consejería andaluza, sin recortes en los capítulos de gasto social.

Tras superar España el objetivo de déficit fijado por Bruselas para 2015, el Gobierno obligó a las comunidades autónomas a aplicar planes de ajuste y puso condiciones para el abono del FLA, llegando incluso a intervenir a las regiones que sobrepasaban el periodo medio de pago (pmp) a proveedores, como Extremadura y Aragón. A Andalucía le planteó la misma exigencia, aunque el pmp estaba en 30 días, por debajo de la media.

Esta fórmula indirecta de intervención, vía pmp y no déficit, queda ahora despejada para la comunidad andaluza. «Andalucía tenía razón y no eran necesarios los recortes exigidos por carta por el ministro Montoro», manifestó ayer la consejería que dirige María Jesús Montero, que esgrime que la comunidad es la tercera con mejor cumplimiento.

Sin embargo, es probable que el periodo medio de pago aumente ahora para los proveedores de la Junta, dado que se ha producido un retraso de cinco meses en el FLA. Expertos consultados creen que el Ministerio será comprensivo en los próximos meses, porque sabe que es él quien ha provocado el retraso, al imponer los acuerdos de no disponibilidad a las comunidades más incumplidoras del déficit.

Hacienda libera del FLA 164 millones del tramo a proveedores, no todo el primer trimestre, que asciende a 1.247 millones, si bien el tramo de vencimiento de deuda se ingresó el mes pasado.



Rosell: "España necesita reformas que duelen"

Expansión, Madrid

El presidente de la patronal CEOE, Juan Rosell, dijo ayer que las reformas son "absolutamente imprescindibles" en España y en toda Europa. Al igual que "la mercurina" con la que se tratan las heridas como desinfectante cuando era niño, "duelen", pero "curan", puntualizó el empresario. Con ello Rosell se refiere al mercado de trabajo, las pensiones de la Seguridad Social, el sistema fiscal y la reducción del gasto público.

"No sólo a nosotros, España, a toda Europa le hacen falta cambios y reformas", dijo el dirigente de la patronal en un encuentro empresarial organizado por las patronales CEOE y Cepyme con el presidente de Indra, Fernando Abril-Martorell. El presidente de los empresarios recordó las reformas que hizo Alemania a principios de siglo que, en su opinión, son la base del actual crecimiento de la primera potencia de la UE.

Rosell también se refirió a la situación política, que "es la que es", con unas nuevas elecciones generales para el 26 de junio. Las segundas en seis meses. No obstante, en este contexto, el dirigente empresarial confió en que, en esta ocasión, los partidos sean capaces de formar Gobierno a partir del próximo 26 de junio, porque "aunque las reglas lo permitan, la sociedad no entendería unas terceras elecciones".

Datos positivos

A pesar de todo, el dirigente empresarial añadió que la economía sigue su camino y arroja datos positivos, ya que, actualmente, España está creciendo y creando empleo.

"Tenemos unos datos [macroeconómicos] que ya quisieran tener los grandes países europeos. En España los tenemos mejores", afirmó Rosell, que precisó que esto no quiere decir que el trabajo "esté todo hecho y vamos a ir con estos números para siempre". Horas más tarde, en Segovia, Rosell advirtió de que las prioridades del futuro Gobierno deben ser la "reducción del déficit, la transparencia y una mejor gestión".

En su opinión, España puede verse afectada por una salida del Reino Unido de la Unión Europea, la crisis de los refugiados o la parálisis reformista de otros países.

Ecoaula Observatorio 'Impulsar el emprendimiento desde el sistema educativo'

El emprendimiento en las aulas es la clave para ser competitivos

Los expertos coinciden en que es necesario incorporarlo como concepto global en las primeras etapas educativas y que es urgente llegar a un pacto de Estado por la Educación duradero

elEconomista MADRID.

