



RESUMEN DE PRENSA

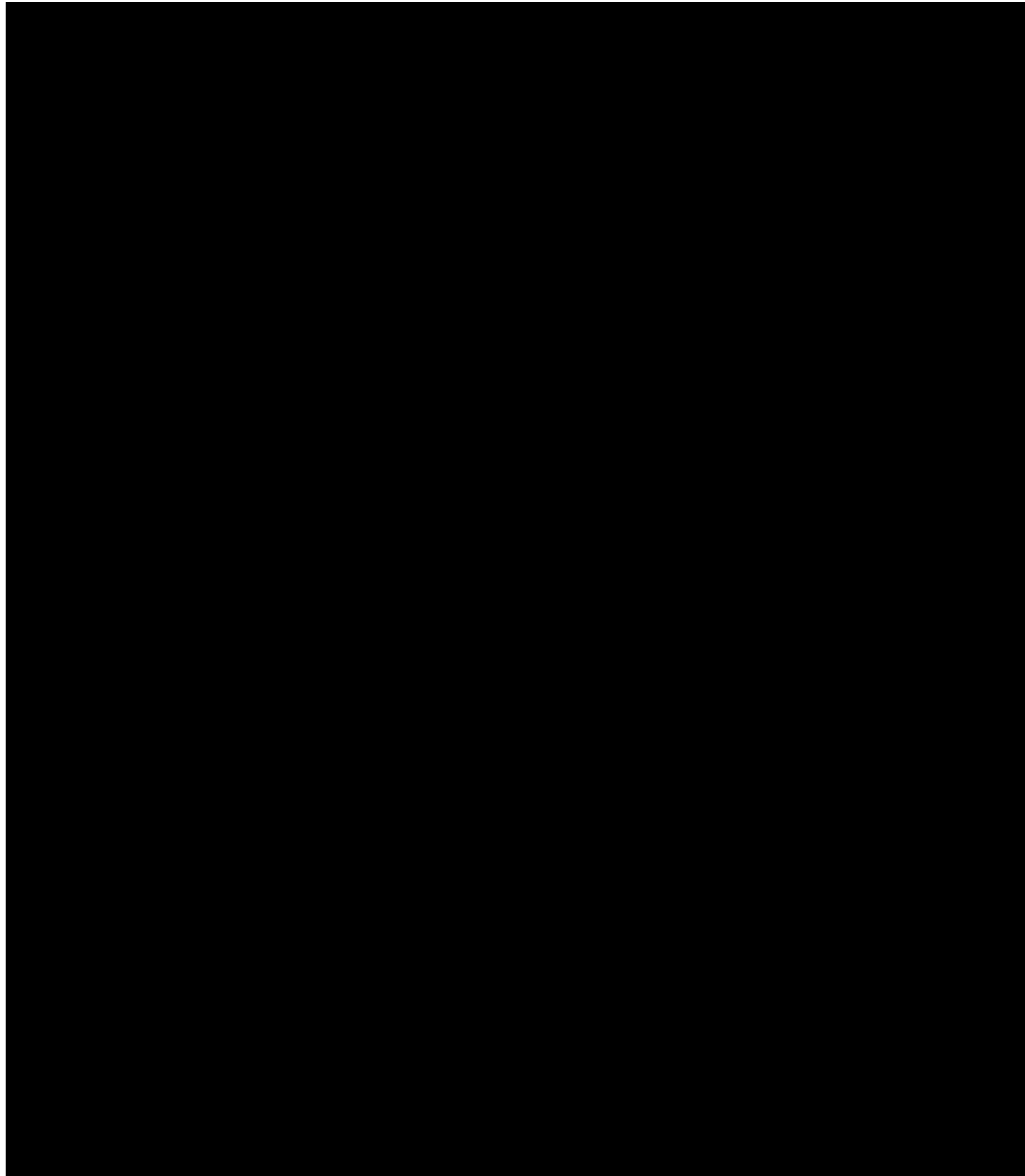
26/01/23

EL METRO DE SEVILLA AVANZA A PASO DE TRANVÍA DE MULAS

El Gobierno de la nación y la Junta de Andalucía suscribieron ayer el convenio de financiación del tramo norte de la línea 3 del metro de Sevilla. Nada que no sea moneda común en otras ciudades más acostumbradas a recibir inversiones multimillonarias de la Administración general del Estado. Pero cómo será de inusual que Sevilla abrió el más noble de sus palacios,

el Alcázar, para que el acto protocolario de la firma tuviera lugar en su Salón de Tapices. La consideración de ocasión «histórica» de la que hablaron ayer las autoridades queda bastante disminuida si se tiene en cuenta que las administraciones han tardado catorce años en ponerse de acuerdo para continuar construyendo la red de metro desde que la única línea existente entró en servicio en 2009. Casi tres lustros para repartirse el montante de la mitad de la siguiente línea es un bagaje demasiado pobre incluso para los estándares sevillanos: el metro avanza, sí, pero a paso de tranvía de mulas.

DIARI A



**EL RECUADRO****ANTONIO
BURGOS****¿Y la fábrica dónde es?**

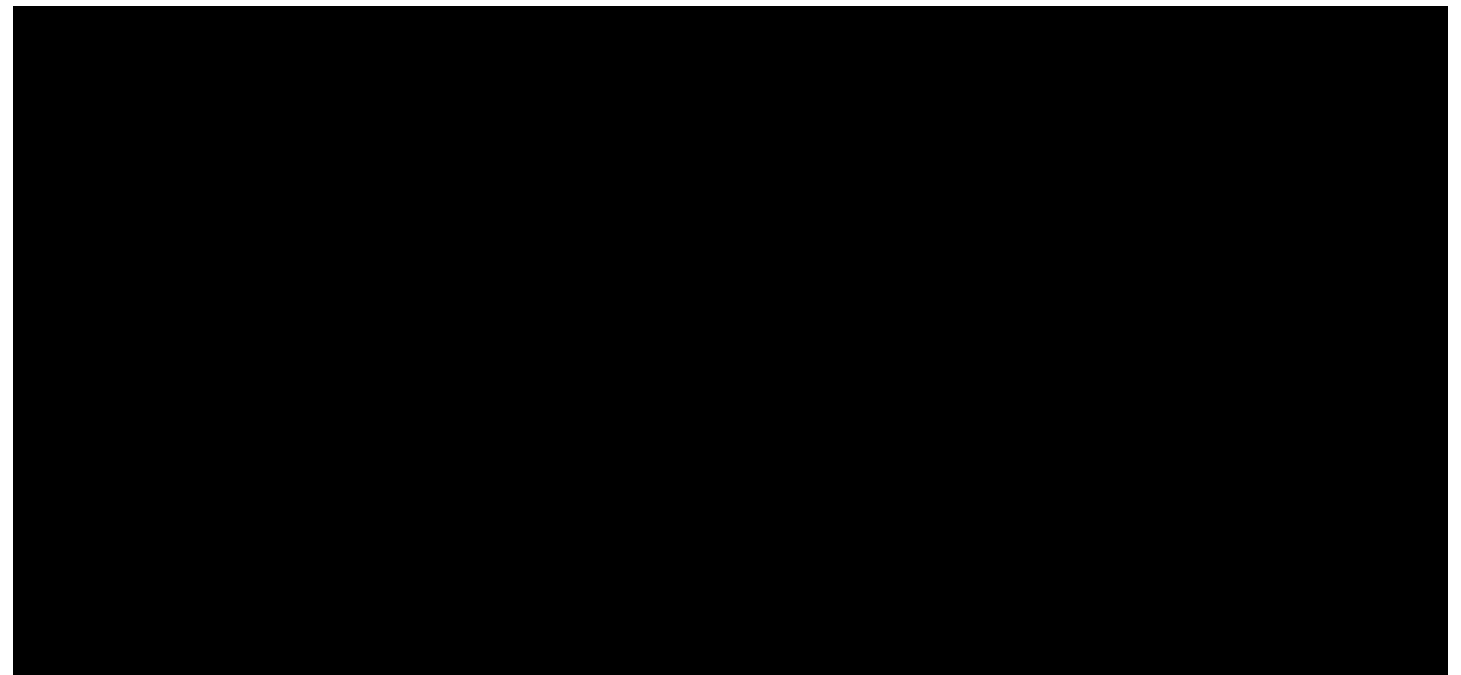
Igual que 'los cielos que perdimos'
tenemos que hablar de 'las fábricas
que perdimos'

AL saber que van a hacer pisos en la antigua fábrica de vidrio de La Trinidad, al comienzo de la avenida de Miraflores, y en la Algodonera Virgen de los Reyes, al final de Alcosa, me he acordado de algo que, como los cielos de Romero Murube, perdimos: las fábricas. En Sevilla apenas se pudo hacer la reconversión industrial porque ya no quedaban fábricas. Sevilla era una ciudad agrícola e industrial. Muy dependiente de la industria de transformación agrícola. Y de mil industrias auxiliares. Sevilla trataba como a alguien de la familia a la fábrica de tornillos, a la fábrica de bombillas. Por no hablar de la fábrica de tabacos, que no solamente daba trabajo a las cigarreras trianeras que cruzaban el río en las chalupas desde el Puerto Camaronero, antes de que existiera el puente de San Telmo, sino que hasta tenía una ópera: 'Carmen'. No creo que haya habido otra fábrica en el mundo que haya tenido su ópera. ¿Y la industria de Defensa? Todo lo que ahora es Viapol, terrenos cuyo nombre original era Las Carolinas, estaba dedicado a la industria militar: a la Pirotecnia, a la Fábrica de Artillería. Y había una in-

dustria dependiente del ferrocarril, que tenía su epicentro en San Jerónimo, de la que, como restos arqueológicos, quedan algunas naves ahora en proceso de restauración y recuperación. Por no hablar de Hytasa, Hilaturas y Tejidos Andaluces S.A., que daba trabajo a medio Cerro del Águila.

Hasta fábrica de lámparas había. He recordado el añejo anuncio de Radio Sevilla, invitando a comprar baratas las lámparas en la propia fábrica. En un diálogo como el de «Currito, dale al botoncito», aquel anuncio terminaba con otra conversación: «¿Y la fábrica dónde es? Cerca de Puerta Jerez: Almirante Lobo, Tres». Ya no podemos preguntar que la fábrica dónde es porque fábricas en Sevilla ya apenas existen. Nada de esa Sevilla industrial que he evocado existe. Ya digo, igual que 'los cielos que perdimos' tenemos que hablar de 'las fábricas que perdimos'. Entre otras, el esplendor a plena producción de Astilleros de Sevilla, con las ceremonias solemnes de botadura de barcos de gran tonelaje. ¿Y la Hispano Aviación? Por no hablar de las fábricas protegidas por el régimen de la dictadura a través del INI, Instituto Nacional de Industria.

Nos quedan los llamados 'polígonos industriales', que no pasan en la mayoría de las veces de ser un eufemismo digno de mejor causa. Donde apenas hay industrias. Se trata en su mayoría de urbanizaciones de naves industriales, o bien cerradas ya, como tantos locales comerciales del centro histórico, o simples almacenes de distribución de productos que se fabrican fuera de Sevilla. Un panorama de desolación, de solares de fábricas abandonadas donde ahora se dan pelotazos de construcciones de pisos. Esa ha sido nuestra reconversión. Convertir en zonas residenciales las fábricas abandonadas. ¿Pero en qué van a trabajar quienes compran esos pisos, si es que les dan la hipoteca? Como el bacalao. Todos tiesos. No sé de qué vive Sevilla. Será de vendernos unos a otros lo que fabrican fuera.



12 SEVILLA

Los plazos de la línea 3 retrasan a 2039 la llegada del metro a Valme

kioskoymas#secretaria@gaescosevilla.es

- Gobierno, Junta y Ayuntamiento firmaron ayer la financiación del tramo norte tras un año de negociación
- De seguir la dinámica de iniciar una línea 14 años después de inaugurar la anterior la red no se cerrará este siglo

JESÚS DÍAZ
SEVILLA

El convenio firmado ayer con todo el boato por el Gobierno central y la Junta de Andalucía para financiar al 50 por ciento los 1.300 millones que costarán los siete kilómetros y medio del tramo norte de la línea 3 del Metro de Sevilla, cuya ejecución se prevé a lo largo de ocho años, hasta 2030, supone que cada año se realizará un kilómetro del suburbano. Atendiendo a estos plazos, el tramo sur de esta línea, que abarcará desde el Prado de San Sebastián hasta el hospital de Valme, en Bellavista (9,2 kilómetros), no estará en su totalidad hasta 2039. Y esto teniendo en cuenta que se acuerde un nuevo pacto entre administraciones para sufragar este tramo sur en paralelo a la construcción del tramo norte para no perder más tiempo.

La línea 1 del Metro de Sevilla se inauguró en 2009. Catorce años después, se firma la financiación de la segunda línea, la 3. Si cuando concluya la ejecución de dicha línea hay que esperar otros catorce años para iniciar los trabajos de la línea 2, que unirá el Este y el Oeste de la ciudad, pondría a Sevilla en la segunda mitad del siglo XXI. Con estos tiempos, no es descabellado pensar que la red completa, con cuatro líneas, no se cerrará este siglo.

