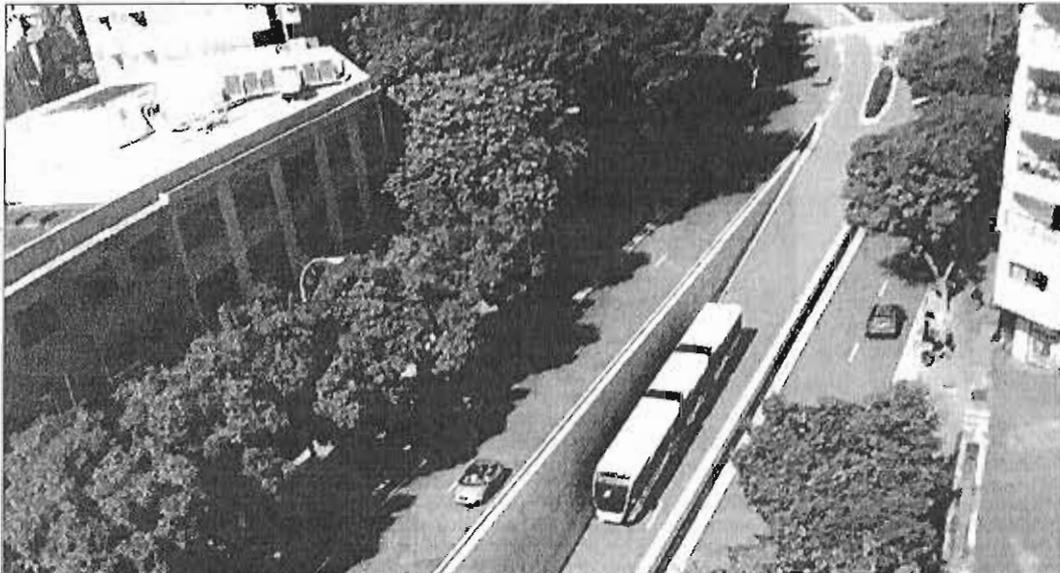




DOSSIER DE PRENSA DIARIO

FECHA: 26 DE MAYO DE 2016



Dibujo en el que se recrea la rampa de acceso del metrobús a la estación del Guadalmedina, en la calle Hillera. LA OPINIÓN

ACUERDO PACTADO

El consejero de Fomento apela a la «racionalidad»

El consejero de Fomento y Vivienda, Felipe López, apeló ayer, en una respuesta parlamentaria a Ciudadanos, a la «racionalidad» del Ayuntamiento de Málaga para desarrollar el acuerdo pactado sobre el metro en una infraestructura que conectará a los cuatro puntos más poblados de la ciudad malagueña». El diputado de C's Carlos Hernández White aseguró que «todas las partes tienen su grado de responsabilidad», por lo que cree que la respuesta de la Junta «no puede ser que el alcalde cambie de actitud y cumpla el acuerdo, sino que debe haber acercamiento».

Un informe jurídico deja al metrobús sin argumentos como opción al tranvía

► La Asesoría Jurídica de Fomento advierte de que la propuesta municipal rompe la concesión

MIGUEL FERRARY MÁLAGA
► @miguelferrary

El metrobús ha quedado desplazado del debate del metro, pese al intento del Ayuntamiento de Málaga de esgrimirlo como opción viable para el tranvía al Civil. Un duro informe jurídico de la Consejería de Fomento asegura que su inclusión como parte de la red de metro rompe el contrato de concesión, abriendo la puerta a recibir demandas de otras empresas que aspiraron en su momento a este contrato.

Ni se puede prestar un servicio de transporte que no sea ferroviario —el metrobús es un autobús—, ni se permite que un tercero —en este caso sería la EMT— asuma la gestión de un tramo de la concesión. Estos dos argumentos son suficientes para la Asesoría Jurídica de la Consejería de Fomento, que advierte de que seguir

adelante con este proyecto se violarían las exigencias del pliego de condiciones del contrato, que no se pueden modificar cuando se refieren a la prestación del servicio.

«Lo que se plantea en la propuesta es una modificación del contrato que supondría, no un cambio de trazado, sino de prestación del servicio. Éste quedaría afectado no sólo en el modo de transporte —de ferrocarril a autobús—, sino que supondría también la participación de un tercero en la prestación del servicio, ajeno al contrato de concesión y que además, sería impuesto al concesionario», argumenta la Asesoría Jurídica en el informe, al tiempo que indica que no hay justificación «de interés público» para cambiar estas condiciones y que, en el caso de argumentarse, propone un estudio más profundo de su legalidad por las dudas que genera. La conclusión a la que llega el

análisis jurídico del metrobús es clara, ya que insiste la concesión debe circunscribirse a los términos del contrato. En el caso de que haya razones de interés público para modificar el contrato de concesión, se exige un análisis técnico y su viabilidad. Eso sí, siempre que las soluciones adoptadas se conciben «únicamente como transporte público ferroviario», no un autobús.

Este informe jurídico fue enviado ayer por la mañana al Ayuntamiento de Málaga, que lo remitió a sus servicios jurídicos para su análisis. No obstante, y a falta de la respuesta municipal, el metrobús queda descartado como opción al tranvía.

El Ayuntamiento de Málaga aspiraba a frenar la construcción

del tranvía, pese a que lo había consensuado en 2013, y construir el metrobús a cambio. Esto implicaba hacer que la BMT asumiera la gestión de ese tramo.

El metrobús es un autobús de gran capacidad que circula por plataforma exclusiva, parecido en la concepción y afecciones al tranvía, pero que obliga a hacer un transbordo más de medio de transporte en la estación Guadalmedina, donde estaría el intercambiador.

El coste, a falta de que el Ayuntamiento avance en el estudio de su propuesta inicial, parece que es menor que el tranvía, aunque muy superior a los 5 millones de euros planteados inicialmente. Ya se estaba hablando de 27 millones.

VALORACIÓN DEL SERVICIO
El 72,3% de los viajeros sostiene que el metro es excelente. El 38,8% otorga un 9, mientras que un 33,5% le concede un 10

El Ayuntamiento debe definirse ahora sobre el proyecto del tranvía al Hospital Civil, que está redactado y a falta de la aprobación municipal

Con el metrobús fuera del debate, el Ayuntamiento debe definirse sobre el proyecto del tranvía al Hospital Civil, que está redactado y a falta de que el Consistorio le dé su visto bueno.

Encuesta de satisfacción

El consejero de Fomento, Felipe López, dio ayer a conocer los resultados de la encuesta realizada a usuarios del metro en abril, que recoge una puntuación de 9 sobre 10 sobre este medio de transporte. Esta nota demuestra «la alta valoración y el elevado grado de satisfacción» de los usuarios con el servicio, ya que el año pasado obtuvo una clasificación de un 8,7 y cuya cifra ha sido superada ahora en tres décimas.

Entre los aspectos que obtienen mayor puntuación cabe destacar la rapidez y el ahorro de tiempo, con un 58,4%, junto con la comodidad, con un 25,9%.

Greenpeace destaca el plan de movilidad de Málaga entre los mejores de España

► La organización ecologista insiste en que las ciudades fomenten el transporte público para reducir emisiones

LA OPINIÓN MÁLAGA

La organización ecologista Greenpeace apuesta por el transporte urbano colectivo, fundamental-

mente metro y tranvía, para suprimir el 35% de los desplazamientos en coche en la movilidad urbana, lo que permitiría, junto a otras medidas, alcanzar una reducción de las emisiones de CO₂ del 49% en las ciudades antes de 2030.

Así lo estima el informe presentado ayer miércoles por la ONG *El transporte en las ciudades: Un motor sin freno del cambio climá-*

tico, que ha analizado los planes de movilidad urbana de las ciudades de más de 50.000 habitantes y que concluye que Barcelona, Madrid, Valencia, Málaga y Sevilla están a la cabeza en los planes de movilidad urbana de las grandes ciudades españolas, frente a Bilbao, que apenas ha comenzado a redactar su primer plan.

No obstante, Greenpeace con-

cluye que los planes de movilidad actuales no asumen compromisos más ambiciosos de la reducción del 20% fijado por la UE para 2020. Al mismo tiempo, entre las medidas propuestas destaca el peso del transporte público y las infraestructuras, en un abanico de medidas «relativamente amplio».

El análisis valora que Barcelona cuenta con el mejor plan de movilidad de la ciudad y de su área metropolitana y que a esta le sigue el plan metropolitano de Madrid. En tercer lugar, se situaría Valencia en cuanto a planes urbanos,

donde se situaría incluso por encima de Madrid, no así en metropolitano. El cuarto y quinto puestos son para Málaga y Sevilla, respectivamente. Mientras, Bilbao y su área metropolitana no cuentan a día de hoy con ningún plan, por lo que ocupa el último lugar.

Para el responsable de la campaña de energía de Greenpeace, Mariano González, es «algo necesario» actuar de una manera «más exigente para reducir las emisiones debidas al transporte» si quiere cumplir con los compromisos del Acuerdo de París y la movilidad urbana.