Es necesario llegar a un pacto de Estado por la Educación e introducir en el currículo escolar, desde etapas educativas tempranas, formación en emprendimiento. La educación tradicional se ha sustentado en la mera transmisión de información y, en un mundo globalizado, como el actual, ser creativo implica aprender a ver las cosas de manera distinta. La promoción de la educación para el emprendimiento registra un gran avance en la mayor parte de los países europeos, según la Comisión Europea, pero en España las cosas han ido más despacio. No se ha creado una estrategia específica como en otros países (Bélgica, Dinamarca, Estonia, Lituania, Países Bajos, Noruega, entre otros).

Son aún muchos los retos a los que el sistema educativo debe enfrentarse para ser competitivo. Para debatir sobre esta realidad, *elEconomista* acogió ayer el Observatorio "Impulsar el emprendimiento desde el sistema educativo", bajo la dirección técnica de la Fundación Incyde. En el encuentro, moderado por José María Triper, participaron José Luis Bonet, presidente de la Fundación Incyde y Cámara de Comercio de España; José Antonio Marina, filósofo, escritor y pedagogo; Federico Gutiérrez-Solana, director del Centro Internacional Santander Emprendimiento; Juan José Güemes, presidente del Centro de Emprendimiento e Innovación del Instituto de Empresa; Ramón Paredes, vicepresidente ejecutivo de Relaciones Gubernamentales e Institucionales de Seat y Grupo Volkswagen en España; y Antonio Abril Abadín, presidente del Consejo Social de la Universidad de A Coruña y de la Comisión Universidad-Empresa de la Cámara de Comercio de España.

El emprendimiento es la clave
Los primeros minutos de la sesión estuvieron destinados al papel actual del sistema educativo en la formación de los emprendedores. Se ha destacado la urgencia de aplicar la creatividad y la innovación, in-

Incyde y el espíritu empresarial

La Fundación Incyde (Instituto Cameral para la Creación y Desarrollo de la Empresa) es una institución creada en 1999 a iniciativa de las Cámaras de Comercio, dedicada al fomento y a la formación del espíritu empresarial, a la mejora de la cualificación de los empresarios y a la creación y consolidación de empresas. Esta Fundación es una organización especializada en la gestión de Fondos Europeos a favor del emprendimiento, tanto a través del Fondo Social Europeo como del Fondo Europeo de Desarrollo Regional. En concreto, durante estos meses ha puesto en marcha varias iniciativas del Programa Operativo de Empleo Juvenil, del Fondo Social Europeo, que tiene como objetivo fundamental incorporar a los jóvenes desempleados al mercado laboral por la vía del emprendimiento.

cluido el emprendimiento, en todos los niveles de la educación. Tradicionalmente, se ha vinculado de forma errónea la educación emprendedora a niveles educativos superiores, porque se entendía que era algo reservado al terreno de la empresa y los negocios. Además, coinciden en que la manera de educar no sólo debe basarse en cuestiones teóricas, los alumnos no debe sólo recibir charlas divulgativas, sino que deben estar inmersos con juegos iniciáticos y, después, con proyectos más realistas, como si fueran procesos emprendedores reales.

A pesar de que la Ley Orgánica para la Mejora de la Calidad Educativa (Lomce) ha impulsado la in-

roducción del emprendimiento en las diversas etapas del sistema, y todas las comunidades disponen de documentos oficiales que aluden a ello, la realidad es que solo ocho regiones han puesto en marcha estrategias y planes específicos.

Globalizar el concepto

Los expertos están de acuerdo en que los jóvenes del presente deben ser emprendedores en el sentido más amplio de la palabra. Globalizar el concepto para el desarrollo de competencias que son ya indispensables en estos momentos.

