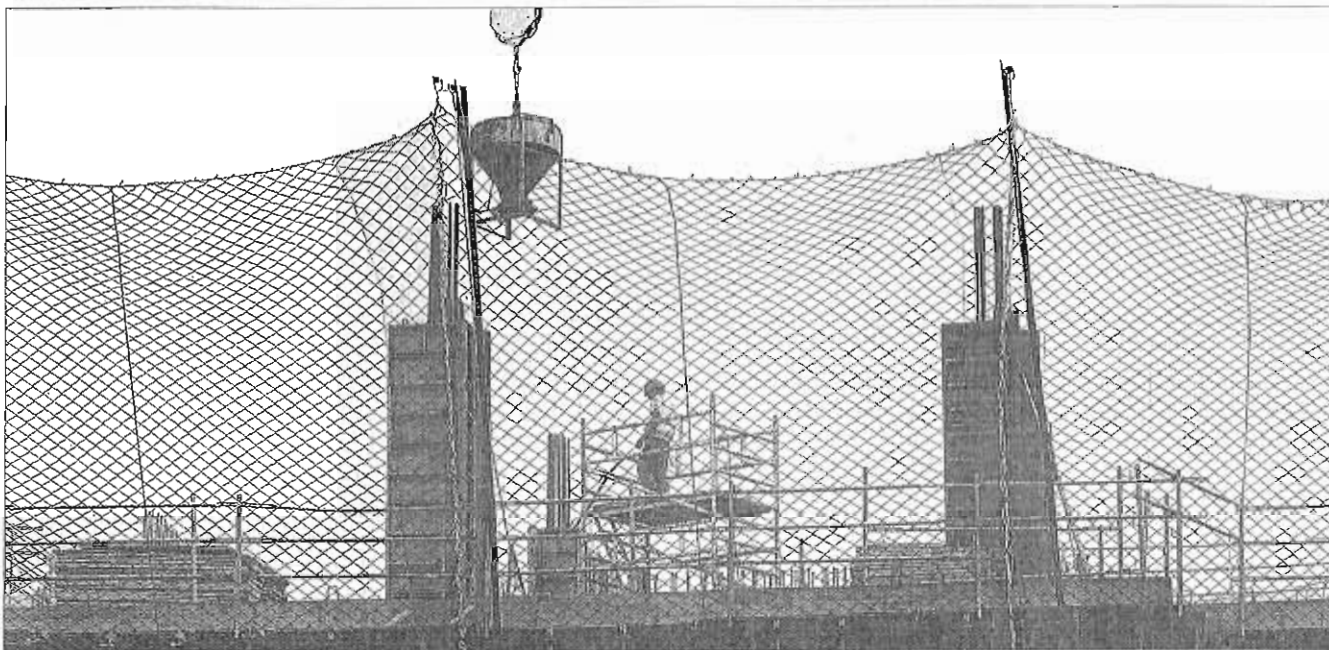


Departamento de Comunicación



DOSSIER DE PRENSA DIARIO

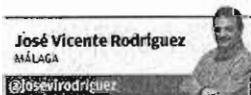
FECHA: 16 DE OCTUBRE DE 2017



Un trabajador de la construcción en la obra de una promoción de viviendas en Málaga. ARCNIEGA

Málaga repone su tejido de empresas tras 10 años de crisis pero con un 74% más de paro

► La provincia tiene ahora 58.600 firmas de alta en la Seguridad Social, muy cerca ya de las que había en 2007, pero sigue lejos de compensar aún todo el empleo que se perdió ► El 81% de las empresas malagueñas tiene como máximo cinco trabajadores



@JoseVirodriguez

■ Diez años después del estallido de la crisis económica a nivel internacional (la fecha oficial es agosto de 2007 aunque en España los efectos nocivos sobre el empleo no comenzaron a percibirse de forma clara hasta 2008), la provincia de Málaga ha conseguido recuperar casi por completo la cifra de empresas que ostentaba en aquella época aunque las cifras de paro continúan un 74 por encima de las de entonces. Los últimos datos de la Seguridad Social indican que la provincia cuenta a septiembre de 2017 con cerca de 58.600 firmas adscritas al Régimen General, el mejor dato desde el comienzo de la recesión y ya muy cercano a las 59.300 que se contabilizaban durante ese mes en 2007, ejercicio que marcó el cénit del boom económico.

En el último año, Málaga ha añadido además 600 empresas a su censo, lo que confirma la tendencia revitalizadora que atraviesa el tejido productivo, siendo más los nuevos negocios que cada mes se constituyen en Málaga que los que desaparecen. Durante los ejercicios más duros de la recesión, el censo en Málaga llegó a caer a niveles de entre 47.000 y

La clave

Contratos más precarios

► Sólo el 6,4% del total de contratos que se firmaron el pasado año en Málaga fueron indefinidos, continuando la baja tónica de años anteriores. Hasta el estallido de la crisis el porcentaje llegó a ser del 10% o 12% anual. Otro elemento que está caracterizando el mercado en los últimos tiempos es el peso creciente de los empleos a tiempo parcial en detrimento de los de jornada completa, un fenómeno que preocupa mucho a los sindicatos y que sigue al alza. El 41,6% de las contrataciones realizadas en 2016 fueron de este tipo, superando el 40,2% que se registró el año precedente.

49.000 firmas en la provincia. Fue a partir de 2013 cuando se empezó a experimentar un repunte, inicialmente muy leve y luego de mayor intensidad.

El alza del censo empresarial, sin embargo, se ve empañada por las cifras de paro que, pese a venir

bajando de forma generalizada desde el año 2013, siguen todavía muy por encima de las que se registraban hace una década. Los números son claros en este sentido: Málaga tiene actualmente 149.135 parados, volumen un 74% superior a los 85.297 de septiembre de 2007. El 96% de los municipios de la provincia, entre ellos todos los de mayor población, tiene ahora más paro que hace diez años. Málaga capital, por ejemplo, cuenta con un total de 60.612 desempleados, lo que supone 22.400 más, mientras que Marbella registra 10.509 (con una subida de 4.500), Vélez Málaga 7.385 (3.800 más), Mijas 6.328 (3.400) y Fuengirola 5.767 (3.600), por citar las localidades con mayores volúmenes. Tan sólo cuatro pequeños pueblos del interior (Igualeja, Montejaque, Benadally y Benarrabá, todos ellos con poblaciones por debajo del millar de habitantes) presentan menos desempleados que entonces.

Las cifras de afiliados a la Seguridad Social en la provincia sí están más parejas con respecto a 2007. Si entonces se manejaba una cota de más de 606.000 cotizantes en la provincia, la cifra está ahora en 592.700. Sin embargo, la calidad del empleo se ha resentido mucho, como denuncian los sindicatos, con unas altísimas tasas de temporalidad (muchos trabajadores

Tendencia
La cifra actual de afiliados, 592.700, si está muy próxima a la del año 2007, pero con una peor calidad del empleo

encadenan un contrato en diversos puestos y empresas) y con un peso creciente de la jornada a tiempo parcial en detrimento de la jornada completa.

Menos empleo de media

Lo cierto es que, aunque el panorama económico ha mejorado significativamente, los propios empresarios son los primeros en reconocer que el actual tejido productivo no puede compararse todavía al que había antes de la recesión, sobre todo porque las compañías manejaban de media en aquel entonces plantillas superiores a las de ahora.

La Confederación de Empresarios de Málaga (CEM) ha recorda-

do en diversas ocasiones que las empresas que han ido desapareciendo durante la crisis (se calcula que en total han sido más de 16.000 en la provincia) eran en muchos casos negocios muy asentados (en sectores, por ejemplo, como el constructor) que generaban más empleo que los que vienen surgiendo ahora (en bastantes ocasiones negocios que responden al perfil de autoempleo en régimen de autónomo o al de pequeñas firmas con tan sólo una media de entre dos y cuatro trabajadores).

La realidad así es que el 81% de las empresas de Málaga tiene como máximo cinco trabajadores y el porcentaje sube al 96,5% si se le añade la horquilla de entre seis y 25 empleados. Según advierten la CEM y la Cámara de Comercio, ese déficit de dimensión dificulta mucho a estos negocios afrontar operaciones y negocios de mayor calado o competir en mejores condiciones en un mercado cada vez más globalizado. Por contra, el peso de las firmas de mayor dimensión sigue siendo muy pequeño en la provincia. Málaga sólo tiene un 1,9% de empresas de entre 26 y 50 trabajadores, otro 0,8% de entre 51 y 100 y tan sólo un 0,6% de compañías que superan el centenar de trabajadores, según el Observatorio de las Ocupaciones de 2016.

MÁS SOBRE LA TORRE DEL PUERTO

El proyecto para la construcción de la torre/hotel en el Dique de Levante del Puerto de Málaga dio esta semana un nuevo paso con la aprobación por la vía rápida de la Evaluación Ambiental Estratégica por parte de la delegación de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Era previsible por sentido común, por ajustarse a derecho y, sobre todo, por resguardar las mismas garantías que un procedimiento más extenso. Así, el proyecto sigue adelante -aún quedan dos años de gestiones- y no encalla en una tramitación larga que lo habría dilatado innecesariamente y por capricho.

