El Banco Europeo de Inversiones se abre a financiar el soterramiento del tren del Puerto

IGNACIO LILLO
JOSÉ V. ASTORGA
ilillo@diariosur.es
jvastorga@diariosur.es

La Autoridad Portuaria acuerda sufragar la parte que le corresponde con la entidad, mientras que el grueso provendría de fondos europeos de la Junta y el Gobierno

Juergen Foecking, Alberto Barragán, Francisco de la Torre y Rosario Casero. :: SALVADOR SALAS

MÁLAGA. El soterramiento del tren del puerto es uno de los puntos negros históricos del sistema de infraestructuras de transporte de la capital. La demanda conjunta de la Autoridad Portuaria y de su comunidad (con un papel especialmente activo de los estibadores), y del Ayuntamiento va mucho más allá del fastidio y los posibles riesgos para el tráfico en el paseo marítimo Antonio Machado y las calles Ayala y Héroe de Sostoa. La posibilidad de que los vagones de mercancías puedan acceder con fluidez a los muelles es clave para impulsar la importación y exportación mediante este medio de transporte, que se está imponiendo en los principales puertos de Europa frente a los camiones, por sus menores costes logísticos. Pues bien, el Banco Europeo de Inversiones (BEI), la entidad que subvenciona las obras del metro, se ha prestado a financiar parte de los costes.

La decisión supone el primer paso en positivo para desbloquear un proyecto que acumula años guardado en el cajón, después de que los últimos responsables del Ministerio de Fomento, tanto del PP como del PSOE, hayan descartado darle prioridad a la iniciativa en los Presupuestos Generales del Estado. El esquema de financiación que se está negociando pasaría por que el 75% del coste, valorado en unos 44 millones de euros, proceda de los fondos comunitarios que gestionan la Junta y el Estado. El 25% restante lo tendrían que asumir el Consistorio y la Autoridad Portuaria (entre cuatro y cinco millones, cada uno). En este punto entra en escena el BEI, que se ha comprometido con los representantes del Puerto a adelantar su parte. «Ha habido conversaciones, la Autoridad Portuaria tiene su parte prevista; lo que hace falta es que los demás también la tengan», comentó ayer el presidente, Paulino Plata, quien

El Ayuntamiento también asumirá su parte del coste en el caso de que lleguen fondos europeos

se mostró cauto en su valoración, ya que este modelo depende de la posibilidad de cofinanciación comunitaria en el marco 2017-2020. Por tanto, la financiación total estará condicionada finalmente a la obtención del resto de fondos necesarios por parte de los gobiernos central y autonómico.

El director de la Oficina en España del BEI, Alberto Barragán, confirmó ayer durante un acto en Málaga que este es uno de los dos puertos que se han dirigido recientemente al banco de la UE para estudiar la operación crediticia con cargo al Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre (FFAT), que mantiene abierto dentro de su línea de financiaciones estratégicas. Este instrumento se creó a finales de 2015 y ha permitido mejorar la financiación propia de Puertos del Estado a la hora de afrontar obras de accesos, los denominados proyectos de «la última milla» para mejorar los tramos urbanos más próximos. Según expuso el responsable de la Oficina del banco de la UE en España, el puerto «adelantará» así financiación al dueño de la vía (el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif) y permitirá liberar el suelo municipal por donde actualmente transita en superficie.

Apoyo municipal

En este sentido, el Ayuntamiento de la capital también ha puesto de relieve su interés por desbloquear esta infraestructura. «En la hipótesis de que haya financiación europea intentaremos acogernos a ella; si no es posible, recurriremos a otras entidades o incluso a recursos propios», afirmaron ayer fuentes del equipo de gobierno municipal.

El tráfico ferroviario de mercancías en el puerto está actualmente sin actividad, algo que los expertos del sector achacan tanto al «olvido» que se ha producido en los años anteriores respecto de las actividades de importación y exportación del 'Hinterland' (zona de influencia empresarial en el entorno cercano); como a las dificultades técnicas, puesto que la vía no está electrificada y sólo se puede emplear en determinados horarios nocturnos, para no afectar al tráfico de vehículos.

En cambio, las proyecciones de crecimiento de las actividades de comercio exterior de productos agroalimentarios de la provincia y de otras limítrofes, como Córdoba; y el ejemplo de los principales puertos europeos –muy bien conectados por ferrocarril– determina que esta infraestructura es estratégica para el futuro de la actividad logística en los muelles malagueños.

Los directivos del BEI, la Comisión y el ICO animan en Málaga a pedir dinero europeo

La representación en España del banco de la UE acerca a las pymes las claves para beneficiarse del Plan Juncker

:: J. V. A.

MÁLAGA. No son subvenciones, pero sí dinero europeo para apoyar vía créditos proyectos tanto de instituciones como de empresas. El llamado Plan de Inversiones para Europa o Plan Juncker sigue buscando movilizar una inversión total pública y privada de 315.000 millones hasta 2018 a partir de 21.000 de recursos comunitarios. El BEI, con un tercio del esfuerzo previsto, es actor clave, y la Comisión, garantía financiera última. En dos años de vigencia del plan, unas cien mil pymes españolas han recibido ya 11.500 millones, el equivalente al 1 por ciento del PIB, destacó ayer en Málaga Juergen Foecking, adjunto a la representación de la CE en España, al que dio la bienvenida el alcalde, Francisco de la Torre, con un mensaje de apuesta por la innovación desde el tejido empresarial malagueño. «España va bien y es un buen momento para invertir en el que sector público puede dar garantías», aseguró por su parte la responsable de Estrategia del Instituto de Crédito Oficial (ICO), Rosario Casero, quien destacó la colaboración con el BEI para compartir riesgo en el crédito a pymes y el papel de la banca comercial como «ventanilla» de la agencia pública de crédito, que ofrece también recursos para acompañar la inversión a través de fondos. «Los tipos son atractivos, y hay apetito inversor sobre España», aseguró en relación a proyectos más allá de las pymes. En este sentido, el Plan de Inversiones para Europa trata de cubrir también proyectos de empresas de mediana capitalización y administraciones calificados como estratégicos, y que en dos años han supuesto en nuestro país 40 iniciativas y 3.500 millones financiados. Así, el responsable de la Oficina en España del banco de la UE, Alberto Barragán, adelantó el interés por apoyar iniciativas relacionadas como el transporte eficiente y los sistemas de 'ciudad inteligente', dos líneas en las que aeguró que estudiará proyectos junto al Ayuntamiento.