En este sentido, Abril ha destacado que "las empresas quieren in-

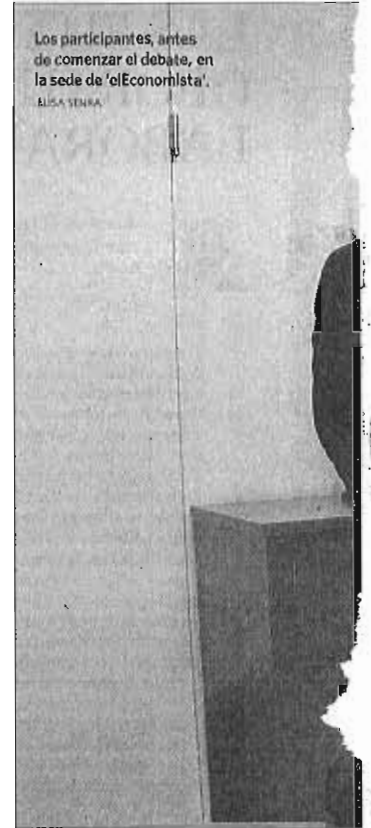
trepreneur y las competencias profesionales son muy importantes, pues son las que mueven el mundo y las que consiguen los cambios en las empresas. Compromiso ético, habilidades intrarracionales, mentalidad internacional, afán de innovación, dirección de equipos, etc., son algunas de las competencias que tenemos que introducir en el sistema educativo".

Por su parte, Paredes añade que "para que la educación funcione, a parte de los contenidos, hay que mirar los medios. La universidad está muy lejos de la vida económica y de la empresa y el fin de educar y formar, mayoritariamente, es para que el individuo se acerque al mercado laboral. Se deben fomentar la aptitud y la actitud y, para ello, la educación tiene que ser visual, tiene que salir a la calle y adaptarse a la realidad y al cambio tecnológico y esa digitalización nos va a obligar a estar en formación permanente".

El emprendimiento es algo mucho más complejo que sólo montar una empresa. De hecho, el tejido empresarial en un país de desempleo un papel clave, proporcionando una enseñanza basada en la experiencia que complementa la educación teórica de los jóvenes.

Ante esto, Güemes asegura que "el sistema universitario debe te-

Los participantes, antes de comenzar el debate, en la sede de 'elEconomista'.
ELISA YENEA



ner una voluntad mayor de enseñar a emprender y debe dar las herramientas necesarias para convertirse en un buen profesional. Por ejemplo, una escuela de negocios no tiene que servir sólo para formar a jóvenes que serán gestores de empresas, sino que hay que darles una caja de herramientas que les ayuden a pensar y a comportarse como un emprendedor en sentido global".

En este mismo sentido, Gutiérrez-Solana añade que "otros aspectos a mejorar es fomentar esa ocasión innovadora en la universidad. Necesitamos una sociedad más

Las frases



“ EL FUTURO PASA POR LA DIGITALIZACIÓN, POR LOS IDIOMAS Y EL TRABAJO EN EQUIPO

José Luis Bonet, presidente Fundación Incyde y Cámara de Comercio de España



“ LA HOJA DE RUTA ES MANTENER LA LEY ACTUAL HASTA LLEGAR AL PACTO EDUCATIVO

José Antonio Marina Filósofo, escritor y pedagogo



“ NECESITAMOS UNA SOCIEDAD MÁS INNOVADORA PARA SER MÁS COMPETITIVA

Federico Gutiérrez-Solana, director Centro Internacional Santander Emprendimiento



innovadora para ser más competitiva. Además, es estratégico para una Administración tener una línea concreta en el emprendimiento, empezando por la sensibilización, la formación y el apoyo a los emprendedores. Como no tenemos esa estrategia consolidada, no llega a la educación y no somos capaces de pasar del análisis a la realidad; y aunque haya buenas iniciativas con distintas fundaciones, que por ejemplo apoyan la Formación Profesional dual, necesitamos estar mucho más coordinados.

A lo largo del debate, el moderador ha planteado otra serie de pre-

guntas: ¿qué se necesita para aprender a emprender?, ¿sería necesario un pacto por la educación? Ante esto, hubo unanimidad absoluta en cuanto a la necesidad de un Pacto por la Educación.