La construcción de esta torre de 135 metros es sin duda un proyecto singular y, por sus características, genera curiosidad y debate entre los ciudadanos. Institucionalmen-

te, es quizá la idea que ha concitado mayor consenso de los últimos años, ya que recibe el apoyo del Ayuntamiento de Málaga, la Autoridad Portuaria y la Junta de Andalucía, así como del Partido Popular y Ciudadanos -ambos con mayoría en el gobierno municipal- y del PSOE, aunque en este caso han surgido algunas discrepancias internas. Además, la Confederación de Empresarios de Málaga, a través de su presidente, Javier González de Lara, ha expresado su apoyo, así como otras entidades privadas de la sociedad civil. Teniendo en cuenta ejemplos como el Metro, esta confluencia parece excepcional. Como es lógico, una torre de 135 metros también tiene sus detractores -lo extraño hubiera sido lo contrario-, como Ecologistas en Acción, los partidos de izquierda de Málaga

MANUEL CASTILLO

@manolocastillo



para la Gente y, seguro, algunos ciudadanos de a pie.

Es absolutamente respetable y hasta positivo que haya personas que expresen su oposición y que utilicen los cauces administrativos para manifestar su rechazo, siempre que se ajusten a las normas y no con tretas y empecinamientos que han llegado a ser ridículas y cómicas. Ha pasado siempre, en infinidad de proyectos, como el Kursaal de Moneo en San Sebastián, el Guggenheim en Bilbao, la Torre Agbar de Barcelona, la torre Pelli de Sevilla o la recurrente Torre Eiffel, en los que un sector de la población, nostálgico de otros tiempos, ilustrado o no, se mostró ferozmente en contra.

La clave de todo esto está en la seguridad jurídica y el sentido común. Ese proyecto se está realizan-

do en base a unas condiciones de libre concurso, sobre una parcela pública en la que se decidió democráticamente construir un hotel por el procedimiento de la concesión (igual que se hace con los chiringuitos) y con unos requisitos rigurosos, estrictos y transparentes en los que participan las administraciones local, autonómica y nacional. Y estas reglas se deben hacer cumplir, pero también se han de hacer respetar.

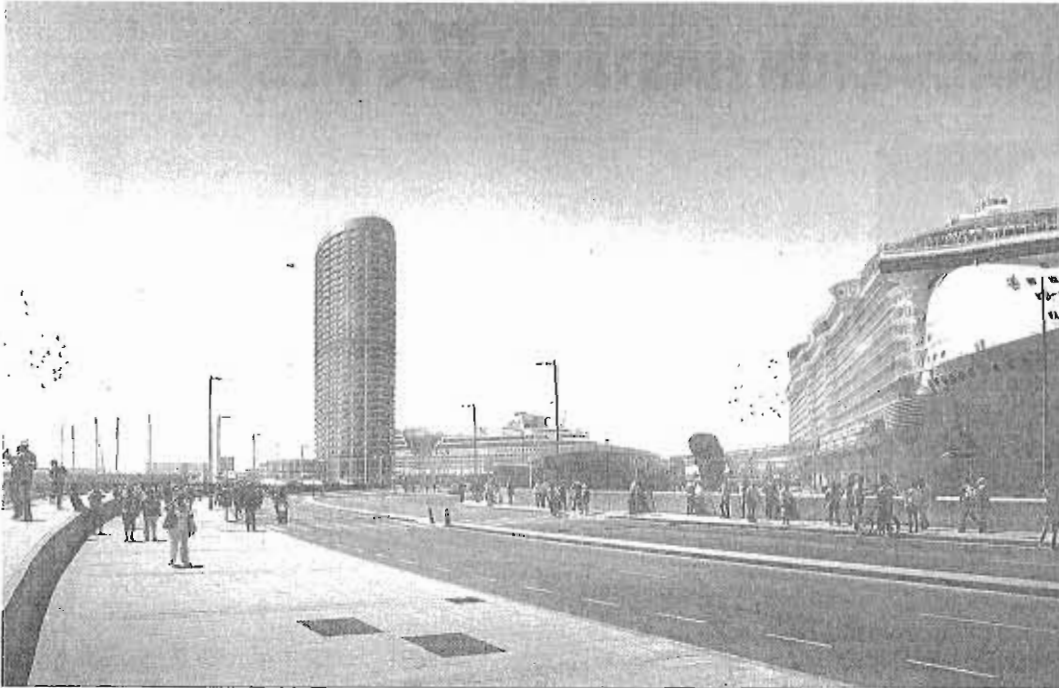
Lo importante es cuidar que todo el proceso se ajuste escrupulosamente a derecho, que los promotores respondan a todas las exigencias en tiempo y forma, que no se especule en el futuro con los derechos de la concesión y que este proyecto sirva para estimular y inocular una ciudad de Málaga que vive un momento histórico y trascendental para su futuro.

SUB. 15/10/17.

MÁLAGA

La Junta resuelve por la vía rápida el trámite ambiental del hotel del puerto

● Medio Ambiente no detecta "efectos significativos" ● Cree que el impacto visual de la torre está condicionado por "las actividades industriales, comerciales y de transporte" del recinto



Infografía del hotel proyectado en los suelos del dique de Levante.

Sebastián Sánchez MÁLAGA

Viento a favor para el hotel de 135 metros proyectado en el puerto de Málaga. La propuesta, avalada por la Autoridad Portuaria y el Ayuntamiento, acaba de superar un primer trámite clave para su futuro desarrollo. La Delegación de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía acaba de resolver por la vía rápida, cumpliendo escrupulosamente los plazos marcados de cuatro meses, el trámite ambiental sobre la modificación urbanística necesaria para que tenga encaje el morro del dique de Levante.

El camino finalmente trazado coincide plenamente con el que en los últimos meses habían reclamado el Ayuntamiento, el Puerto y la Confederación de Empresarios de Málaga (CEM). En la misma medida, esquivan las exigencias que colectivos como el Colegio de Arquitectos, la Academia de Bellas Artes de San Telmo o Ecologistas en Acción le habían hecho en la necesidad de profundizar en los análisis ambientales y de impacto visual. Frente a estas tesis, el informe de Medio Ambiente es concluyente: "No se aprecian efectos significativos sobre el me-

dio ambiente, que deben entenderse como alteraciones permanentes o de larga duración de un valor o un recurso natural".

En este mismo documento, al que tuvo acceso este periódico, se precisa que muchas de las observaciones realizadas en el marco de la Evaluación Ambiental Estratégica se centran "fundamentalmente" en aspectos como la incidencia en el paisa-

Cree que no alterará "permanentemente" la visión de la Bahía, "sino determinadas vistas"

saje o en el patrimonio histórico "o en muchos otros aspectos que no tenían relación directa con el objeto de la consulta". Pero, "ninguno identifica un valor natural concreto que se vea afectado significativamente", expone.

Los técnicos destacan que la edificación futura se levantará sobre un ámbito "eminente y urbano" y donde el posible impacto visual queda "muy condi-

cionado" por las actividades industriales, comerciales y de transporte del propio recinto portuario. "Se señala en algunas aportaciones que las vistas a la Bahía de Málaga se verán afectadas, pero dada esta ubicación claramente enmarcada por las actividades e infraestructuras artificiales, no puede considerarse que tal efecto suponga una alteración de un valor natural concreto; no se trata de que la Bahía de Málaga, como valor natural, se vea alterada permanentemente por la modificación del plan especial, sino que determinadas vistas o perspectivas de la misma sí se verán afectadas por la existencia del hotel propuesto y estas vistas son fácilmente modificables en función de la ubicación del observador", apostilla. Y recuerda que el paisaje del territorio definido por la ciudad, con su puerto y la bahía "no está legalmente protegido".

Medio Ambiente sí admite el "importante dilema" que supone esta modificación en el ámbito del urbanismo y de la arquitectura, así como del modelo de ciudad, si bien aclara que ello compete al Ayuntamiento. Los técnicos llegan a citar parte del infor-

me remitido por el Departamento de Planeamiento de Urbanismo en lo concerniente a que el ajuste propuesto "cambia de forma relevante el paisaje portuario y marítimo de la ciudad". A pesar de superar este primer trámite, la Junta precisa que la propuesta tiene que someterse ahora a la vía urbanística municipal. De acuerdo con los plazos manejados en el seno de la Gerencia de Urbanis-

Urbanismo podría tener lista la modificación en unos siete u ocho meses

mo, la modificación definitiva podría requerir de siete u ocho meses. Tras el visto bueno de Medio Ambiente, el Ayuntamiento aprobará inicialmente e ajuste del Plan Especial del Puerto y abrirá el trámite a los informes sectoriales y alegaciones ciudadanas. Una vez aprobado de manera definitiva, lo que corresponderá al Pleno, será el Consejo de Ministros el que tendrá la última palabra, ya que

Ecologistas hablan de "grave irresponsabilidad"

Ecologistas en Acción carga contra la Delegación de Medio Ambiente. El colectivo calificó de "grave irresponsabilidad política" que el órgano encargado de la Evaluación Ambiental Estratégica haya eludido entrar a considerar "los impactos posibles" que tendrá la construcción del hotel. Incluso, justificó este comportamiento "por la necesidad de acelerar los trámites al dictado partidista de la Autoridad Portuaria (y los promotores)". "Decir que el impacto paisajístico es mínimo porque depende de donde se mire y que si no se mira no hay impacto, es un argumento que da vergüenza ajena para el que lo escucha", criticaron desde el colectivo. Ecologistas anunció que "agotará todas las vías de participación y recurso legal para insistir en que este proyecto es dañino para Málaga". Por su parte, el decano del Colegio de Arquitectos, Francisco Sarabia, cuestionó las alusiones que se hacen en el informe sobre el impacto al paisaje.

autorizará o no el uso hotelero propuesto para el puerto.