MÁLAGA

Fomento tumba la 'ocurrencia' de De la Torre con el Metrobús

● Envía un informe jurídico que concluye la imposibilidad de aceptar la idea municipal, dada su afeción sobre la concesión actual

S. Sánchez MÁLAGA

Uno de los elementos que el alcalde, Francisco de la Torre, quiso introducir a la fuerza en la ecuación del Metro de Málaga, en forma de Metrobús, queda definitivamente eliminado. La fórmula mediante la que desencajar el escenario presente del proyecto ferroviario queda liberada de la propuesta municipal después de que ayer mismo la Consejería de Fomento remitiera el informe jurídico que invalida la propuesta municipal, con la que pretendía sustituir la llegada del tranvía hasta el entorno del Hospital Civil.

Cumpliendo el compromiso adquirido en la tensa y "apasionada" reunión celebrada por ambas administraciones el pasado 19 de mayo, el director gerente de la Agencia de Obra Pública de Andalucía, Francisco Flores, remitió una carta en la que concluía la "inviabilidad" jurídica del bautizado como Metrobús y a la que agregaba el informe jurídico elaborado por el organismo.

De manera escueta, en la misiva, Flores no deja lugar a la duda. Aludiendo a los argumentos empleados por los juristas constata lo que verbalmente ya expuso hace menos de una semana, destacando que el tra-

bajo jurídico "deja de manifiesto que en el actual marco de la concesión no es posible la prestación del servicio por sistema distinto del ferroviario, ni ser prestado por tercero distinto del concesionario".

Justamente dos de los aspectos principales de la implantación de una doble línea de autobús puesta sobre la mesa por el Ayuntamiento. Conforme al esquema municipal, sería directamente la EMT, con empleados y autobuses suyos, la que explotaría comercialmente los ramales planteados desde la estación Guadalmedina, adonde llegará el Metro bajo tierra, hasta la zona norte, y desde la parada Andalucía Tech hasta el PTA. La ventaja detectada por el regidor es que tanto los viajeros conseguidos por esta solución, como los ingresos económicos serían directamente aportados al Metro.

Conforme a las tesis manejadas por los juristas del ente dependiente de la Consejería de Fomento, "no es posible llevar a cabo su propuesta de que mediante autobuses gestionados por la EMT se presten servicios vinculados en número de viajeros e ingresos a Metro Málaga".

Para los juristas encargados de elaborar el informe autonómico, la propuesta implica "una modificación del contrato que supon-



Infografía del Metro en superficie hacia el Civil.

Incide en que el modelo concesional no permite la propuesta de una línea de bus

dría, no un cambio de trazado, sino de prestación del servicio. Éste quedaría afectado no sólo en el modo de transporte (de ferrocarril a autobús), sino que supondría también la participación de un tercero en la prestación del servicio, ajeno al contrato de concesión y que, además, sería impuesto al concesionario".

En este sentido, se entiende que en la propuesta municipal "no se motiva causa alguna que justifique un interés público que hubiera de satisfacerse mediante una modificación del contrato", incidien-

do en que una alteración de las prestaciones originales del Metro "no tendría cabida en el marco contractual existente". Más a más, sostienen los juristas la necesidad de "analizar la legalidad" de una posible modificación del contrato.

A modo de conclusión, el informe enviado ayer al Ayuntamiento incide en que los trabajos incluidos en el contrato de concesión del Metro "habrán de ser realizados en los términos del contrato", salvo que haya circunstancias que motivasen la modificación del mismo. Para que ello fuese factible se habla de "realizar un análisis técnico de las soluciones propuestas, así como de la viabilidad de la misma".

De otro lado, ayer el consejero de Fomento, Felipe López, volvió a apelar ayer a la "racionalidad" del Ayuntamiento para desarrollar el acuerdo pactado sobre el

Metro. En una respuesta en el Pleno del Parlamento andaluz, dijo que la Junta tiene "toda la voluntad para llegar a acuerdo" con el Consistorio pero apunta que se mantendrá "firme" en cuanto a cumplir los acuerdos pactados y firmados en su origen, en aras de "la racionalidad, no de la casualidad". En su intervención dejó clara su voluntad de "entendimiento y diálogo", pero recordó que la red de Metro "no es una yuxtaposición de ramales, sino una red integrada, y así lo entendió el Ayuntamiento". Tras apuntar que "las razones por las que se cambia de criterio las tiene que dar el Ayuntamiento", dejó claro que tendrá "firmeza" en defender "los intereses de la ciudad", incidiendo en que actitud municipal "produce preocupación en los ciudadanos e inseguridad jurídica en los inversores".

Los usuarios del suburbano califican el servicio que se presta con un 9 sobre 10

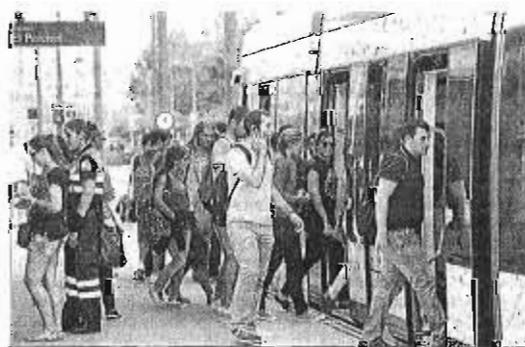
El 90% incide en la necesidad de ampliar la actual red. Valoran la rapidez y la limpieza

S. S. MÁLAGA

Lejos del ruido que se genera en torno al conflicto que viven la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga, la realidad es que el servicio que presta el Metro tiene una alta consideración entre sus usuarios. La última encuesta realizada por la empresa Tema (entre 1.395 personas), por encargo de la Consejería de

Fomento, concluye que los viajeros preguntados le otorgan un 9 sobre 10 al medio de transporte. El dato es tres décimas superior al anterior sondeo, realizado el pasado año.

De acuerdo con los detalles aportados ayer por la Administración regional, entre los aspectos que obtienen mayor puntuación están la rapidez y el ahorro de tiempo, con un 58,4%, junto con la comodidad, con un 25,9%. Ambas son las razones principales de uso. Por el contrario, hay un 90,2% de los encuestados que destaca como principal elemento a mejorar la ampliación y/o la creación de nuevas líneas.



Usuarios del Metro de Málaga.

El 72,3% de los viajeros encuestados sostiene que el servicio del Metro es "excelente"; el 38,8% otorga un 9, mientras que un 33,5% eleva su calificación a un 10. Apenas un 1,3% lo considera mejorable. Entre los aspectos mejor valorados está la limpieza de las estaciones y de las unidades de tren, con 9,16 y 9,13 puntos, respectivamente; la rapidez de llegada a destino, con un 9,06, y la ausencia de avería e interrupciones con una puntuación cercana al 9.

El trabajo de Tema señala que casi el 60% de los usuarios del Metro son mujeres, comprendiéndose entre los 18 y los 26 años la edad predominante entre los usuarios. La frecuencia habitual es de cuatro o más días durante la semana, según el uso del 53,9% de los pasajeros; el 31,3% dice usarlo por estudios y otro 17,5% por causas laborales.

El 'metrobus' choca frontalmente con un informe jurídico de la Junta

Una letrada de la Agencia de Obra Pública sostiene que no se justifica su «interés público»

FRANCIS MÁRMOL MÁLAGA

El director gerente de la concesionaria del Metro, José Francisco Pérez, envió ayer mismo una carta al Ayuntamiento de Málaga en la que le adjunta un informe jurídico que desmonta por varias cuestiones la opción del 'metrobus' que ahora le alcaide de la capital, Francisco de la Torre, mantiene que se imponga sobre la de un tranvía para prolongar la red hasta el Hospital Civil.

La misiva refleja expresamente que «en el actual marco de la concesión, no es posible la prestación del servicio por sistema distinto del ferroviario, ni ser prestado por tercero distinto del concesionario salvo lo dispuesto en el pliego de condiciones, en cuanto a prestaciones accesorias». Algo ya sabido, pero no formalizado tan rotundamente, tras el gran desencuentro 'a voces' de la reunión del pasado jueves 19 de mayo en la sede de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía de calle Cerrojo entre ambas instituciones en discordia, Junta y Ayuntamiento.

La Junta, parte del accionariado del Metro y principal impulsora del proyecto, viene a explicar por boca de la concesionaria mediante el informe adjuntado que sería ilegal cambiar el proyecto de tranvía y contravenir lo ya firmado en aras de un «interés público» que no se sostiene.

Así reiteró en la carta, literalmente, que «no es posible llevar a cabo su propuesta de autobuses gestionados por la EMT, se presten servicios vinculados en números de viajeros e ingresos a Metro de Málaga, sin perjuicio de las competencias propias que tiene ese Ayuntamiento, y por delegación, su Empresa Municipal de Transportes para implantar líneas de transportes urbanos», termina.

La letrada Mariam Ferreras Romero de la propia Agencia de Obra Pública de la Junta firma el informe mencionado y alude entre los fundamentos jurídicos que desmontan esta posibilidad que en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares del contrato del Metro se subraya en su punto tercero que «el Metro de Málaga se configura como un ferrocarril de transporte público...».