Quizás por esto ayer el alcalde de la ciudad, Antonio Muñoz, terminó su intervención en el acto celebrado en el salón de Tapices del Real Alcázar lanzando un aviso a los principales actores en este asunto, el Gobierno y la Junta: «No debe haber otro parón de diez años». Se quedó cortó.

La ministra de Transportes, Movilidad, Agenda Urbana, Raquel Sánchez, y la consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, Marifrán Carazo, en presencia del presidente de la Junta, Juanma Moreno, y el alcalde de Sevilla, firmaron el convenio

ADRIANO

Media línea

Si los plazos de la ejecución del Metro de Sevilla se mantienen, a una media de 30 años entre el inicio de las obras de una línea y la siguiente, la red se culminará cuando los coches vuelen o el negocio en boga sea la teletransportación. Es un insulto a Sevilla tildar de histórico un acuerdo entre instituciones para financiar ¡media línea! de metro tras ¡un año! de negociación. Quizás por eso a Sevilla siempre le aplazan las obras para el día después de que las ranas crien pelo.

de financiación para el tramo norte de la línea 3, que conectará Pino Montano con el Prado de San Sebastián. Cada administración asumirá el 50 por ciento de los 1.300 millones. La Junta, además, pagará en solitario 65 millones para comprar los trenes.

Este año, cada parte, abonará 20,1 millones. La última aportación económica será en 2030. La máxima contemplada se sitúa en 2028 con 146,3 millones cada administración.

No obstante, en dicho convenio, al que ha tenido acceso este periódico, se recoge que las obligaciones asumidas por el Ministerio están condicionadas a la existencia de crédito suficiente en los Presupuestos Generales del Estado en cada ejercicio.

Además, el pacto firmado entre Sánchez y Carazo precisa que si las necesidades de financiación excedieran los importes máximos contemplados, dicho exceso se financiaría mediante un nuevo acuerdo entre administraciones. Por ello, los riesgos de que el proyecto sufra retrasos son evidentes.

El Ministerio y la Junta han acordado que en caso de obtener fondos europeos para la construcción de este tramo, se reducirían las aportaciones de ambas partes, pero seguirían asumiendo el mismo porcentaje.

El tramo norte de la línea 3 unirá Pino Montano con el Prado de San Sebastián, donde conectará con la línea 1 lo que facilitará el acceso a barrios como Nervión, Los Remedios o municipios del Aljarafe y Dos Hermanas. Tendrá doce estaciones, una de ellas



en superficie, que se recorrerán en 18 minutos. Se estiman más de 13 millones de usuarios al año. Las obras se ejecutarán en seis subtramos: Pino Montano-Los Carteros; Los Carteros-San Lázaro; San Lázaro-hospital Virgen Macarena; Macarena-María Auxiliadora; María Auxiliadora-Menéndez Pelayo; y Menéndez Pelayo-Prado de San Sebastián. El tramo más costoso será

La ministra insiste en que quedan ocho años para cerrar la SE-40

J. DÍAZ SEVILLA

Raquel Sánchez, ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, aprovechó su visita a Sevilla ayer para presumir del «compromiso» de su departamento con la capital andaluza ante un nutrido grupo de empresarios del sector, así como del alcalde de la ciudad, Antonio Muñoz, o del presidente de la Junta, Juanma Moreno, y la consejera de Fomento, Marifrán Carazo, presentes en la firma del convenio de financiación para el tramo norte de la línea 3 del Metro de Sevilla. La ministra aseguró que este Go-

bierno ha «desbloqueado» el proyecto de la SE-40, si bien, posteriormente, en una entrevista con Radio Sevilla insistió en que quedan ocho años para cerrar esta ronda de circunvalación. Como el primer tramo de la línea 3, habrá que esperar a 2030.

Tras haber puesto en funcionamiento más de 20 kilómetros de esta ronda de circunvalación de Sevilla, Raquel Sánchez celebró que su departamento ha conseguido «desbloquear» el proyecto de la SE-40 para solventar el paso del río Guadalquivir en el tramo entre Dos Hermanas y Coria

del Río, ante «la imposibilidad manifiesta» de realizar el túnel sobre el agua, planteando una solución «viable y realista» como es el puente, cuyo anteproyecto se encuentra en el periodo de información pública.

Defendió la apuesta por el puente como una solución que asegure la eficiencia desde el punto de vista técnico, ambiental, de seguridad, de conservación y de sostenibilidad en el tiempo. En este sentido, indicó que en este 2023 se aprobará el proyecto del tramo entre Salteras y Valencina.

Más allá del metro y de la SE-40, la ministra adelantó que «muy pronto» se adjudicará la redacción del estudio informativo para la conexión ferroviaria entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto de San Pablo.

pressreader

PRINTED AND DISTRIBUTED BY PRESSREADER
PressReader.com +1 604 278 4604
COPYRIGHT AND PROTECTED BY APPLICABLE LAW



Juanma Moreno y Raquel Sánchez se dan la mano en presencia de Antonio Muñoz y Marifrán Carazo, ayer en la firma del convenio de financiación // RAÚL DOBLADO

el de San Lázaro-Macarena, que incluye la estación del hospital. Precisamente, ayer se destacó que esta línea, cuando sea una realidad al completo, conectará todos los centros hospitalarios.

Lo más inmediato, el próximo mes de febrero, será el inicio de las obras del ramal técnico, para las que la Junta destina 6,4 millones aproximadamente. A modo de comparación, los algo más de 18 kilómetros que recorren la línea 1, entre Dos Hermanas y

La ministra presumió del papel del Gobierno, sin cuya colaboración «sería imposible de ejecutar»

Juanma Moreno confía en que esta colaboración sea «la guía» para hacer realidad la red completa

Mairena del Aljarafe, costaron unos 890 millones de euros y se construyeron en cinco años.

Un día «histórico»

Antonio Muñoz, Raquel Sánchez y Juanma Moreno calificaron el día de ayer de «histórico». Un «hito» importante para una infraestructura demandada por Sevilla, la única ciudad europea de su tamaño sin una red completa de metro. Fue hace 50 años cuando

se empezó a proyectar el metro de Sevilla, como recordó Miguel Rus, el presidente de los empresarios sevillanos.

La ministra no dejó pasar el escenario para sacar pecho, asegurando que de no haber sido por el Gobierno «esta obra sería imposible de ejecutar». Intentó aclarar «un malentendido» extendido en los últimos meses de que el Gobierno se desentendería del proyecto. «Cumplimos lo que prometemos. Cada euro que aporte la Junta, habrá otro euro del Ministerio». Y eso que, según la ministra, no es la obligación del Gobierno porque la competencia para los proyectos de transportes como el metro es de la Junta.

De otro lado, Juanma Moreno se mostró confiado de que este convenio, fruto del diálogo y la lealtad institucional entre Gobierno, Junta y Ayuntamiento, sirva de guía para hacer realidad la red completa del metro de Sevilla, y anunció que este año se licitará el proyecto de actualización de la línea 2 y se aprobará el proyecto de construcción del tramo sur de la línea 3.

Calificó el proyecto de enorme envergadura técnica por la complejidad de la realización, pero también de envergadura social, porque este acuerdo exige una importante inversión. «Es un proyecto caro, pero Sevilla será más Sevilla, estará mejor vertebrada».

«El año 2023 es el año del metro de Sevilla», según el alcalde, quien manifestó que la ciudad «necesita seguir avanzando y no renunciará a la red completa». Pidió, como Juanma Moreno, seguir en la vía del consenso y el interés general para desarrollar las líneas 2 y 4 y el tramo sur de la 3. «Me consta que hay voluntad», dijo, aunque la ministra no soltó palabra alguna al respecto. El presidente de la Junta cerró el acto asegurando que, tras la firma de los papeles, «la semana siguiente a trabajar para que los vecinos lo vean. Desde mañana...».

DISFRUTA GRATIS* DE UN CRUCERO CON TU PACK DE FIBRA Y MÓVIL

FIBRA 600MB + 4 LÍNEAS DE 20GB CADA UNA

43€

¡INFÓRMATE YA!
954 01 32 32

www.airfiberaljarafe.es



*Promoción sujeta a condiciones

pressreader

PRINTED AND DISTRIBUTED BY PRESSREADER
PressReader.com +1 604 278 4604
COPYRIGHT AND PROTECTED BY APPLICABLE LAW

El Puerto diseña el distrito que alarga la ciudad hasta el Centenario

- La Autoridad Portuaria plantea la construcción de la primera fase del proyecto a partir de 2024
- El nuevo barrio contará con un hotel, una universidad, espacios culturales, verdes y deportivos y zona residencial

JESÚS BAYORT
SEVILLA

El futuro distrito portuario de Sevilla ya tiene definidos tanto la ordenación como el uso de unos terrenos que podrían empezar a transformarse a partir del 2024. Un nuevo barrio para la capital hispalense que discurrirá en el espacio longitudinal que abarca desde el puente de las Delicias hasta el del Centenario, donde se instalarán, a grandes rasgos, un hotel, una universidad, espacios culturales y deportivos, zonas verdes y viviendas.

Proyectos que están recogidos en el 'Máster Plan' que la oficina técnica que componen el estudio de arquitectura Eddea y la consultora inmobiliaria CBRE le han presentado al presidente de la Autoridad Portuaria de Sevilla, Rafael Carmona, tras más de dos años de elaboración. Este nuevo diseño plantea la transformación de la superficie portuaria actual (margen próximo a la avenida de Las Razas) de 40 hectáreas, con 308.219 metros cuadrados de espacio construido para nuevas actividades económicas y 184.782 metros cuadrados de espacios libres y zonas verdes. Asimismo se propone la ordenación de 17 hectáreas del margen oriental de la avenida de Las Razas para uso residencial y terciarios. En total, el proyecto puerto-ciudad abarca una superficie de 57 hectáreas.

Según la idea que plantea la oficina técnica, más de la mitad del entorno portuario se convertirá en un espacio libre vertebrado por un amplio parque que, en paralelo, contará con una avenida del Guadalquivir que se transformará para la ocasión sobre el antiguo trazado ferroviario del Puerto. Además, se construirá el que han denominado como 'puente verde' para conectar el Parque del Guadaira con este nuevo distrito.

El muelle de Tablada compatibilizará su principal uso portuario para el atraque de cruceros con un paseo marítimo-fluvial llamado 'el Cantil'. Y en paralelo transcurrirá la galería de 'los Tinglados', un recorrido cubierto que permitirá al peatón atravesar la sombra que proyectan los almacenes.

En el extremo norte, junto al puente de las Delicias, la puerta de entrada al muelle será 'la Bocana', «donde el ciu-

El presidente de la Autoridad Portuaria, Rafael Carmona, presentó ayer el proyecto //

VANESSA GÓMEZ



dadano podrá asomarse a la lámina de agua» desde el 'Muelle de Honor'. Hacia el sur, junto al puente del Centenario, el nuevo espacio habilitará el 'Muelle de Heliópolis' para aproximar los barrios más cercanos —Heliópolis y Bermejales— a la lámina de agua. En la zona residencial, el documento planifica la 'plaza de la Exposición' como punto de entrada desde Reina Mercedes al distrito urbano-portuario.

Los usos portuarios se mantendrán en la nueva 'Terminal de Cruceros', que será el principal foco de la actividad portuaria de la zona y estará ubicada en el tercer tinglado junto al 'cantil'. El moderno edificio albergará también el 'Port Center', un nuevo escenario que «servirá de interfaz lúdica entre el ciudadano, el puerto y Sevilla para acoger visitas, exposiciones...».

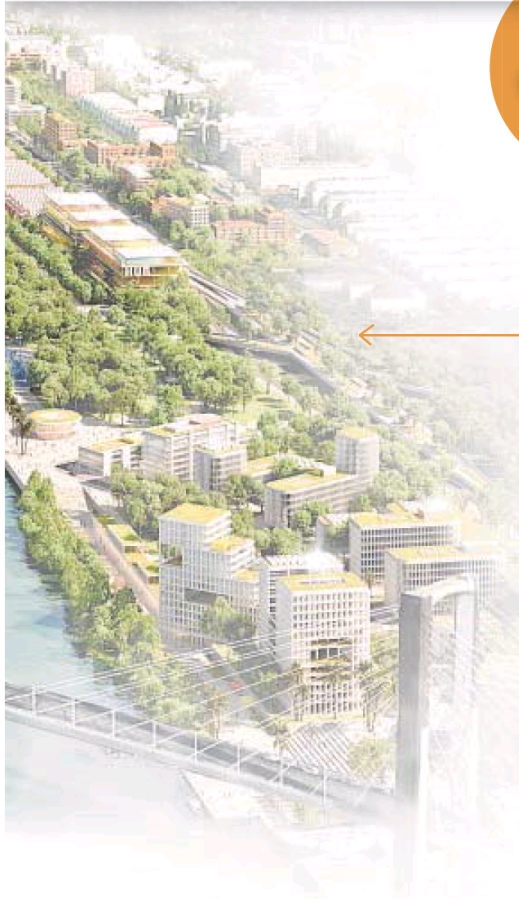
Los equipamientos culturales se-

rán el 'teatro del Puente' y la 'casa Azul'. Además, el 'Máster Plan' sitúa a la nave 'Encendida' en el extremo norte del ámbito. El distrito dedicará un muelle a las actividades deportivas en la zona del quinto tinglado, y contará con un Hub de aparcamiento con capacidad para 1.400 plazas.