Precisamente, un elemento en el que incide la Junta a la hora de desestimar las alegaciones de falta de información pública y de "ligereza en la prevención ambiental" es que una vez se inicie el trámite del proyecto del edificio hotelero, el mismo tendrá que ser sometido a una Autorización Ambiental Unificada (AAU) y ello a pesar de "haber una casi total identidad entre la modificación del Plan Especial en trámite con el futuro proyecto de construcción del hotel". Una evaluación que permitirá "evaluar aspectos más concretos de la actuación, una vez redactado el correspondiente proyecto del hotel y conocidos sus detalles". De acuerdo con la GICA, la solicitud del promotor tendrá que ir acompañada de un proyecto técnico, un informe de compatibilidad con el planeamiento, y un estudio de impacto ambiental, entre otros elementos. A estos documentos habrá de añadir una valoración de impacto en salud. Su tramitación incluirá un periodo de participación. Y todo "en el plazo máximo de ocho meses".

La torre del Puerto salva un obstáculo clave al sostener la Junta que no tiene impacto ambiental



IGNACIO LILLO

ilillo@diariosur.es

Medio Ambiente aprueba por la vía rápida el trámite para el solar del dique de Levante y lo deja en manos de la Gerencia de Urbanismo para que cambie el Plan Especial

MÁLAGA. La torre del Puerto salva un nuevo obstáculo, el segundo tras la reciente aprobación de la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (Deup) por parte del Ministerio de Fomento, en su carrera para llegar a ser una realidad. La Delegación de Medio Ambiente aprobó ayer por la vía rápida el trámite ambiental para el solar del dique de Levante que está destinada a albergar el hotel de cinco estrellas. A continuación, el expediente se remitió a la Gerencia de Urbanismo, que ahora tendrá que adaptar el Plan Especial del Puerto para permitir el uso turístico.

El trámite de la Evaluación Ambiental Estratégica, conforme a la Ley para la Gestión Integral de la Calidad Ambiental (Gica), ha concluido después de cinco meses. Se trata de un gran avance en el desarrollo de este proyecto, puesto que la otra opción, la del trámite normal que algunos colectivos pedían, habría supuesto otros 18 meses de burocracia antes de pasar al siguiente peldaño.

El documento aprueba la petición inicial del Ayuntamiento de llevar por la vía simplificada la modificación de elementos del Plan Especial del Puerto en la plataforma del Muro puesto que, «al no contener alteraciones que deban entenderse como permanentes o de larga duración de un valor o recurso natural, no tiene efectos significativos sobre el medio ambiente», cita textualmente.

De los informes recabados, ninguno identifica un valor natural concreto que se vea afectado significativamente. El ámbito territorial del Plan Especial es de carácter eminentemente urbano, es parte de la ciudad, y más



Recreación de la torre para un hotel de lujo prevista en el dique de Levante del Puerto de Málaga. :: sur

La CEM y el Puerto valoran que este paso tiene un «valor simbólico» de cara a futuros inversores

concretamente de su Puerto, y está «muy condicionado en cuanto al impacto visual por las actividades industriales, comerciales y de transporte». El dictamen recuerda que se trata de un «paisaje cultural», definido como el resultado de la acción del desarrollo de actividades humanas en un territorio concreto. «Se señala en algunas aportaciones que las vistas a la Bahía (o Ensenada) de Málaga se verán afectadas, pero dada esta ubicación claramente marcada por las

actividades y las infraestructuras artificiales, no puede considerarse que tal efecto suponga una alteración de un valor natural concreto».

«Vistas», no paisaje

Por lo tanto, concluye Medio Ambiente: «No se trata de que la Bahía de Málaga, como valor natural, se vea alterada permanentemente por la modificación del Plan Especial, sino que determinadas vistas o perspectivas de la misma sí se verán afectadas por la existencia del hotel propuesto, y estas vistas son fácilmente modificables en función de la ubicación del observador (no se puede decir que una percepción personal altere el valor natural)». En ese sentido, podría considerarse que el paisaje es un valor natural cuando va íntimamente ligado a una espacio natural, que no

es el caso. «No estaría justificado asumir que los cambios en las vistas de un determinado recurso o valor natural, aún siendo permanentes o de larga duración, impliquen su propia alteración».

Por último, los técnicos recuerdan que el paisaje del territorio definido por la ciudad, con su Puerto y la Bahía de Málaga, «no está legalmente protegido, ni en el ámbito de la ordenación del territorio, ni en el ámbito del urbanismo ni en el ámbito del medio ambiente natural».

De esta forma, la Junta rechaza los argumentos de las escasas voces que se han manifestado en contra del proyecto, principalmente desde el Colegio de Arquitectos (el debate levantó una mínima participación de los colegiados) y de Ecologistas en Acción, que pretendían jus-

TRÁMITES PENDIENTES

► Cambio del Plan Especial del Puerto: Lo hace la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga, y tiene un plazo aproximado de un año.

► Aprobación del Consejo de Ministros: Con el expediente completo, pasará a Puertos del Estado, que hará un informe y lo pasará al ministro de Fomento para que lo eleve al Consejo de Ministros. No hay un plazo definido, pero podría rondar de tres a seis meses. Es el paso definitivo para la autorización de un hotel en el Puerto.

► Autorización Ambiental Unificada: Es un trámite a cargo de la Junta, en aplicación de la Gica, previo a obtener la licencia de obras. Llevará unos ocho meses. Se debe al hecho de que el edificio previsto albergará un hotel que superará las 15 plantas (el proyecto previsto tiene 35).

► Fecha estimada de inicio de los trabajos: principios de 2020.

tificar la tramitación extendida.

Este no es ni mucho menos el final del camino, que todavía tiene una larga tramitación administrativa por delante. El delegado de Medio Ambiente, Adolfo Moreno, así lo expuso, y recordó que la iniciativa pasará ahora al plano urbanístico, donde «el Ayuntamiento tendrá que plantear qué modelo de ciudad quiere», y se abrirá un periodo de información pública. A este se unirá otro, en una tercera fase, ya que el edificio, por su altura, requiere de una Autorización Ambiental Unificada, por lo que la Junta tendrá que volver a intervenir para aplicar la Gica, y habrá otro periodo de alegaciones. Para Moreno, se ha tomado una decisión «objetiva y escrupulosa con la ley», que ha tenido en cuenta toda la documentación remitida inicialmente por el Ayuntamiento, así como el estudio de alternativas y el resultado de las consultas a todas las instituciones que han participado.

El presidente de la Autoridad Portuaria, Paulino Placa, coincidió en que la iniciativa está dando los primeros pasos y faltan todavía otros dos informes ambientales. Sin embargo, destacó que es un avance que «genera confianza en los futuros inversores, en un momento en el que Málaga está en el foco por la agilidad y la seguridad jurídica que ofrece».

En los mismos términos, desde la Confederación de Empresarios (CEM), pusieron de relieve que el paso dado por la Junta tiene un «importante valor simbólico», en la medida en que Málaga se muestra al mundo como un destino estratégico, estable, seguro y «favorable a la inversión internacional», de cara a futuras propuestas económicas que han puesto sus miras en la provincia.

¿Y ahora qué?

:: I. LILLO

MÁLAGA. Aunque el que se produjo ayer es un avance sustancial, no es, ni mucho menos, el último paso burocrático necesario antes de que se pueda empezar a construir. De entrada, la compleja hoja de ruta para que el hotel de lujo previsto en el dique de Levante pueda llegar a ser una

realidad todavía tiene que afrontar el cambio del Plan Especial. Este viene vía libre para empezar una vez que se ha superado la Evaluación Ambiental Estratégica, por parte de la Delegación de Medio Ambiente de la Junta, conforme a la Ley para la Gestión Integral de la Calidad Ambiental (Gica).

La Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Málaga tendrá ahora en torno a un año para llevar a cabo la modificación de la calificación del suelo para dar cabida a este edificio. Para ello, tendrá que recabar numerosos informes sectoriales y abrir un periodo de información pública, en el que cualquiera podrá presentar alegaciones.

Hecho esto, el expediente completo se remitirá a Puertos del Estado y al Ministerio de Fomento, que lo tendrán que rubricar y elevar para

el visto bueno definitivo del Consejo de Ministros. Todavía queda un último trámite. Y es que, antes de conseguir la licencia de obras, la edificación tendrá que obtener la Autorización Ambiental Unificada, por ser un hotel que supere más de 15 plantas. De nuevo, como hasta ahora, es una imposición de la citada Gica, a cargo de la Delegación de Medio Ambiente. A este paso, según los cálculos de este periódico, el inicio de los trabajos sobre el terreno se podría producir hacia el año 2020.

