LA CHINCHETA

ALTURA DE MIRAS

La reunión entre el presidente de la Junta y el alcalde de Málaga sobre el metro va más allá del propio medio de transporte. No hay que olvidar que la decisión que se tome afectará al diseño de ciudad que se quiere. Es cierto que la situación económica y las obligaciones contraídas con las empresas que componen la concesionaria suponen un condicionante que deben tener en cuenta las administraciones a la hora de plantear soluciones. Pero ello no debe ser un óbice para hipotecar nada menos que el futuro de una gran ciudad como es Málaga. Hay margen para la negociación y seguro que se encuentran puntos en común para que el final de este proyecto no empañe la importancia que tiene. No hay que tener por tanto prisas en este asunto, pues las propias empresas se están mostrando comprensivas con el problema. Por eso hay que tener altura de miras y no actuar de manera cortoplacista. La Málaga del futuro lo agradecerá.

calle es el que supondrá mayores cambios para la fisonomía de la ciudad. Al margen de que el tráfico –y los autobuses– puedan salir de la Alameda, la circulación de los trenes implicaría cambios en la configuración de este eje. El más importante es la posibilidad de que se produzca una nueva cicatriz psicológica, que marque la distancia entre el casco antiguo y el moderno (el Soho y el Puerto), precisamente en un momento en el que este empieza a despuntar. Tal y como ahora ocurre respecto del Perchel y la Trinidad, a causa del cauce del Guadalmedina. Además, se abandona la posibilidad de prolongar los trenes hacia el Este.

Argumentos

La postura del alcalde es de sobra conocida, y pasa por despejar la incógnita sobre si realmente la Junta dispone de fondos para seguir adelante con los trabajos hacia el Centro bajo tierra, tal y como estaba planteado, ante la disparidad de criterios mostrada por el presidente y la consejera de Fomento, Elena Cortes.

Poco trascendió ayer sobre los argumentos que esgrimirá Griñán, si bien fuentes cercanas al proyecto apuntaron a la posibilidad de que el presidente de la Junta dé hoy «un golpe de efecto» que le permita recuperar protagonismo en el debate; con una voluntad plena de acuerdo que se ajustará a la actitud del regidor malagueño. En cambio, otras voces matizaron que la única oferta posible es mantener el trazado en subterráneo, siempre que el Ayuntamiento se corresponsabilice y asuma el sobrecoste que se genere.

Bruselas pide modernizar el Puerto de Málaga para competir en el tráfico de mercancías

El presidente de la Autoridad Portuaria asegura que la UE respalda el servicio público y aboga por unificar las tasas

:: I. LILLO / AGENCIAS

MÁLAGA. La Comisión Europea presentó ayer una nueva propuesta legislativa destinada a regular los servicios portuarios, con medidas que pretenden aumentar la eficacia, la inversión y la transparencia, y para evitar enfrentamientos con los representantes del sector. «Nuestros puertos marítimos son portales de entrada vitales, que vinculan nuestros corredores de transporte con el resto del mundo», afirmó el vicepresidente de la CE y comisario de Transportes, Siim Kallas, al presentar el texto. La propuesta afectará a los 319 puertos «clave» de los cerca de 1.200 puertos que hay en Europa, y entre los 38 españoles mencionados se encuentra el de Málaga.

A este respecto, el presidente de la Autoridad Portuaria, José Sánchez Maldonado, puso de relieve que esta medida supone un intento de mejorar la competencia de los servicios portuarios, con una referencia específica al sector de la estiba, aunque, de momento, solo son «buenas palabras». Con todo, el dirigente aplaudió que la UE respalda el mantenimiento de estas infraestructuras como servicios públicos, «lo que choca con las líneas de privatización que se han planteado, y sobre las que Europa no es partidaria». En cambio, reconoció que es necesaria una mayor competitividad, que debe venir de la mano de la productividad; al tiempo que hay que tender a homogeneizar los precios.

