



RESUMEN DE PRENSA

**FIN DE SEMANA
11 Y 12 FEBRERO**



La Junta de Andalucía también plantea que la línea 2 del Metro pueda servir como vía de conexión // EP

El Gobierno opta por el tren para unir Santa Justa y el aeropuerto

► El estudio de la Junta plantea otras opciones como el autobús rápido, el tranvía o el metro

JESÚS BAYORT
SEVILLA

La duplicación de estudios para la futura conexión entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto de Sevilla continúa levantando ampollas. Un malestar generalizado que llevó ayer al presidente de la Confederación de Empresarios de Sevilla (CES), Miguel Rus, a exigir la agilización de los trámites para que la capital hispalense cuente de inmediato con una infraestructura «prioritaria» que «llevamos décadas reivindicando los empresarios y la sociedad civil».

Este ambiente crispado también llevó al alcalde de Sevilla, el socialista Antonio Muñoz, a opinar al respecto y mencionar la necesidad de una «suficiente coordinación» entre los estudios encargados por la Junta de Andalucía y el Gobierno de España. El regidor hispalense aprovechaba la pregunta de los periodistas para advertir la principal diferencia que subyace entre ambos proyectos: «El estudio de la Junta parece que es un análisis de alternativas y el estudio del Ministerio es la condición necesaria para abordar la futura conexión ferroviaria».

La puntualización del socialista parte directamente del título de las

respectivas licitaciones. Mientras que la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio adjudicaba en enero de 2022 el «estudio informativo de la conexión entre la estación de ferrocarril de Santa Justa y el Aeropuerto de Sevilla», el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana lo hacía para la «conexión ferroviaria entre la estación de Santa Justa y el Aeropuerto de Sevilla». El matiz estatal en el que se apoyaba el relato de Muñoz marcaba la diferencia: «conexión ferroviaria».

«Siento vergüenza de la infraestructura que tendremos en la gala de los Goya»

El presidente de la Confederación de Empresarios de Sevilla (CES), Miguel Rus, fue muy crítico ayer con la disparidad de estudios para la conexión entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto de San Pablo. Según el presidente de la patronal, Sevilla «es de las pocas capitales europeas sin comunicación ferroviaria entre su aeropuerto y su central intermodal». «Por eso, siendo una demanda clave, requiere que sea tramitada por la vía de urgencia. Debe convertirse en una realidad y en el menor tiempo posible».

Miguel Rus insistió ayer en que el proyecto que ahora ha adjudicado el Gobierno de España debe

Antonio Muñoz
Alcalde de Sevilla

«El estudio de la Junta de Andalucía parece que es un estudio de alternativas»

Miguel Rus
Presidente de la CES

«Esta conexión ferroviaria la llevamos reclamando desde hace décadas»

desarrollarse con urgencia porque Sevilla «no puede esperar 24 meses para tener algo que ya está más que estudiado».

Miguel Rus reconoce que la falta de infraestructuras de la capital hispalense le «avergüenza». «Este fin de semana tenemos la gala de los Premios Goya y no tenemos las infraestructuras necesarias. Por eso queremos una colaboración total entre el Gobierno, la Junta y el Ayuntamiento. El estudio que ya tiene realizado la Junta debería ponerse a disposición del Estado para que las tres administraciones aceleren los plazos lo máximo posible».

El objeto del contrato adjudicado por la Junta de Andalucía a la UTE que conforman Urci Consultores, Incosa y David Álvarez Casillo, por un importe de 309.120 euros, exige el estudio de alternativas estratégicas y la definición de «la mejor solución entre las redes ferroviaria, tranviaria, metro o BRT». Es decir, no tiene aún definida cuál será su «opción más adecuada», como también tiene pendiente el procedimiento de información pública y la redacción del estudio de impacto ambiental. Este contrato se firmó con un plazo de quince meses, que debería estar entregado el próximo mes de junio.

Un nuevo ramal del Metro

Las cuatro alternativas que plantea el estudio de la Junta de Andalucía son: una nueva línea tranviaria, recorriendo parte del de Sevilla Este y sus principales equipamientos (Palacio de Congresos, polideportivo San Pablo, etcétera); una línea ferroviaria que aproveche la infraestructura existente o diseñe un nuevo ramal desde la parada de Sevilla Este hasta el aeropuerto; la integración de un ramal dentro de la línea 2 del metro; o la implantación de una plataforma para autobuses de tránsito rápido.

Fuentes de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio explican a este periódico que el hecho de analizar las diferentes alternativas y sus posibles trazados es para «tener una justificación de por qué se eligió esa opción ante futuras ayudas solicitadas a la Unión Europea y así evitar que se tengan que hacer nuevos estudios que nos reclamen».

En cambio, el estudio informativo que anteaer adjudicó el Gobierno de España, por 642.000 euros, exige directamente que se «analice y defina las distintas opciones sobre el establecimiento de la conexión ferroviaria entre la estación de Santa Justa y el aeropuerto de Sevilla, con las características adecuadas para la prestación de un servicio de cercanías». Es decir, desecha las otras opciones que plantea la Junta de Andalucía, que podrían terminar resultando como las preferentes de este estudio autonómico (tranvía, metro y autobús rápido).

Según explican fuentes técnicas consultadas por ABC de Sevilla, aunque el estudio encargado por la Junta de Andalucía «arrojará cuestiones relevantes para el proyecto», el encargado por el Ministerio de Transportes difiere técnicamente del primero y resulta fundamental para la posterior ejecución de la obra civil. Y otra cuestión que los técnicos plantean es que «mientras que el de la Junta de Andalucía no asegura que la opción que decidan los adjudicatarios sea finalmente la de la conexión ferroviaria, el del Ministerio, que es el responsable de su posterior ejecución, asegura una conexión exclusivamente por cercanías, que es la idea que todas las partes han planteado previamente».

El puente del Centenario estará cortado al tráfico durante diez noches

► Se van a colocar las marquesinas de protección previas al cambio de los tirantes

S. L.
SEVILLA

Durante diez noches de febrero estará cortado el tráfico del puente del Centenario debido a la colocación de mamparas de seguridad, previas a los trabajos de sustitución de los tirantes. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) está ejecutando las obras para cambiar los tirantes del puente entre los kilómetros 10 y el 12 de la autovía SE-30, que permitirán la rehabilitación estructural del puente y la ampliación de la plataforma viaria a tres carriles por

sentido, «lo que representa una importante mejora de la funcionalidad y seguridad viaria de esta autovía», explicó ayer el Ministerio en una nota de prensa. Los trabajos de rehabilitación a acometer en las zonas superiores de los pilonos del puente, por encima del tablero por el que circulan los vehículos, requieren con carácter previo de la colocación sobre el mismo de marquesinas de protección de los usuarios.

Dicha colocación se llevará a cabo durante este mes de febrero. Las labores realizadas en horario nocturno du-

No podrán circular vehículos desde las 21.30 horas hasta las seis de la mañana los días 12 al 17 y 19 al 24 de febrero



Vehículos circulando por el puente del Centenario // ROCÍO RUZ

rante los días 12 al 17, y 19 al 24 de febrero (10 noches en total) hacen imprescindible evitar el paso de tráfico por el puente del Centenario. Así, entre las 21.30 horas y las 6 horas de los citados días se establecerá el corte total de la calzada en ambos sentidos de circulación de la autovía SE-30 entre los km 10 y 12.

El tráfico procedente de la A-4 (Cá-

diz) se desviará en la salida 549 hacia la carretera de la esclusa (SE-31), mientras que el procedente de la SE-30 en sentido Huelva se desviará en la salida 9 de la SE-30. Por su parte, el tráfico procedente de la SE-30 en sentido Cádiz se desviará en la salida 12b hacia la carretera de la esclusa (SE-31), continuando por la misma hasta el enlace con la SE-40.

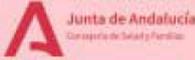
DONA SANGRE, REGALA AMOR



Ven a la Tercera Edición de nuestra campaña de donación de sangre por San Valentín y demuestra todo el amor que tienes dentro

14 y 15 de febrero, de 10:00 a 13:30

y de 17:00 a 21:00


lagoh.es




Emvisesa recupera 90 viviendas públicas okupadas en Sevilla

► Otras diecisiete están en proceso de rescate entre las tres mil que tiene en régimen de alquiler en la ciudad

ABC
SEVILLA

Noventa pisos públicos ocupados ilegalmente han sido recuperados por la Empresa Municipal de Vivienda, Suelo y Equipamiento de Sevilla S.A. (Emvisesa) a lo largo de los últimos seis años. Tiene además 17 en proceso de recuperación entre más de tres mil pisos que tiene en alquiler.