La modificación del Plan del Puerto para el hotel del lujo cumple con el medio ambiente

► La Junta aprueba la evaluación ambiental simplificada y evita un tortuoso camino de dieciocho meses ► Afirma que el paisaje de la Bahía de Málaga «no está protegido» y que es el Ayuntamiento el encargado de diseñar el modelo de ciudad

José Antonio Sau
MÁLAGA

dsau@martin



Las claves

1 Evaluación simplificada

La Junta asegura que la modificación de elementos del Plan Especial del Puerto para que el morro de Levante acoga el hotel de lujo de capital cataní no tiene efectos sobre el medio ambiente. Así lo asegura en su evaluación ambiental, que es ha sido simplificada (cuatro meses), evitando así la ordinaria, que habría durado 18 meses

2 El Ayuntamiento debe aprobar la modificación del plan

Recuerda la Junta que es el Ayuntamiento el que pidió la evaluación ambiental simplificada y que ahora el expediente del Plan Especial vuelve al Consistorio, que es quien debe aprobarlo previo trámite de información pública. Posteriormente, una vez ya redactado el proyecto, deberá tramitarse la Autorización Ambiental Unificada (AAU).

3 Hay impacto visual

En cuanto al impacto visual, sí existe sobre el entorno urbano, pero dada su ubicación en el puerto no afecta al paisaje como recurso o valor natural. «Es el Ayuntamiento el responsable de diseñar el modelo de ciudad». Por cierto, la propia administración local reconoció que si cambiaba el paisaje portuario y marítimo de la ciudad.

Málaga, como valor natural, se vea alterada permanentemente por la modificación del Plan Especial, sino que determinadas vistas o perspectivas de la misma sí se verán afectadas por la existencia del hotel propuesto, y estas vistas son fácilmente modificables en función de la ubicación del observador». Y añade: «Por otra parte, no está justificado asumir que los cambios en las vistas, motivados por elementos externos, de un determinado recurso o valor natural, aun siendo permanentes o de larga duración, impliquen su propia alteración». Además, el paisaje territorial definido por la ciudad, con su puerto, y la Bahía de Málaga, no está legalmente protegido.

En este orden de cosas, la Junta insiste en que la modificación del Plan Especial «constituye un importante dilema en el ámbito del urbanismo y la arquitectura, en relación con el modelo de ciudad que se pretende alcanzar, siendo el Ayuntamiento el responsable de diseñar dicho modelo». Como bien indica el Consistorio, «la modificación propuesta cambia de forma relevante el paisaje portuario y marítimo de la ciudad».

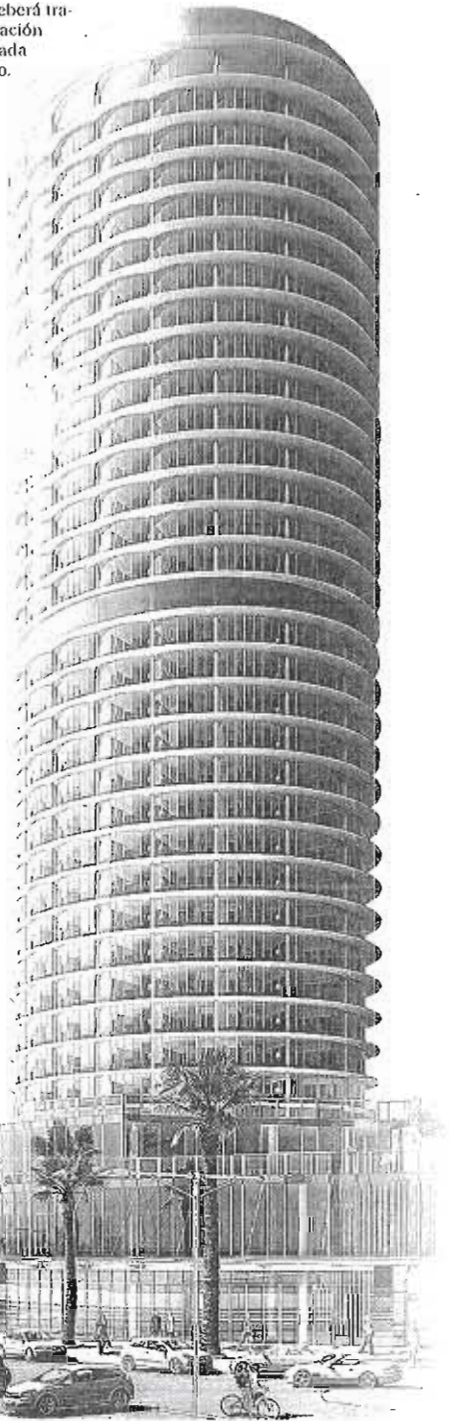
Así, no se aprecian efectos significativos sobre el medio ambiente, que «deben entenderse como alteraciones permanentes o de larga duración de un valor o recurso natural».

Recuerda la Junta que fue el Ayuntamiento el que solicitó la evaluación ambiental simplificada y que este documento no asegura la modificación del Plan Especial del Puerto, puesto que ahora este debe someterse al correspondiente procedimiento urbanístico cuya aprobación compete al Consistorio, con el trámite de información pública

correspondiente, y posteriormente también deberá tramitarse la Autorización Ambiental Unificada (AAU) del proyecto. En este informe, por tanto, únicamente se analizan los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente.

«La modificación afecta a una superficie reducida, y en relación con la altura sus efectos lo son por su impacto visual o paisajístico», aclara la Junta. En cuanto a las condiciones de funcionamiento y asignación de recursos, estos son los propios de un hotel de alta capacidad, «relativamente poco importante respecto al funcionamiento general de la ciudad y su consumo de recursos».

Además de no apreciarse afectaciones medioambientales significativas, no hay incidencia en la implantación de la legislación comunitaria o nacional en esta materia.



Sí ve la Junta, según la evaluación, a la que tuvo acceso este periódico, afectación en cuanto al impacto visual, pero no que esa afectación dañe valores medioambientales. «Se señala en algunas aportaciones que las vistas a la Bahía de Málaga se verán afectadas, pero dada esta ubicación claramente marcada por las actividades y las infraestructuras artificiales, no puede considerarse que tal efecto suponga una alteración de un valor natural concreto». Por lo tanto, «no se trata de que la Bahía de

El alcalde prevé la aprobación inicial de la torre del Puerto en una próxima junta de gobierno

De la Torre ha pedido a la Gerencia de Urbanismo «máxima celeridad» para agilizar la tramitación: «El horizonte de 2020 para comenzar las obras me parece muy lejano», afirma

FRANCISCO GUTIÉRREZ

MÁLAGA. Salvado el trámite del impacto ambiental de la torre del Puerto, el Ayuntamiento, que desde el principio ha mostrado el máximo apoyo a este proyecto, se dispone a agilizar todo lo posible los plazos y acortar los tiempos para que este proyecto se haga realidad. «El año 2020 me parece muy lejano», indicó ayer el alcalde, Francisco de la Torre, preguntado por el proyecto y su opinión tras hacerse pública ayer la decisión de la Delegación de Medio Ambiente de descartar impacto ambiental en la Bahía de Málaga. El alcalde anuncia una tramitación «rápida» y «ágil» del proyecto, hasta el punto que ha comentado que esta misma mañana se ha puesto en contacto con los responsables de la Gerencia de Urbanismo para que preparen la documentación necesaria de manera que la aprobación inicial del proyecto se puedan abordar «si no en esta primera, en la siguiente junta de gobierno».

Según el alcalde, del proyecto del hotel del puerto «venimos hablando desde hace muchos años, desde 2010», por lo que hay muchos trámites e informes que en esta nueva fase van a ser requeridos y que ya se han realizado. Se refiere, por ejemplo, al preceptivo informe de Aena, que ya emitió un dictamen en el que informaba favorablemente un proyecto de hotel «40 metros más alto que este, por lo que el que ahora se



Recreación virtual del nuevo edificio en el dique de Levante. :: SUR

propone debe superar este trámite sin dificultad». Por eso, considera que el horizonte de 2020 para el inicio de los trabajos le parece que se podría acortar. «No debería llegar a tanto», afirmó.

Sobre la decisión de ayer de Medio Ambiente de tramitar este expediente por la vía rápida o simplificada (la normal hubiera requerido de otros 18 meses de trámites administrativos), como había solicitado el Ayuntamiento, el alcalde señaló que «me parece la más lógica de las respuestas. Siempre he sostenido que el impacto ambiental es muy reducido, al encontrarnos dentro del espacio portuario, en unos terrenos ganados al mar al ampliar el muelle de Levante». Aunque ayer mañana aún no conocía los términos exactos del acuerdo adoptado por la Delegación de Medio Ambien-

te, sí dijo que «me parece acertado y adecuado». Entiende el alcalde que «en este, como en todo lo que suponga impulsos productivos y creación de empleo, riqueza e imagen para la ciudad, lo normal es que las administraciones seamos siempre lo más ágiles posibles, es una cuestión de responsabilidad».

Sobre la posibilidad de que se vincule esta nueva construcción como legado personal de su gestión como alcalde, indicó que no es su pretensión que se relacione su gestión «a tal o cual edificio, sino en general al avance de la ciudad», destacando la posición que tiene Málaga en determinados ranking nacionales y apostando por «seguir trabajando para traer talento, centros de enseñanza y de investigación de alto nivel e iniciativas privadas que creen empleo de alta calidad».