Por último, se plantea la construcción de un hotel con una altura máxima de 10 plantas que marque la entrada al área portuaria a través de la calle Páez de Rivera. Para la puesta en marcha del proyecto, la Autoridad Portuaria ha previsto el lanzamiento de la primera fase a partir de 2024 bajo el régimen de concesión administrativa que implica la inversión privada para el desarrollo del ámbito, una vez avance la tramitación urbanística.



Distribución del distrito urbano portuario por zonas



El proyecto plantea la transformación de todo el entorno portuario, donde la avenida del Guadalquivir será su principal eje vertebrador // ABC



La cumbre sevillano-malagueña de Cívisur

La presentación de este nuevo distrito portuario se enmarcó dentro de un encuentro organizado por Cívisur que protagonizaron los respectivos presidentes de la autoridades portuarias de Sevilla y Málaga, donde se puso como ejemplo la transformación que el puerto malagueño había sufrido en los últimos años para incorporarse dentro de la ciudad y «permitir que el ciudadano le diera uso». Después de este encuentro se prevé organizar otro similar en la capital de la Costa del Sol. Según explican desde la sociedad civil, «la finalidad de estos encuentros es tender puentes entre ambas provincias con el objetivo de que intercambien experiencias comunes, unan sus fuerzas y actúen como una importante potencia de empuje en la economía y el progreso de nuestra tierra». Anteriormente ya se hizo el encuentro de los alcaldes de las dos capitales, con una conferencia del anterior regidor sevillano, Juan Espadas, en Málaga y del malagueño, Francisco de la Torre, en Sevilla.

Yo elijo Altair

de 3 a 18 años

Centro Educativo Bilingüe, con educación personalizada. Todos los niveles (Infantil, Primaria, ESO, Bachillerato, CC.FF.) CONCERTADOS



Jornadas de Puertas Abiertas



LAS JORNADAS DE PUERTAS ABIERTAS INCLUYEN LA VISITA A LAS INSTALACIONES DEL COLEGIO E INFORMACIÓN SOBRE EL PROYECTO EDUCATIVO DE ALTAIR



Martes, 24 de enero
(Inicio: 18:30 horas)

Martes, 31 de enero
(Inicio: 17:30 horas)

Pida cita previa a través del teléfono 954 645 800 o del e-mail info@altair.edu.es

Centro Educativo Altair - C/ El Barbero de Sevilla, 1 - ADMISIONES: 954 645 800 - www.altair.edu.es - info@altair.edu.es



PRINTED AND DISTRIBUTED BY PRESSREADER
PressReader.com +1 604 278 4604
COPYRIGHT AND PROTECTED BY APPLICABLE LAW

El Gobierno aprueba el martes los estatutos de la Agencia Espacial

► Falta el entramado burocrático y buscar funcionarios para trasladarse a Sevilla

M. B.
SEVILLA

El alcalde de Sevilla, Antonio Muñoz, anunció ayer que «de forma inminente» el Consejo de Ministros aprobará la creación de la «nueva Agencia Espacial Española» y sus estatutos, cuya sede acogerá Sevilla tras imponerse en el concurso abierto por el Gobierno a otras 20 ciudades candidatas, entre ellas, Huelva y Jerez de la Frontera (Cádiz). Muñoz se hacía eco del anuncio realizado por el comisario para el Plan Estratégico de Recuperación y Transformación Económica (Perte) Aeroespacial español, Miguel Belló, que informó de que el estatuto de creación de la Agencia Espacial Española podría aprobarse el próximo martes 30 de enero en el Consejo de Ministros y que se tratará de «una agencia dual» con un componente civil y de defensa.

«Seguimos con las buenas noticias», señaló Muñoz en un mensaje publicado en sus redes sociales, en alusión a la aprobación de sus primeros presupuestos en año electoral y a la firma del convenio de financiación del tramo norte de la línea 3 del Metro.

Tras la aprobación de la Agencia se deberá informar al Ministerio de Defensa y al de Ciencia e Innovación, para reunir todas las competencias del espacio a nivel nacional. El citado Consejo de Ministros ya acordó el pasado 28 de diciembre solicitar a la Comisión Permanente del Consejo de Estado la emisión de dictamen con carácter urgente, no más tarde del 12 de enero de 2023, en relación con el proyecto de Real Decreto por el que se aprobarán los Estatutos de la Agencia. La minis-



Antonio Muñoz con la ministra de Ciencia, Diana Morant // V. GÓMEZ

tra de Ciencia, Diana Morat, aseguró que «el compromiso del Gobierno de España es tener en marcha la Agencia en el primer trimestre y vamos a hacer todo lo posible para cumplirlo».

Reticencias

En cualquier caso la aprobación de los estatutos será solo el primer paso de todo el entramado burocrático que hay que poner en marcha y que, en este caso, implica a funcionarios de

varios ministerios. Al parecer la elección de esos funcionarios que deberán trasladarse a Sevilla es una de las reticencias que se están encontrando

El candidato del PP, José Luis Sanz, dijo ayer que espera que la agencia tenga presupuesto y «no sea otro pufio» del alcalde

para la puesta en marcha de la agencia. En cualquier caso se están negociando las condiciones para que estos trabajadores se trasladen a Sevilla ya que se prevé que primero se desplacen algunos de ellos para empezar a poner en marcha la agencia, un proceso que aún puede durar meses y que implicará, en un principio, a 65 trabajadores.

Además es necesario que se firme la cesión del Ayuntamiento al Gobierno central del edificio del CREA en San Jerónimo, donde se ubicará la agencia. Este nuevo organismo tendrá un impacto en el corto plazo (año 2023) de 360 millones de euros (directo, indirecto e inducido) y 5.860 empleos a nivel nacional. En el medio plazo (2032), el informe de impacto prevé que en Andalucía en diez años se multiplique por seis la facturación de la industria del espacio, pasando de 50 millones de euros a casi 300, y que el empleo se cuadruplica, pasando de los 400 empleos actuales a casi 1.600.

Ayer el candidato del PP a la Alcaldía de Sevilla, José Luis Sanz, criticó a la falta de concreción del Gobierno para la puesta en marcha de la Agencia Espacial Española en Sevilla tras confirmar en una respuesta parlamentaria, de la que informó ayer ABC de Sevilla, que se instalará a lo largo del año 2023 y no en el primer trimestre del año como había trasladado el Ayuntamiento. «Espero que la Agencia Espacial no sea otro de los pufos del señor Muñoz», señaló Sanz.

«Es sorprendente que el alcalde socialista no haya aún aclarado qué es lo que pasa con la Agencia Espacial Española», añade Sanz para quien espera que Antonio Muñoz «no haya generado unas expectativas con la Agencia Espacial que luego no se cumplan con la realidad. No sería la primera vez que el PSOE vende proyectos que quedan en humo», añadió.

A Sanz le extraña el contraste de las expectativas generadas con lo que está ocurriendo, con el silencio del alcalde, después que el Gobierno «diga ahora que no tiene presupuesto». «Muñoz se ha convertido en otro Juan Espadas, ni una mala palabra, ni una buena acción. Mucho humo como Espadas y pocas realidades», dijo Sanz.

Tanatorio Crematorio de Camas



5 Salas velatorio, capilla, crematorio, cafetería, servicio de flores, esquelas.

Fácil acceso desde Sevilla, aparcamiento amplio y gratuito

Salida 20-B de la SE-30
C/ Pastoreo, s/ n°. Polg. Parque Plata - Camas (Sevilla)

Por confianza, calidad y servicio.



954 16 44 33
(Servicio 24 horas)

25 años
de experiencia

Tanatorio Aznalcázar

Salas velatorio y capilla.
C/ Muralla, 1 - Aznalcázar (Sevilla)

Nuevo Tanatorio Carrión

C/ Bodegueros, 2 (Polg. Novaparc)

Carrión de los Céspedes (Sevilla)

Fácil acceso (junto A-49) Amplio aparcamiento



OPINIÓN

BOMBAS SOBRE LA NIEVE

ANTONIO BREA

Historiador



AFRONTAN el duro invierno los habitantes de las ciudades de Ucrania bajo un frío y oscuridad amplificadas, irónicamente, por las terribles explosiones de luz y calor de los artefactos bélicos que surcan sus cielos. A miles de kilómetros, en la paz del hogar, mis dedos juegan con las amarillentas hojas de uno de los preciados objetos de mi biblioteca, publicado algunos años antes de mi nacimiento. Lo adquirí recientemente, en la Feria del Libro Antiguo y de Ocasión, tras haber desdenado, hace tiempo y en distinto lugar, otro ejemplar que encontré casualmente, de coste sensiblemente menor, pero en peor estado de conservación.

En una de sus ajadas páginas, el historiador y testigo de los acontecimientos que en él se narran, escribe: "Cada día, además, las bombas angloamericanas interrumpan los suministros de agua, condenando a la sed a barrios enteros, y de electricidad,

paralizando las instalaciones y las líneas de tranvías de la ciudad".

Se refería en esas frases a las severas penalidades sufridas por Roma, en la primavera de 1944, víctima de lo que en su momento se consideró como acertada estrategia por parte de los ejércitos de las principales democracias occidentales en su combate contra las autoritarias potencias del Eje. Ahora, similares tácticas son presentadas como "crimen de guerra" ante nuestros ojos, por medio de la infatigable maquinaria propagandística dependiente de la ar-

Empezamos a ver con sensación de hastío un conflicto de muy difícil resolución

quitectura atlantista a la que inevitablemente pertenecemos.

Para quien estima que cualquier guerra que no se limite al ejercicio del derecho a la autodefensa es un delito en sí misma, pocos conceptos se muestran tan brumosos y faltos de lógica como el arriba mencionado. Sin menoscabo de su papel de utilísima excusa al servicio de los poderes hegemónicos, a la hora de

ejecutar represalias sobre la élite política y militar de regímenes incómodos, envueltas en un halo de supuesta moralidad y justicia.

Lo cierto es que los ataques sistemáticos a las infraestructuras que surten a la población civil enemiga responden a la toma de conciencia del alto mando ruso acerca de su propia incapacidad para alcanzar a corto plazo la finalidad esencial de la agresión iniciada el año pasado: una victoria terrestre que desemboque en la deposición del gobierno de Zelenski y su sustitución por otro que pliegue de nuevo al país a la amistad forzosa con el beligerante vecino, anterior a 2014. Frente a este propósito, el resto de los objetivos de campaña, no por importantes dejan de parecer secundarios: sea el garantizar la salida de la flota al Mar Negro –y por ende al Mediterráneo– o la ampliación de fronteras mediante la anexión de los territorios discólos con la actitud rúsofoba de Kiev.

Mientras Vladimir Putin trata de debilitar al adversario a distancia, todos empezamos a contemplar con sensación de hastío –y a padecerlo en el nivel de bienestar económico– un conflicto de muy difícil resolución en cuanto a sus causas e imprevisibles consecuencias en caso de prolongarse indefinidamente.

¡Oh, Fabio!

LUIS SÁNCHEZ-MOLINÍ



lmolin@diariodesevilla.es

RESCOLDOS DEL REINO DE SEVILLA

EN la Sierra de Aracena no era extraño encontrar personas que no conocían la capital de su provincia, Huelva. Para ellos ir a la ciudad (al médico, de compras, al abogado, a los toros, a conspirar, a las procesiones, al burdel...) era ir a Sevilla, el gran centro de gravedad de un vasto territorio que iba mucho más allá de las fronteras provinciales trazadas en 1833 por Javier de Burgos. Quizás, uno de los autores que mejor ha reflejado esta doble nacionalidad serrana-hispanense es Aquilino Duque, quien en libros como *El rey mago y su elefante* nos recuerda el continuo flujo entre la vieja ciudad de fundación fenicia y unas sierras no tan lejanas cuyos castillos han sido propiedad del Ayuntamiento de Sevilla hasta solo hace unos años. Lo mismo se puede decir de la Baja Extremadura, ese territorio entre el Guadiana y Sierra Morena al que los romanos llamaron Beturia. No es casualidad que a Zafra le guste llamarse Sevilla la Chica, o que muchas poblaciones del sur de Badajoz parezcan pueblos andaluces con, eso sí, un punto más de laconismo propio de las legiones que romanizaron la zona. Es raro indagar profundamente en un árbol genealógico sevillano y no encontrar sangre extremeña. El norte de Málaga, Cádiz, o, incluso,

el Algarve más occidental, no se libran de esta atracción ejercida por Sevilla. ¿A qué se debe? Evidentemente al peso político, económico, social, cultural, religioso, military y demográfico de una ciudad que, incluso en

sus momentos más bajos, siempre ejerce su papel de centro de gravedad del suroeste español. Pero también, sin duda, a los viejos lazos que se crearon durante el periodo en que Sevilla fue la capital de un reino que duró desde su fundación por la dinastía mora abbadí en 1023 hasta la referida reforma provincial del siglo XIX. Como se ha recordado en estos días, el Rey de España sigue siendo el Rey de Sevilla (desde 1248 la urbe ha estado plenamente integrada en la Corona de Castilla, primero, y en el Estado Español, después).