Además, este lunes, portavoces del PP, PSOE, Podemos y Ciudadanos se han comprometido a suscribir una "hoja de ruta" que redactará el experto José Antonio Marina para alcanzar las bases de un pacto educativo antes de las próximas elecciones. El filósofo, presente en este debate, ha asegurado que "la boja de ruta consiste en mantener la ley actual hasta el pac-

EL TEJIDO EMPRESARIAL EN UN PAÍS DESEMPEÑA UN PAPEL CLAVE: COMPLEMENTA LA EDUCACIÓN TEÓRICA

to final, para que no se produzca un vacío legal. Después, apostar por un acuerdo serio que por lo menos dure una generación. Una nueva ley nacida del consenso, que en un plazo de seis meses, se derogue la LOMCE y se aprueba la nueva normativa".

En este mismo tema, una de las cuestiones fundamentales que debe tratar ese pacto es, según Bonet, "el fomento de la cultura emprendedora y el impulso de las habilidades y competencias empresariales. El futuro pasa por la digitalización, pasa por los idiomas, el trabajo en equipo, etc. Pero dicho esto, creo que hay que acentuar en todo el conjunto, la formación en valores. Esto quiere decir, la actitud de servicio, el afán de logro y la superación de sí mismo, junto con las 3T, talento, trabajo y tenacidad".

Las dificultades para llegar a un acuerdo de estas características

han estado presentes desde que comenzó la democracia en España.

En este sentido, Abril indica que "si no hemos sido capaces de llegar a un acuerdo en materia de gestión de universidades, no sé si seremos capaces de llegar a uno en esta cuestión tan global. No obstante, es una necesidad social conseguir un pacto de Estado".

FP y Universidad

La educación para el emprendimiento es un motor del crecimiento futuro, que traspasa las puertas de las aulas de los institutos que imparten Formación Profesional y de la Universidad.

Paredes cree firmemente que "en el caso de la FP hay cuatro factores relevantes a tener en cuenta, la teoría, la práctica, la digitalización y el fomento de la emprendeduría. El éxito de Alemania radica en que combina la teoría con la práctica, y eso es fundamental en las universidades, que también tienen que ser duales y saber combinar ambas". A esto añade Gutiérrez-Solana que "no podemos compararnos con el modelo alemán, puesto que las empresas alemanas invierten diez a uno, en comparación con las españolas".

Por su parte, Abril indica que en España hay "excesivas cuestiones burocráticas para fomentar el emprendimiento. Tenemos complejidades a nivel territorial, transferencias concedidas y demasiados trámites para todo. El emprendimiento requiere rapidez y agilidad".



“ UNA ESCUELA DE NEGOCIOS NO TIENE QUE SERVIR SÓLO PARA FORMAR GESTORES DE EMPRESAS

Juan José Güemes, presidente Centro Emprendimiento del Instituto de Empresa



“ HAY QUE FOMENTAR LA APTITUD, LA ACTITUD Y LA EDUCACIÓN DEBE SER VISUAL

Ramón Paredes, vicepresidente RRII Seal y Grupo Volkswagen en España



“ COMPROMISO ÉTICO Y MENTALIDAD INTERNACIONAL SON COMPETENCIAS NECESARIAS

Antonio Abril Abadín, presidente Consejo Social Universidad A Coruña y C. Comercio de España

Opinión

‘NO PUEDE SER Y, ADEMÁS, ES IMPOSIBLE’



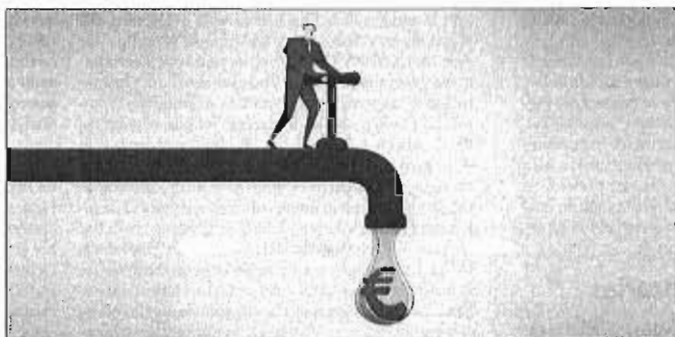
Víctor Alvargonzález

Director de Inversiones de Tressis SV y autor de '¿Y qué hago con mis ahorros?' @Alvargonzález