Zona de llegadas del aeropuerto de Málaga, el segundo más utilizado en España por las firmas de bajo coste. ARCINIEGA

Los hoteleros ven «estructural» la crisis de las low cost y alertan de sus posibles riesgos

Preocupación ▶ La Costa del Sol se muestra preocupada por los desajustes de compañías como Monarch o Air Berlin, con fuerte presencia en Málaga **Futuro** ▶ Los expertos confían en que el modelo se adapte a los nuevos tiempos y mantenga el volumen de viajeros **Pronóstico** ▶ Las caídas no afectan en exceso a las previsiones para este año, que siguen siendo altas

Lucas Martín
MÁLAGA
@opiniondemalaga



■ Aportan casi dos tercios del total del tráfico aéreo de Málaga. Un volumen que, traducido en viajeros, certifica su peso en la economía local. Y más, si se tiene en cuenta la fuerza del turismo, que es el sector actualmente de guardia. El crecimiento de la industria, sus indicadores sobresalientes, se asientan en gran parte en el movimiento de las compañías de bajo coste, lo que, por un lado, conecta a la provincia con un fenómeno global que domina la aviación y, por otro, acentúa su dependencia.

A nadie se le escapa, en este sentido, la ecuación. Si las low cost se desploman, la Costa del Sol tendrá muy difícil mantener a corto plazo su imperio turístico. Eso explica que las últimas convulsiones, que han comportado ciertas y cancelaciones de vuelos, sean observadas con un elevado grado de suspicacia por parte del sector empresarial. La duda consiste en saber si se trata de problemas puntuales o de una crisis en el modelo de negocio, circunstancia esta última que, de confirmarse, acabaría por influir decisivamente en la salud y en la demanda de los destinos. Especialmente, los del litoral, que es donde la presencia de las compañías es mayoritaria.

Málaga, protagonismo y dependencia con el bajo coste

▶ Decenas de compañías. Conexiones con grandes capitales y ciudades medias de casi toda Europa. Publicidad de ida y vuelta. Aviones apostados. Entradas, salidas. La relación del aeropuerto Málaga-Costa del Sol con las compañías de bajo coste no es, ni mucho menos, anecdótica. Hasta el punto de que sin su aportación sería im-

posible pensar en resultados tan abultados como los actuales. Las low cost son responsables ya de aproximadamente el 70 por ciento del tráfico que mueven las instalaciones. Con una suma que en los primeros siete meses del año dejó más de 3 millones de pasajeros. Se trata del segundo aeropuerto del país más utilizado por estas líneas.

De momento, en Málaga los desajustes de las líneas de bajo coste no han pasado de demasiada factura. El aeropuerto, en plena expansión, y pese a los imprevistos, confía en seguir adelante con las previsiones, que hablan de números excepcionales, sin precedentes en la estadística. La contundencia temática, aplicable, sobre todo, al presente, no quita, sin embargo, que la Costa del Sol permanezca al margen de los batacazos de las compañías. Y, por supuesto, tampoco borra la inquietud, especialmente sostenida en la patronal hotelera. «Los turistas vienen en última instancia porque hay vuelos que se lo permiten. Y si cambian las condiciones es evidente que los

efectos serían notorios», explica Luis Callejón Suñé, presidente de Aehcos.

Aunque el alcance de la llamada crisis de las low cost es todavía difícil de precisar, los acontecimientos empresariales de las últimas semanas evidencian que se han producido cambios importantes. Las compañías más poderosas del sector han dejado de ser prósperas e inextinguibles. La bancarota de Monarch es el episodio más reciente, pero apenas hay que desplazar mucho el retrovisor para asistir al descalabro de otras firmas de referencia: Air Berlin, Alitalia. Un listado al que se suma Ryanair, que si bien no presenta indicios fúnebricos, se ha visto obligada des-

Referentes en problemas
El cierre de Monarch ha coincido con las cancelaciones de Ryanair, con dificultades aparentes para retener a sus pilotos

de mediados de septiembre a suspender miles de vuelos. La razón, aunque no reconocida por la compañía, es la fuga de pilotos, que no dudan en aceptar las ofertas de otras empresas en cuanto reúnen los requisitos mínimos de experiencia—en el gigante irlandés pueden pilotar con menos horas de vuelo en su trayectoria—.

Luis Callejón ve poco probable que la situación responda a una simple coincidencia. Y cree que es la propia fórmula del low cost la que necesita someterse a un proceso de reflexión y de adaptación a los nuevos tiempos. El responsable hotelero pone el acento en la fragilidad de un edificio levantado a golpe de reducción de costes y

abaratamiento de los precios. «Es un problema estructural. Los pilotos se les van porque no pueden pagarles más y tienen dificultades para reemplazarlos», reseña.

El actual momento de incertidumbre por el que pasan las compañías es fruto, en cierta medida, de las propias condiciones impuestas por el negocio de los vuelos de saldo, que resultó una auténtica revolución, provocando el crecimiento de la industria y la reconversión de la competencia. Compañías como Iberia reaccionaron a la troyana, introduciéndose en el negocio. Los especialistas aluden a un sector mucho más débil de lo que aparentaba. Y, sobre todo, sensible a los cambios, que, en estos tiempos, son numerosos y meten en la operación cuestiones como las nuevas exigencias de los consumidores y los excesos a los que se ha llegado en la carrera de ofertas.

¿Viajará menos gente dentro de cincuenta años? ¿Volar volverá a ser un privilegio? Los hay mucho más cautelosos, que consideran que la crisis se resolverá con un movimiento interno, ya sea con la sustitución de unas compañías por otras o con la concentración empresarial, el agrupamiento. Gonzalo Fuentes, responsable turístico de CCOO, es optimista. Especialmente, con lo que conlleva a la costa. «No llegará tan lejos. Son asuntos que pueden solventarse», puntualiza.



La UMA se sitúa en el top de la producción investigadora de la universidad española

Crisis ▶ A pesar de los recortes, la Universidad de Málaga ha mantenido 266 grupos de investigación **Esfuerzo** ▶ La UMA ha invertido más de 800.000 euros en su Plan Propio de Investigación **Patentes** ▶ La cartera al final de 2016 ascendía a 248

Ignacio A. Castillo

MÁLAGA

ia.castillo

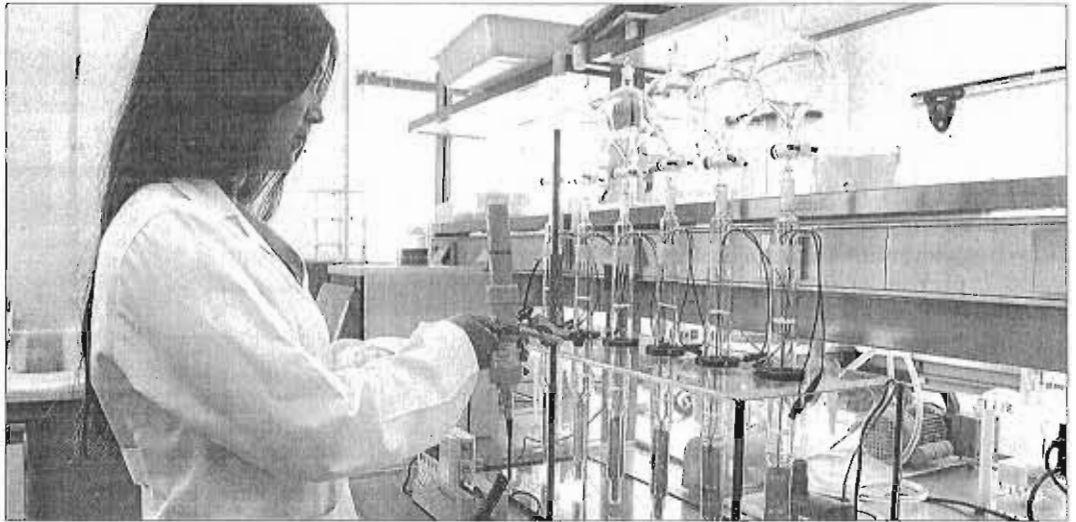


La investigación es una función esencial de las universidades. Un derecho y un deber del personal docente e investigador. La investigación impulsa la adquisición y puesta al día de los conocimientos y hace posible una docencia de mayor calidad. La Universidad de Málaga se sitúa en el top español en producción investigadora y científica. Ocupa los primeros lugares de la clasificación de 79 instituciones académicas públicas y privadas que aparecen en el último informe La Universidad Española en Cifras 2015-2016, publicado por la CRUE.

Según las cifras de la propia universidad malagueña y que fueron ofrecidas en la memoria del curso por parte del secretario general de la institución, Miguel Porras, durante el solemne acto de inauguración del nuevo curso, el colectivo de investigadores está constituido por 1.992 docentes con título de doctor. Al que habría que sumar 102 becarios predoctorales, que constituyen el personal investigador en formación, 51 postdoctorales, ocho contratados con cargo al programa Ramón y Cajal, diez en el programa Juan de la Cierva, tres en el programa Marie Curie y un grupo de contratados con cargo a proyectos de investigación, que asciende a 248 personas.

El informe de la Conferencia de Rectores de las Universidades Españolas (CRUE) recoge más de 900.000 datos de todas las universidades españolas en siete grandes apartados: Demanda de enseñanza universitaria; Precios y ayudas al estudio universitario; Oferta de enseñanzas universitarias; Recursos del sistema universitario; Resultados docentes; Resultados I+D+i; y Resultados Presupuestarios, ofreciendo una completa fotografía del estado de las universidades.