Estos fueron los datos facilitados ayer por el delegado de Hábitat Urbano y Cohesión Social del Ayuntamiento de Sevilla, Juan Manuel Flores, a preguntas del concejal de Vox, Gonzalo García de Polavieja, en la comisión de control y fiscalización.

Así, el delegado del Ayuntamiento de Sevilla detalló que la empresa pública de la vivienda instala puertas y ventanas antivandalismo, así como alarmas, en aquellas viviendas que están en proceso de entrega por arreglos.

Con estas medidas, junto a un servicio de seguridad 24 horas contratado, la empresa municipal «ha conseguido persuadir» de ocupaciones



Viviendas públicas en Sevilla // J. M. S.

El delegado de Hábitat Urbano, Juan Manuel Flores, explica que la empresa pública instala puertas y ventanas antivandalismo

ilegales, aseguró José Manuel Flores durante su intervención en la comisión de control y fiscalización.

El delegado municipal ha defendido que la mejor medida preventiva contra las ocupaciones es «tener el parque ocupado por inquilinos» demandantes de vivienda. En este sentido, Emvisesa está impulsando desde 2015 diferentes programas para lograr poner en carga el parque inmobiliario existente en Sevilla.

Programa Alquiler Sevilla

Entre esas medidas, destaca el programa Alquiler Sevilla que, recientemente, ha incorporado 19 viviendas más a esta iniciativa por la que Emvisesa abona hasta 525 euros mensuales a propietarios que deseen poner en alquiler sus inmuebles vacíos. Catorce de estas viviendas se encuentran actualmente alquiladas y cinco han sido adquiridas por Emvisesa o bien han rescindido su contrato.

Esta iniciativa se suma al programa de compra de viviendas vacías que la empresa municipal de vivienda de Sevilla también ha puesto en marcha. En el caso de Alquiler Sevilla surge como respuesta alternativa a la demanda de muchos propietarios que no quieren deshacerse de sus viviendas y optan por alquilarlas con garantía de cobro del alquiler y recuperación del piso una vez concluido el contrato.

46 ECONOMÍA

▶▶▶ paña pero sin realizar paradas dentro del país. Tan solo el año pasado transportó a un millón de pasajeros bajo esta fórmula.

A la consulta de este periódico, Flixbus señala que ya ha manifestado a Transportes su intención de operar en los 22 corredores propuestos en el nuevo mapa concesional. El director general para España y Portugal de la compañía, Pablo Pastega, considera que los mayores beneficiados por la liberalización del mercado son los usuarios, mientras que con el sistema actual tan solo lo son los grandes operadores dueños de las concesiones.

«De las 77 líneas que maneja Transportes, el 42% está operando bajo concesiones con contratos vigentes y las 45 restantes (que en 2019 facturaron 302 millones de euros) están extinguidas y concentradas en un número reducido de compañías», asevera Pastega, que a su vez hace referencia a un estudio de Fageda y Sansano (2018), que muestra que España tiene unas tarifas de autobús interurbano mucho más elevadas respecto a los mercados europeos abiertos a la competencia. En concreto, un 12% más caras que el Reino Unido, un 17% más que Suecia, un 23% por encima de las de Alemania y Francia, y un 36% por encima de Italia. Sin embargo, para la principal patronal de empresas del autobús en España, Confibus, (representa a grandes concesionarias de rutas como Alsa y Avanza) la entrada de la libre competencia en otros países europeos se ha traducido en la destrucción de pequeñas empresas, que son la mayoría del sector en España.

Su presidente, Rafael Barbadillo, defiende el actual modelo que se desarrolla «con unas tarifas razonables y unos estándares de calidad y seguridad que no existen en el resto de Europa» y recuerda lo que ha ocurrido en otros países cuando se ha llevado a cabo la liberalización: «Se produce una guerra de precios, hasta que desaparecen pequeños operadores porque no tienen capacidad de sobrevivir a esa batalla; cuando ya quedan pocos o uno solo que controla el mercado, los precios vuelven a subir; se realizan los tráficis solamente rentables, dejando de lado a pequeños municipios, y se reduce el número de expediciones».

Con todo, no hay un tiempo determinado para la apertura de los corredores del Estado, pero la veda abierta por Transportes allana el camino a una liberalización como la que vive la alta velocidad ferroviaria en España. Una transformación que ha conseguido atraer a más usuarios al tren por la notable bajada de precios que se ha producido. Según Trainline, los precios en la ruta Madrid-Barcelona (la primera en la que Renfe tuvo competencia) descendieron un 43% en el tercer trimestre de 2022 respecto al mismo periodo de 2019, mientras que en aquellos corredores donde aún no había competencia se incrementaron un 14%.



Madrid fue la comunidad autónoma con más creación de sociedades el pasado año // ABC

La inflación lleva al mayor cierre de empresas en España en tres décadas

▶ La altas de sociedades cayeron un 2% y las disoluciones subieron un 10% en 2022

GONZALO D. VELARDE
MADRID

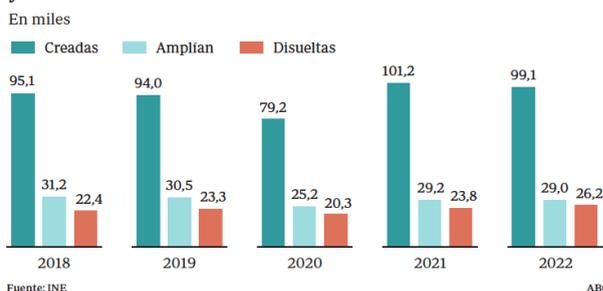
Desde que el Instituto Nacional de Estadística ofrece datos de altas y bajas de empresas nunca se había producido mayor número de cierres de negocios como los registrados en 2022. Las 26.207 sociedades que bajaron la persiana en los doce meses del pasado año es la cifra más alta de la serie histórica, desde 1995.

Con este cuadro se constata, más allá, que el efecto erosivo de la inflación ya no escapa a ninguna arista del tejido productivo de nuestro país. El pasado no solo finalizó con este fuerte repunte de disoluciones del 10% sino que también registró un 2% menos de empresas creadas que un año antes. Concretamente, se sumaron un total de 99.067 nuevas empresas, frente a las más de 101.000 que se crearon en 2021.

Además, la tendencia es preocupante. Con el descenso registrado en 2022, la constitución de empresas vuelve a tasas negativas después de que en 2021 se disparara un 27,8% tras el fin de las restricciones asociadas a la pandemia. En 2020, el año del Covid, la creación de empresas se hundió un 15,7%, mientras que en 2019 bajó un 1,2%. Solo observando la comparativa con el año previo a la pandemia, la caída de empresas creadas se duplicó en 2022.

El 19,5% de las sociedades mercantiles que se crearon el pasado año se dedicaba al comercio y el 16,9% a actividades inmobiliarias, financieras y

Número de sociedades mercantiles creadas, que amplían capital y disueltas en los cinco últimos años



seguros. En cuanto a las sociedades disueltas por actividad económica principal, el 19,1% pertenecía al comercio y el 16,4% a la construcción.

Las comunidades con mayor creación de sociedades mercantiles en el conjunto del año 2022 fueron Comunidad de Madrid (22.834), Cataluña (18.977) y Andalucía (17.188). Por el contrario, las que menos crearon fueron La Rioja (395), Comunidad Foral de Navarra (738) y Cantabria (758).

En cuanto a las sociedades mercantiles disueltas, las comunidades con mayor número de disoluciones fueron Comunidad de Madrid (8.842), Andalucía (3.988) y Comunidad Valenciana (2.177). Por el contrario, las comunidades autónomas con menos sociedades mercantiles disueltas fueron Comunidad Foral de Navarra (91), La Rioja (175) y Cantabria (306).

Más de cien cierres diarios

En el último mes del año pasado se crearon 8.258 sociedades mercantiles, un 1,6% menos que en el mismo mes de 2021, con un capital suscrito que superó los 527 millones (+61,8% inter-

anual) y un capital medio suscrito de 63.870 euros (+64,5%).

En diciembre ampliaron capital 2.557 sociedades, un 3,8% menos que en igual mes de 2021, pero el capital suscrito en dichas ampliaciones aumentó un 40,4%, hasta los 2.415,3 millones de euros, en tanto que el capital medio subió un 45,9% interanual, situándose en 944.594 euros.

El número de sociedades mercantiles disueltas en diciembre fue de 3.235, un 6% más que en el mismo mes de 2021, lo que supone la desaparición de una media de 104 empresas cada día.