De esta forma entiende la abogada que el Ayuntamiento de Málaga lo que plantea es una modificación del contrato, a partir de este punto, para introducir la opción de los autobuses, llamados por De la Torre 'metrobus', y que irían no sólo hasta el Hospital Civil-La Rosaleda sino también al Parque Tecnológico Andaluz, PTA, en otra línea añadida, con un presupuesto menor en



UN METRO DE SOBRESALIENTE

Encuesta. El nuevo sondeo de valoración de esta red de transporte público realizado ha evidenciado una «gran acogida» entre los usuarios de Metro de Málaga, en la cual se han otorgado a este servicio público da transporta una puntuación de 9 sobre 10. Esta nota demuestra «el elevado grado de satisfacción» de los usuarios con el servicio ofrecido por el suburbano malagueño, que ya el año pasado obtuvo una clasificación de un 8,7 y cuya cifra ha sido superada ahora en tres décimas. La encuesta de satisfacción sobre el servicio que ofrece Metro de Málaga, sociedad concesionaria de la Junta de Andalucía, fue realizada el pasado mes de abril a cargo de la empresa Tama Grupo Consultor. Entre los aspectos que obtienen mayor puntuación cabe destacar la rapidez y el ahorro de tiempo, con un 58,4 por ciento, junto con la comodidad, con un 25,9 por ciento.

Miembros de la Junta y del Ayuntamiento en una reunión reciente del Metro. EL MUNDO

total que el hasta ahora existente para la línea en conflicto, Guadalmedina-Hospital Civil. «No se plantea un cambio de trazado sino un cambio de prestación del servicio», avanza.

A lo que el informe recoge que también pretende que sea gestionado por la Empresa Municipal de Transportes cuando esta gestión está también contratada a una concesionaria por el mismo contrato.

Para poder hacer ese cambio tan radical de lo ya rubricado, el mismo informe entiende que debe haber un interés público que lo justifique, algo que estaría conforme a ley por «circunstancias sobrevenidas» mientras luego resuelve que «en la propuesta que está siendo analizada no se motiva causa alguna que justifique un interés público que hubiera de satisfacerse mediante una modificación del contrato».

También agrega el informe que las consecuencias económicas de estos cambios, que desautoriza, sobre el proyecto no tiene por qué soportarlos la concesionaria y esta-

blece que «se tiene que asegurar a la misma el equilibrio financiero del contrato, en beneficio de la parte contratante que corresponda».

En la conclusión del mismo documento se refleja de manera muy clara y concisa la intención que lleva manteniendo la Junta desde ha-

El contrato original fija que la gestión no puede quedar en manos de la EMT

ce meses en esta polémica prolongación de la línea de Metro. «La ejecución de los trabajos incluidos en el contrato de concesión (redacción de proyectos, construcción, explotación y adquisición del material móvil) habrán de ser realizados en los términos del contrato, salvo que concurran circunstancias que motiven su modificación, por lo que sería conveniente un análisis técnico de las soluciones».

Felipe López apela a la razón para el desbloqueo

MÁLAGA

El consejero de Fomento y Vivienda, Felipe López, apeló a la «racionalidad» del Ayuntamiento de Málaga para desarrollar el acuerdo pactado sobre el Metro malagueño, en una infraestructura que conectará «los cuatro puntos más poblados de la ciudad malagueña».

López resaltó en una respuesta en el pleno del Parlamento andaluz que la Junta tiene «todavía voluntad para llegar a acuerdo» con el Consistorio pero apunta que se mantendrá «firme» en cuanto a cumplir los acuerdos pactados y firmados en su origen, en aras de «la racionalidad, no de la casualidad».

El consejero dejó claro que la voluntad de la Junta es de «entendimiento y diálogo» en las relaciones, pero recordó que la red de metro «no es una yuxtaposición de ramales, sino una red integrada, y así lo entendió el Ayuntamiento».

En ese sentido, tras apuntar que «las razones por las que se cambia de criterio las tiene que dar el Ayuntamiento», López dejó claro que tendrá «firmeza» en defender «los intereses de la ciudad, insistiendo en la «voluntad de entendimiento», sobre la base del «acuerdo que se firmó en aquel momento».

Consideró que la actitud municipal «produce preocupación en los ciudadanos e inseguridad jurídica en los inversores», de manera que «el entendimiento tiene que plantearse, igual que la voluntad, pero debe existir una aceptación de la racionalidad por parte del Ayuntamiento de Málaga».

El consejero defendió la importancia de esta infraestructura para la ciudad de Málaga y ha apostado por la «racionalidad para conseguir que el compromiso de desarrollar una infraestructura que conecte los cuatro puntos con mayor población de la ciudad se acabe cumpliendo».

Respecto a la posición de la Junta de Andalucía en este asunto, garantizó «tenemos voluntad de entendimiento, pero el alcalde de la ciudad no puede negar la mayor y ponerse en contra de una infraestructura que beneficia al futuro desarrollo de la ciudad ni negar lo que firmó en un principio».

Por su parte, el diputado de Ciudadanos Carlos Hernández White lamentó que todo esto no se hablara en un proceso de negociación previo.

Urbanismo pedirá la opinión de los vecinos sobre el futuro del Guadalmedina



JESÚS HINOJOSA

✉ jhinojosa@diariosur.es

El Ayuntamiento consulta a la Junta, el Gobierno y los colegios profesionales en el inicio de los trámites para elaborar un plan especial para el río

MÁLAGA. Pese a los reparos puestos de manifiesto por la Junta de Andalucía respecto al empuje mostrado especialmente en los últimos meses por el Ayuntamiento a la hora de definir una solución para la integración del cauce del Guadalmedina en la ciudad, el equipo de gobierno municipal sigue adelante con los trámites para sentar las bases del plan especial para el río contemplado en el Plan General de Ordenación Urbanística (PGOU). Después de que la Junta de Gobierno Local aprobara el mes pasado la formulación de este plan especial, la Gerencia Municipal de Urbanismo ha iniciado los trámites para ello y ha trasladado ese acuerdo a diversas instituciones y colegios profesionales para que se pronuncien al respecto.

Además, según ha podido conocer este periódico, prevé anunciar este procedimiento en el Boletín Oficial de la Provincia para que asociaciones ciudadanas y vecinos a título particular puedan formular sugerencias o plantear alternativas a lo que hasta ahora se ha barajado para el río, que todavía no se ha plasmado en un proyecto concreto. Para ello, podrán dirigirse al departamento de Planeamiento y Gestión de la Gerencia Municipal de Urbanismo, de lunes a viernes, de 9.30 a 13.30 horas.

De este modo, el equipo de gobierno podrá recopilar el parecer de los colectivos vecinales o particulares so-

bre el futuro del río de forma previa a la elaboración de una plan de actuaciones para el cauce y su entorno más inmediato. De hecho, la normativa del PGOU indica que es necesario «llegar a acuerdos ciudadanos e institucionales previos a la redacción de cualquier proyecto de obras», lo que debe quedar reflejado en el plan especial.

Objetivos genéricos

El expediente que tramita Urbanismo se limita a reproducir los objetivos genéricos de la ficha del Plan General relativa al Guadalmedina, como «formalizar nuevos ejes transversales de relación entre barrios», «convertir el eje del Guadalmedina en un auténtico eje urbano, conector de equipamientos, de servicios, de barrios y de corredor verde-ecológico» y que el cauce sea «una zoha de equipamiento y dotaciones urbanas». Algunas de estas premisas chocan con el planteamiento de la Consejería de Medio Ambiente, que tiene la última palabra sobre lo que se haga con el río. Como informó este periódico (ver SUR 18/4/2016), desde este departamento del Gobierno andaluz llegaron a calificar de «imposible» la integración del cauce, y rechazaron que



La Junta rechaza dar uso urbano al cauce del río. :: F. GONZÁLEZ

se le pueda dar algún aprovechamiento o uso urbano porque eso es contrario a las normas del dominio público hidráulico. Esto descarta la conversión del río en un parque fluvial y limita a las bermas de los bordes del proyecto de vía verde ciclista y senderista ideado por el Consistorio.

No obstante, el equipo de gobierno local no ha recibido aún una res-

puesta oficial de la Junta al respecto y, al remitirle el acuerdo de formulación del plan para el río, quiere obtenerla de la dirección regional del dominio público hidráulico. Igualmente, ha pedido la opinión del Ministerio de Fomento, de el de Industria y de los colegios de arquitectos, peritos, economistas, abogados e ingenieros de caminos, entre otros.

Choque institucional a cuenta del protocolo de intenciones

:: J. H.