La formación de investigadores es un factor crucial del desarrollo investigador del país, tanto respecto a su utilidad para nutrir la actividad investigadora de todos los organismos públicos de investigación, como para dotar al tejido productivo del personal cualificado necesario para desarrollar la actividad de I+D+i en las empresas. En consecuencia, la lectura de tesis doctorales, y la consiguiente consecución del



Una investigadora de la Universidad de Málaga en uno de los laboratorios del SCAI, en el campus de Teatinos. ARQUIMEGA

grado de doctor del estudiante doctoral, es un resultado fundamental de la actividad universitaria y de su productividad.

Un importante indicador relacionado con la calidad de la investigación realizada por los investigadores de una institución es el correspondiente al número de tramos de investigación, reconocidos por la Comisión Nacional Evaluadora de la Actividad Investigadora (CNEAI).

De este modo, durante el pasado curso académico, el número de sexenios de investigación del PDI de la Universidad malacitana ascendía a 2.431, 71 más que el curso anterior.

A pesar de que, como refleja el informe, la crisis empobrece la capacidad productiva del profesorado universitario y pese a los recortes experimentados en la educación en los últimos años, la UMA ha logrado mantenerse en un buen nivel. Y lo ha hecho superando los obstáculos de la falta de recursos y la imposibilidad de renovar becas.

En la actualidad, la Universidad de Málaga cuenta con 266 grupos de investigación. De ellos, según la memoria, 75 son de la rama de Humanidades y 65 de Ciencias Sociales y Jurídicas.

Por lo que respecta a los proyectos de investigación, el curso pasado habla 182 proyectos en vigor, con una financiación de 13,6 millones euros. Por lo que se refiere a los proyectos autonómicos ascienden a 45, por un importe de

Productividad investigadora

ÚLTIMO PERÍODO EVALUABLE DE LA COMISIÓN NACIONAL

Universidad de Córdoba	81,12%
Universidad de Sevilla	81,03%
U. de Valencia (Estud. General)	80,79%
Jaume I de Castellón	80,31%
Univ. de Extremadura	78,46%
Politécnica de Cartagena	74,44%
Universidad de Alicante	73,80%
Universidad de Girona	72,88%
Politécnica de Valencia	71,29%
Universidad de Zaragoza	71,29%
Univ. Pública de Navarra	69,72%
Universidad de La Rioja	69,48%
Universidad Pompeu Fabra	69,11%
Universidad de Málaga	68,54%
Universidad de León	68,36%
Media UU. PP. Presenciales	68,15%

Fuente: CRUE

6,8 millones de euros. En cuanto al Plan Propio de Investigación, el número de ayudas concedidas ascendió a 708, con una financiación de 849.555 euros.

Transferencia de conocimiento

Del mismo modo, la Universidad de Málaga ha gestionado 532 contratos de investigación, en los que han participado 543 investi-

gadores, por una cuantía de 6,7 millones de euros, además de tramitado 11 cátedras de empresa por un valor económico de 288.550 euros.

Por otra parte, se registraron 14 solicitudes de patente españolas, once solicitudes internacionales vía PCT, cuatro solicitudes de patentes internacionales, una solicitud de patente esta-

Patentes por Universidad

PATENTES NACIONALES

Politécnica de Madrid	342
Politécnica de Cataluña	329
Universidad de Sevilla	298
Politécnica de Valencia	225
Univ. Santiago Compostela	201
Complutense de Madrid	171
Universidad de Granada	180
Autónoma de Madrid	139
Universidad de Málaga	117
Universidad de Vigo	134
Universidad de Zaragoza	134
Universidad de Cádiz	115
Universidad de Alcalá	112
Universidad de Alicante	110
Universidad del País Vasco	109

INFOGRAFÍA ▶ LA OPINIÓN

donidense. La cartera de solicitudes de patente y patentes de la Universidad de Málaga en vigor a finales de 2016 ascendía a 248.

Los rectores echan de menos que las empresas españolas inviertan más en tecnología y señalan que reaccionan con lentitud ante los cambios tecnológicos disruptivos. Esto permitiría aumentar los resultados.

MÁLAGA

MOVILIDAD | ALTERNATIVAS PARA ALIVIAAR EL PARQUE TECNOLÓGICO DE ANDALUCÍA

Trazan dos soluciones baratas para mitigar el caos de tráfico en el PTA

● La reordenación de la rotonda de acceso y acciones de poca envergadura en los viales anexos rebajarían los atascos ● El coste de las opciones analizadas oscilan entre los 1,6 y 1,9 millones

Sebastián Sánchez MÁLAGA

No siempre la solución a los problemas de tráfico pasa por la ejecución de grandes infraestructuras o por desembolsos de decenas de millones de euros. Un estudio contratado por la empresa Promálaga a la firma CAI para analizar los accesos viarios al Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) pone sobre la mesa una serie de alternativas que con una inversión ciertamente reducida permitiría disminuir de manera significativa los escenarios de congestión que se producen en el entorno de este centro productivo.

En concreto, el citado análisis, al que tuvo acceso este periódico, llega a dibujar actuaciones con carácter inmediato y otras a medio plazo, considerando el

La cifra de trabajadores es de 17.000 y se prevé alcanzar los 50.000 en unos veinte años



Medidas en la A-357 en la última experiencia realizada para reducir los problemas de tráfico en el PTA.

constante crecimiento que tiene el PTA y la previsión de que en un par de décadas pueda llegar a acoger a unos 50.000 trabajadores. Las intervenciones de menor impacto monetario pasan por la regulación adecuada de la rotonda localizada en la entrada principal del parque, en la que acaba confluyendo los tráfico procedentes de cuatro vías, y por la reorganización de estos viales. Es justamente esta circunstancia la que provoca que el nivel de circulación en las horas punta de entrada y salida sea crítico.

En esta línea, los autores del estudio contemplan dos posibles actuaciones, cuyo impacto sobre las arcas públicas sería de algo más de 1,6 millones de euros la primera y de 1,9 millones la segunda. La primera de estas propuestas técnicas supondría la semaforización de la glorieta de acceso al PTA, la creación de un carril bus-VAO en la Avenida Juan López Peñalver (vial de acceso principal al parque) en sentido norte, la reserva de otros dos carriles en sentido sur y la configuración de la calle Graham Bell

con dos carriles sentido norte.

De este modo, según se señala de manera explícita, se potencia el acceso al interior de la tecnópolis por Graham Bell, quedando limitada la entrada por Juan López Peñalver a los autobuses y a los vehículos de alta ocupación. La configuración sí abre la puerta al paso por Juan López Peñalver "a una cantidad específica de vehículos".

La segunda de las iniciativas que se considera a corto plazo implica también la semaforización de la glorieta y la creación tres ca-

rriles en la calle Graham Bell (actualmente tiene dos, uno de sentido sur y otro norte), destinando esta vía como entrada única al parque, mientras que la salida del mismo se limitaría a la Avenida Juan López Peñalver. De este modo se crearía una especie de bule. Para ello se dará continuidad a la sección de Graham Bell hacia la calle Marie Curie, que pasaría a tener sentido único.

No obstante, el desarrollo de esta iniciativa, valorada en unos 1,9 millones, se segmenta en varios tramos. El primero de ellos

en la parte de carretera que une la autovía A-357 con la glorieta Plácido Fernández Viagas, y en la que se delimitarían en sentido norte dos carriles para el tráfico motorizado y un carril bus-VAO (capaz de soportar una demanda de 500 vehículos en hora punta). La sección de este mismo vial en sentido sur quedaría con dos carriles para tráfico privado, incluyendo una adecuación del carril de aceleración en la unión con la A-357 en dirección Málaga.

La sección se mantendría in-

Infraestructuras de 1992 y previstas para 7.000 trabajadores

La necesidad de intervenir en la mejora de las vías de comunicación con el PTA sigue alargándose después de años en los que la urgencia es patente. Y a pesar de ello las administraciones públicas con competencias en la materia, a pesar de numerosos estudios y debates, siguen sin tomar decisiones en esta dirección. Una buena muestra de la precariedad que padece la tecnópolis es que, como refleja este últi-

mo trabajo técnico, cuenta "con las infraestructuras de transporte y accesos originales (año 1992), las cuales fueron proyectadas y diseñadas para una previsión de aproximadamente 7.000 trabajadores". En la actualidad se cuentan del orden de 17.000 empleados, existiendo la previsión de que en las próximas dos décadas la cifra se disparará hasta los 50.000. En los últimos años son numerosos los trabajos técnicos diri-

gidos a buscar el mejor método con el que dar respuesta a este problema. La propia Promálaga acaba de encargar meses atrás un informe para conocer la viabilidad de conectar la hiperronda con el PTA (trabajo que ya fue ejecutado por el propio parque hace algo más de una década); el Ministerio de Fomento analiza la posibilidad de prolongar la línea del tren de Cercanías de Álora, si bien sus conclusiones más recientes ponen

en duda la viabilidad de la misma, y años atrás la Junta estudió la extensión del Metro, descartándose por una demanda excesiva en horas punta. Y todo ello en un espacio en el que existe una alta concentración de trabajadores en un reducido número de empresas. De las 626 firmas instaladas, las 15 con mayor número de trabajadoras suponen el 57% del empleo total. Asimismo, de acuerdo con los análisis históricos

realizados, hay una "excesiva tendencia a la utilización del vehículo privado, como demuestra el hecho de que del orden del 85% de los trabajadores acude al parque en su propio vehículos (datos de 2008). Los técnicos destacan como "significativo" la "absoluta congestión" del tráfico que se produce durante unas tres horas punta al día: 07:00-08:00, 08:00-09:00 y de 17:30 a 18:30. Una situación que contrasta con la "sensación tan amable" el resto de la jornada.

tacta en la carretera de Campanillas hacia la glorieta previa al PTA en sentido este (un carril para tráfico), así como en el sentido oeste (dos carriles), si bien se propone prolongarlos unos 50 metros y modificar la fase ámbar de los semáforos. Otro de los añadidos afectaría a la carretera A-7054, la de Santa Rosalía-Maqueda. La misma, en sentido este, desde la glorieta Plácido Fernández Viagas, pasará a tener dos carriles circulación para facilitar la salida directa para los vehículos que al salir del PTA busquen la vía de conexión con la autovía.