Con todo, parece que el tejido productivo ya está notando los golpes de la inflación y a esto habrá que sumar de cara al presente año el incremento previsto de costes laborales. Según Cepyme, los costes globales de las pequeñas y medianas empresas se han disparado un 23,3% durante el pasado año mientras que las ventas apenas lo han hecho un 14,3%. Desde la patronal de las pymes advierten de que las medidas del Gobierno en materia de cotización podrían suponer la puntilla para los negocios más afectados por el alza de costes.

Persán dobla ventas respecto a 2019 al facturar 665 millones

► El incremento de los costes de las materias primas reduce su rentabilidad

M. J. PEREIRA
SEVILLA

Persán, la empresa líder del sector del detergente en el mercado español y con sede en Sevilla, cerró el pasado ejercicio con una nueva facturación récord de 665 millones y un ebitda consolidado de 26 millones de euros. El incremento de las materias primas ha hecho que su rentabilidad (ebitda/facturación) pase del 8,7% al 3,9% de sus ingresos. Sus ventas crecen un 32% con respecto a 2021, marcando un récord de ventas, y el doble respecto a 2019, cuando puso en marcha su plan de expansión internacional.

«El crecimiento se produce en todas las categorías de productos de limpieza de la ropa y del hogar así como en cuidado personal», indica la compañía, quien destaca el desarrollo que han tenido las cápsulas para lavado de ropa, «que se han convertido en el referente europeo».

«La rentabilidad de la compañía se ha visto mermada respecto a 2021 debido a la alta inflación en 2022 de las materias primas y la energía. Esta situación coyuntural subraya el esfuerzo de Persán por continuar su crecimiento reforzando sus alianzas comerciales en un contexto global adverso», según ha comunicado la empresa, cuyo CEO es Antonio Somé.

El grupo andaluz ha invertido más de 65 millones de euros en 2022, destacando las inversiones de mejora y ampliación de su capacidad productiva en sus tres fábricas de Sevilla, Wrocław (Polonia) y Saint-Vulbas (Francia). En la planta de Sevilla ha trabajado en la ampliación y modernización de su producción de cápsulas para detergentes y lavavajillas así como en un nuevo centro de producción de envases.

En Polonia está concluyendo el proceso de modernización y ampliación de sus actividades en la nueva planta de Wroblowice (Wrocław). Tras la adquisición de la fábrica de Saint-Vulbas en 2019 ha invertido en la renovación tecnológica, digitalización y el crecimiento de la capacidad productiva de la planta.

Persán ha creado más de 500 empleos durante los últimos tres años. Al crecimiento del personal industrial en sus plantas se suma el refuerzo de sus equipos comerciales. En el año 2022 Persán avanzó en la implantación de su modelo de sostenibilidad en Europa, sumando nuevas certificaciones, como el 'Sello Reduzco', concedido por el Ministerio para la Transición Ecoló-



Antonio Somé, CEO de Persán, en una imagen de archivo // ROCÍO RUZ

EJERCICIO 2022

FACTURACIÓN

665 millones facturó la multinacional, doblando sus ingresos respecto a la prepandemia.

EBITDA

26 millones fue su ebitda, reduciendo así su rentabilidad al 3,9%, frente al 8,7% de 2019 o 2020.

EMPLEO

500 empleos ha creado en los últimos tres años Persán, con fábricas en Sevilla, Polonia y Francia.

INVERSIONES

65 millones invirtió el pasado año en sus fábricas de Sevilla, Wrocław (Polonia) y Saint-Vulbas (Francia).

gica y el Reto Demográfico del Gobierno de España tras la sostenida reducción de su huella de carbono desde el año 2018, gracias a la mejora en la eficiencia de los procesos y el uso de materiales de envase y embalaje y materias primas más sostenibles.

La multinacional sevillana Persán nació hace 80 años. José Moya, fallecido en enero de 2021, fue el artífice de su refundación en 1993, cuando se convirtió en consejero delegado y presidente ejecutivo. Bajo su mandato y apoyado por su esposa, Concha Yoldi, Persán se convirtió en el líder consolidado en Europa en la producción y comercialización de detergentes y suavizantes, logrando que la compañía multiplicase por diez su facturación. En los últimos diez años ha invertido en I+D más de 200 millones de euros en los últimos diez años.

Fundación

Por otra parte, la Fundación Persán ha logrado 275 inserciones laborales de personas desempleadas en 2022 gracias a su participación en el Plan Integral 2021-2022 del Ayuntamiento de Sevilla. Asimismo, se han producido las primeras acciones de responsabilidad social corporativa en Polonia con el apoyo económico a un orfanato en Wrocław y a refugiados ucranianos residentes en Polonia.

PIB

La economía andaluza creció sólo un 0,2% en el último trimestre de 2022

S. E. SEVILLA

El Producto Interior Bruto (PIB) de la economía andaluza creció en términos reales en el cuarto trimestre de 2022 un 0,2% respecto al tercer trimestre, igual que el conjunto de España (0,2% según el INE), y el doble que la Eurozona (0,1% según Eurostat), en un contexto de crecimiento nulo en el conjunto de la UE (0%), según la Contabilidad Regional Trimestral de Andalucía publicada por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA), dependiente de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos.

En términos interanuales, el crecimiento de la economía andaluza en el cuarto trimestre de 2022 fue del 2,1%, seis décimas por debajo de la economía española (2,7%), pero superior a la media de la Eurozona (1,9%) y de la UE (1,8%, según Eurostat). En este periodo la economía andaluza creció casi el doble que Alemania (1,1%) y cuatro veces más que Francia (0,5%). Si se compara con el nivel prepandemia (cuarto trimestre de 2019), el PIB de Andalucía se encontraría a menos de medio punto de recuperar el nivel (-0,4% por debajo), mientras que el conjunto nacional se encuentra a casi un punto (-0,9% por debajo de dicho nivel).

El PIB creció en 2022 un 5,2%, tres décimas por debajo de España (5,5%). Comparado con la UE, el crecimiento de la economía andaluza en 2022 supera ampliamente la media de la Eurozona (3,5%, según la estimación de Eurostat), y de la UE (3,6%), lo que favorece el proceso de convergencia.

Sector agrario

Según la Junta, el menor crecimiento interanual de la economía andaluza en el cuarto trimestre respecto a la española obedece a los efectos negativos de la sequía en el sector primario, que en Andalucía presentó una caída del 12,8% interanual en el cuarto trimestre, consecuencia de un descenso generalizado de las cosechas de los principales cultivos, sobre todo en la campaña de la aceituna, afectado por la escasez de precipitaciones y las restricciones al regadío.

El sector primario tiene un peso en la estructura productiva de Andalucía muy superior al que tiene en la economía española (6,9% frente a un 2,6% en España). Los sectores no agrarios experimentaron un mayor crecimiento relativo en Andalucía (3,4% interanual en el cuarto trimestre) con respecto al conjunto de España (3,1%), destacando el sector servicios, que creció un 4%.

UN VIAJE EN LOS ‘TRENES DE LA VERGÜENZA’ QUE VERTEBRAN CANTABRIA

Recorremos un tramo de las líneas afectadas por los errores de medición. Los viajeros se quejan de **un servicio lento y lleno de averías**, pero que consideran necesario



Por MIRIAM VILLAMEDIANA

Son las 15.28 del viernes y el tren que cubre la ruta entre Santander y Oviedo arranca con puntualidad británica de la estación de Feve de la capital cántabra. Nos hemos propuesto comprobar en primera persona cómo es el trayecto que deben cubrir los trenes que por un error de construcción no caben por los túneles. En realidad, el convoy llegará a Oviedo más de cinco horas después, aunque nosotros nos apearemos antes, en Cabezón de la Sal, todavía en Cantabria. El regreso lo realizaremos en uno de los trenes de cercanías, la otra línea afectada por el insólito error de cálculo.

Seremos en torno a cincuenta los viajeros que emprendemos el trayecto desde Santander. En uno de los asientos individuales de la última fila viaja Araceli Rábago, que todavía lleva mascarilla porque es sanitaria en el hospital de Valdecilla. Es asidua de esta línea y suele utilizar el ferrocarril cada viernes para ir el fin de semana a casa de sus padres, que viven en una localidad cercana a las Cuevas del Soplao.

«Cojo el tren que va a Oviedo y no el de cercanías porque hasta Cabezón de la Sal (el destino de Araceli) hace menos paradas», explica. Aún así se queja de lo lento que resulta el trayecto. De hecho, en el tramo que discurre en paralelo a la autopista nos adelantan prácticamente todos los vehículos. Comprobamos con el GPS del teléfono móvil que en los tramos de más velocidad superamos por poco los 60 km./h. En el

recorrido hay zonas que transcurren muy cerca del río Naja y el tren pasa a apenas 10 km./h.