MÁLAGA. El desencuentro entre el Ayuntamiento y el Gobierno andaluz en relación a la integración del Guadalmedina en la ciudad vive un nuevo episodio a cuenta del borrador de protocolo de intenciones que desde la Fundación Ciedes se remitió a la Junta hace tres años y sobre el que esta no se ha pronunciado hasta el pasado lunes. El equipo de gobierno local informó ayer de que la Administración regional ha devuelto este borrador de protocolo con

una serie de cambios que resultan inaceptables para los responsables municipales. Entre esas modificaciones están la supresión del término «cauce» del río y su sustitución por «entorno inmediato» -lo que cuadra con la postura de Medio Ambiente trasladada a SUR el mes pasado-, la indicación de que cualquier plan, acto o proyecto que afecte al río debe ser informado antes por la Junta, que el protocolo no implica compromiso alguno de financiación para la solución que se determine

para el río y la eliminación de todas las referencias a la Fundación Ciedes, que desde hace años ha intentado impulsar la coordinación entre las instituciones para sacar adelante el plan para el Guadalmedina.

Este conflicto es objeto de una moción que el PP lleva al pleno de hoy y que, según indicó ayer el alcalde, Francisco de la Torre, se incluirá en sucesivas sesiones plenarias hasta que la Junta acepte firmar el protocolo de intenciones en los términos en que fue trasladado desde Ciedes, o muy parecidos. Así, exige que haga referencia a la integración no solo del entorno del río, sino también de su cauce, y a que acepte que Ciedes siga coordinando las actuaciones al respecto.

Sacan a concurso las obras de la avenida para conectar Teatinos con El Cónsul

:: J. H.

MÁLAGA. La Gerencia Municipal de Urbanismo ha sacado a concurso la contratación de las obras del tramo de avenida que conectará la de Plutarco con la de Jorge Luis Borges, creando un nuevo eje viario entre Teatinos y El Cónsul. Este proyecto, que fue aprobado por el consejo

rector de este organismo el pasado día 17, tendrá 405 metros de longitud, y una anchura media de 35 metros. Constará de dos calzadas de tres carriles cada una -uno de ellos reservado para el transporte público-, separadas por una mediana por la que se trazará un carril para bicicletas. De este modo, las aceras podrán

tener una mayor anchura. Varias especies arbóreas, una zona de juegos infantiles, farolas y 26 báculos semaforicos completan, entre otros elementos, este proyecto, que mejorará el entorno y los accesos del colegio Pintor Denis Belgrano.

La actuación, que mantiene el eje de la avenida de José Rivera a peti-

ción de los vecinos del entorno, abarcará una superficie de 14.000 metros cuadrados. El precio de licitación de las obras es de 4,3 millones de euros y su plazo de ejecución de 18 meses. El Ayuntamiento prevé reservar partidas en su presupuesto para ejecutar esta obra hasta el ejercicio de 2018.

Su realización está pendiente desde hace veinte años y se ha visto demorada por los procesos previos de expropiación y realojo de vecinos que habitaban edificaciones que han tenido que ser derribadas para dar paso a este tramo de avenida.

SUR, 26/05/16



El pleno volverá a exigir la anulación del proyecto de Hoyo de Esparteros

► La oposición de izquierdas censura al equipo de gobierno del PP por no respetar la democracia y los acuerdos de pleno ► El alcalde responde que «el Gobierno local tiene como responsabilidad sacar adelante los temas de la ciudad»

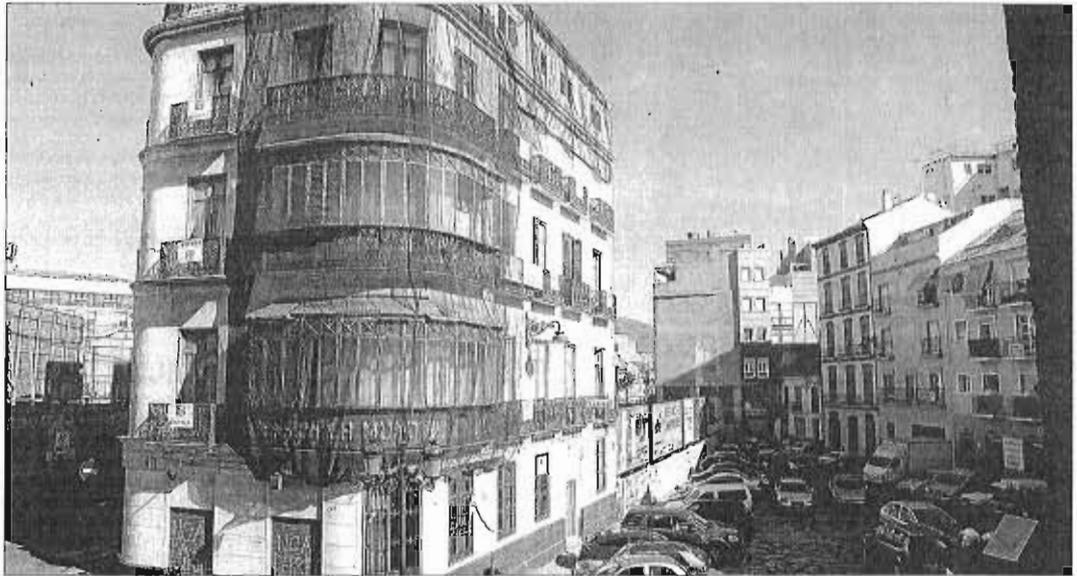
LA OPINIÓN MÁLAGA
► @opinionmalaga

■ La decisión del equipo de gobierno del PP en el Ayuntamiento de Málaga de aprobar inicialmente el proyecto de urbanización de Hoyo de Esparteros, que prevé la construcción de un hotel diseñado por Rafael Moneo, ha generado una reacción en cadena de los grupos de la oposición de izquierdas, PSOE, Málaga Ahora y Málaga para la Gente, que censuran esta aprobación al ir en contra de los acuerdos adoptados en el pleno del mes de febrero de tramitar la resolución del convenio urbanístico que sustenta el proyecto constructivo.

Apoyo de Ciudadanos

Los tres grupos llevarán al pleno de hoy otras tantas iniciativas que coinciden en «censurar o reprobar» al equipo de gobierno por «vulnerar los acuerdos del pleno», respecto al proyecto de Hoyo de Esparteros. Los tres grupos insisten igualmente en que se ratifiquen los acuerdos de febrero y, en consecuencia, se suspenda la tramitación urbanística del proyecto. El apoyo, ya anunciado, del grupo Ciudadanos a estas iniciativas del resto de la oposición, garantiza que el pleno recordará exigir al alcalde que rompa con el proyecto, anule el convenio y exija responsabilidades económicas al promotor por sus incumplimientos.

Pese a ello, el alcalde anunció que el equipo de gobierno mantendrá su apoyo al proyecto y al convenio, pues considera que «no vemos razones para romper el convenio»; por el contrario, Francisco de la Torre criticó que hay grupos de la oposición que «tienen interés en parali-



Edificio de La Mundial, el símbolo de los que rechazan el proyecto. ÁLEX ZEZA

zar cualquier proyecto importante para la ciudad».

Frente a la posición del equipo de gobierno de desoír los acuerdos de pleno, el alcalde señaló que «el Gobierno local tiene como responsabilidad sacar adelante los temas de la ciudad», a lo que el concejal de Ordenación del Territorio, Francisco Pomares, añadió que el desarrollo del planeamiento urbano «no puede estar a expensas de que algo guste a uno u otro».

De la Torre insistió en que si se rompiera el convenio, habría que retrotraerse a la etapa anterior y conseguir esos suelos por expropiación,

lo que le supondría al Ayuntamiento un coste en torno a los 20 millones de euros.

Más aún, el alcalde advirtió de las responsabilidades patrimoniales que podrían tener los ediles miembros del consejo de la Gerencia de Urbanismo en caso de no permitir que el proyecto de urbanización se aprobase definitivamente, dado que irían contra la aprobación de un acto reglado que cumple los requisitos que la norma exige.

Desde el lado de la oposición, también el PSOE incidirá en las responsabilidades, pero en las derivadas de una eventual aproba-



«No vemos razones para romper el convenio y en cambio ciertos grupos de oposición tienen interés en parar proyectos importantes para la ciudad»

ción definitiva del proyecto de urbanización, y para su concreción pedirá que se solicite a la Secretaría un informe jurídico. La portavoz socialista, María Gámez, alertó de que «el PP está amparando a la promotora a que pueda pedir más cosas».

Ciudadanos, por su parte, según dijo su portavoz, Alejandro Carballo, que ya se sumó a la resolución de este convenio urbanístico en el pleno de febrero, volverá a mostrar su apoyo en la sesión de este mes de mayo para que se dé cumplimiento a ese acuerdo plenario.

Limasa dejaría de limpiar playas, mercados y polígonos

El PP apoyará la propuesta de Ciudadanos para un modelo privado, mientras el PSOE lo rechaza

LA OPINIÓN MÁLAGA

■ El alcalde, Francisco de la Torre, señaló ayer que su grupo, el PP, dará su apoyo a la iniciativa de Ciudadanos de separar de Limasa los servicios de limpieza de playas, de mercados y de polígonos, pero matizando que esa especialización de servicios tendría que responder a un esque-

ma de gestión privada y no municipal, en tanto que en este último modelo «no sería viable».