Es difícil no sonreír con sorna cuando se nombra como territorios "históricos" a los que aprobaron su estatuto de autonomía durante la II República, algo que ocurrió anteayer. ¿Qué es entonces Sevilla, la ciudad por donde pasaron fenicios, cartagineses, romanos, vándalos, visigodos, bizantinos, sirios, almorávides, almohades, castellanos, leoneses, aragoneses...? ¿Una urbe no "histórica" pese a sus fueros y privilegios de antaño?

Hoy arranca el año en que se va a celebrar el milenio del nacimiento del Reino de Sevilla, iniciativa impulsada por profesores e instituciones de la que Juan Parejo ya ha dado noticia en estas páginas. Conste aquí nuestra inquebrantable adhesión.

PALMAS Y PITOS



RAQUEL SÁNCHEZ
MINISTRA DE TRANSPORTES
MARIFRÁN CARAZO
CONSEJERA DE FOMENTO



Las administraciones central y autonómica han demostrado que cuando quieren se entienden y dialogan. Catorce años después del estreno de la primera línea del Metro de Sevilla (2009) han firmado el convenio de financiación del tramo Norte de la línea 3 del Metro de Sevilla, que discurrirá entre Pino Montano y el Prado.



HASSAN GHASHGHAVI
EMBAJADOR DE IRÁN



El embajador de Irán no le dio la mano a la reina Letizia durante la recepción de los Reyes al cuerpo diplomático. Un feo gesto amparado en la revolución islámica de 1979 tras la que los hombres no pueden dar la mano a las mujeres en público. Algo inaudito en el siglo XXI.

Las dos orillas

JOSÉ JOAQUÍN LEÓN



jileon@grupojoly.com

MUÑOZ Y LA CAPITALIDAD

EN la partida por la Alcaldía, Antonio Muñoz se ha sacado un as de la manga: la Ley de Capitalidad para Sevilla. Digamos que puede ser una forma de contrarrestar la mala compañía de Pedro Sánchez. El alcalde socialista ha recurrido a una propuesta que de-

fendió el PP (y singularmente el ex alcalde Juan Ignacio Zoido), aunque es cierto que otro socialista, Alfredo Sánchez Monteseirín, también la pidió. Puede ser una forma de buscar al electorado moderado. No por la propuesta en sí misma, sino por ese afán conciliador que orienta su gestión desde que sustituyó a Juan Espadas. Una conciliación más *juanmista* que *pedrista*, y que resulta ajena a las broncas de la política nacional, auspiciadas por el ilustre visitante al que recibió el 14 de enero en el pabellón de la Navegación. "Navegamos frente a tempestades", dijo Sánchez.

La Ley de Capitalidad fue una propuesta recurrente de Juan Ignacio Zoido. El PP la había pedido en 2007, cuando era alcalde Alfredo Sánchez Monteseirín y presidente de la Junta Manuel Chaves. Monteseirín defendió la Ley de Capitalidad, pero la Junta la frenó. La capitalidad de Sevilla quedó fijada en el artículo 4 del Esta-

tuto de Andalucía, y se puede desarrollar con una ley que nunca se aprobó. Después de la gran victoria por goleada de Zoido en 2011, ya como alcalde, volvió a pedirla. Fue criticado incluso por los suyos, ya que Francisco de la Torre, alcalde de Málaga, lo veía como la búsqueda de más privilegios para Sevilla. Y los socialistas lo veían como una ocurrencia de Zoido.

Nunca ha parecido que la Ley de Capitalidad despierte la emoción ni la indignación de los sevillanos. Flojera, indiferencia... La gente quiere que la ciudad reciba

¿Le han metido un gol al PP? No es eso, pero tampoco es lo contrario. El PP andaluz no se puede desmarcar ahora

la atención que se merece para contar con mejores infraestructuras y para que la capitalidad no sea perjudicial. Y también que se ayude a los barrios pobres del ranking. Pero en este nuevo intento lo que se valora más es la foto. Ver al alcalde, Antonio Muñoz, y a la ministra de Política Territorial, Isabel Rodríguez, del PSOE, junto al consejero de Presidencia de la Junta, Antonio Sanz, del PP, unidos para que las necesidades de Sevilla se queden fuera de la discusión partidista... Es una foto impagable, en vísperas de la campaña.

¿Le han metido un gol al PP? No es eso, pero tampoco es lo contrario. El PP andaluz, presidido por un malagueño, no se puede desmarcar ahora de la Ley de Capitalidad que defendió el PP sevillano durante muchos años. Aunque el PSOE la frenó en la Junta, Muñoz la rescata cuando más le conviene. Esperemos que de verdad sea para el bien de Sevilla capital.

SEVILLA

LÍNEA 3 DEL METROPOLITANO | CUENTA ATRÁS PARA CONSTRUIR EL TRAMO NORTE (PINO MONTANO-PRADO)

Firma histórica para ampliar el Metro 14 años después de la línea 1

● Gobierno y Junta rubrican el convenio de financiación del tramo Norte de la línea 3 ● “Sin la participación del Estado sería imposible de ejecutar”, destaca la ministra de Transportes

Ana S. Ameneiro

Catorce años después del estreno de la primera línea del Metro de Sevilla (2009) y tras más de veinte años desde el primer convenio de financiación de esa ciudad (2002), la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, y la consejera de Fomento de la Junta de Andalucía, Marifrán Carazo, firmaron ayer por fin el convenio de financiación del tramo Norte de la línea 3 del Metro de Sevilla, que discurrirá entre Pino Montano y el Prado.

Cuenta con una financiación de 1.301 millones de euros que afrontarán a partes iguales, al 50%, las dos administraciones: Estado y Junta. El acto se celebró en el Real Alcázar y contó con la presencia del presidente de la Junta de Andalucía, Juanma Moreno (PP), y del alcalde

Los 1.301 millones de euros de cofinanciación se destinan a las obras, no a la explotación



La ministra de Transportes, Raquel Sánchez, fue la primera en firmar el convenio. Detrás, Antonio Muñoz, Juanma Moreno y Marifrán Carazo.

de Sevilla, Antonio Muñoz (PSOE). Más de 100 personas estaban invitadas.

El presidente Juanma Moreno tomó la palabra, en lugar de la consejera, para declarar que “ya no hay vuelta atrás para Sevilla y los sevillanos”, y señaló también la “enorme envergadura social” que va a tener esta línea y que “Sevilla va a ser más Sevilla y una ciudad mejor vertebrada”, además de beneficiarse de sacar miles de coches de las calles. También se felicitó porque el acuerdo acerca a las administraciones para completar la Red de Metro con las líneas que faltan: por ahora, lo que queda de la 3 (tramo Sur Prado-Valme) y la línea 2.

Moreno no dudó en calificar este proyecto constructivo de “muy importante y muy caro”, que excluye la compra de trenes de 65 millones, inversión que asume en solitario la Junta.

“SIN EL ESTADO SERÍA IMPOSIBLE”

Por parte del Gobierno central, la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, destacó que “sin la participación del Estado la obra del tramo norte del Metro sería imposi-



Moreno saluda a la ministra ante el alcalde de Sevilla en el Alcázar.



Más de 100 personas asistieron al acto de la firma.

sible de ejecutar y menos en los plazos que se han fijado”. Estos plazos de obra, por ahora, son de 8 años hasta tanto no se acuerde una reducción para dejarlos en 5 ó 6 años, como ha pedido la Asociación Sevilla quiere Metro.

La ministra reiteró que “el Gobierno nunca ha dudado en colaborar con el resto de administraciones con independencia del color político”, si se trata de defender el bienestar de los ciudadanos y que no es cierto que el Gobierno se quisiera desentender del proyecto.

Por la tarde, la ministra fue a Pino Montano a explicar el convenio en un encuentro vecinal con la Comunidad de Propietarios de esta zona.

2023, EL AÑO DEL METRO

El alcalde de Sevilla, Antonio Muñoz, abrió el turno de intervenciones señalando que el año “2023 es el año del Metro de Sevilla”. Tras recordar el estreno de la primera línea en 2009, agradeció el trabajo realizado a los ministerios de Transportes y Hacienda, así como a la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía.

Muñoz afirmó que este acuerdo

para la construcción del tramo Norte de la línea 3 del Metro es un “ejemplo de la política con mayúsculas” que pueden desarrollar las tres administraciones y se pregunta “¿cuánto tiempo hace que no se daba un pacto, un acuerdo?” de este tipo con un presupuesto tan elevado (1.301 millones de euros).

El regidor hispalense destacó igualmente que “ha prevalecido el consenso y el interés general” y que le consta que las dos administraciones (Ministerio y Junta) tienen interés en seguir con esa misma línea de acuerdo para completar la Red de Metro.

EL CONVENIO

Según el texto del acuerdo, el Ministerio realizará una primera transferencia a la Junta de 20,2 millones de euros antes del 30 de junio de 2023 como anticipo para iniciar las obras de los subtramos en que se divide la ejecución de las estaciones. El mismo presupuesto pondrá la Junta de Andalucía.

A partir de 2024, se realizarán las siguientes aportaciones estatales antes del 31 de diciembre de cada año en función de las inversiones ejecutadas y justificadas por el Gobierno andaluz.

REACCIONES

Sanz: "El Gobierno del PP lo ha sacado del cajón"

El candidato del PP a la Alcaldía y senador, José Luis Sanz, destacó que "después de años de abandono socialista, gracias al Gobierno de Juanma Moreno la línea 3 de Metro va a ser una realidad y las obras del tramo Norte se podrán licitar este año". "Todo es gracias al Gobierno del PP, que es quien ha sacado este proyecto del cajón", dijo.

Espadas: "Gracias al diálogo y al acuerdo"

El secretario general del PSOE de Andalucía, candidato a la Junta y senador, Juan Espadas, destacó que "si no hubiera una financiación del Estado, no podríamos tener este proyecto" porque este acuerdo se ha conseguido gracias "al diálogo y al acuerdo", frente a la "confrontación" que "no permite solucionar nada". Espadas recordó que "en febrero de 2017, aquella obra parecía imposible pero por fin es una realidad".

'Sevilla quiere Metro': "Un día de esperanza"

La asociación 'Sevilla quiere Metro' que preside Manuel Alejandro Moreno celebró ayer la firma como "un día de alegría y esperanza". No obstante, señaló que "hay que seguir" con las licitaciones y actualizaciones de los proyectos de las líneas que faltan, como es el caso de la línea 2, que dará servicio a la zona de Sevilla Este.

Raquel Sánchez pidió a la Junta que se "licite y comience a ejecutar las obras cuanto antes, en beneficio de los ciudadanos de Sevilla". Se refería al inicio de las obras de las estaciones, ya que el ramal técnico sí empieza a construirse el próximo mes de febrero.

Cada administración aportará el 50% del coste de las obras del tramo Norte de la línea 3 del Metro, así como el de la dirección de obras, asistencias técnicas, control ambiental, control de calidad, coordinación de seguridad y salud de las obras, reposición de servicios afectados y las expropiaciones.

La eterna pregunta de por qué se hace la línea 3 antes de la 2 tiene sencilla respuesta: la 3 conecta con la 1 en el Prado, lo que no sucede con la 2, que se diseñó sin cruce con la 1.

La fase de ejecución de las obras es de ocho años, una vez que licite los contratos la Junta de Andalucía; se financia con las aportaciones de ambas administraciones. La fase de explotación y mantenimiento correrá a cargo de la Junta, y en su caso, participarán las administraciones locales de forma similar a la Línea 1.

Ocho años de obras, de 2023 a 2030, si no se reduce el plazo

● En febrero comienza la construcción del ramal de 650 metros que parte de las cocheras

A. S. Ameneiro

El convenio de financiación de 1.301 millones de euros que se firmó ayer para acometer el tramo Norte de la línea 3 del Metro (Pino Montano-Prado) fija en ocho años su construcción: de 2023 a 2030, un plazo que podría reducirse a cinco o seis años, si la Consejería de Fomento de la Junta accede finalmente a recortarlo. Si no hay tal rebaja de los plazos, el tramo Norte del Metro se ejecutará a una media de un kilómetro cada año, ya que la longitud total del tramo es de 8,9 kilómetros.

Hasta ahora el Gobierno central y el Ayuntamiento aceptarían reducir el plazo a cinco o seis años, una propuesta que planteó la asociación *Sevilla quiere Metro*. Así lo declararon en su día la ministra de Hacienda, María Jesús Montero, y el alcalde de Sevilla, Antonio Muñoz, que son partidarios de este recorte. El tramo se compone de 12 estaciones, 11 de las cuales son subterráneas.