«Va demasiado lento», constata Andrés Calleja, que viaja pocas filas más allá. Él va hasta la localidad de Treceño, también en Cantabria. En realidad, es de los que prefieren el autobús porque es «más rápido y más barato»; este viernes ha cogido el tren porque no le ha quedado «más remedio».

La baja velocidad a la que circulan los trenes se debe, en gran medida, a la compleja orografía de la zona. El trayecto está lleno de puentes y túneles para poder salvar un tramo que transcurre a los pies de la cordillera Cantábrica. A todo ello se suma la falta de inversiones de los últimos años. Tanto es así, que Cantabria es la comunidad autónoma de España que más tráfico ferroviario ha perdido. Un estudio de 2019 aseguraba que los viajeros que utilizan el tren en sus desplazamientos se habían reducido en 1,2 millones en una década.

Problemas técnicos

Los usuarios denuncian que, como consecuencia de esa falta de inversión, los trenes sufren averías constantes que añaden retrasos a un sistema de transporte de por sí lento. Ángeles Ruiz hace habitualmente el trayecto entre Torrelavega y San Vicente de la Barquera. En condiciones normales el trayecto dura una hora. Sin embargo, Ángeles ha decidido que no lo cogerá más los domingos «porque es una odisea». Su



experiencia es que en ese día crítico los retrasos por incidencias técnicas son aún más habituales. «Muchas veces llegas a la estación y anuncian que en lugar del tren va a venir un autobús», lo que se traduce en largas horas de espera en estaciones no siempre confortables.

Las averías están tan a la orden del día que María Luisa Guerrero y María Luisa García, madre e hija, podrían escribir un libro con todas las peripecias que han vivido en esta línea. Viven en Bilbao pero tienen una segunda residencia en una pedanía poco más allá de Cabezón de la Sal, y el tren es la única forma que tienen de llegar hasta allí sin depender de que alguien las lleve o las traiga. Hoy creen que podrán llegar hasta su pueblo, aunque suele ser muy habitual que al llegar a Cabezón de la Sal tengan que hacer el último tramo en un taxi que les costea Feve.

«Una vez nos tuvimos que bajar en medio de una buena nevada porque el tren cogió fuego», recuerda María Luisa Guerrero. Su hija asiente y asegura que no ha sido la única vez que se han encontrado con un incendio a bordo, aunque siempre de consecuencias menores. Reconocen que desde que cambiaron las locomotoras antiguas el tren ha mejorado mucho en limpieza, pero las averías siguen estando a la orden del día. «Más de una vez nos ha tocado bajarnos en mitad de las vías», aseguran. En alguno de sus viajes también se toparon con operarios, creen que de Adif, que con chaleco reflectante y plano en mano



APENAS 50 VIAJEROS

El viaje entre Santander y Cabezón de la Sal (izquierda) lo realizan paisanos como Araceli Rábago (arriba), María Luisa Guerrero y María Luisa García (sobre estas líneas), que necesitan el tren para llegar a su pueblo sin depender de terceros

// JUAN MANUEL SERRANO ARCE

parecían estar tomando medidas de algunas zonas del recorrido. «Un día había unas doce personas con metros midiendo las estaciones», relatan. Por eso no entienden qué ha pasado para que los trenes no quepan por los túneles.

«Se hace eterno»

En realidad, son pocas las personas que han vivido la experiencia de recorrer los 215 kilómetros del trayecto completo entre Santander y Oviedo. De hecho, una vez pasado Torrelavega, el segundo gran núcleo urbano de Cantabria, apenas seguimos a bordo dos decenas de viajeros. María Luisa y María Luisa, madre e hija, hicieron todo el recorrido una vez y reconocen que «se hace eterno».

No es para menos. El tren tarda unas cinco horas y media en completar un trayecto que en coche nos llevaría unas dos horas. Miguel An-

Entre 10 y 60 km./hora

EL TREN TARDA MÁS DE CINCO HORAS EN UN TRAYECTO QUE EN COCHE LLEVARÍA DOS

gel Revilla, presidente de Cantabria, bromeó en una ocasión con que los viajeros llevaban «comida y juegos de cartas» en los trayectos. Y es que, en el tren no hay más servicios que un pequeño baño junto a una de las locomotoras. «Lo peor llega cuando se hace de noche, ya no te puedes entretener viendo el paisaje y no sabes ni por dónde vas», describe María Luisa, hija. De ahí que muchos de los que cogen este tren lo hagan por necesidad. La línea es, para muchas personas mayores, la única forma de llegar a pueblos pequeños sin depender de un coche.

También los hay, como Iñaki Cobo y Naja Von Besfen, que han subido a bordo por el placer de 'viajar sin prisas'. Esta joven pareja viaja hasta Ribadesella para pasar el fin de semana con un amigo. El tren les permite, además, realizar el recorrido junto a su perro, que puede viajar con mayor libertad de lo que lo haría en un autobús. «Son como unas minivacaciones», explican maravillados con el paisaje que vemos a nuestro alrededor.

Un recorrido bucólico

Lo cierto es que el día está claro y el trayecto pausado permite disfrutar de los verdes valles cántabros. Una vez pasada Torrelavega los núcleos urbanos son cada vez más pequeños, y se suceden los paisajes bucólicos llenos de ovejas y ermitas románicas. «Este recorrido es de lo más bonito que hay en España», opina María del Mar Díaz, que está sentada muy cerca de la joven pareja. Ella va hasta Unquera, y teme que la falta de inversiones termine con una línea que considera indispensable.

Entre bromas por el fallo de medidas de los trenes llegamos a Cabezón de la Sal, nuestro destino. Con nosotros se apean aproximadamente la mitad de los viajeros que todavía venían desde Torrelavega y son menos de diez los que continúan el trayecto hacia Asturias. Hasta Oviedo todavía tienen por delante más de cuarenta paradas.

La vuelta la realizamos en uno de los trenes de cercanías que también están afectados por los errores de medición. El ambiente es muy diferente y el tren algo más incómodo. La línea realiza paradas en prácticamente todas las localidades que se encuentra a su paso y el trasiego de viajeros que suben y bajan constantemente es mayor. En coche ir de Santander a Cabezón de la Sal nos hubiera llevado una media hora. Para venir, en el tren de media distancia, hemos tardado poco más de una hora, pero la vuelta se ha prolongado hora y media.



PROYECTO DE PASARELA

DIMENSIONES DEL TABLERO

205

metros de longitud entre el recinto de Altadis en el barrio de Los Remedios y San Telmo

SUPERFICIE

1.200

metros cuadrados de pasarela peatonal que conectarían el recinto de la antigua fábrica de tabacos con la avenida de Roma

MANUEL LUNA SEVILLA

La pasarela peatonal que conectaría el barrio de los Remedios con el centro histórico de la ciudad a través de la avenida de Roma y el entorno del palacio de San Telmo supondrá una transformación urbana que necesita de más información a la ciudadanía sobre lo que supondrá en este lugar.

La documentación que se puede consultar en Urbanismo apunta a una alternativa que atravesaría el río Guadalquivir de forma transversal desde la orilla de la antigua fábrica de tabacos hasta el inicio del paseo de las Delicias y una de las esquinas de la que fue residencia de los Duques de Montpensier y, en la actualidad, es la sede de la Presidencia de la Junta de Andalucía.

Se trata, por lo tanto, de una pasarela peatonal con unas dimensiones en el tablero entre 4 y 6 metros de anchura, 205 metros de longitud aproximadamente, y superficie inferior a 1.200 metros cuadrados.

La localización de la cabecera de la pasarela peatonal comienza en el Palacio de San Telmo en la plataforma existente de inicio de la rampa de bajada desde el paseo de Las Delicias a la cota del muelle.

Esta opción, según Urbanismo, «permitirá afectar lo mínimo posible al muro de ladrillo que históricamente ha dividido el paseo de Las Delicias del muelle, así como a los usos lúdicos implantados en el mismo». El final se propone que llegue a la plataforma existente junto a la dársena de la antigua fábrica de tabacos frente al edificio de las viviendas de ingenieros.

La conexión peatonal entre la antigua fábrica de tabacos y el palacio de San Telmo necesita más datos para la transformación urbana de un espacio sobre el río Guadalquivir

Más luz para la futura pasarela de Altadis

kioskoymas#secretaria@gaesco

Las razones que se argumentan desde la Gerencia para esta pasarela es que la traza de la misma por la avenida de Roma permite el acceso directo a tres de los ejes peatonales más usados de la ciudad, avenida de la Constitución y calles San Fernando y Almirante Lobo.

En consecuencia, la pasarela se convierte en un recorrido desde la zona central de Los Remedios al centro histórico, que permitirá «diversificar los movimientos por el puente de San Telmo y facilitar e incentivar los movimientos peatonales desde este barrio a los principales monumentos de la ciudad».