Por contra, el PSOE, por boca de su portavoz, María Gámez, mostró su rechazo a esta propuesta. Gámez explicó que le sorprende que el PP la apoye, pues si esto fuera así significa que el PP «nos engaña», pues hubo un acuerdo de pleno para que cualquier decisión sobre Limasa se adoptase con el máximo consenso sobre el modelo de empresa. «Ahora parece que se empiezan a tomar decisiones al margen de otros grupos políticos», a lo que añadió que «no

compartimos el modelo propuesto por Ciudadanos y tampoco que el PP lo apoye, pues hubo un compromiso de consenso que no se cumpliría».

Concentración y eficacia

La moción de Ciudadanos defiende que los servicios de limpieza de playa, mercados y polígonos se presten de manera independiente a lo que es la limpieza y recogida de la ciudad, en atención a las características especiales de los tres sectores. De manera especial considera que las playas, por su condición de imagen turística, deben contar

con un servicio especializado y singularizado que garantice que las playas ofrezcan una imagen acorde con el resto de la oferta turística.

«Con independencia del modelo -explicó el portavoz de Ciudadanos, Juan Cassá- queremos que en la futura empresa se separe la limpieza de mercados, polígonos y playas. Nos parece importante separarlo pues hay que redoblar los esfuerzos en estos sectores para que tengan una limpieza a fondo y tengan un mejor servicio y más eficaz».

La privatización o la municipalización del servicio de lim-

pieza no va a suponer por sí mismo una mejora «si no se adoptan medidas encaminadas a una exigencia mayor a los prestadores del servicio y a un rediseño de la gestión. Por eso, una de las variantes a tener en cuenta sería la de desgajar estos tres servicios, en aras de una mayor concentración de medios y una mayor eficacia».

Desgajar a playas, mercados y polígonos del contrato actual de Limasa tiene un precio que en estos momentos supera los 6 millones de euro, 2,5 que cuestan los mercados; 2,2 el servicio de playa y 1,8 el de polígonos.

De la Torre, dispuesto ahora a apurar la vía para municipalizar Limasa



FRANCISCO JIMÉNEZ
@pjimenez@dianosur.es

El gobierno del PP cambia de criterio al no tener garantizados los apoyos necesarios, pero condiciona la gestión pública a que la plantilla se baje el sueldo

MÁLAGA. El equipo de gobierno del PP ha dado un giro a la hora de abordar el futuro de Limasa cuando la concesión actual expira en abril de 2017. La falta de garantías para lograr la mayoría necesaria que le permita seguir adelante con sus planes iniciales de privatizar por completo el servicio de limpieza dado que hasta su socio de inversión (Ciudadanos) no descarta la municipalización ha llevado a Francisco de la Torre a cambiar de criterio y apurar las posibilidades de que la gestión sea pública. Eso sí, sin demasiada convicción y dejando la pelota en el tejado de los trabajadores, a los que se les pone como principal condición que acepten una rebaja salarial para equipararse al personal del Ayuntamiento con la misma categoría profesional (peón/operario, en el caso de los barrenderos). Con unas elecciones sindicales previstas para otoño, en el comité de empresa van con pies de plomo, aunque en el PP no quieren alargar demasiado el asunto y se han dado de margen dos o tres semanas para obtener una respuesta de los trabajadores.

Tras la reunión mantenida la noche del domingo, en la que tal y como avanzó este periódico se acor-



Imagen de archivo de una reunión anterior a la celebrada el domingo. :: SUR

dó la creación de un grupo técnico para comparar el convenio colectivo de Limasa con el del personal laboral del Consistorio, la intención del equipo de gobierno es mantener uno o dos encuentros más con el comité de empresa para avanzar en este proceso.

Plan B

Pero de forma paralela también mantiene activo el plan B preparando simulaciones sobre distintas combi-

naciones de modelos privados, entre ellos que empresas distintas se encarguen de la limpieza, la recogida y el tratamiento de residuos; e incluso la posibilidad de dividir la ciudad por zonas. Además, también se estudiará la propuesta de Ciudadanos de que, independientemente de cuál sea el modelo de gestión, a partir del año que viene se desvincule de Limasa el mantenimiento de playas, polígonos industriales y mercados municipales.

Una vez que se conozca la postura de los trabajadores, el equipo de gobierno del PP tiene previsto iniciar una tonda de contactos con el resto de grupos políticos, empezando por su socio de inversión, con el que ya ha mantenido varias reuniones al respecto, la última el pasado lunes. Además, también pretende palmar de primera mano las opiniones de los colectivos vecinales y de distintos colegios profesionales, con el objetivo de tomar una decisión este verano.

La campaña por una gestión pública lleva 1.270 firmas

Un total de 1.270 firmas lleva recogidas en su primera semana la plataforma impulsada por los grupos de izquierdas del Ayuntamiento (PSOE, Málaga Ahora e IU-Málaga para la Gente) en defensa

de la municipalización de Limasa, según el conrador que figura en la web creada al efecto 'www.limasapublica.es'. Si en su presentación en sociedad ya escenificaron su apoyo tanto el comité de empresa de Limasa como las federaciones vecinales Solidaridad y Unidad, ayer hizo la propia la asociación de consumidores Facua al considerar que la finalización de la concesión en abril de 2017 es

«una oportunidad para prestar un servicio de mayor calidad a un menor coste para los contribuyentes». Para dar a conocer esta campaña, la Mesa por la Municipalización de Limasa ha organizado para mañana un encuentro vecinal, con actuaciones musicales incluidas, en el Parque Huelin (19.00 horas) al que asistirán concejales de los tres grupos políticos, sindicatos y representantes vecinales.

Más de 250.000 euros para el emprendimiento en municipios

:: SUR

MÁLAGA. La Diputación de Málaga destinó el pasado año más de 250.000 euros para la creación y la continuidad de 116 empresas en municipios de menos de 20.000 habitantes de la provincia. Estas partidas se enmarcan en el compromiso del ente supramunicipal con los emprendedores y con el fomento del autoempleo, una apuesta que reiteró ayer el diputado de Empleo, Recursos Europeos y Nuevas Tecnologías, José Alberto Armijo, en un encuentro con autónomos. El diputado resaltó que casi la totalidad de las subvenciones otorgadas el pasado año se destinaron a actividades empresariales en municipios de menos de 2.000 habitantes.

Málaga cuenta con un nuevo Centro de Información Juvenil

:: SUR

MÁLAGA. El Instituto Andaluz de la Juventud (IAJ) ha reconocido un nuevo Centro de Información Juvenil (CIJ) en la capital malagueña, promovido por la Federación Andaluza de Asociaciones de Lesbianas, Gays, Bisexuales y Transexuales 'Andalucía Diversidad'. Con este nuevo enclave, el número de centros en Andalucía se eleva a 466, de los que 46 se ubican en la provincia de Málaga, informaron desde la Junta a través de un comunicado.

El objetivo de los CIJ es asesorar sobre temáticas de interés para el colectivo joven como ayudas, becas, jornadas, cursos, programas específicos del IAJ, como el Camé Joven, o europeos.

Los hosteleros apuestan por el Soho para la apertura de nuevos negocios

JUAN SOTO

jsoto@diariosur.es

La taberna Alma Alpujarreña, Café Stela y El 13 inauguran locales atraídos por el precio de los alquileres y la peatonalización

MÁLAGA. Los hosteleros de la capital han puesto en el Soho su punto de mira para la apertura de nuevos negocios. Una vez conocida y reconocida la saturación del centro urbano, cada día más emprendedores apuestan por la zona del Ensanche de Heredia para iniciar sus proyectos empresariales. En los últimos meses, tres nuevos bares se han sumado a la ya amplia oferta de la zona. La taberna Alma Alpujarreña, la cafetería Stela y El 13 han sido los últimos en llegar al nuevo barrio de las artes.

Los negocios que acaban de desembarcar en el Soho lo han hecho, fundamentalmente, en la calle Tomás Heredia, cuya peatonalización sigue atrayendo a numerosos hosteleros. En esta vía, en la parte más próxima a la Alameda Principal, han abierto Café Stela y El 13, que cuenta con dos negocios diferentes en la misma calle. Por su parte, la taberna granadina se ha estrenado en la Alameda de Colón sustituyendo al bar Colón.

Los empresarios que ya han apostado por esta zona aseguran que el Soho se ha convertido en la extensión natural del Centro, y que cuenta con la ventaja de que los locales son mucho más accesibles que en el entorno más próximo a la calle Larios. Igualmente confiesan que se trata de calles con mucho paso de personas y sólo esperan que los turistas se habitúen poco a poco a pasear por dicho entorno.

Pedro Panochia, propietario de Café Stela, apostó por esta zona porque siempre le ha parecido un barrio muy interesante. Inicialmen-



Dos de los negocios han abierto sus puertas en la calle Tomás Heredia. :: NURIA FAZ

te están funcionando como cafetería, aunque su intención es incorporar helados y servir comidas en breve. Por desgracia, este empresario se ha topado con la lenta burocracia municipal y lleva tres meses esperando que le autoricen una pequeña terraza que le permitiría po-

ner en marcha todos estos proyectos. «Mientras tanto estamos atados porque no podemos trabajar; el resto de negocios de la calle tienen terraza y en el nuestro no entra nadie», lamenta.