Las obras comienzan oficialmente el mes que viene, en febrero de este año, con la ejecución del ramal técnico: los primeros 650 de la línea que van desde las cocheras hasta justo antes de la primera estación de Pino Montano. Ese ramal técnico cuenta con un presupuesto de 6,4 millones de euros, se ejecutará en 11 meses y generará 100 empleos directos, según destacó el presidente de la Junta, Juanma Moreno.

Seguidamente se ejecutará el resto del tramo Norte dividido en 6 subtramos. Se empezará por el subtramo Pino Montano-Los Mares y el último tramo será el que llegará hasta el Prado. Este tramo se recorrerá en 18 minutos, moverá 13,3 millones de viajeros al año (57.200 pasajeros al día) supone una reducción de casi 1.000 toneladas de CO₂ al año, exactamente 982 toneladas menos de emisiones.

El tramo norte de la línea 3

Los subtramos del trazado norte de la L3



del Metro de Sevilla consiste en una doble vía, subterránea en su mayor parte que comienza en la zona norte de la ciudad, junto a la carretera SE-20 en Pino

Montano, y se extiende hasta el Prado, donde conecta con la línea 1.

Las estaciones van a una profundidad media bajo el suelo de

12,5 metros (mínima de 8,50 y máxima de 21 metros). Se ejecutan con la técnica constructiva de pantallas (cortar y cubrir), sin usar tuneladora.

Estas son las 12 estaciones (detalladas en la infografía):

Pino Montano Norte (en superficie) conecta con los talleres y cocheras de la línea. Se cruza con la SE-20 a nivel con semáforos.

Pino Montano (subterránea) Circula bajo la mediana de la calle Agricultores y Mar de Alborán.

Los Mares (subterránea) Circula bajo la mediana de la calle Agricultores y Mar de Alborán. Antes de llegar a la siguiente estación cruza bajo la Ronda Urbana Norte (RUN).

Los Carteros (subterránea).

San Lázaro (subterránea) Atiende al Hospital San Lázaro.

Hospital Virgen Macarena (subterránea) Atiende al Hospital del mismo nombre. Es la estación más profunda (21 metros) al ir bajo el aparcamiento. En este punto se cruza con la línea 4 del Metro y aquí se ejecutará el intercambiador con línea 4.

Macarena (subterránea) en el tramo de la calle Muñoz León.

Capuchinos (Cruz Roja) (subterránea) Atiende al Hospital Cruz Roja.

María Auxiliadora (subterránea) Atiende el centro de especialidades sanitarias de esta zona. En este punto cruza con la línea 2 del Metro y es aquí donde se ejecutará intercambiador con la línea 2.

Puerta de Carmona (subterránea).

Jardines de Murillo (subterránea).

Prado (subterránea) Aquí conecta con la línea 1 del Metro y con el tranvía (Metrocentro). Aquí se ejecutará el intercambiador entre las líneas 1 y la 3.

El punto más singular de este ramal técnico son los dos cruces mediante viaductos por los que el Metro pasará sobre el futuro cauce de los arroyos Tamarguillo y Ranilla.

La Ronda Urbana Norte no se corta al tráfico para las obras. Los trabajos se ejecutan con desvíos de tráfico a medias calzadas manteniendo todos los carriles en ambos sentidos.

Durante la obra de las 12 estaciones, se cierra la ronda histórica al tráfico rodado, pero se permite tráfico de transporte público, taxis y residentes. La obra irá por el centro de la calzada para evitar el corte total, y la segunda ronda de la Macarena se usa para desvíos de tráfico en los tramos cortados. Se dejará un carril por sentido en la ronda.



SEVILLA



LA CAJA NEGRA



CARLOS NAVARRO ANTOLÍN

cnavarro@diariodesevilla.es

● La Junta capitalizaba el acto de la firma del convenio de la Línea 3 en la primera invitación al acto

La guerra (sorda) del protocolo del Metro

En el Palacio de San Telmo y sin mención a ningún cargo institucional que no fuera de la Junta de Andalucía. La primera invitación al acto de firma del acuerdo de financiación de la Línea 3 del Metro de Sevilla no refería ni al Ministerio de Transportes ni al Ayuntamiento de Sevilla. Según el texto, el acto estaba capitalizado al cien por cien por el Gobierno andaluz, pues el tarjetón enviado a

de San Telmo, sede de la Presidencia de la Junta andaluza, para el acto solemne de la firma. Mejor, el Real Alcázar, de titularidad municipal, pero donde Patrimonio Nacional conserva competencias, dependencias y bienes.

Y, por supuesto, se incluyó en la invitación a la ministra del departamento que pone el 50% de la financiación del coste de la nueva línea, y al alcalde de la ciudad. Se salvaron de la primera invitación el día y la hora. Nadie quiso que trascendiera la disputa, pero quedó en evidencia que el Metro es una suerte de vellocino de oro para cualquier político a pocos meses de las elecciones municipales. Sólo había que ver la cantidad de representantes públicos que acudieron al acto de la firma, incluido el presidente del Parlamento de Andalucía y hasta senadores.

La primera ley de Metro de Sevilla procede del franquismo. Y el acuerdo de financiación de la primera se firmó hace ahora veinte años. Un pastel demasiado goloso. La tentación de comérselo a solas es humana.

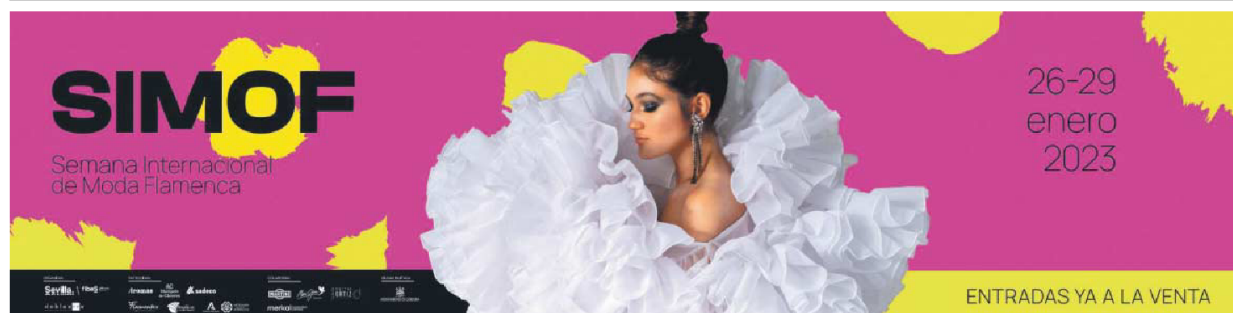
La tentación de comerse a solas el 'pastel' de una nueva línea es comprensible

varias entidades solo aludía al presidente andaluz y a la consejera de Fomento del Ejecutivo autonómico. Ha habido una guerra (sorda) de protocolo. Nadie lo niega y las pruebas son evidentes. Una parte intentó apropiarse del acto y la otra, como era previsible, reaccionó. Se tuvo que descartar el Palacio



ANTES Y DESPUÉS. En la imagen superior, la invitación inicial con todo el protagonismo para el Gobierno andaluz. No figuran ni el Ministerio ni el

Ayuntamiento y el lugar elegido es San Telmo. Sobre estas líneas, la invitación posterior: todas las partes incluidas y... en el Real Alcázar.



SEVILLA

Manuel Ruesga

El proyecto para levantar un barrio portuario en la ciudad sigue dando pasos para comenzar su primera fase en 2024 sobre el margen próximo al puente de las Delicias. El último es la presentación de un *master plan* que incluye la reutilización del puente de Hierro como parte de un teatro, un hotel con un máximo de diez plantas y un aparcamiento en altura con capacidad para 1.400 vehículos. El espacio contará con 700 viviendas (de las que 226 serán de protección oficial), zonas verdes, áreas de equipamientos públicos, y espacios para servicios avanzados. El proyecto respeta los edificios de las antiguas naves de la Exposición Iberoamericana de 1929.

La idea es conseguir la integración definitiva entre el Puerto y la ciudad (ya avanzada con la modificación del planeamiento para los suelos de la cabecera Oeste del Batán) y abrir el campus universitario de Reina Mercedes a la avenida de las Razas, algo que no se ha conseguido realizar en la última década y media tal y como preveía el plan general de 2006. En concreto, el *master plan* (diseño concreto del proyecto) en el que llevan más de dos años trabajando la UTE que componen el estudio de arquitectura Eddea y la consultora inmobiliaria CBRE, transforma una superficie de 40 hectáreas situadas entre los puentes de las Delicias y del Centenario que se articula en torno a un sistema de espacios libres, equipamientos y actividades económicas y usos residenciales.



Recreación aérea del nuevo barrio portuario en el Muelle de Tablada.

El puente de Hierro como teatro y un hotel de diez plantas en el barrio portuario

● La primera fase del proyecto prevé comenzar en 2024 sobre el margen próximo al puente de las Delicias

menta que será el principal foco de la actividad portuaria de la zona y estará ubicada en el tercer tinglado, junto al Cantil. El moderno edificio albergará también el *Port Center*, un nuevo escenario que sirve de interfaz lúdica entre el ciudadano, el Puerto y Sevilla con el objetivo de acercar la actividad portuaria, logística e industrial, además de acoger visitas y exposiciones.

Los equipamientos culturales serán el Teatro del Puente y la Casa Azul. El primero, ubicado en el Parque del Puerto, pone en valor el Puente de Alfonso XIII como elemento protagonista del anfiteatro de la dársena en el que destaca el contacto con la lámina de agua. El segundo supondrá un espacio emblemático planteado como un nuevo hito cultural y paisajístico para Sevilla.

Además, el *master plan* sitúa la Nave Encendida en el extremo norte. Será otro punto de entrada al área portuaria que refuerza el acceso de La Bocana. Su singularidad reside en que mantendrá el carácter arquitectónico de la nave en la que se asienta y facilita su permeabilidad hasta el muelle. El distrito dedicará un muelle a las actividades deportivas en la zona del quinto tinglado y contará con un aparcamiento con capacidad para 1.400 plazas. Este edificio está concebido en altura para que sea capaz de albergar otros usos en caso de una reducción de la utilización del vehículo.

En cuanto a las actividades económicas, se centrarán en las naves y tinglados del Puerto. Es-



Más de la mitad del área está dedicada a espacios libres organizados en torno al Parque del Puerto, desde donde irradian los demás espacios naturales; la Vía Verde, un parque lineal que vertebrará el distrito en paralelo a la avenida del Guadalquivir y aprovecha el trazado ferroviario del Puerto; y el Puente Verde, que establece una conexión entre el Parque del Guadalquivir y el nuevo distrito. El Muelle de Tablada compatibilizará su principal uso portuario para el atraque de cruceros con un paseo

marítimo-fluvial (el Cantil) que conservará la identidad portuaria del ámbito. En paralelo, transcurrirá la Galería de los Tinglados, un recorrido cubierto que permitirá al peatón atravesar la zona bajo la sombra que proyectan los actuales almacenes. En el extremo Norte junto al puente de las Delicias, la puerta de entrada al muelle será La Bocana, desde la que el ciudadano podrá asomarse a la lámina de agua desde el Muelle de Honor. Hacia el sur y junto al Puente del Centenario, el nuevo espacio ha-

Contará con un aparcamiento en altura con capacidad para 1.400 vehículos

bilitará el Muelle de Heliópolis para aproximar los barrios más cercanos (Heliópolis y Bermejales) a la lámina de agua. En la zona residencial, el documento planifica la plaza de la Exposición como punto de entrada des-

de Reina Mercedes al distrito urbano-portuario. El sistema de espacios libres presenta la dársena como “una oportunidad para enlazar los grandes espacios verdes de la ciudad”, destacó ayer el presidente de la Autoridad Portuaria, Rafael Carmona, durante la presentación del *master plan* antes de comentar que “facilita la conexión con el anillo verde de Sevilla”. Respecto a los equipamientos, los usos portuarios se mantendrán en la nueva terminal de cruceros. En el documento se argu-

tos elementos mantendrán la esencia portuaria y podrán desarrollar actividades vinculadas al *retail*, industria ligera (*makers*) y espacios de trabajo (*working places* y *coworking*). En el extremo sur del distrito, junto al muelle de Heliópolis, se reservará un ámbito para el desarrollo de una zona de negocios que prevé la construcción de edificios de alturas variables en armonía con el entorno. Por último, se plantea la construcción de un hotel junto a la plaza de la Exposición con una altura máxima de diez plantas.



SEVILLA

El Ayuntamiento protege las naves dentadas de Hytasa



JUAN CARLOS VÁZQUEZ

Las peculiares naves dentadas de Hytasa que el Ayuntamiento va a proteger.

● El edificio, un gran exponente de la arquitectura racionalista, es obra de José Galnares

Juan Parejo

Protección para uno de los grandes exponentes de la arquitectura racionalista de la ciudad. El

Pleno del Ayuntamiento debe aprobar hoy una modificación puntual del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) para incorporar en el catálogo periférico el edificio industrial de Hytasa proyectado por José Galnares Sagastizábal, situado en la calle Olivar de la Reina número 3. El Consistorio plena convertir las antiguas naves en sedes de empresa, casi 300 viviendas (un tercio VPO) y equipamientos públicos, pero se quiere salvaguardar estas estructuras en su estado original por su importancia.