Famosa frase de un torero que cierra cualquier opción si quedaba alguna duda al respecto. Como la están cerrando los gobiernos europeos al crecimiento económico en la eurozona. Y la actitud de mirar hacia otro lado ante la amenaza de deflación y estancamiento podría traer algo peor: la “japonización” de la eurozona.

La “política” de endosarle el problema al Banco Central Europeo (BCE) no sólo es injusta. Es una dejación de responsabilidad inadmisibles. Y la van a pagar con sus sillones. Los japoneses llevan razonablemente bien el estancamiento y la deflación porque tienen un alto nivel de vida, una enorme capacidad de ahorro y un gran sentimiento patriótico y unitario. Europa es muy diferente. Aquí el estancamiento y la deflación –la “japonización”– se traducirán en votos para el populismo que, según tome el poder, llevará a cabo políticas que harán todavía más daño. Entraríamos así en un círculo vicioso que a base de impuestos y desmotivación destruye el corazón y el músculo de la economía, que no son otros que la empresa y el consumidor.

No pongan muchas esperanzas en que el BCE lo arregle. El BCE puede aliviar, pero no arreglar. Estamos ante algo de mucho calado, no sólo un problema de política monetaria. Desde EEUU hasta China, pasando por Japón y los países emergentes, el mundo entero crece por debajo de su potencial como consecuencia de una crisis financiera de pri-



ISTOCK

mera magnitud. Por si eso fuera poco, hemos entrado en una revolución –la digital– que sustituye personas por robots, donde muchos negocios físicos desaparecen o son sustituidos por modelos digitales. La revolución digital es, además, desinflacionista. Al aportar eficiencia al mercado, ajusta precios y costes a la baja. Y, para colmo, parió la abuela: China tiene que ajustar su crecimiento a la baja so pena de ahogarse en un exceso de producción.

Los políticos miran al BCE. Mario Draghi balbucea “hay que hacer reformas”. Pero ahí queda la cosa. La casa por barrer. La realidad llega en forma de datos de IPC del mes de abril. Por cierto, ¿por qué seguirán hablando aquí de “baja” inflación si lleva ocho meses en negativo? (y cero o ne-

gativa desde 2009). Eso en economía se llama deflación. ¿Acaso piensan que no llamándola por su nombre desaparece, como hacen los niños con las cosas que les aterrorizan?

IPC eurozona: -0,2 por ciento. España -1,2 por ciento. La opinión –mayoritaria– de que es algo temporal y se debe a la bajada del precio del petróleo cae por su propio peso a la par que cae la inflación subyacente (que no incluye la energía). El IPC repuntará momentáneamente, porque el precio del petróleo es volátil, pero la tendencia desinflacionista es evidente. La deflación es buena si dura poco, pero si es crónica y va acompañada de estancamiento significa que a las empresas les cuesta mucho vender y que la gente aplaza sus compras a la espera de precios más bajos. Eso no

Endosarle los problemas al BCE es una dejación de responsabilidad inadmisibles

ASESORAMIENTO PARA CONTROLAR LOS AHORROS



Sergio Miguez

Director de Relaciones Institucionales de EFPA, España

Vivimos en un mundo dependiente de los bancos centrales. Su intervención directa en los mercados mediante la aplicación de medidas “no convencionales” de política monetaria causa distorsiones en los precios de los activos y, en algunos casos, puede crear espejismos de bonanza que no siempre se corresponden con la realidad. Llegados a este punto, los mercados financieros se han vuelto “adictos” al dinero barato. Esto sería parecido a una vuelta ciclista en la que muchos de sus corredores compitiesen “dopados” y para los que, el efecto marginal de su ingesta de estimulantes, es cada vez menos eficaz. Los mercados aplauden el retraso en las subidas de tipos por parte de la Reserva Federal de los EEUU, como si la senda de “normalización” monetaria no fuera lo deseable. En realidad, se nos presenta la siguiente disyuntiva: o el mercado se resiste a dejar de vivir en modo de “respiración asistida” o bien

los banqueros centrales anticipan un panorama bastante más lúgubre del que cabría esperar. En cualquiera de los dos casos podemos concluir que el inversor se enfrenta a un momento muy complejo para proteger sus ahorros.