En este comercio han creado cuatro puestos de trabajo, aunque los

ampliará a seis cuando tenga el permiso de ocupación.

La taberna Alma Alpujarreña es otro de los que acaba de abrir sus puertas en el Soho. En este caso, su propietario aprovechó el cierre del histórico bar Colón para ocupar el mismo local y tratar de aprovechar-

se de los clientes habituales. Ubicado en la Alameda de Colón, el negocio se ha especializado en tapas y en carnes hechas en horno de leña. Su propietario, Juan José Quiles, explica que apostó por la calle porque no había nada similar ni tan especializado. «Es una situación muy buena, por la que pasan muchas personas y hay numerosas oficinas», confiesa.

Productos regionales

También acaba de levantar la persiana Gourmet Jiennense, una tienda especializada en productos regionales de Jaén que ha ocupado un pequeño local en la calle Vendeja. El responsable de la empresa en la capital, Mariano Sevilla, confiesa que se sintió atraído por el barrio por su diversidad. «Buscábamos algo cerca del Centro y nos gustó el barrio, ya que por sus calles pasan inuchas personas todos los días. Aunque él es de México y su pareja de Málaga, apostaron por un negocio regional porque pensaron que hay un público interesado en productos de gran calidad. «Llevamos dos semanas y poco a poco nos van conociendo por nuestra calidad».

Quien puede dar fe del cambio que está experimentando la zona es Francisco Martín, propietario de la Cafetería Salado; negocio que lleva 16 años en la calle Vendeja. Cree que es un buen síntoma que los hosteleros estén apostando por esta zona, ya que pueden atraer a nuevos visitantes al barrio. «Aquí necesitamos una empresa que atraiga a las masas para dar el último estirón necesario», resume.

PRIMER LOCAL DE STARBUCKS EN EL CENTRO

Starbucks acaba de abrir sus puertas en el Centro de la capital. La empresa cafetera estrenó ayer su nuevo local en la plaza de Félix Sáenz, en el que trabajarán 25 personas. Se trata del quinto negocio que la firma americana abre en la provincia tras los de El Corte Inglés de Málaga, Marbella y Puerto Banús y el del aeropuerto. El local elegido por la empresa, que piensa en seguir extendiéndose por la provincia, es el que ocupaba la casa danesa de decoración Søstrene Grene.



:: NURIA FAZ

MÁLAGA

La Junta reformula el 'pacto' por el río, en el que excluye hablar del cauce

● Medio Ambiente sólo alude en su propuesta a la mejora y el tratamiento del "entorno" del Guadalmedina

S. Sánchez MÁLAGA

La Junta de Andalucía enseña definitivamente la patita en lo que a la integración del río Guadalmedina se refiere. Tras varios años eludiendo la firma de un protocolo de intenciones en el que concretar su compromiso con un proyecto histórico de la ciudad, ahora responde poniendo sobre la mesa un documento que realiza variaciones respecto al documento original, de la Fundación Ciedes.

De los datos ahora conocidos, destaca cómo la Consejería de Medio Ambiente excluye referencia alguna a actuar sobre el cauce urbano, limitándose a señalar al "entorno" del mismo. Una idea que, ahora por escrito, va en consonancia con lo que verbalmente ya habían expresado los técnicos del departamento regional en los últimos meses. Lejos de las pretensiones municipales, la Junta había subrayado la imposibilidad de ocupar el cauce, así como de modificar el lecho del río, algo que rebaja sensiblemente las opciones de integración urbana.

Precisamente, en un apartado contenido en el informe regional sobre la participación ciudadana, se incide en que se apoyará el acercamiento "progresivo" de los vecinos al río tanto a través del co-



Vista aérea de la parte baja del río Guadalmedina a su paso por Málaga.

nocimiento de su historia y su realidad "como a través del uso del uso de su entorno inmediato para ocio y esparcimiento, con las adecuadas medidas de seguridad". Medio Ambiente rechaza la idea de que la firma del citado protocolo obligue a asumir compromisos económicos con la financiación de las obras a desarrollar.

Así consta en la contrapropuesta de protocolo que el pasado lunes envió el consejero de Medio Ambiente, José Fiscal, al alcalde, Francisco de la Torre. El regidor dio a conocer ayer el sentido de esta comunicación, al tiempo que informó de la presentación de una moción de urgencia al Pleno de hoy en la que reclama nuevamente a la Administración regional a

firmar el documento elaborado en el marco de la Fundación Ciedes, a la que pertenece la propia Junta, así como otras administraciones como el Gobierno central, la Diputación provincial, la Autoridad Portuaria y el Consistorio. Ese documento le fue remitido en noviembre de 2013, sin que hasta este lunes se hubiese pronunciado al respecto. Incluso, el alcalde advirtió que seguirá llevando a las sesiones plenarios estas mismas reclamaciones hasta que sea tenida en cuenta por el Gobierno andaluz.

Una de las variaciones que puede observarse en el documento autonómico es que elude referencia alguna a Ciedes, ente que ha venido coordinando todo lo relacionado con el futuro del

río desde hace años. Al respecto, el regidor del PP cuestiona este hecho e incide en la necesidad de que siga siendo en este foro en el que se discutan las decisiones del cauce. Por ello, lamentó que ahora la Junta quiera quitar a Ciedes "el papel importante" que tiene en esta materia, al tiempo que llamó la atención sobre la eliminación de la palabra "cauce" en el borrador de la Junta y sí se habla del "entorno" del río.

Literalmente, el primero de puntos del protocolo andaluz preveía que las partes firmantes "apuesta por el respeto del río Guadalmedina y por un modelo de desarrollo urbano y por ciudades sostenibles, viendo en el proyecto de integración urbana del

río Guadalmedina y la mejora y tratamiento de su entorno, el interés social de la iniciativa".

El punto cuarto del documento es aprovechado por la Junta para detallar que es la competente en materia hidráulica, siendo por tanto la que debe "informar previamente cualquier plan, proyecto, solicitud, acto o convenio que afecte al régimen y el aprovechamiento de las aguas". E incide en la necesidad de que la integración urbana esbozada por el Ayuntamiento en su Plan General de Ordenación Urbanística sea "compatible con el interés general, con la defensa del dominio público y del dominio público marítimo terrestre y de sus zonas de protección y con la preservación de la capacidad de evacuación de avenidas extraordinarias del encauzamiento del río Guadalmedina". Una exigencia que puede poner en duda la idea municipal de desarrollar un "eje urbano, conector de equipamientos, de servicios

De la Torre insiste en firmar el protocolo original de Ciedes, que data de finales de 2013

(...) enlazando una sucesión de espacios libres que permitan unir el eje de la Alameda-Parque con el Jardín de la Concepción".

El protocolo plantea la creación de un comité director, que se encargará de supervisar los trabajos y los avances de un comité técnico también a crear, y que determinará los estudios e informes necesarios para avanzar en la solución definitiva del río. El consejero también deja claro que la participación en este instrumento de colaboración que es el protocolo "no determina el compromiso de financiación por los integrantes de las propuestas que se consideren que respondan al fin de integración del río en la ciudad de Málaga".

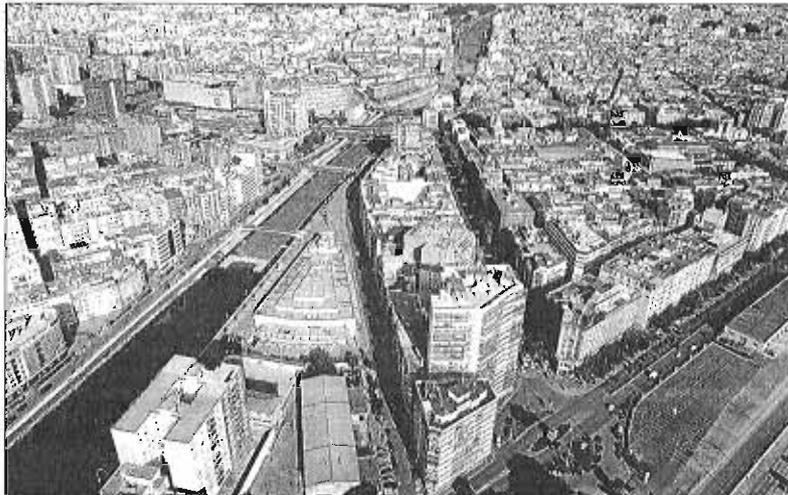
El Guadalmedina enfrenta de nuevo al Ayuntamiento y a la Junta

► El Gobierno regional entrega un borrador del proyecto que obvia la integración del cauce del río

MATÍAS STUBER MÁLAGA
 @matias_slb

El pleno ordinario correspondiente al mes de mayo que se celebra hoy, sumará un nuevo capítulo a la dilatada historia de enfrentamientos que ya han protagonizado el Ayuntamiento de Málaga y la Junta de Andalucía a causa del incierto futuro del río Guadalmedina, y con todo lo que rodea la aspiración histórica de adecuar el cauce que discurre a través de la capital dentro de un proyecto que tenga como objetivo final integrarlo en la estampa urbana. Un conflicto que ahora ha adquirido nuevas dimensiones, al conocerse que el nuevo borrador que entregó el 23 de mayo la Junta al Ayuntamiento elimina cualquier referencia a la integración del cauce o su uso. En lugar de ello, en el escrito remitido por el consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, José Fiscal, se difumina la concreción y se habla del «entorno del río».