La factoría de Hytasa es un gran complejo industrial situado en el Cerro del Águila. Es el resultado de un dilatado proceso edificatorio que se inicia en 1937 con el encargo efectuado a Juan Talavera y Heredia, que continuó a partir de 1941 José Galnares Sagastizábal hasta 1963, fecha en la que se realizan las últimas construcciones, si bien el cálculo y el diseño de la estructura es de Eduardo Torroja. La primera serie de edificios, construidos entre 1938 y 1941, son ya objeto de protección específica es-

tando incluidos en el Catálogo Periférico del vigente PGOU.

Se trata de una nave de grandes dimensiones, organizada a partir de 21 módulos cubiertos por una lámina cilíndrica en diente de sierra, toda ella construida en hormigón armado.

"En la ficha de catálogo, si bien se destaca en el apartado de valoración y diagnóstico, las *nave-shed* proyectadas por Galnares, en las que las cubiertas se resuelven con un singular desarrollo curvilíneo a modo de dientes de pez, no se incluyen las mismas dentro de las edificaciones a proteger", explica el Ayuntamiento en la documentación técnica que avala la propuesta.

Por otra parte, la citada nave de Galnares, está incluida en el ARI-DS-03, desarrollado mediante un Plan Especial de Reforma Interior que fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento Pleno el 17 de abril de 2009. En el citado documento de planeamiento, se reconoce la existencia de edificaciones industriales dentro de la denominada parcela I-1, en la que se ubica la citada *nave-shed*, y se indica que las mismas "mantendrán su posición y forma dentro de la ordenación".

Por resolución del gerente de Urbanismo, de 23 de septiembre de 2022, se acordó iniciar los trámites de consulta pública del proyecto para la inclusión en el Catálogo Periférico de esta nave, abriéndose para ello un plazo de un mes que culminó el 28 de octubre de 2022.

Por el indudable valor patrimonial de la factoría de Hytasa, la Gerencia considera procedente asignar las condiciones de protección necesarias a la *nave-shed* proyectada por Galnares, acordes a su singularidad arquitectónica como ejemplo de arquitectura racionalista, otorgándose un nivel de protección parcial en grado 1 "C", estableciéndose las condiciones específicas de protección en la correspondiente Ficha de Catálogo.

Tecnología de vanguardia para mejorar la limpieza de la ciudad

R. S.

Lipasam ha adjudicado por más de 210.000 euros el servicio de mantenimiento de la plataforma de gestión de su flota. El *software* monitoriza, evalúa y planifica toda la actividad de más de 450 vehículos distribuidos por las calles de la ciudad. El equipamiento de cada vehículo dependerá de sus características y funciones particulares. Según cada caso, irán dotados de *tablets* con telefonía, GPS, sensores de actividad, funciones de comunicación de voz y sistema Can Bus, gracias al cual los vehículos actuales pueden comunicarse entre sí de manera segura.

Todos los dispositivos instalados en la flota enviarán al sistema central datos como el número de contenedores recogidos, los tramos de las calles en las que se han realizado trabajos de baldeo y barridos, las horas de funcionamiento del motor e incluso su ubicación en cada momento. El sistema central recibe toda la información y evalúa la realización de cada tarea con respecto a los objetivos planificados. De esta forma, todas las actividades del servicio en su conjunto están monitorizadas.

La consolidación de esta actuación supondrá un avance en la digitalización que está llevando a cabo Lipasam y que se complementa con la instalación de 500 sensores volumétricos en los contenedores para optimizar el servicio de recogida. La finalidad de los sensores volumétricos, con una inversión de 129.000 euros, es la de conocer y controlar el llenado de los diferentes contenedores, para poder optimizar el sistema de recogida por las diferentes calles de la ciudad.

El objetivo de esta actuación es configurar e instalar sensores volumétricos para el control de llenado en 500 contenedores de residuos municipales. La actuación se llevará a cabo, principalmente, en contenedores de recogida selectiva de vidrio, aunque también se realizará en otro tipo de fracciones como envases ligeros, biorresiduos, papel/cartón y restos.

"A través de esta iniciativa la flota de Lipasam queda equipada con sensores y dispositivos tecnológicos de última generación para comunicar al sistema central todos los detalles de la realización de este servicio público en la ciudad y, en consecuencia, para mejorar la calidad del servicio de limpieza que se presta", según indicó la delegada, Marisa Gómez.

Muñoz apoya a la asociación Beatriz Aguilar

El alcalde de Sevilla acudió ayer al almuerzo organizado en el barrio del Arenal a beneficio de la Asociación Beatriz Aguilar, especializada en ayuda a la infancia. Antonio Muñoz quiso avalar con su presencia el trabajo de esta entidad. En la imagen aparece con el arquitecto Rafael Aguilar y el catedrático Manuel Marchena antes del acto, donde tuvo un papel importante el cocinero invitado: Carlos Otaolaurruchi. Sevilla es una ciudad oficialmente considerada como amiga de la infancia, por lo que es fundamental el apoyo del Ayuntamiento a una ONG que trabaja por mejorar las condiciones de vida de los menores que tienen necesidades.



JUAN CARLOS VÁZQUEZ

Publicidad

idealista

y le dije, ¿qué te apuestas
a que consigo un hipotecón?



La inversión inmobiliaria en España se reducirá un 20% en 2023, según CBRE

Vuelta a cifras de 2021



Comentarios: 0



Promoción de BeCorp que ha comprado Patrizia

Autor: Redacción
25 Enero 2023, 15:48

El 2023 experimentará un ajuste en volúmenes de inversión, especialmente en el primer semestre del año, para presentar signos de crecimiento y recuperación durante la segunda mitad del año, según CBRE. Los sectores del **'living' e industrial seguirán siendo los sectores con más capacidad de atracción de inversores**, y crecerá considerablemente el volumen destinado a segmentos operativos, tales como hospitales, residencias de la tercera edad, centros educativos y hoteles entre otros.

Concretamente, las nuevas proyecciones de CBRE apuntan hacia una **reducción de la inversión inmobiliaria en España para 2023, de alrededor del 20%-30%**. “La elevada volatilidad prevista para este año no facilitará la toma de decisiones de los inversores, que serán mucho más selectivos. La mejora del contexto macroeconómico permitirá recuperar la senda del crecimiento de la inversión a lo largo del segundo semestre, aunque dependerá de cuánto se tarden en ajustar los precios. Cuanto más nos retrasemos en este ajuste necesario, más impacto veremos en el volumen de inversión”, ha afirmado [Paloma Relinque, directora de Capital Markets de CBRE España](#).

Mayor polarización y apuesta por la calidad

Elementos diferenciadores como la **calidad, el ESG (sostenibilidad) y la flexibilidad de usos marcarán la brecha entre los mejores activos y el resto** tanto para ocupantes como inversores, por lo que la tendencia de polarización se verá acentuada a lo largo del próximo año. “Tanto es así que los principales indicadores de rentas y ocupación serán diferencialmente mejores en aquellos activos que destaquen frente al resto con independencia de su tipología (edificios de oficinas de grado A, hoteles 5 estrellas y Gran Lujo, automatización en naves de última generación, etc.) y que cumplan con los mejores estándares de calidad”, según **Miriam Goicoechea, head of research de CBRE España**.

Además, los requisitos normativos seguirán endureciéndose en 2023. Prueba de ello es el reciente Reglamento de Divulgación de Información sobre Finanzas Sostenibles de la Unión Europea (SFDR). Por ello, la evaluación comparativa y la elaboración de informes serán esenciales.

'Prime yields' próximas a su máximo

El endurecimiento de la política monetaria como medida contra la inflación marcó un 2022 tensionado con incrementos significativos del bono soberano español a 10 años. Esto se tradujo en incrementos directos de las 'prime yields' en todos los segmentos, en mayor o menor medida.

De cara a 2023 se espera que se mantenga esta tendencia ascendente si bien a un ritmo menor ya que las mayores correcciones han sido aplicadas en 2022. Se estima que **en la mayoría de tipologías de activo ya se ha recorrido más de un 70% del ajuste máximo esperado**, o incluso más en algunos sectores ya próximos a su prime yield máxima.

El triunfo del 'living'

El sector 'living' seguirá siendo el foco de la inversión en 2023, respaldado por una previsión de demanda en aumento frente a una limitada oferta existente, mostrándose los productos menos tradicionales cada vez como mayores protagonistas al ofrecer experiencias vitales y alta flexibilidad. Estos productos menos tradicionales lo conforman las residencias de estudiantes, el flex living (coliving y serviced apartments) y el senior living. Mientras en 2019 el volumen de estos sectores representó apenas el 22% del total de Living, en 2022 aunaron más del 51% del total. **En cuanto al mercado residencial en compraventa se adentrará en una fase de desaceleración en 2023**, pero será muy acotada en el tiempo, especialmente en lo que hace referencia al mercado de vivienda nueva, que seguirá dando muestras de un buen dinamismo.

También el sector logístico se mantendrá como uno de los favoritos de los inversores, principalmente por la creciente demanda y los altos niveles de ocupación. **La falta de stock, elevada demanda y los elevados costes de construcción harán que continúen creciendo las rentas**, no sólo en las principales plazas. Los nuevos proyectos tratarán de cumplir los requisitos de automatización y sostenibilidad cada vez más indispensables para el cierre de operaciones.

“La oferta en construcción seguirá siendo elevada, con más de 1.500.000 m2 a entregar en los próximos tres años en Centro y Cataluña. No se espera una caída de los nuevos proyectos pero sí cierta desaceleración en la inversión en

proyectos a riesgo, principalmente debido a la incertidumbre por los elevados costes de construcción, la escasez de suelo y la financiación", ha afirmado Goicoechea.

En cuanto al segmento de retail, el producto prime high-street y los supermercados seguirán generando interés y el e-commerce continuará actuando como catalizador, tanto de este segmento como del sector logístico.

La resiliencia de las oficinas

En el segmento de oficinas, los buenos datos del último ejercicio **auguran un buen 2023 en el que la polarización ganará aún más protagonismo** y se verá un mercado cada vez más complejo para los activos menos actualizados, mientras que los de más alta calidad seguirán incrementando sus rentas. La desaceleración económica que esperamos en 2023 se traducirá en una ligera reducción en las cifras de contratación, tanto en Madrid (en torno a un -5%) como en Barcelona (en torno a un -10%). Este ajuste no pondrá freno a la recuperación posterior a la pandemia, y a medio/largo plazo esperamos ver cómo la contratación se recupera y alcanza cifras ya equilibradas. Las oficinas siguen en pleno proceso de transformación, con las empresas aún tratando de descifrar qué nuevas formas de trabajo son las que mejor satisfacen las expectativas del trabajador y garantizan, a la vez, la mejor respuesta para las necesidades de la propia empresa.

Respecto a hoteles, las perspectivas favorables de cara al turismo el próximo año harán que la demanda hotelera mantenga niveles elevados que mantendrán el interés inversor, con una especial actividad en el segmento de lujo. Tanto es así, que cerca del 30% de las nuevas aperturas será de gama alta (5 estrellas y 5 estrellas GL) y que **el 50% del total se concentrará en Madrid, Málaga, Valencia y las Islas**. Tendencia que estamos observando a nivel europeo, donde los segmentos Ultra Luxury y Economy son las categorías que más han crecido en margen operativo en Europa entre 2019 y 2022 (5pbs cada uno).

En los tiempos de incertidumbre que vivimos será clave la capacidad de identificar océanos azules. En 2023 jugarán un papel clave algunos sectores emergentes como Education, Healthcare, Agribusiness, Data Centers, Sports, Infraestructure o Life Science entre otros. En el caso concreto de Life Science continuará la tendencia a crear clusters que agrupen empresas de Life Science donde desarrollarse en investigación y con proximidad entre competidores para aumentar de la productividad.



▼ Ver comentarios (0) / Comentar

Etiquetas

[CBRE](#)[Fondos de inversión inmobiliaria](#)[Market navigator](#)

Publicidad

► [Contra el cambio climático únete a la energía solar](#)

🔔 Recibir las últimas noticias

☐ Resumen diario☐ Resumen semanal



NAVARRA ▾

ACTUALIDAD ▾

DEPORTES ▾

OPINIÓN ▾

CULTURA Y OCIO ▾

VIVIR ▾

SERVICIOS DN ▾



seguros

ro de
desde
7€*

mate

File size: 487KB. Full Version

File Size: 1.2MB. OS: Windows -
Convert PDF

Ope

PDF Power

[🏠](#) > [NEGOCIOS](#) > [DN MANAGEMENT](#)

PROCESOS

La industrialización de la construcción o por qué los edificios no se fabrican como los automóviles

Prefabricación, estandarización y construcción por módulos permiten acelerar y abaratar la edificación. Pero, además, ha falta que las administraciones públicas agilicen los trámites burocráticos



Ampliar

Zona de obras en Tel Aviv. **CEDIDA****CÉSAR MARTÍN-GÓMEZ** UNIVERSIDAD DE NAVARRA

Actualizado el 26/01/2023 a las 08:44

Investigar en la literatura científica y en los medios de divulgación profesionales sobre qué supone la industrialización de la edificación devuelve una enmarañada amalgama de conceptos, tan diversos como los autores que los describen.