Especialmente el ahorrador conservador, que seguirá buscando alternativas a la baja rentabilidad de los depósitos y bonos. Se puede afirmar que, en buena medida, nos hemos quedado “huérfanos” de la renta fija: una parte sustancial de los bonos de mayor calidad ofrece hoy rendimientos nominales negativos. En este contexto, habrá que ser muy selectivos en los segmentos de renta fija corporativa y, en su caso, hacer incluso una asignación “táctica” a emisiones de emergentes, con el fin de mejorar la rentabilidad esperada. Y en cuanto a las bolsas, siendo plenamente conscientes de su conveniencia como activo dentro de una cartera diversificada, no es menos cierto que el ahorrador tendrá que estar dispuesto a aguantar

su volatilidad y, en consecuencia, a asumir horizontes temporales de inversión suficientemente largos. Además, la dosis de renta variable para los perfiles conservadores debiera ser muy limitada.

En este contexto de mercados, el ahorrador necesita, ahora más que nunca, de una guía profesional que, a modo de médico de cabecera, le ayude a afrontar esta situación. Será un asesor financiero de confianza quien le apoyará en aspectos como los siguientes:

Se precisa de una adecuada planificación financiera aplicada a unos objetivos y circunstancias personales (análisis de situación patrimonial, fiscalidad, generación esperada de rentas e ingresos, etc.). Se trata de un “proceso” a través del cual el ahorrador busca alcanzar unos objetivos concretos (jubilación, educación de los hijos, cobertura de imprevistos, etc.). El asesor ayudará a encontrar “soluciones” adecuadas de inversión. Por ejemplo, mediante una cartera “diversificada” sujeta a un seguimiento y reba-

es un bueno. Pregúntele a los japoneses.

Díran que he dejado poco espacio para hacer propuestas. Realmente me sobra, porque se resumen en una palabra: valentía. Y la receta es sencilla: dar prioridad a que haya dinero en el bolsillo de los ciudadanos; bajar impuestos; promover las pymes... Que crear una empresa no sea un infierno burocrático. No castigar el éxito con impuestos confiscatorios en lugar de progresivos. Subvencionar la creación de empresas en lugar de la de “observatorios”. Podemos sobrevivir sin un observatorio del flamenco, pero no sin empresas. Que el dinero público se dedique a financiar negocios, investigación e innovación en lugar de aeropuertos en medio de la nada o estudios cinematográficos que ahora se venden por la décima parte de lo que costaron. En el momento en que los ciudadanos tengan dinero y las empresas se animen a contratar gente el núcleo cambiará de puerta. Y resurgirá el consumo.

La eurozona tiene dos cosas a favor: el grueso de su comercio es intracomunitario y el PIB es tan grande que el crecimiento es muy sensible a una mejora de la demanda interna. Aquí el problema no es encontrar una solución. El problema es tener los arrestos y el sentido de estado necesario para implementarla.

Desgraciadamente mi consejo es que no venda todavía los bonos de la eurozona que le recomendé en “mi libro”, allá por noviembre de 2014 (y en muchos artículos anteriores). Las posibilidades de “japonización” aumentan en la misma medida en la que se mantenga la falta de determinación política. En deflación gana el bonista, que se ha asegurado un tipo de interés fijo mientras los tipos oficiales siguen bajando y los bancos dan “cero coma” por el dinero.

Hace falta más que nunca un guía profesional para tomar decisiones informadas.