Sin embargo, hay voces como la del arquitecto Luis Fernando Gómez Stern

Dudas

El arquitecto Luis Fernando Gómez Stern señala a ABC de Sevilla que la alternativa elegida necesita ser explicada con más detenimiento

Burocracia

El Ayuntamiento sigue adelante con la tramitación de este proyecto que acercará Los Remedios al Casco Antiguo

que apuntan a ABC de Sevilla que se necesita de más información pública sobre un proyecto que afecta al río Guadalquivir, el inicio del paseo de las Delicias, el entorno de los Jardines del Cristina y la fachada de San Telmo.

Precisamente, este punto del palacio tiene un jardín que, según Gómez Stern, podría estar abierto a la ciudadanía. Por otro lado, esta pasarela podría afectar a la llegada de distintos barcos al entorno de la Torre del Oro.

A pesar de ello, la alternativa elegida prioriza el trazado urbano preexistente frente a la direccionalidad de la dársena del Guadalquivir, dando como resultado una pasarela no perpendicular a la lámina de agua.

De momento el proyecto ha pasado el primer corte de la comisión de Patrimonio que ha solicitado solo un informe paisajístico a los promotores.

La Gerencia argumenta que se respeta el patrimonio cultural, debido el alto valor de la zona. En la margen izquierda de la dársena la pasarela parte de la meseta previa a la rampa de bajada del paseo de Las Delicias al paseo bajo, por lo que no se produce afectación sobre el muro ni sobre otros elementos de la urbanización realizada.

La preocupación es que el proyecto siga pasando trámites sin un debate ciudadano que incida sobre futuros problemas como la navegabilidad o la estética en una zona sensible.

Hay que estudiar su impacto para que la transformación urbana no haga peligrar la visión de un conjunto patrimonial muy singular y una vista del río Guadalquivir que han conocido varias generaciones de sevillanos.

PRÉSTAMOS FIRMADOS A COMIENZOS DE LOS 2000

La hipoteca media variable ahorró 38.000 euros respecto a la fija

► La experiencia histórica muestra que los créditos para vivienda vinculados al euríbor han sido más baratos en estas últimas décadas

DANIEL CABALLERO
MADRID

La hipoteca variable ha sido históricamente mucho más barata que la fija. Así lo resumen varias fuentes bancarias consultadas y también se desprende de los cálculos realizados por HelpMyCash para este periódico. Tomando como referencia un préstamo medio firmado en los primeros años de los 2000, el ahorro es de 40.000 euros de un tipo respecto a otro.

La década de los 90 y los primeros años de los 2000 fueron de concesión masiva de hipotecas. Quien quisiera podía acceder a un préstamo para comprarse una casa. La banca daba créditos por el 100% del valor de tasación de la vivienda e incluso algo más para sufragar una hipotética reforma.

Por aquel entonces en España predominaba el tipo variable en la mayoría de las hipotecas. El tipo fijo existía pero las firmas eran menos de dos de cada diez. El euríbor se publicó por primera vez al término de 1998 y el primer mes con datos fue enero de 1999. Desde ese momento los préstamos se referenciaron a este índice.

El euríbor se movió desde 1999 hasta 2008 entre 5 y el 2%, y la media entre esos años fue del 3,5%. Pese a esos números elevados, los consumidores preferían firmar su crédito para vivienda a tipo variable y beneficiarse a futuro de posibles bajadas, como finalmente ocurrió. Así las cosas, en cuanto al tipo fijo era habitual encontrarse ofertas de entre el 4,5-5,5%, según fuentes bancarias.

Con estos mimbres, al echar la vuelta atrás se puede comprobar que la hipoteca variable ha resultado más beneficiosa para el consumidor. Con una hipoteca media de 150.000 euros, firmada en febrero de 2003 a 20 años, a un tipo fijo del 5%, los intereses totales a pagar han ascendido a 87.584,07 euros. De esta manera, el cliente habrá tenido que devolver entre 2003 y 2023 un total de 237.584,07 euros.

En cambio, si esa hipoteca se firmó con un tipo variable de euríbor más un diferencial del 1%, con revisión anual, el consumidor habrá pagado

entre 2003 y 2023 un total de 49.576,54 euros. El importe total que se ha tenido que desembolsar ha sido de 199.576,54 euros al terminar el plazo de devolución.

Así, el ahorro que habrá disfrutado el hipotecado medio a tipo variable en estas dos décadas asciende a 38.007,53 euros con respecto a ese mismo hipotecado medio pero a tipo fijo. El ahorro medio se ha situado en el 43,4%.

Sin incentivos al tipo fijo

¿Por qué históricamente ha salido mejor el tipo variable? La respuesta está en la evolución del euríbor y en cómo se ha desincentivado el tipo fijo las últimas décadas, salvo lo ocurrido en los tres últimos años.

Con el euríbor en una media esos años del 3,5%, llegando por momentos al 5%, la banca potenciaba principalmente el tipo variable. En España no ha existido mucha tradición de tipo fijo y era una modalidad poco extendida, aunque aportara más seguridad al consumidor al saber la cuota a pagar durante toda la vida del préstamo. Ante esa falta de interés y la predilección por el variable, los bancos no incentivaban el tipo fijo y lo que ofrecían era un interés del 4,5-5,5%.

En estas dos últimas décadas apenas se han dado meses en los que el euríbor ha estado por encima del 4,5% para que el tipo fijo de principios de los 2000 pudiera salir rentable. De ahí que el variable haya resultado más barato.

LOS CÁLCULOS POR TIPO DE INTERÉS

87.584 €

Esta es la cantidad de intereses que se habría tenido que pagar por una hipoteca media suscrita en 2003 a 20 años, por un capital de 150.000 euros y a un tipo fijo del 5%. Se utiliza un tipo fijo de esa cantidad ya que es el interés que solían ofrecer las entidades financieras por aquel entonces. De esta manera, el cliente habrá tenido que devolver entre 2003 y 2023 un total de 237.584,07 euros.

49.576 €

Esta es la cantidad de intereses que soportaría una hipoteca media suscrita en 2003 a 20 años, por un capital de 150.000 euros y a un tipo variable de euríbor + 1%. Así, el importe total que habría tenido que devolver el cliente entre 2003 y 2023, sumando intereses y principal, asciende a 199.576 euros. Esto son 38.007 euros menos que con el tipo fijo, un 43% menos.

El interés variable ha supuesto un ahorro al consumidor del 43,4% en estas dos últimas décadas

El problema actual no está tanto en el incremento de la cuota mensual sino en la velocidad con que se ha producido, al mayor ritmo de la historia

Asimismo, hay que tener muy en cuenta que desde el 'crack' inmobiliario de 2008 el índice no ha remontado hasta llegar a este 2022. Entre 2008 y 2015 el euríbor se movió entre el 0% y el 2%. Y en 2016 entró en negativo por primera vez en la historia, para permanecer con ese signo durante seis años. No ha sido hasta ahora, concretamente abril de 2022, cuando el índice volvió a entrar en positivo y roza ya el 3,5% este febrero de 2023.

Ni aun así el tipo fijo de los primeros años de los 2000 resultaría ahora más atractivo que el variable. Fuentes bancarias ponen de ejemplo una hipoteca firmada en 2002, a 30 años, con



un capital solicitado de 150.000 euros y un tipo fijo del 4,5%. En ese supuesto, hasta la fecha actual y aún con diez años de hipoteca por delante, el cliente habrá pagado 108.611 euros de intereses y habrá amortizado solo 82.607 euros como principal. En cambio, a un tipo variable de euríbor +0,7% (el diferencial que aplicaba entonces el banco objeto de análisis), el cliente habría pagado hasta ahora 55.956 euros de intereses y habría amortizado 95.965 euros de principal.

En el mismo plazo temporal, y a falta de diez años para acabar de pagar el préstamo, con el tipo variable se habría ahorrado en ese supuesto casi 27.000 euros. Una cantidad llamada a agrandarse en los siguientes ejercicios.

Pese a todo, el tipo fijo sí que resulta atractivo para quienes hayan suscrito sus préstamos a esta modalidad en los últimos tres años, porque los bancos, con el euríbor en negativo, sí que han potenciado este tipo.

Se han constituido hipotecas fijas por debajo incluso del 1% entre 2019 y 2022, aunque la escalada de nuevo del euríbor ha acabado con ello y ahora las ofertas de las entidades financieras a esta modalidad vuelven a estar en el entorno del 4% en la mayoría de los casos, y subiendo. En este sentido, fuentes financieras señalan que un interés fijo suele garantizar que es rentable siempre que se firme por debajo del 2% a lo largo de toda la vida del préstamo; si supera esa cota, lo normal es que salga mejor el tipo variable.