ÚLTIMAS NOTICIAS

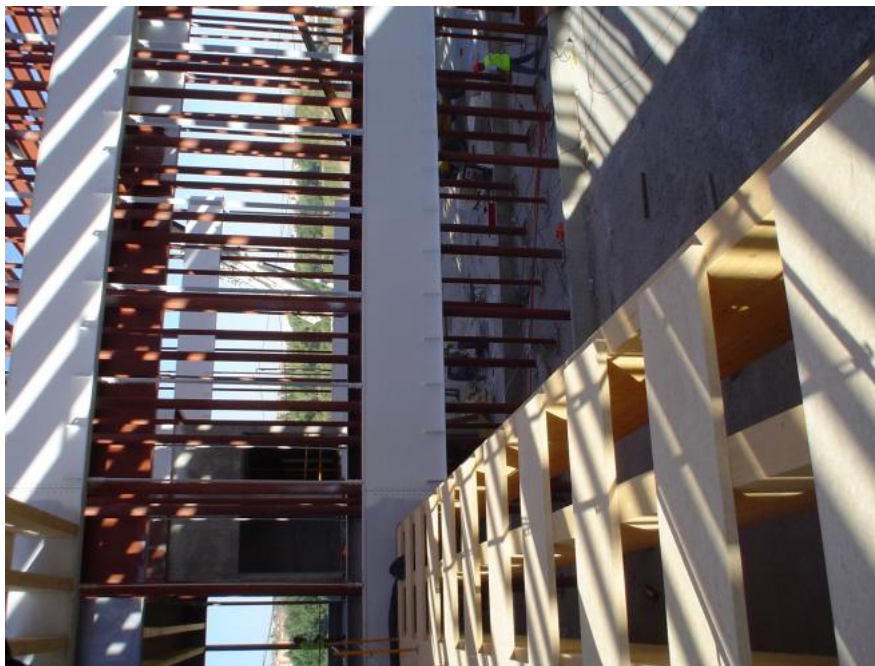


- 3 Detenido un pedófilo por posesión y distribución de 350 vídeos de pornografía infantil
- 4 Investigada una mujer por estafar a un vecino de Mendavia con el método de 'Bizum inverso'
- 5 Fallece Rodolfo Ares, hombre clave del socialismo vasco los últimos 30 años

Algunos hablan de una metodología que permite aumentar la velocidad de construcción, mejorando los plazos de ejecución.

Otros, de emplear técnicas innovadoras para la planificación y fabricación del proyecto de arquitectura. Esto es algo que implica sistemas de trabajo que garantizan una construcción más segura, pero también más eficiente en términos económicos.

Además, [se añade el parámetro de prefabricación](#), por el que se elaboran todos o algunos de los componentes fuera del lugar donde será construido el edificio, reduciendo así la mano de obra y optimizando los procesos.



 Pabellón de España en la Exposición Internacional de Zaragoza (2008), diseño del arquitecto Francisco Mangado. Se trata de una estructura prefabricada metálica y de madera, montada 'en seco' (mediante fijaciones mecánicas). **CÉSAR MARTÍN GÓMEZ**

Con la estandarización [pueden replicarse productos y soluciones](#) para ser utilizados en diferentes proyectos. Y, relacionado con este concepto, está la modulación, pues en un edificio intervienen diferentes componentes que deben estar interrelacionados en sus dimensiones.

FABRICAR EDIFICIOS

Han aparecido otras fórmulas que llevan al sector de la construcción las prácticas habituales de la industria del automóvil, al plantear que un edificio [podría surgir de un](#)

ROPA DE CAMA

HASTA **-50%**

COMPRAR

BLANCOCOLOR

HASTA EL 28 DE FEBRERO

Tal vez sea este uno de los enfoques más genuinos de la industrialización de la edificación: el desarrollo de edificios a partir de una cartera de componentes mediante la cual se puede alcanzar un diseño individualizado cambiando ciertos parámetros de acuerdo a [las preferencias del cliente](#). Las discusiones entre profesionales en este punto giran en torno a si las soluciones así alcanzadas [tienen valor arquitectónico](#) real o son solamente construcciones realizadas más eficientemente.

Por otra parte, en lo que a la gestión se refiere, a medida que el sector de la construcción se vuelve más industrializado es necesario desarrollar nuevos conocimientos, nuevos modelos comerciales y nuevas relaciones. Las empresas productoras y las empresas contratistas pasan a ser organizaciones basadas en servicios, ya que trasladar una parte importante del trabajo a las fábricas implica la adopción de [estructuras de colaboración más complejas](#) con toda la cadena de suministro.

Todo ello lleva a otras preguntas como cuáles serán [las profesiones que surjan](#) con estas nuevas metodologías. Por ejemplo ¿el responsable de manejar las grúas en la actualidad será un coordinador de robots en el futuro? ¿Cuáles serán las aplicaciones tangibles de la inteligencia artificial en este proceso?

MARAÑA BUROCRÁTICA

En contraposición a estas ideas, pongamos los pies en la tierra con un caso real que nos permitirá conocer el contexto actual de los profesionales de la construcción.

En Madrid, unos arquitectos están realizando la rehabilitación de más de 800 viviendas de más de cincuenta años de antigüedad, en una intervención que incluye la colocación de ascensores para dar servicio a una población envejecida. Para ello han desarrollado ad hoc un inteligente sistema prefabricado, industrializado, de modo que se puede terminar un ascensor que da servicio a cuatro plantas en 5 días. Sin embargo, los trámites administrativos para conseguirlo les han supuesto cuatro meses.

Esto llevaría a la principal conclusión de este texto: Para que los edificios puedan industrializarse de forma similar a los automóviles, la normativa legal y la Administración pública han de estar en lógica sintonía con los desarrollos que permite la tecnología actual, avanzando empresas e instituciones en consonancia.

[César Martín-Gómez](#), Catedrático en instalaciones y sistemas energéticos en arquitectura y urbanismo, [Universidad de Navarra](#)

Este artículo fue publicado originalmente en [The Conversation](#). Lea el [original](#).

ETIQUETAS: | [Industria](#) | [Universidad de Navarra](#) | [Construcción](#) | [Automoción](#)

CONTENIDO PATROCINADO

por Taboola

¿Recuerdas a Anna Simon ? Intenta no reírte cuando la veas ahora

Loan pride

No compres paneles solares si vives en una de estas 11 provincias

Moderniseur

Torrejón De Ardoz: Haga esto en lugar de comprar caros paneles solares (¡es genial!)

Mi Panel Solar

ROPA DE CAMA

HASTA **-50%**



COMPRAR

BLANcOLOR

HASTA EL 28 DE FEBRERO



ROPA DE CAMA

HASTA **-50%**



COMPRAR

BLANcOLOR

HASTA EL 28 DE FEBRERO



Ficosa entra en el negocio de seguridad interior del vehículo

E. Galián. Barcelona

Ficosa anunció ayer su entrada en el negocio de seguridad interior del vehículo. Este movimiento estratégico busca posicionar al grupo de componentes para el automóvil en un segmento que deberá afrontar grandes cambios legislativos en los próximos años. La seguridad interior funciona a través de sensores, cámaras, radares y tecnología algorítmica con el objetivo de monitorizar a los pasajeros.

Estos sistemas permiten, por ejemplo, determinar el estado fisiológico del conductor, la detección de distracciones o somnolencia, si todos los ocupantes llevan puesto el cinturón de seguridad o si un niño se ha quedado solo dentro del vehículo, lo que haría saltar una alarma. Esta tecnología también se puede aplicar a la modulación de la fuerza de activación de los *airbags* en función de la estatura y peso de los usuarios.

En este sentido, la compañía de Viladecavalls (Barcelona), cuya cifra de negocio ascendió a 951 millones en 2021, ha firmado proyectos con dos fabricantes de automóviles del segmento premium, cuyas identidades no han trascendido, para proveerles de este tipo de dispositivos. “En Ficosa siempre hemos estado comprometidos con anticipar el futuro y nuestra entrada en este mercado es un claro ejemplo”, señaló ayer Xavier Pujol, consejero delegado de la compañía. “Esta es un área clave para los vehículos eléctricos, autónomos y conecta-



Instalaciones de Ficosa en Viladecavalls (Barcelona).

Este segmento podría llegar a 950 millones en 2027 impulsado por los cambios legislativos

dos y se convertirá en una prioridad para toda la industria automotriz en los próximos años”, aventuró.

Está previsto que el mercado de seguridad interior del vehículo alcance un volumen de ventas de 950 millones en toda Europa en 2027.

Uno de los factores clave que impulsan su desarrollo es el nuevo marco regulatorio, como la normativa europea 2019/2144, que establece directrices para que los coches ofrezcan un mayor nivel de seguridad y aborda riesgos como la fatiga o las distracciones. A este respecto, los vehículos vendidos a partir de 2026 deberán incluir obligatoriamente estos sistemas.

Twitter España despide al 80% de su plantilla

Expansión. Madrid

Twitter ha despedido a algo más del 80% de su plantilla en España, que se ha quedado reducida a cinco personas. Esta reducción de empleados se produce tres meses y medio después de que su comprador Elon Musk iniciara un recorte de personal, según informa *Efe*.

Los despidos se han confirmado en su oficina en Madrid, que ya ha sido cerrada, aunque seguirá teniendo cinco empleados enfocados a ventas y negocio, añade.

El expediente de regula-

ción de empleo (ERE) ha alcanzado a 24 de los 29 trabajadores y se hará efectivo el 8 de febrero.

Se ha fijado una indemnización de 33 días por año trabajado, frente a los 20 que pretendía la empresa en un inicio.

Twitter inició una ola de despidos en noviembre, que se ha saldado con miles de trabajadores en la calle, unos recortes de plantilla que se han efectuado también en otros gigantes tecnológicos, como Google, Microsoft y Meta.

La inversión inmobiliaria caerá hasta un 30% en 2023

EN ESPAÑA/ La actividad transaccional se desinfla tras un 2022 de intensa actividad con una inversión prevista para el año de entre 12.000 millones y 14.000 millones.

Rebeca Arroyo. Madrid

La subida de tipos, la incertidumbre sobre la evolución macroeconómica y las restricciones a la financiación van a impactar de lleno en el sector inmobiliario. Tras un 2022 especialmente activo en compraventa de inmuebles, la inversión caerá entre un 20% y un 30% este año, con un volumen esperado de entre 12.000 millones y 14.000 millones de euros, frente a los 17.600 millones del pasado ejercicio, según las previsiones de CBRE.

Desde la consultora indican que, pese al gran volumen de liquidez existente en el mercado y el interés que sigue despertando el inmobiliario en el capital, la inversión durante el año en curso será más contenida, volviendo a niveles de 2021.

“La elevada volatilidad prevista para este año no facilitará la toma de decisiones de los inversores, que serán mucho más selectivos”, ha apuntado Paloma Relinque, directora de Capital Markets de CBRE España.

Para Relinque, la mejora del contexto macroeconómico permitirá recuperar la senda del crecimiento de la inversión a lo largo del segundo semestre, aunque dependerá de cuánto se tarden en ajustar los precios. “Cuanto más nos retrasemos en este ajuste necesario, más impacto veremos en el volumen de inversión”, ha añadido.

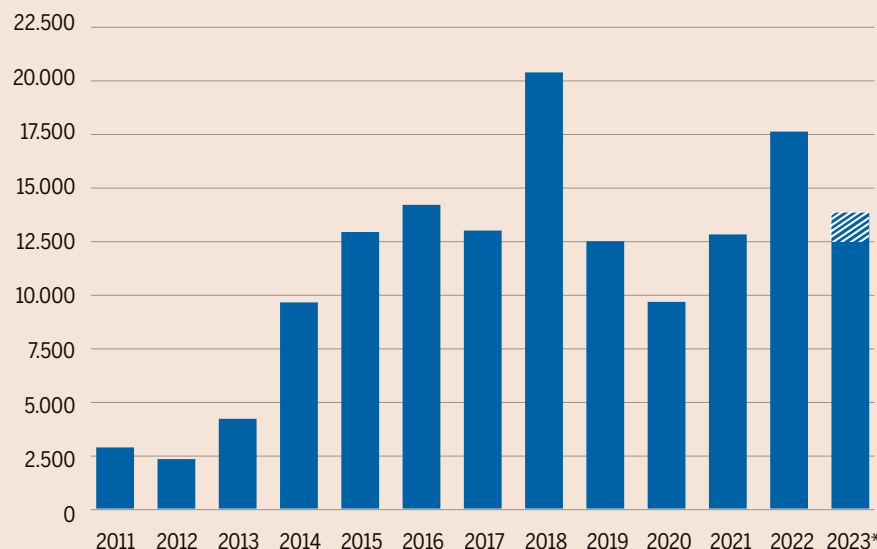
Ajustes de precios

Del mismo modo, el endurecimiento de la política monetaria como medida contra la inflación se traducirá en nuevos descuentos en las transacciones y, tras un aumento en rentabilidades de entre 75 y 85 puntos básicos en la mayoría de los sectores, se espera una subida adicional en determinados negocios de 25 puntos básicos más en los próximos meses, si bien algunos activos han alcanzado ya niveles máximos.