La más costosa de las operaciones, enfocada a medio plazo, es la que incluye la construcción de un nuevo acceso al parque por el río Campanillas. La misma se tasa en casi 14,3 millones de euros. De este montante, 4,7 millones se destina a un nuevo viaducto sobre el río, 3,7 millones al desdoblamiento (con bulevar ajardinado) de la A-7054 de Campanillas, entre el entorno del río y el encaje de Cortijo Jurado; 1,8 millones a un nuevo viario (dos carriles por sentido y mediana) entre la Avenida Alealde Pedro Aparicio y la calle Adonis, y otros 1,4 millones a un nuevo viario (con dos carriles por sentido con mediana) entre el entorno de Colmenarejo y la A-7054. También abría un carril

14,3

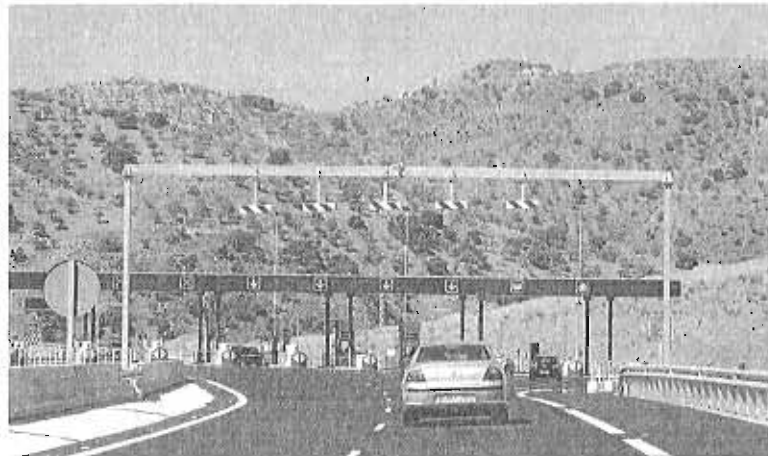
Millones. Valor de construir un nuevo acceso al PTA por el río Campanillas, opción a medio plazo

bus-VAO en la carretera de eulace entre la autovía y el PTA en sentido norte, valorado en 562.000 euros.

Existe una cuarta opción consistente en la transformación de la glorieta de entrada al parque y la creación de una raqueta semaforizada. La actuación incluiría bus-VAO sentido norte por la Avenida Jnau López Peñalver, que dispondría de dos carriles en sentido sur. Por su parte, la calle Graham Bell contaría con dos viales en sentido norte. La obra se calcula en unos 2,8 millones.

Este nuevo estudio parte de la necesidad de responder a una situación conflictiva en la circulación del PTA. El análisis realizado por los técnicos constata como el tráfico de acceso desde la A-7056 sentido norte está "fuera de los límites asumibles", ya que presenta una intensidad en hora punta de mañana de 2.271 vehículos a la hora, cuando su capacidad máxima es de 1.950; algo similar ocurre con la A-7054, desde Santa Rosalía-Maqueda, en hora punta tarde. El tráfico procedente de esta vía se ve obligado a ceder el paso a los vehículos que salen del PTA en dirección a la autovía.

El peaje de Las Pedrizas mejora sus números y absorbe una media de 13.000 coches



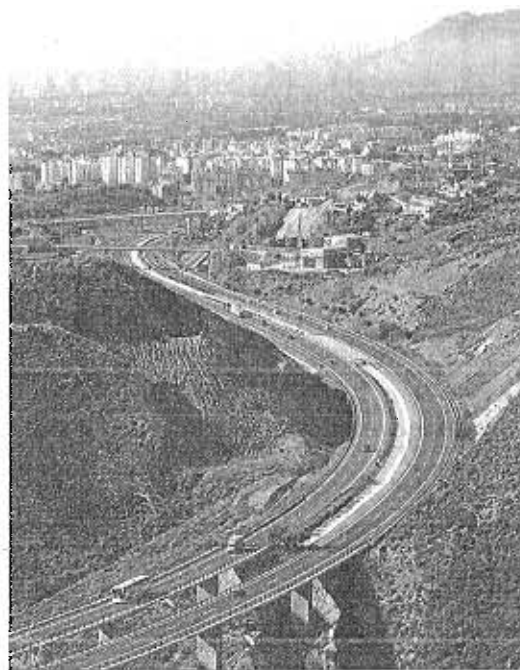
Un vehículo se aproxima al punto de peaje de la autopista de Las Pedrizas.

- De los últimos 47 meses, el tráfico crece en 46
- La subida hasta junio es del 10%

S. Sánchez MÁLAGA

La autopista de peaje de Las Pedrizas empieza a parecerse a aquello que imaginaron las empresas que la promovieron y que llegaron a desembolsar del orden de 400 millones de euros en su construcción. Tras unos inicios marcados por la crisis económica, en los que las cifras de vehículos estaban en las antipodas de los movimientos calculados, la vía de pago acumula 46 meses de mejoría. Desde agosto de 2012 hasta el pasado mes de junio todo han sido datos positivos a excepción del pasado marzo, cuando se produjo un descenso del 2% respecto al mismo mes de 2016.

La razón del ligero frenazo tiene que ver con el hecho de que fue justamente en esa mensualidad cuando tuvo lugar la Semana Santa. Una festividad que este ejercicio ha tenido lugar en abril. El peso que esta circunstancia tiene sobre las intensidades medidas es evidente, toda vez que en abril de 2017 el número de peajes se ha disparado un 27,7% respecto al mismo mes del año anterior.



Autopista de peaje de la Costa del Sol.

TRÁFICO AUTOPISTA PEDRIZAS						
Mes	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Enero	8.019	5.798	6.220	8.296	9.918	10.873
Febrero	7.432	6.249	7.056	9.185	10.996	11.962
Marzo	7.677	7.232	7.605	10.068	12.622	12.369
Abril	8.086	7.436	9.476	11.010	11.667	14.921
Mayo	7.816	8.444	9.032	11.310	12.864	13.659
Junio	8.593	8.528	9.131	11.188	12.912	14.434

Fuente: Ministerio de Fomento

A pesar de esa excepción, la primera mitad del año, a la espera de conocer el comportamiento del mes de agosto, generalmente el que mejores resultados da, se cierra con una subida media del 10% respecto al mismo periodo de 2016. En términos absolutos, la media de vehículos que han pasado por esta carretera es de 13.036 diarios, 1.200 más que en entre los meses de enero a junio de 2016 y 2.859 más que la media de 2015. Si tomamos como punto de comparación los primeros seis meses de 2012 (cabe recordar que la autopista entró en servicio en octubre de 2011) la intensidad media actual supera en 5.098 vehículos la de hace cinco años.

Al efecto que la recuperación económica tiene sobre el aumento del tráfico privado, algo apreciable en todas las carreteras de la provincia, hay que sumar las promociones que la empresa concesionaria viene impulsando desde hace años para abaratar el trayecto por la misma. Una de estas ofertas es la conocida como Bono 39, que permite a sus poseedores realizar cuantos trayectos quieran por la vía a lo largo de todo un mes. El mismo, que en origen se pensaba como una medida provisional, va a ser extendiendo

La vía de pago Málaga-Guadiaro crece un 7,2% sobre el primer semestre de 2016

su validez todo este año.

La clara mejoría es extensible al tráfico de vehículos pesados con optan por esta carretera para evitar la A-45, cuyo trazado es mucho más sinuoso y alejado del Centro de Transporte de Mercancías de Málaga (CTM) y de los polígonos industriales. De acuerdo con las estadísticas registradas hasta junio, publicadas por el Ministerio de Fomento, en estos seis meses la subida es del 14% en lo concerniente al tráfico pesado. Frente a los 1.274 vehículos que de media pasaron por el peaje en la primera mitad del año pasado, en este el dato es de 1.461. El salto es exponencial si la comparación se realiza con la toma del primer semestre de 2012, cuando la media fue de 732 camiones, justamente la mitad que en la actualidad.

Los resultados son igualmente positivos en la otra autopista malagueña, que enlaza desde Fuenigürola hasta Guadiaro. La misma, entre enero y junio, ha movido una media de 29.764 vehículos, un 7,2% más que en el mismo periodo de 2016. La mejoría en los números de esta carretera de pago se viene apreciando desde octubre de 2013, momento a partir del cual todas las mensualidades se produce un incremento de tráfico.

INNOVACIÓN

● La constructora andaluza lanza una plataforma para evitar la falsificación de la documentación que exige a la hora de trabajar en sus infraestructuras



Una obra ejecutada por Sando.