Con este trasfondo y aludiendo a una situación de estancamiento constante, el equipo del gobierno popular presentará una moción urgente para instar nuevamente a la Consejería de Medio Ambiente a la firma de un protocolo de intenciones que haga referencia explícita a «la integración no solo del entorno del río sino de su cauce. La prolongada falta de un proyecto que vigorice realmente una de las principales cicatrices que ahora mismo divide a la ciudad queda reflejada si se tiene en cuenta que ya hace unos tres años, en 2013, el equipo de gobierno popular presentó una moción en los mismos términos. Así lo denuncia de nue-



Una perspectiva aérea del cauce del río Guadalmedina. GREGORIO TORRES

vo el PP al asegurar que «la integración del Guadalmedina no debe de convertirse en un asunto recurrente y un problema crónico de la ciudad». Especialmente en lo que respecta a posibles avances, el PP carga contra el Gobierno andaluz y culpa a la Junta de «retrasar» actuaciones encaminadas a la integración de forma deliberada. En concreto, el PP acusa a la Junta de seguir sin dar respuesta a la petición realizada por el Ayuntamiento para la ejecución de la vía ciclista y senderista proyectada, a pesar de que la financiación de ambas ya fue aprobada e incluida en los actuales presupuestos municipales. Además, el PP también asegura que la Junta sigue sin contestar a la petición de estudio

por el Ayuntamiento para el cauce del río.



Compromiso

El PP quiere que la Junta se comprometa a que sea la Fundación Ciedes la que pilote la integración del río Guadalmedina

y autorización del documento de alternativas hidráulicas planteadas

Contar con la fundación Ciedes. Otro de los puntos que ha provocado malestar dentro del equipo de gobierno del PP es el hecho de que la nueva hoja de ruta marcada por la Junta obvie a Ciedes, después de que en 2013 se hubiera acordado entre ambas partes que fuera esta fundación, integrada por las principales instituciones y entidades de la ciudad, la que llevara el peso en el desarrollo y en la coordinación de una hipotética integración del río. A pesar de la moción urgente, no se atisba una solución sencilla, pero sí una grieta más en la tensa relación entre Ayuntamiento y Junta.

La embajada española en Dublín apoyará a empresas malagueñas

► Brindará apoyo a los interesados en expandir su negocio y dar el salto de Málaga a Irlanda

LA OPINIÓN MÁLAGA

Dar el salto más allá de las fronteras nacionales. A partir de ahora, las empresas malagueñas podrán contar con el apoyo de la embajada española en Dublín si su deseo es abrirse el camino en Irlanda. La delegación que representa al Ayuntamiento de Málaga en la *Shared Services and Outsourcing Week*, encabezada por la concejala del Arca para la Reactivación Económica, María del Mar Martín Rojo, se reunió ayer con responsables de la embajada irlandesa para «crear un canal de colaboración entre el Consistorio y la embajada». Según aseguró Rojo, «para beneficiar tanto a las empresas malagueñas que estén ampliando sus redes comerciales como a las irlandesas que busquen nuevas zonas de inversión».

Martín Rojo destacó en el transcurso de este encuentro la importancia de proporcionar a las pequeñas y medianas empresas de Málaga el apoyo que necesitan para exportar a Irlanda y fomentar su internacionalización. Asimismo, destacó también la competitividad de la oferta de la ciudad como receptora de inversiones. El Ayuntamiento, a través de un comunicado, recordó que esta circunstancia ha sido reconocida, entre otros, por el propio Consejo Europeo.

La *Shared Services and Outsourcing Week* celebra desde este pasado martes y hasta este jueves su décimo sexta edición en Dublín con la asistencia de representantes de empresas multinacionales en fase de expansión o que buscan deslocalizar alguna de sus líneas de negocio. Entre los 400 delegados que participan en este evento, se encuentran representantes de Levis, Google o Ebay.

LA TRIBUNA

Un sector en continua evolución

LEANDRO MARTÍNEZ
PRESIDENTE DE COFARAN

Una característica de la distribución farmacéutica nacional es que esta atomizada. En España hay un elevado número de almacenes de distribución en comparación con los países de nuestro entorno



En 1894 se estrena la zarzuela 'La verbena de la Paloma', en la que su protagonista, el boticario don Hilarión, repite insistentemente que «hoy los tiempos adelantan una barbaridad».

Nueve años después un farmacéutico estadounidense, John Stith Pemberton, inventaba y patentaba la Coca Cola. La realidad es que, como muchos grandes inventores, no obtuvo significativas ganancias con su invento. Don Hilarión y Pemberton demostraron tener en común al menos una valiosa cualidad: la visión de futuro. Y para alcanzar el futuro hay una regla básica: adelantarse a él.

En España la industria farmacéutica lidera el ranking en I+D+i, como lo demuestra el hecho de que el 21% de los recursos que la industria española destina a investigación proceden del sector farmacéutico que, unido al sector espacial, fueron los dos que más recursos dedicaron a innovar entre 2012-2014, y los que registraron el mayor número de patentes.

La industria farmacéutica nacional combina de forma exitosa tres palancas esenciales para las sociedades modernas: innovación, producción e internalización. Todo ello unido a un capital humano de primer nivel, altamente cualificado, diversificado y estable que genera 38.000 empleos directos, 4.800 relacionados directamente con I+D+i. Es un sector muy competitivo, con unos 10.000 millones de euros al año de exportación y con casi 1.000 millones de inversión anual.

La industria farmacéutica a través de la amplia red de oficinas de farmacia pone a disposición de todos los ciudadanos los medicamentos en base al denominado Modelo Mediterráneo de Farmacia. Esta cobertura garantiza una fácil accesibilidad para todos los españoles, sea cual sea su lugar de residencia. España dispone de una oficina de farmacia por cada 2.125 habitantes, uno de los mejores ratios de la UE. Desde luego muy por delante de los de los países con modelo de farmacia anglosajón: Dinamarca 16.957, Suecia 10.935, Países Bajos 8.497, Reino Unido 4.732, o incluso de nuestra vecina Portugal con 3.910.

En España 48.424 farmacéuticos ejercen su profesión de titulado superior a pie de calle en la farmacia comunitaria como primer eslabón de atención primaria en la cadena sanitaria, realizando una dispensación activa e integral del medicamento. Actúan teniendo muy presente la 'Declaración de Córdoba', un decálogo esencial para la farmacia, que recuerda que el eje fundamental de la actividad del farmacéutico no es otro que la atención al paciente. Prueba de ello, el anuncio el pasado día 20 hecho por el consejero de Salud, Aquilino Alonso, en la clausura de las V Jornadas Andaluzas del C.A.C.O.F acerca de un futuro convenio para la promoción de la salud, desde las oficinas de farmacia.

Y es que, efectivamente, la oficina de farmacia del

futuro, o es sanitaria o no será farmacia. Desde las oficinas de farmacia se contribuye de una forma especial y solidaria al uso racional del medicamento y también al ahorro del gasto sanitario. De hecho el ahorro 'real' en medicamentos desde 2011 hasta 2015 ascendió a 1.515 millones de euros, gracias a modelo de farmacia que tenemos en España. Las farmacias representan el 15% del gasto sanitario de las Comunidades Autónomas y han generado desde 2.009 el 44% del ahorro total del Sistema Nacional de Salud.

Aportando valor a las oficinas de farmacia participa la distribución farmacéutica, que en España opera en régimen de cooperativa en el 80% de su actividad. Esto permite al farmacéutico no sólo disponer de una gran red de apoyo externo con más de 25.000 referencias, así como de un ágil servicio de reposición de medicamentos, unido a una amplia cartera de servicios profesionales y jurídicos. El cooperativismo lleva implícito que las oficinas de farmacias sean las propietarias de las cooperativas.



Este es un hecho fundamental para la gestión eficiente, pues se se lleva a cabo través de una «verticalidad ascendente» basada en la profesionalidad del farmacéutico, garantizando además que las grandes decisiones sean tomadas por las asambleas que son soberanas y cuyos socios deciden el futuro de su empresa.

Una característica de la distribución farmacéutica nacional es que esta atomizada. En España hay un elevado número de almacenes de distribución en comparación con los países de nuestro entorno, donde se ha reducido ostensiblemente su número, a través de procesos de integración que crean eficiencias en base al desarrollo de sinergias.

Ahora a los socios de Cofaran se nos presenta la oportunidad responsable de decidir sobre el futuro de nuestra cooperativa. Y es importante que, como don Hilarión y J.S. Pemberton, demos visión de futuro ante este nuevo reto.