“Se estima que en la mayoría de tipologías de activo ya se ha recorrido más de un 70% del ajuste máximo esperado, o incluso más en algunos sectores ya próximos a su *prime yield* máxima”, ha advertido Miriam Goicoechea, directora de Research de CBRE España.

EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE TRANSACCIONES EN ESPAÑA

En millones de euros.



*Previsión entre 12.000 y 14.000 millones de euros.

Expansión

Fuente: CBRE

Residencial y logístico, foco de atracción del inversor

R.A. Madrid

Al igual que ya ocurrió en 2022, residencial y logística serán segmentos tractores este año. Desde la consultora esperan un mayor protagonismo de activos vinculados al *coliving*, las residencias de estudiantes o a los complejos para mayores.

En lo que se refiere a la compraventa de viviendas, se entrará en una fase de desaceleración en los primeros meses de 2023, pero

será corta en el tiempo, especialmente en el mercado de vivienda nueva, que seguirá dando muestras de un buen dinamismo, aclaran.

En cuanto a la logística, la creciente demanda y los altos niveles de ocupación, seguirán impulsando la inversión. Para CBRE la falta de *stock* de calidad, la elevada demanda de espacios y los elevados costes de construcción harán que continúen creciendo las rentas.

Miriam Goicoechea, directora de Research CBRE España, asegura asimismo que, en los tiempos de incertidumbre, será clave la capacidad de identificar “océanos azules”. Para la directiva, en el año 2023 jugarán un papel clave algunos segmentos emergentes con activos vinculados a la educación, ciencias de la salud, agroalimentario, centros de datos o estadios deportivos, entre otros.

En cuanto a los protagonistas de la inversión, se prevé que el capital doméstico sea preponderante, sobre todo en la primera mitad del ejercicio, al igual que aquel inversor que disponga de mayor músculo financiero y, por tanto, menos necesidad de endeudarse.

“Los fondos de inversión

La rentabilidad esperada por el inversor sube por el endurecimiento de la política monetaria

seguirán activos y aprovecharán las ventanas de oportunidad que se irán abriendo a lo largo del año”, ha aclarado Relinque.

Fusiones y refinanciación

La directora de Capital Markets de CBRE España considera que 2023 será también un buen año para el cierre de operaciones corporativas en el sector, así como alianzas, *joint venture*, refinanciaciones y reestructuraciones de capital.

Del mismo modo, ha adelantado que, en el entorno ac-

tual, la calidad de los activos, la sostenibilidad y la flexibilidad de usos aumentarán la brecha existente entre los mejores activos y el resto de los inmuebles, tanto desde el punto de vista del inversor como del inquilino.

“Los principales indicadores de rentas y ocupación serán diferencialmente mejores en aquellos activos que destaquen frente al resto con independencia de su tipología y que cumplan con los mejores estándares de calidad”, ha añadido Goicoechea.

La Junta de Riesgo Sistémico alerta sobre el inmobiliario

R. Lander. Madrid

La Junta Europea de Riesgo Sistémico (JERS), el supervisor macroprudencial del sistema financiero de la Unión Europea, ha recomendado a la Unión Europea y a los supervisores nacionales que no pierdan de vista el calentamiento del sector inmobiliario en algunos países. Se trata de un potencial riesgo sistémico para la banca, como se ha demostrado en el pasado.

La amenaza ha aumentado debido a la conjunción del repunte de la inflación, la subida de tipos de interés y el acusado deterioro de las perspectivas de crecimiento económico por la guerra.

La JERS alerta de que las vulnerabilidades pueden verse amplificadas por contagio entre países y por interconexiones entre bancos. Y puede afectar a la calificación crediticia de las titulizaciones de préstamos hipotecarios.

“Las entidades de crédito, como los bancos comerciales, están particularmente expuestas a este sector a través del riesgo de crédito de los préstamos”, recuerda.

La naturaleza de las vulnerabilidades varía de unos países a otros del Espacio Económico Europeo.

España

En nuestro país, la compra-venta de viviendas fue muy fuerte el año pasado. Muchos españoles decidieron invertir ahí la bolsa de ahorro acumulada durante la pandemia. Sin embargo, tanto el Banco de España como expertos del sector descartan hablar de sobrevaloración, porque el calentamiento de precios afecta sobre todo a determinadas capitales y a las islas. De hecho, el supervisor español no ha echado mano todavía del colchón de capital anticíclico, la herramienta de la que dispone para controlar este riesgo. Otros países sí lo han hecho.

La JERS acaba de concluir la tercera evaluación periódica de las vulnerabilidades del sector inmobiliario comercial.

En 2016, la JERS emitió una recomendación sobre la eliminación de lagunas de datos sobre bienes inmuebles (modificada en 2019).

En 2015 y 2018, el supervisor también analizó las vulnerabilidades del sector inmobiliario comercial en la Unión Europea.

El precio de las hipotecas se dispara, con las fijas en cabeza

TENDENCIA/ El coste medio de los préstamos a tipo fijo creció un 6% entre julio y noviembre del año pasado, frente al 2,91% de las hipotecas variables.

E. Utrera. Madrid

El 21 de julio de 2022, el Banco Central Europeo (BCE) subió los tipos de interés en la zona euro por primera vez en 11 años. Hasta ese momento, el precio de las hipotecas se había mantenido en niveles extraordinariamente competitivos, hasta el punto de que al cierre del primer semestre el tipo medio de los préstamos para vivienda marcaba mínimos del año en el 2,47%.

Desde entonces, el coste de las hipotecas ha crecido de media hasta el 2,55% de noviembre, según los últimos datos oficiales del INE, que recoge el tipo de interés inicial y el tipo anual efectivo.

En noviembre de 2022 se ha alcanzado el precio más alto desde febrero de 2020, justo antes del estallido de la pandemia del coronavirus.

Pero el avance de los tipos que se aplican es muy desigual según la modalidad. El análisis de las cifras desde que comenzó la segunda mitad de 2022 indica que el tipo medio de las hipotecas fijas se disparó un 6%. La TAE ha pasado del 2,64% hasta el 2,80%.

Salto en noviembre

El salto fue especialmente significativo en noviembre, cuando los préstamos en los que siempre se paga la misma cantidad se encarecieron algo más de un 2% hasta los niveles más altos desde octubre de 2020. Por el camino, los tipos fijos se dejan atrás los mínimos históricos del 2,62% de junio de 2021, cuando las entidades financieras tiraron los precios para blindarse de la era de tipos cero más larga de la historia en Europa.

Ahora, el escenario es completamente distinto. En pleno



El coste de la financiación para compra de vivienda se ha disparado desde la segunda mitad de 2022.

LAS MEJORES HIPOTECAS A TIPO FIJO

Ordenado de menor a mayor TAE. Con máxima bonificación. Ingresos en euros

Entidad	Plazo (años)	TAE (%)	Ingresos mín. (€)	Entidad	Plazo (años)	TAE (%)	Ingresos mín. (€)
Evo Banco	25	3,13	600	MyInvestor	30	3,91	4.000
Imagin	25	3,17	1.200	BBVA	30	3,96	600
Openbank	30	3,33	900	ING	25	3,98	600
Coinc	30	3,67	No	Bankinter	30	4,09	2.500
Ibercaja	25	3,89	2.500	Sabadell	30	4,40	No

TAE: Tasa Anual Equivalente.

Fuente: Elaboración propia

LAS MEJORES HIPOTECAS A TIPO VARIABLE

Ordenado por el mejor diferencial. Con máxima bonificación.

Entidad	Diferencial sobre euribor (%)	Tipo fijo inicial (%)	Ingr. mín. (€)	Entidad	Diferencial sobre euribor (%)	Tipo fijo inicial (%)	Ingr. mín. (€)
Evo Banco	E+0,50	0,99	600	BBVA	E+0,60	1,49	No
Unicaja	E+0,50	0,99	2.500	Targobank	E+0,65	1,50	No
Kutxabank	E+0,53	2,15	3.000	B. Santander	E+0,69	1,79	600
ING	E+0,59	1,50	600	Openbank	E+0,70	1,70	900
Ibercaja	E+0,60	0,99	2.500	Coinc	E+0,75	1,50	No

E: Euribor.

Fuente: Elaboración propia

cambio de estrategia, los bancos están potenciando la contratación de hipotecas variables y mixtas para beneficiarse del gran rally del euribor,

que este mes de enero sigue subiendo su descanso y cuya media mensual se consolida por encima ya del 3,3%.

En este escenario, los tipos

de los préstamos variables también han subido desde que el BCE dio el primer gran giro a su política monetaria en julio. Entre julio y noviembre del año pasado el alza es del 2,91%. Es decir, menos de la mitad que lo que crecen los tipos fijos.

Con el euribor desbocado, las entidades más competitivas del mercado en este segmento han reducido los diferenciales y los tipos fijos que aplican el primer año para hacer más asequible la contratación de estas hipotecas.

La subida general de los precios en la segunda mitad del año empieza a impactar en la actividad. Aunque la contratación de préstamos para vivienda acumula 21 meses consecutivos de alzas, empieza a dar algunos signos de agotamiento después de varios trimestres de crecimientos frenéticos.

En noviembre cayó un 4,2% la firma de préstamos, hasta las 39.304, mientras que en el comparación interanual, la subida se sitúa cuatro puntos por debajo respecto a la del mes precios.

La actividad se tomará un respiro y caerá un 10%

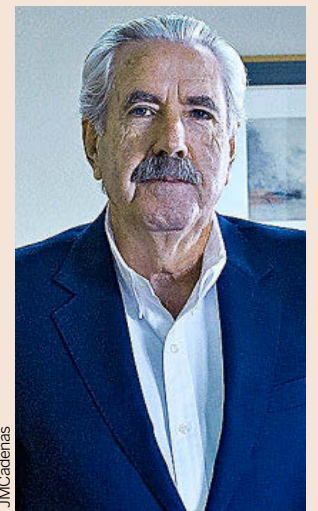
R. Lander. Madrid

El mercado hipotecario se tomará un respiro tras una subida en vertical que ha durado casi dos años y medio. La Asociación Hipotecaria Española (AHE) estima que la actividad caerá un 10% respecto a 2022, hasta 58.600 millones de euros. El ejercicio 2022, que fue muy bueno, salvo los meses finales, ha finalizado con un volumen de 65.100 millones, un 9,5% por encima del dato reportado el año anterior. “Cabe esperar que se modere la intención de compra y que los niveles de actividad hipotecaria experimenten una ligera corrección, cuyo alcance dependerá en gran medida de cómo se desarrolle en general la economía y en particular, el mercado laboral”, explica la patronal.

Los españoles han dedicado buena parte del ahorro récord acumulado durante el Covid a la compra de viviendas aprovechando que el euribor (referencia para fijar el precio de las hipotecas) cotizaba en negativo. En 2021, el mercado vivió su mejor momento en diez años, con la firma de más de 400.000 hipotecas. La subida del euribor, que hoy se sitúa en el 3%, cambió las tornas a mediados del año pasado. La AHE también espera un descenso, en torno al 11%, del alto nivel de amortizaciones. Señala que el panorama dificulta generar ahorro para amortizar de forma extraordinaria la hipoteca.

En materia de morosidad, no habrá sorpresas negativas mientras la tasa de desempleo aguante. El 30% de los saldos dudosos está provisionado por riesgo de insolvencia, según los datos del Banco de España.

La tasa de impagos de las hipotecas es bajísima (2,59%). Se trata del último crédito que se deja de pagar por miedo a perder la vivienda.



Santos González, presidente de la Asociación Hipotecaria.

Las hipotecas mixtas entran en escena

La doble velocidad en los precios de las hipotecas variables y fijas se traduce en el reparto de las cifras de contratación. En noviembre, el 34,6% de las nuevas operaciones se firmó a tipo variable, exactamente 10 puntos porcentuales por encima del 24,6% de julio, cuando marcaron mínimos.

Hay que tener en cuenta que en la estadística de hipotecas variables entran también los préstamos mixtos, que combinan un plazo inicial a tipo fijo con un segundo ligado al euribor. Estas hipotecas, por las que están apostando entidades como Santander, Evo Banco, ING,

Openbank, Bankinter o Ibercaja, se están convirtiendo en la gran alternativa ante el imparable aumento de los precios de los préstamos fijos, que ya superan el 4% TAE en la oferta de todos los grandes bancos españoles. No obstante, dos de cada tres nuevas

hipotecas se siguen firmando a tipo fijo, en una demostración de que la mayoría de quienes contratan un préstamo sigue teniendo como prioridad absoluta blindarse de la subida de tipos. Según los expertos, el euribor podría alcanzar el 4% en este primer semestre.