Sando ahuyenta a los subcontratistas piratas

Eli García Villalón SEVILLA

En el sector de la construcción es una práctica común que las grandes compañías deriven parte de su carga de trabajo a subcontratistas. Pero a veces, y sobre todo a raíz del boom inmobiliario, ha sido difícil llevar un control exhaustivo de toda la información proporcionada por estas empresas, lo que ha derivado en casos de fraude.

Para evitar estas situaciones, Sando se propuso hace un par de años buscar una solución al problema. La constructora malagueña había sufrido en sus propias carnes la falsificación de los documentos que exigía a sus subcontratistas a la hora de participar en la ejecución de sus obras e infraestructuras. "Algunos manipulaban la información antes de entregárnosla; eran falsificaciones tan profesionales de la vida laboral de los trabajadores, sus nóminas, el pago de los seguros sociales... que eran difíciles de detectar", explica Alejandro Sánchez, director de Organización y Procesos de Sando.

Para poner orden en todo ese maremágnum y contar con garantías de que los datos proporcionados eran ciertos, Sando desarrolló junto con la también firma malagueña Metadata una herramienta informática con la que



El sistema de gestión documental implantado en Sando.

Una 'app' para llevar el control de los empleados que hay en obra

Otro de los desarrollos que tiene Sando entre manos es una aplicación móvil para realizar el control de presencia en obra. Se trata de una solución que ya se está probando en dos obras piloto. La empresa ejecuta mucha obra civil (puentes, carreteras...) y en este tipo de construcciones no existe un perímetro acotado en el que se pueda determinar una puerta de entrada o de salida. "Son tajos de ocho o diez kilómetros en los que no es fácil llevar un control de los

trabajadores que hay", explica Alejandro Sánchez, director de Organización y Procesos de Sando. Pero ahora con esta app, los encargados de obra podrán hacer con facilidad un recuento de los empleados que trabajan de cada subcontrata. Otro proyecto de I+D que está en fase de diseño contempla implantar una tarjeta en el caso del obrero y que un código QR indique, por ejemplo, si tiene la formación óptima para realizar una determinada labor.

realizar las comprobaciones correspondientes y evitar así los posibles fraudes. Además, con su puesta en marcha se homogeneizaba la documentación que se pedía en cualquier obra, ya estuviera en Lugo o en Sevilla.

La plataforma es muy sencilla y se apoya en el uso de certificados digitales. Los subcontratistas sólo tienen que instalarse el sistema en su ordenador y programarlo para que pida la documentación a la Seguridad Social, con lo que los resultados se suben de forma automática a la plataforma. "De esta manera logramos que la documentación no la toque nadie, que no haya intermediarios entre la Administración Pública y noso-

La malagueña Metadata ha codiseñado el sistema al que ya han subido sus datos 470 subcontratistas

tros, con lo que no existe el riesgo de que se manipule o falsifique", añade Sánchez. La herramienta se ha desarrollado de tal modo que sólo permita acceder a los datos imprescindibles para autorizar o no la contratación con esa empresa, no a otra información sensible de la misma. "Por ejemplo, se nos oculta información de otros trabajadores que no estén en nuestras obras", matiza.

Pese a que la implantación de este robot ha desatado una "altísima resistencia" en los subcontratistas—"éste es un sector anquilosado en el que cuesta que cale el uso de nuevas tecnologías y nuevos procesos", asegura—, ya son 470 los que han subido su documentación al sistema. Pagan entre 70 y 200 euros al año—según su número de empleados—por tener su espacio en la plataforma y que ésta le valide su información. Lo que se trata es de comprobar que las empresas no tengan deudas con la Seguridad Social, estén al día en prevención de riesgos laborales, paguen las nóminas...

Metadata es la empresa a la que se ha externalizado la gestión del servicio desde que se lanzó hace un año. "Antes todo ese trabajo se hacía dentro de Sando y de forma manual, lo que consumía un tiempo infernal, mientras que ahora ese personal se puede dedicar a otras actividades de mayor valor añadido", presume el director de Organización y Procesos de la constructora.

El proyecto se ha implantado a nivel nacional y se encuentra en fase de consolidación. En las obras de Sando fuera de España aún no se ha puesto en marcha, puesto que requiere de un conocimiento profundo de la legislación de cada país.

La Costa no descarta perder turistas por la tensión de Cataluña y España

► La patronal hotelera insiste en que los problemas de Barcelona «no benefician a nadie» y en que las cancelaciones pueden extenderse a todo el país ► El posible desvío de turistas, en caso de producirse, se restringe, sobre todo, a la demanda interna

L. Martín
MÁLAGA

@opiniondemálaga

■ Casi mil kilómetros de distancia. Cinco horas en AVE. Dos de avión. Una distancia, si no excesiva, al menos lo suficientemente pronunciada como para no pensar en una vida económica demasiado interdependiente. O como mínimo, y pese a las inercias globales, descafeinada en cuanto a la lectura de sus efectos directos. Sin embargo, la crisis política e institucional que atenaza actualmente a Cataluña podría tener consecuencias inmediatas para la Costa del Sol. Sobre todo, en el turismo, donde los destinos de la provincia siempre figuran al lado la Costa Brava y Barcelona, entre los más punteros y eficientes del sur de Europa.

Los acontecimientos de las últimas semanas, y sus reacciones en el mundo empresarial, han desatado una serie de movimientos de la que no son ajenos en el resto del territorio. A la huida de sociedades, se une el impacto en el turismo, que, si bien es difícil de precisar en todo su alcance, ya va dejando sus primeros avisos, que no suenan precisamente a bendición y progreso. Y más en una zona tan sumamente ligada a la industria.

Según la patronal catalana, puntos sensibles al conflicto como Barcelona han empezado a sufrir las primeras cancelaciones de reservas. A un ritmo que algunos especialistas sitúan al 50 por ciento en comparación con el pasado año. Un desplome, que en el caso de mantenerse o agravarse, abre dos escenarios especulativos. Especialmente, en destinos al mismo tiempo aliados y competidores como Málaga, que podría sufrir un efecto contagio o erigirse en alternativa, como ya está pa-



Un grupo de turistas en el centro de Málaga. ALEX ZEA

CCOO: «Las imágenes del 1-0 pulverizaron la marca España»

► Sensación de colapso. Servicios públicos atascados. Hoteles rodeados de manifestaciones. Y un clima que, visto con la indiferencia del viajero, únicamente transmite molestias, cuando no directamente preocupaciones. En un sector tan hipersensible como el turismo, la situación que vive Cataluña, y especialmente Barcelona, no ha dejado de notarse, provocando pérdidas en la hostelería y en los hoteles. Gonzalo Fuentes, de CCOO, cree que las consecuencias negativas van más allá de

las inmediatas. Y apunta a los costes en imagen, que suelen ser más dañinos a medio plazo. En este sentido, tiene claro el punto de inflexión. Y asegura que la gestión del Gobierno del referéndum del pasado 1 de octubre, con las famosas fotos de la policía en los colegios electorales, ha resultado sumamente agresiva con la marca España. «Son imágenes que han dado la vuelta al mundo y que dan una sensación terriblemente mala. Se ha pulverizado el sello, la marca España», señala.

sando con algunos grupos de viajeros en Alicante.

Luis Callejón Suñé, presidente de la patronal hotelera en Málaga, cree que sería un error conjeturar con algún tipo de contrapartida beneficiosa para Málaga. «La situación -insiste- no es buena para nadie». Y a nivel de entrada de turistas no se descarta que el conflicto acabe afectando también a los intereses económicos locales. En esto, por desgracia, hay precedentes. Y más cuando se trata de una óptica, la del turista, que no tiene tiempo ni ganas de enfrentarse a inconvenientes. «No hace falta recurrir al turismo chino. Los más cercanos funcionan igual y cuando ven problemas en Barcelona no distinguen. Los hacen extensivos a toda España y no vienen», puntualiza.

Aunque no se pueden inferir principios generales, la tensión de

las últimas semanas ha servido para medir la reacción del sector a pequeña escala. En el caso de un eventual enquistamiento, con las consiguientes dosis de inseguridad jurídica y alboroto en las calles, los expertos intuyen que no habría demasiadas variantes. Al menos, en su primera consecuencia, que sería la contracción de la demanda.

En esta ocasión, a diferencia de lo ocurrido con la caída de destinos como Túnez o Egipto, los grandes centros turísticos no lo tendrán tan fácil ni se beneficiarán de manera espontánea de un posible desvío de paquetes vacacionales. Distinguir entre Cataluña y Andalucía, poner a una y a otra dentro y afuera del conflicto, exige una agudeza de percepción que los vuelos, en un mundo plagado de posibilidades, apenas suelen plantearse. Y más si se tiene en cuenta la imagen de marca forjada por sí mismos como Barcelona, que en el imaginario colectivo está tan asociada a España, al idioma, e incluso, a sus tópicos, como cualquier zona del centro y del sur de España. Muy distinto es lo que sucede con el llamado turismo de proximidad, el formado por los nacionales, que, según Hosteltur, ya ha empezado a moverse -incluido los grupos del linterso- en otras direcciones.

Gonzalo Fuentes, responsable turístico en el sindicato CCOO, coincide en que todo dependerá del cariz que adquiera la trifulca política en las próximas semanas. Las reacciones, abunda, serán muy distintas si se produce finalmente la declaración unilateral de independencia, que desataría un enfrentamiento a todas luces nocivo para los intereses de la industria. «Son problemas que generan inestabilidad y disuaden a la gente. Sería perjudicial para todos», reseña.