El problema actual

Aunque el interés variable haya supuesto históricamente un beneficio para el consumidor, eso no quiere decir que una subida tan abrupta como la actual no genere tensiones.

La cuota media de una hipoteca referenciada al euríbor en España se ha incrementado casi en 300 euros en tan solo un año. Es el mayor incremento de toda la serie en solo doce meses. Y esto tiene impacto en el coste total del préstamo; así, el problema actual radica en que el ascenso ha sido demasiado acelerado.

Desde Agencia Negociadora van más allá y recalcan que el encarecimiento de la cuota mensual por la subida del euríbor provoca no solo que se paguen más intereses, sino que se reduzca menos el principal. En este sentido, desde esta compañía señalan que la cuota mensual media se ha incrementado en un 39,5%, pero se amortiza un 34% menos de capital y el pago de intereses se ha más que triplicado.

En el ejemplo que ponen, de una hipoteca variable de 150.000 euros, a 20 años con euríbor + 2% de diferencial, la cuota ha pasado de 734 a 1.024 euros. Así, mientras hace un año 527 euros eran amortización, ahora solo lo son 347 euros, mientras que los intereses han pasado de suponer 206 euros sobre el total de la cuota a 676 euros en la actualidad.

CON PERMISO

Alerta en La Moncloa: Bruselas saca tarjeta amarilla al reparto de fondos

Los llamados 'frugal four' –Austria, Dinamarca, Países Bajos y Suecia– han perdido la paciencia con España. Quieren luz y taquígrafos sobre la gestión de los fondos europeos y amenazan a Bruselas con recurrir al «freno de mano» del plan fiscal de recuperación. El Parlamento Europeo prepara ya a sus hombres de negro con la vista puesta en las áreas de las ministras Calviño y Ribera

MARÍA JESÚS PÉREZ



Los llamados 'frugal four' (Austria, Dinamarca, Países Bajos y Suecia) han perdido la paciencia con España. Quieren luz y taquígrafos sobre la gestión de los fondos europeos y amenazan a Bruselas con recurrir al «freno de mano» del plan fiscal de recuperación. El Parlamento Europeo prepara a sus hombres de negro con la vista puesta en las áreas de las ministras Nadia Calviño y Teresa Ribera.

Y es que las autoridades europeas no aceptan que el bloque de partidas monetarias destinadas a la recuperación y a fondo perdido no vaya acompañado de una exhaustiva memoria económica donde no solo se pueda rastrear el dinero, sino que quede claro quién es el beneficiario y por qué lo es. En La Moncloa han saltado las alarmas y la consigna es ganar tiempo –al menos unos meses– y cruzar el Rubicón electoral. La estrategia pasa por un juego del calamar donde la Administración está dispuesta a entintar el tablero de juego con tal cantidad de papeles que hasta a los burócratas de Bruselas y Estrasburgo les cueste forjar criterio a corto plazo. Es el sanchismo en estado puro: la ley del 'carpe diem' legislativo, puro funambulismo institucional para ir ganando metros y mañana el presidente Sánchez dirá. Tanto la Comisión Europea como el Parlamento tienen entre ceja y ceja a los ministerios de Calviño y Ribera, que son los que concentran mayor caudal de fondos a cuenta de la digitalización, resiliencia y sostenibilidad. En una semana aterriza en España la comitiva fiscalizadora de un sistema de distribución de los cuartos que es



Las ministras Calviño y Ribera // ABC

tan inaccesible para quienes lo reclaman como tan cuantioso y a mano para quienes el Gobierno considera. Las alarmas suenan en La Moncloa para que las cosas estén en aparente orden de revista y que cada petición sea respondida con una carretilla de documentación capaz de hacerse bola en la delegación europea y lograr pasar el trago por agotamiento. Todo sacado del manual de resistencia del jefe, quien sigue dándole vueltas a ver cómo consigue que cale la idea de que el desastre de la ley del 'solo sí es sí' nada tiene que ver con él y todo es cosa del PP, Putin, la Manada y el lucero del alba.

A la vuelta de la esquina está, del 20 al 22 de este mes, que once diputados comunitarios interrogarán durante 20 horas a los gestores españoles para intentar esclarecer cuál ha sido la suerte de los fondos en nuestro país y de vuelta a los cuarteles de Estrasburgo calmar los espasmos de las bilis de los frugales, que estos días repiten sin cesar que esto ya se lo olian y que tienen tomada la medida a Pedro Sánchez y su juego de la bolita. La

presidenta de la Comisión de Control Presupuestario del Parlamento Europeo, la alemana Monika Hohlmeier, ha abroncado a los propios comisarios europeos y al Gobierno socialcomunista español por su laxitud en dar explicaciones sobre el destino de los fondos. Nada sabemos de los mismos, salvo que cuando se le toca la cara a Sánchez con este tema se pone de morros y todo digno sale con la cantinela de los antipatriotas, los palos en las ruedas y la derecha reaccionaria y trumpista. Seguro que también diría lo de que ya casi tiene arreglado lo del núcleo de la Tierra, pero lo reservará para mejor momento electoral.

Como la mancha de la mora con otra verde se quita, a la brigada trompetera de 'Barroso & friends', no se le ha ocurrido otra cosa que incendiar la CEOE y rasgarse las vestiduras por el sueldo de su presidente, Antonio Garamendi, quien, por ejemplo, cobra al año menos de lo que cuesta cada semana uno de los programas que José Miguel Contreras ha colocado a TVE y que a juzgar por la audiencia que cosecha no ven ni los propios aplaudidores del sanchismo. A razón de 5,5 millones de euros (450.000 euros del ala por programa) y no lo ve ni el Tato. Pero da igual. El caso es liarla parca y que una ya no sepa si los parlamentarios europeos vienen a pedir explicaciones por el bienestar animal o si la ley del 'solo sí es sí' es obra de la CEOE y los empresarios rebeldes. En cualquier momento escuchamos que la suelta de violadores es una conjura de los del puro. ¿Y los fondos? Santa Rita, Rita, Rita... De momento ha salido el PSOE andaluz, con la ayuda de la Cámara de Cuentas, a proclamar que el Gobierno popular de Juan Manuel Moreno Bonilla lleva retraso en el reparto de fondos. Un segundo después, desde La Moncloa se insistió en que «este Gobierno no permitirá que se pierda un solo euro». Prepárense porque lo mejor está por llegar: si Europa nos tira de las orejas por la gestión de los fondos será toda una conspiración de Aznar, Rajoy y Feijóo. Por ese orden. Lo dicho, puro sanchismo en fondo y forma.

Un último apunte para echarse a llorar: España ha acabado 2022 con récord de cierre de empresas: 26.207, un 20% más que en 2021, otro elemento de constatación para los aplaudidores del «España va bien» y el «no paramos de mejorar». Pues espero que dejen de buscarle las vueltas al gobernador y no se marquen otro 'pumpidazo' en el Banco de España, y que les siga enmendando la plana macroeconómica cuando toque. Claro que ellos prefieren que los titulares los den el CIS y el INE. ¡Dónde va a parar!

La esquina

JOSÉ AGUILAR



jaguilar@grupojoly.com

¿ACABA MONTERO CON SÁNCHEZ?

Los indultos a los independentistas, ni la eliminación del delito de sedición, ni el alivio de la malversación, ni las continuas concesiones a los socios tóxicos (ERC, Bildu). Ni siquiera las mentiras y rectificaciones inacabables, el deterioro de las instituciones, el abuso del decreto y la soberbia de un ejercicio cesarista del poder... Lo que puede acabar con Pedro Sánchez es la ley del sólo sí es sí. Sus efectos indeseados y la gestión que hizo el Gobierno de los mismos. Una chapuza para superar otra.

La crisis de la Ley integral de garantía de la libertad sexual tiene todos los ingredientes para erigirse en el momento histórico en que el primer Gobierno de coalición de la democracia española entró en barrena irreversible, dejó de ser creíble para la mayoría social y atravesó el Rubicón de su decadencia irreversible. El punto de no retorno de su ocaso. Entendámonos, los gobiernos no caen nunca por una sola causa, sino por una conjunción de factores que se cruzan e interaccionan, y a veces una medida, una decisión, un escándalo o una crisis les dan el golpe de gracia. Lo fue la corrupción rampante y la guerra sucia en la última etapa de Felipe González o la guerra injusta de Iraq para Aznar.