Tenemos que estar con los nuevos tiempos que se avecinan, como en su época lo hicieron Rafael Caffarena, Miguel M. Nicolich, Enrique Laza, Fernando Barceló, Ramón Fdez.-Canivell, Teresa Quintela, los hermanos Gallardo (Almirall-Vithas) Alberto Gobantes (Normon) José Luis Díaz-Varela (Kern)... y tantos y tantos compañeros que para llegar a construir empresas de éxito, supieron tomar decisiones valientes, serias y responsables.

Por eso, como presidente de Cofaran, nada me gustaría más que nuestros más de ochocientos socios llevaran a cabo estos días una reflexión serena y equilibrada que nos permita decidir atinadamente dónde queremos situar el horizonte de nuestra cooperativa y cuál es el mejor modo de adaptarnos a los nuevos cambios con creatividad e innovación. Porque como dijo Peter Druke «la mejor forma de predecir el futuro es crearlo».

SUR 26105116

Opinión

LO QUE TIENEN QUE APRENDER LOS INVERSORES DE LOS CAZADORES



Víctor Alvargonzález

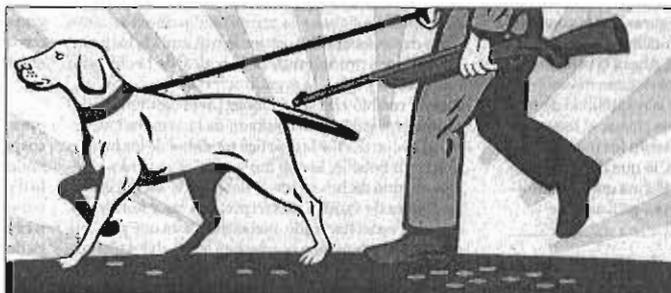
Director de Inversiones de Tressis SV y autor de ¿Y qué hago con mis ahorros? @Alvargonzalez

Es curioso, se asocia el mundo de las inversiones con la caza, y nada más lejos de la realidad. Es más, que el inversor no actúe como un cazador tiene su lógica. Nadie nace sabiendo. Lo que no la tiene tanto es que muchos profesionales hagan lo mismo.

Se habla del "lobo" de Wall Street, del "cazador de gangas" o de los "tiburones" financieros, pero no creo que haya un lobo que se precie que no sepa esperar su momento de ataque, al igual que no conozco un cazador que dispare a la mínima y sin tener razonablemente claro que ha visto a la pieza. Se habla de "fondos buitre", pero quitando a los gestores de los mismos no conozco muchos gestores de patrimonio que esperen pacientemente en el aire a que aparezca su presa. En algunos casos, hay que decirlo, por la presión de sus clientes por obtener rentabilidad ya.

En el mundo de la inversión se dispara a todo lo que se mueve. Y a lo que no se mueve. Y si le dices a un cliente -o a tus colegas del sector- que hay que pasar una temporada con el 70 por ciento de la cartera en bonos del Estado y corporativos hasta que ese ambiente, te miran como si te hubieras vuelto loco.

Además, parece que al "cazador" financiero solo le interesan los venados de dieciséis punitas. Tiene que ganar en bolsa. No le valen conejos ni coehinos. Tiene que ser el corzo de medalla de oro. Hasta el más modesto



GETTY

pescador sabe que hay días en los que no merece la pena salir, so pena de perder la vida en la mar, pero se pierden fortunas a diario por obsecarse en que "hay que tener renta variable" porque es una cartera de perfil equis.

Claro que hay que tener renta variable. Pero las ocasiones para tenerla y disfrutarla son las que son, no las decidimos nosotros. Sirva este artículo para no olvidar que en los mercados, como en la caza, es importante seleccionar los disparos, especialmente para no quedarse sin munición cuando entra el troteo.

Este año es un ejemplo clarísimo. El ambiente no era bueno ya en enero. El mundo económico vivía -y sigue viviendo- en un sin vivir ante la posibilidad de que estemos entrando en un proceso de "japonización" de la economía. Y con la espada de Damocles de

nuevas devaluaciones por parte de China. Es como ese día que sales a cazar -yo no soy cazador, pero me he informado- y hace mucho viento, es decir, que es más fácil que te huelan los animales y, en consecuencia, ya puedes disparar que no vas a cobrar ninguna pieza. Es muy difícil que se te ponga por delante el rebecco si no escampa.

Una cartera invertida mayoritariamente en bonos europeos lo está haciendo mucho mejor que una que tenga el grueso de la inversión

en renta variable, pero, cuando a primeros del año decía que la renta variable mejor "en platos pequeños", y que lo que "molaba" era la renta fija corporativa, les aseguro que mis ideas no generaban ningún entusiasmo. Más bien escepticismo. Especialmente entre los

En los mercados, como en la caza, hay que seleccionar los disparos a la espera del trofeo

LECCIONES DE LA 'CHAMPIONS' EN BARAJAS



Miguel Ángel Oleaga

Exdirector del Aeropuerto de Madrid Barajas

Tengo el corazón partido... así comencé mi exposición ante el comité de la UEFA para la selección de la sede de la final de la Champions del año 2010. Partido en dos; el corazón de aficionado deseando que el Madrid fuese finalista deportivo, y el corazón económico deseando que no lo fuese. Porque si la pasión futbolística se satisficiera, el ingreso económico para Barajas (aproximadamente un 70 por ciento más que en un día ordinario) por la entrada de aviones y pasajeros (aproximadamente 40 por ciento de aviones y 70 por ciento de pasajeros más que en un día ordinario) que arrastra una final sería la mitad que en caso contrario.

Tres años antes (mediados del año 2007), recibimos una carta del Real Madrid anunciándonos su candidatura a sede y con las obligaciones que UEFA les exigía. Algunas se referían al tratamiento de los aficionados

y equipos (Bayern e Inter) que llegarían por transporte aéreo, y eso nos incumbía. Un análisis de pros y contras sirvió para dar vía libre a la participación comprometida del aeropuerto. ¿Quién se atreve a decir que no se quiere participar cuando las instalaciones están preparadas para ese tráfico?

El optimismo provenía de las perspectivas económicas del evento y de la proyección de la magnífica imagen mundial que saldría con el éxito en la operación. El pesimismo subyacía en el riesgo de que algo saliese mal.

A partir de la confirmación de sede del Santiago Bernabéu se produjo un *impasse* de actividad relacionada con el evento, roto cuando ya hubo que prepararlo. Un evento muy concentrado por entones, hoy no es así, en sólo tres días de actividad extraordinaria.

Se comenzaron los preparativos separando la operación para su análisis en dos grupos; el de lo que se llamó "lado tierra" de un

aeropuerto, circunscrito al tratamiento a dar a los aficionados, y el de lo que se llamó "lado aire" del aeropuerto, que abarcaba el qué hacer con los aviones. No puede olvidarse que superpuesta a la operación *Champions* seguiría la operación ordinaria (1.100 aviones y unos 100.000 pasajeros al día) con sus propias necesidades, obligaciones y dificultades.

La mecánica básica consiste en separar a las aficiones respectivas de cada equipo finalista. La reciente puesta en funcionamiento del terminal T4, más la continuidad de la operación del T123, permitía hacerlo en Barajas fácilmente. Sólo quedaba el segmento muy especial de aviación, la aviación privada, que las finales de *Champions* arrastran y que se resolvió compartiendo ese tráfico con la Base Aérea de Torrejón. El resultado fue tres tratamientos geográficos separados para cada corriente de tráfico.

En los grupos de análisis inencionados se

profesionales. Parece como que obtener plusvalías con los bonos en lugar de en las acciones fuera como en el mus, donde se dice que "jugador de chica, perdedor de mus" (eso, en cambio, sí que es cierto).

Pues ahí tienen el 3 por ciento que suben los índices de renta fija corporativa o incluso más en el caso de deuda pública. Incluso manteniendo el dinero en activos de este tipo, pero de baja volatilidad -los plazos cortos-, que son activos de bajo riesgo, se habría ganado más que en renta variable y más que en un depósito bancario. Ha sido como esperar al venado en un puesto con calefacción y caldo caliente. Para quien lo haya hecho, claro.

Sigo pensando que acabaremos el año en positivo en E.E.U.U., y posiblemente en Europa (no habría recomendado si no ni siquiera platos pequeños de renta variable), pero también creo que hasta que el S&P500 no rompa sus máximos históricos va a ser muy difícil cobrarse una pieza decente. Y hasta que no sepamos si China aguanta el tirón de su cambio económico inducido -incluida la viabilidad de su elevadísimo nivel de deuda- no podemos hablar de exponernos masivamente a la renta variable. En Europa tenemos también que superar las elecciones españolas, un *sainete* que podría acabar muy bien o francamente mal, y que afecta a toda la eurozona, que populismos hay por todos lados.

Despejaré. Y saldrán piezas cotizadas. Tenemos que estar ahí para no perdernos los primeros rállos de sol, que suelen ser los mejores. De ahí lo de los platos pequeños de enero. Pero, mientras tanto, calma. Guarden munición para cuando salga la pieza merecedora de medalla.

Un análisis de pros y contras sirvió para dar vía libre a la participación del aeropuerto