Concesiones

Por su parte, el comisario Siim Kallas alertó de los desafíos a los que se enfrentan estos servicios, como son la congestión, el crecimiento de tráfico y la necesidad de nuevas inversiones, y con ello la creación de nuevos puestos de trabajo. Por ello, la iniciativa incluye una comunicación y una proposición de un reglamento sobre la prestación de servicios portuarios, que busca facilitar el acceso de nuevos competidores, pero mantiene a la vez el sistema actual en que parte de los servicios son considerados públicos. «Hay muchas autoridades portuarias que toman estas decisiones (de concesión de la gestión de servicios) sin seguir los criterios de igualdad de condiciones y de no discriminación, ahora será una obligación respetarlos», explicaron a Efe fuentes comunitarias.

LA CIFRA

4,5

millones de euros ingresa la Autoridad Portuaria de Málaga con cargo al movimiento de mercancías en este recinto. En este capítulo se engloban los contenedores, más los graneles sólidos y líquidos.

Aquellos proveedores de servicios que mantengan una situación de monopolio deberán mostrar que responden a la necesidad de ofrecer un servicio público (como por ejemplo en el sector de los prácticos, que alega razones de seguridad marítima), pero tendrán que consultar con los usuarios las tarifas que establecen al menos una vez al año. Los servicios afectados, entre otros, son los de gestión de residuos, amarre, suministro de combustible o de carga y descarga.

En cambio, las cuestiones laborales de los trabajadores portuarios quedan al margen, lo que evitaría la conflictividad creada por propuestas anteriores de la Comisión Europea dirigidas al sector. Para ello, se creará un «Comité de diálogo social para los puertos» que celebrará su primer reunión el 19 de junio en Bruselas. La fuerte oposición del sector de los estibadores y del Parlamento Europeo (PE) llevó a la CE a retirar en 2006 su anterior y polémica propuesta para liberalizar los servicios portuarios.

Un buque portacontenedores en el puerto de Málaga. :: CARLOS MORET

Las playas de Málaga pierden seis banderas azules

:: SUR

MÁLAGA. El litoral malagueño ha perdido en este año banderas azules, un distintivo de calidad que otorga cada temporada un jurado internacional en el que participa la agencia de Naciones Unidas para el turismo, entre otras instituciones. También forma parte de él el Ministerio, que ha valorado si las playas cumplen con los requisitos exigidos por la normativa vigente sobre Costas.

Un total de veinte playas de Málaga han obtenido este reconocimiento, seis menos que en 2012, aunque mantiene el número de puertos con esta distinción, según los datos de la Asociación de Educación Ambiental y del Consumidor (ADEAC), que impulsa esta iniciativa.

De esta forma, han recibido la bandera azul en la Costa del Sol las playas de Algarrobo Costa, en Algarrobo; Ferrara en Torrox; Burriana y Torrecilla en Nerja; Benajarafe y Torre del Mar, en Vélez Málaga; Cala del Moral, en Rincón de la Victoria; Malapesquera-Santa Ana y Carvajal, en Benalmádena; Artola (Cabo Pino), Venus-Bajadilla, Guadalmina-San Pedro, El Cable-Río Real, Puerto Banús, Río Verde y Faro, en Marbella; El Cristo, El Padrón y La Rada en Estepona; y Sabinillas en Manilva.

Las que han perdido el distintivo de calidad son Maro y Playazo, de Nerja; Torrevigía y Arroyo de la Miel-Bil-Bil de Benalmadéna; Bombo-Butiplaya, Butibamba y Calahonda de Mijas; y Casablanca de Marbella. En cambio, lo ganan las playas de Cala del Moral y Faro.

En cuanto a los puertos, los cinco que aparece en la clasificación son Caleta de Vélez, Marina La Bajadilla - Marbella, Marbella, S.A., Estepona y Duquesa en Manilva.

Andalucía ha conseguido este año un total de 96 banderas azules, 648 en toda España.

Printed and distributed by NewspaperDirect
www.newspaperdirect.com US/Can: 1.877.980.4040 Intern.: 800.6364.6364
COPYRIGHT AND PROTECTED BY APPLICABLE LAW