¿Por qué la ley del sólo sí es sí puede operar de modo semejante con respecto

La chapuza de la ley del 'sólo sí es sí' puede ser ahora como la corrupción para Felipe o la guerra de Iraq para Aznar

al Gobierno de coalición (lo cual no quiere decir que no vaya a agotar la legislatura, sino que no se repetirá la fórmula en la siguiente)? En primer lugar, porque afecta a un problema sobre el que la sociedad española mantiene una sensibilidad especial, que paradójicamente ha sido construida en gran medida por el trabajo y los planteamientos de los dos partidos gubernamentales (PSOE y Podemos). Pocas cosas preocupan más a la mayoría de los ciudadanos que la violencia sobre la mujer, la violación y la pederastia. Mucho más, desde luego, que el indulto a Junqueras, la mactra de Puigdemont o los desplantes de Otegi y Rufián, que ya es decir.

La sinrazón indignante de quinientos agresores sexuales con las condenas alivadas por culpa de un gobierno de izquierdas es capaz de imponerse y pasar por encima de sus aciertos en la lucha contra la pandemia y la guerra y las medidas anticrisis económica y social. De momento se ha impuesto al plan-dictado de Sánchez: a partir del 1 de enero sólo se debería hablar de economía. Hay más argumentos. Los vemos mañana.

La ciudad y los días

CARLOS COLÓN



ccolon@grupojoly.com

ABORTO, PROGRESO Y BARBARIE

El aval del Constitucional a la ley de Zapatero, 13 años después de que el PP presentara un recurso, consagra definitivamente el aborto libre como un derecho fundamental de las mujeres. El feto humano queda fuera del derecho constitucional a la vida. Incontestablemente legal y democrático. Tan incontestablemente legal y democrático como la pena de muerte en 27 estados de los Estados Unidos. Estamos en el conflicto entre la legalidad y la ética. Actos que son conformes a la ley pueden ser éticamente aberrantes. En el caso del aborto, además del principio del respeto a la vida no nacida, otras cuestiones éticas y científicas obligan a observar con pesadumbre y dolor la decisión del Constitucional, y con estremecimiento celebraciones como el editorial publicado ayer por *El País*. El aborto considerado, no ya un mal que es necesario regular y un fracaso de la educación y la responsabilidad sexual, sino celebrado como un derecho conquistado, lo que en la práctica equivale a utilizarlo como un anticonceptivo. Lo que la ciencia ha demostrado –la singularidad genética del feto– es obvio. Las mentiras –se trata de decidir sobre

El triunfo social y legal del aborto es un ejemplo de la pervivencia de la barbarie en las sociedades avanzadas

el propio cuerpo, no de matar al cuerpo que crece en el de la gestante –son proclamadas y aceptadas como verdades. La arbitrariedad del plazo de 14 semanas –¿por qué no 13 o 15?– es ignorada o mal justificada. El lenguaje –si el feto muere a consecuencia de una agresión machista o un accidente los medios le llaman bebé– evidencia las contradicciones.

Pero las razones éticas y científicas han de ceder ante las legales. No se trata de creencias religiosas, ni de derecha conservadora o izquierda progresista (véase la reacción de Feijóo, feliz de haberse quitado de encima la losa del aborto que tantos votos puede quitarle), sino de algo que conviene a la inmensa mayoría y por ello suma un abrumador respaldo social y el aval legal contra todo reparo ético, que se considera subjetivo, pero también contra todo lo que objetivamente la ciencia ha aportado.

En tiempos del libre acceso a los anticonceptivos y educación sexual el recurso al aborto para interrumpir embarazos no deseados es una muestra de esa desconcertante pervivencia de la barbarie en las sociedades más cultas y desarrolladas en las que las menores de edad pueden abortar sin consentimiento paterno pero las personas que quieran tener un perro deben pasar un "curso de formación" previo.

Miki&Duarde



El balcón

IGNACIO MARTÍNEZ



@imartinezcano

TRENES ALTOS Y BAJA GESTIÓN

Los trenes demasiado altos encargados por el Gobierno para Cantabria y Asturias han dejado en evidencia el descuido de lo público. ¿Ha sido un accidente? Más bien retrata cómo funciona la administración pública: depende de la diligencia de los funcionarios responsables. Cuando hay compromiso personal se logran magníficos resultados y cuando no lo hay los expedientes fracasan. Este encargo de 31 trenes de vía estrecha por importe de 258 millones de euros ha sido un gran fiasco del Ministerio de Trans-

portes. Con toda razón ha habido duras críticas de la oposición o las comunidades autónomas perjudicadas. Y bromas del pueblo llano ante lo insólito: el estado adjudicó hace tres años unos convoyes que no cabían por los túneles y puentes de su recorrido.

La empresa que recibió el pedido se dio cuenta del desafuero. Es curioso que desde el Gobierno se acuse a compañías privadas de capitalismo despiadado y sea una empresa la que advierte a su cliente institucional de un error brutal. Estamos ante un caso más del relajamiento que en ocasiones funcionan empresas y administraciones públicas. Hay funcionarios magníficos en este país, sin ir más lejos, los sanitarios que nos han cuidado durante el Covid. Pero desgraciadamente carecemos de un sistema que premie la eficacia y sancione la desidia. Los buenos ser-

Los trenes de Cantabria y Asturias son del XIX, como la vía única de salida del puerto de Algeciras hasta Bobadilla

vidores públicos tienen la misma remuneración y trato que los deficientes.

La ministra del ramo, que no estaba en funciones en el momento del encargo en 2020, ha asegurado que rodarán cabezas. Pero de momento sólo dos ejecutivos de tercer nivel han sido destituidos, mientras mantiene su cargo la secretaria de Estado, que era presidenta de Adif cuando empezó la licitación. El servicio que se quería mejorar es particularmente deficiente: trenes que se estropean con frecuencia y generan retrasos. Con la renovación de la flota se pretendía pasar la edad media de los vehículos de 28 a 15 años. Ahora la modernización, que ya era urgente hace tres años, se atrasa al momento más tarde.

Se ha publicado estos días, como si fuese excepcional, que la infraestructura de estos trenes norteños es del XIX. Pero el puerto más importante de España, el de Algeciras, tiene una salida de ferrocarril de ese siglo. La línea Algeciras-Bobadilla tiene 130 años en sus raíles, 176 kilómetros de vía única no electrificada, con unas obras de renovación en marcha que no se sabe cuándo terminarán. La baja gestión o mala administración no se limita a los trenes demasiado altos.

SEVILLA

MOVILIDAD | PROPUESTA PARA MEJORAR EL SERVICIO EN SEVILLA

La ciudad reclama a Adif paradas del Cercanías en los polígonos

● Todos los grupos municipales respaldan la propuesta de Cs que rescata una histórica demanda de la patronal ● La línea C4 atraviesa Store, Calonge y El Pino/Negrilla sin detenerse

A. S. Ameneiro

El Cercanías de Sevilla, concretamente la línea circular C4, pasa o atraviesa por varios polígonos industriales de la ciudad, pero carece de parada o apeadero en estas zonas de intensa actividad económica. Para tratar de acabar con este desajuste, el grupo municipal de Ciudadanos que dirige Miguel Ángel Aumesquet ha logrado el apoyo de todos los partidos municipales del Ayuntamiento de Sevilla.

La moción de Ciudadanos, que fue aprobada ayer en la comisión de control y fiscalización municipal y se ratificará en el Pleno de este mes, rescata la histórica reivindicación de la Asociación de Polígonos Empresariales de Sevilla (APES) para que el Cercanías tenga apeaderos en los parques empresariales de Store, Calonge, El Pino y La Negrilla.

El primer punto de la moción es instar al Ministerio de Transportes a que, a través del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), realice los trabajos necesarios para instalar apeaderos en los polígonos Store, Calonge y El Pino de manera que la línea C4 de Cercanías de Sevilla pueda prestar servicios a los usuarios y trabajadores de dichos parques empresariales.

El segundo punto de la moción apunta a que el Ministerio, a través de Adif, mejore la frecuencia de paso de la línea C4 de Cercanías para dar servicio a los polígonos industriales.

Como tercer punto se insta al Gobierno central a que realice una campaña de promoción y difusión del uso del Cercanías entre la población sevillana y del área metropolitana, fomentando el uso del transporte público e intermodal.

UNA DÉCADA PIDIENDO EL CERCANÍAS

La Asociación de Polígonos Empresariales de Sevilla, que preside Antonio López Balbuena y cuyo gerente es José Manuel Fernández Ceña, recordó ayer que desde 2004 vienen reclamando al Ayuntamiento de Sevilla y al Gobierno central que el Cercanías tenga paradas en los polígonos industriales por los que pasa o que atraviesa.

Se pidieron dos paradas: entre Calonge y Store, y junto al Polígono Industrial La Negrilla,



Un tren de Cercanías de Sevilla.

JOSÉ ÁNGEL GARCÍA

coincidente con la oficina de Correos, explica el presidente Antonio López Balbuena. La petición empezó a plantearse coincidiendo con la puesta en marcha de la línea C4.

La habilitación de apeaderos en los polígonos industriales de La Negrilla y el ámbito de influencia de los polígonos Store-Calonge permitiría beneficiar a un potencial de 50.000 trabajadores, calcula la entidad.

La patronal propuso en su día la construcción de estaciones /apeaderos de la línea C4 de Cercanías. El del Pino/Negrilla se situaría entre las estaciones en servicio de Palmete-Padre Pío y Palacio de Congresos en Sevilla Este, aprovechando que las vías pasan a escasos metros del Parque Empresarial la Negrilla.

Y recordaron que podría beneficiar al centro comercial que se sitúa al otro lado de la A-92, a unos 400 o 500 metros, una vez estudiadas las posibilidades de acceso, que hoy son nulas.

La integración de los polígonos en la línea C4 de Cercanías supondría dar servicio de tren a multitud de usuarios que se desplazan desde muchos puntos del

Aljarafe, Dos Hermanas y ámbito de La Rinconada. Y a su vez tendrían conexión con la línea 1 de Metro, en la estación de San Bernardo.

El polígono industrial El Pino necesita especialmente un apeadero de tren dada "la saturación constatada de la SE-30, lo cual hace muy difícil la llegada en horas punta a la marea de coches con los que los productores se tienen que desplazar a los polígonos mencionados".

En un informe redactado en su día, los responsables de este polígono proponen la zona donde debería estar el apeadero. "Vemos la viabilidad y necesidad de dotar a estos polígonos de algún medio de transporte colectivo que alivie el saturado tráfico de esta zona de Sevilla y de un servicio a aquellos ciudadanos y trabajadores que carezcan de vehículo propio", señala el informe.

GRAVES PROBLEMAS

El portavoz del grupo municipal de Ciudadanos (Cs) en el Ayuntamiento de Sevilla, Miguel Ángel Aumesquet, reclamó ayer que "se ponga fin de una vez por todas a los graves problemas de movilidad que padecen usuarios y trabajadores de estos espacios" empresariales.

Aumesquet lamentó que "esta línea pasa en la actualidad junto a muchos de los parques empresariales de la ciudad e incluso atraviesa algunos de ellos". Sin embargo, "de forma inexplicable, no cuentan con paradas que den servicio a los usuarios potenciales que tendrían". Por tanto, "consideramos que se trata de una magnífica alternativa al uso del vehículo privado para las miles de personas que acuden a diario a estos espacios", ha indicado.

Aumesquet añadió que "no es la primera vez que se evidencia la falta de conexión de transporte público que tienen los polígonos". De hecho, "desde Ciudadanos hemos presentado en este mandato diferentes mociones encaminadas a resolver este problema". Entre ellas, "una propuesta centrada en la reordenación de las líneas de Tussam para que recorrieran el interior de estos parques empresariales y no se quedaran rodeando su perímetro".

Nuevas paradas propuestas para la línea C4



FUENTE: APES. GRÁFICO: Dpto. de Infografía.



Manuel Alejandro Moreno, Enrique de Álava y Víctor Aguilar en la Dirección General de Política Regional y Urbana de Bruselas.

● Sevilla quiere Metro explica detalles de su entrevista con la Comisión Europea y los requisitos de las administraciones para acelerar las líneas 3 y 2

“El Banco Europeo puede financiar un 50% del tramo Sur del Metro”

LA CATENARIA

ANA S. AMENEIRO



@alamedera

Un trabajo titánico, al más elevado nivel, con muchas horas de esfuerzo y jornadas sin dormir, hizo posible el segundo viaje a Bruselas de la asociación *Sevilla quiere Metro* para negociar con cinco direcciones generales las opciones del Metro de Sevilla (líneas 3 y 2) para contar con fondos europeos.

El gran mérito de esta entidad, respaldada por casi 80 instituciones, es que se compone de ciudadanos de a pie empeñados en la red completa de Metro para Sevilla: un ingeniero industrial (Manuel Alejandro Moreno), un médico y profesor de Universidad (Enrique de Álava) y un ingeniero de sonido (Víctor Aguilar). Recaudaron los 600 euros para el viaje en 9 horas con cientos de aportaciones vía *crowdfunding* en redes sociales. Esta vez han ido acompañados por representantes políticos de la Consejería de Fomento y del Ayuntamiento de Sevilla. Hablamos con su presidente, Manuel Alejandro Moreno.

—Un día entero en Bruselas en reuniones con cinco direcciones generales de la Comisión Europea...

—Ha costado mucho llegar a la Comisión Europea. No se puede imaginar la de horas que le hemos echado escribiendo y enviando correos desde el verano pasado a varias direcciones generales hasta que nos admitieron una reunión, y luego otra y otra... Empezamos la jornada en Bruselas a las 10:00 el jueves 26 de enero y nos volvimos el viernes 27 a las 13:00 horas. Nos reunimos con las direcciones generales de Política Regional y Urbana, Clima, Reforma Estructural—reunión a la que también se unió la Dirección General

25-30

años. Es el periodo en que se podría devolver el préstamo del Banco Europeo de Inversiones

de Economía y Finanzas—y Medio Ambiente. Todos sabían que se había firmado el convenio de financiación entre el Gobierno central y la Junta. Luego estuvimos con la delegada de la Junta en Bruselas, Catalina de Miguel García, para informarle del resultado de esas reuniones y pedirle que impulsara también el Metro.

—¿Ha sido relevante la presencia de representantes de la Junta de Andalucía y del Ayuntamiento de Sevilla en esta visita a la Comisión Europea?

—Ha sido importante asistir a Bruselas con las dos administraciones para que vieran de primera mano las opciones reales que hay para contar con fondos europeos. Y, en efecto, han visto que se ha podido definir un plan para construir las líneas 2 y 3. Paso a paso, pero sin pausa. Los representantes de la Junta y del Ayuntamiento han visto que no hay más opciones que pedir un préstamo InvestEU del Banco Europeo de Inversiones (BEI), si se quiere empezar a construir en 2024 el tramo Sur (Prado-Valme) de la línea 3. La Junta tiene que ser valiente y pedir este préstamo. Este tramo Sur de la línea 3 sólo podrá construirse si el Gobierno central cofinancia el 50%. Las ministras de Hacienda y Transportes han mostrado voluntad. El convenio del tramo Sur ha de firmarse antes del fin de 2024.

—¿Qué condiciones tiene ese préstamo del Banco Europeo de Inversiones?

—Ese préstamo se podría devolver en un periodo de 25 a 30 años en condiciones muy ventajosas. Además, encajaría en la movilidad sostenible que potencia Europa. Ningún banco comercial da ese interés ni ese plazo de devolución.

El Banco Europeo de Inversiones no tiene ánimo de lucro y da las mejores condiciones posibles. Esta entidad europea financia como máximo el 50%, por lo que será imprescindible que el Gobierno central financie el otro 50%. No hay otra opción si se quiere empezar a construir el tramo Sur de la línea 3 antes de 2028 (siguiente programa Feder). Este proyecto sería elegible al encajar en la movilidad sostenible que potencia Europa en la lucha contra el cambio climático. Este tipo de préstamos no es nuevo para la Consejería: el BEI financió la línea 1 del Metro de Sevilla con 250 millones, el Metro de Granada con 250

La Junta debe pedir este préstamo a la Comisión para empezar el tramo Sur en 2024

millones y el Metro de Málaga con 260 millones (líneas 1 y 2).

La Junta debe escuchar la recomendación de la Comisión Europea y pedir este préstamo para empezar la obra del tramo Sur en 2024. Si no lo pide, tendríamos que esperar a 2028 para iniciar las obras ¿cómo vamos a esperar tanto? La Ciudad de la Justicia se po-

ne en funcionamiento este año, el Hospital Militar se inaugura al completo el 20 de marzo de este año y ya existen graves problemas de movilidad en la zona, situación que se vuelve caótica en periodos de compras (CC Lagoh) y en los días de partido del Betis. Las obras del tramo Sur tienen que empezar en 2024 y para ello la Junta necesita el préstamo.

—Hay tres requisitos importantes para garantizar la financiación europea

—En primer lugar, es fundamental que la Junta de Andalucía se comprometa a realizar una buena ejecución del tramo Norte de la obra de la línea 3, porque eso demuestra a Europa que tenemos la capacidad de tener más inversión, y dependiendo de esta gestión podrá llegar más financiación.

En segundo lugar, que la Consejería actúe conforme a las sugerencias de la Comisión Europea y pida un préstamo al Banco Europeo de Inversiones para el tramo Sur de la línea 3 (Prado-Valme).

En tercer lugar, también es importante que la Junta actualice el proyecto de la línea 2 con exhaustivos estudios de demanda de viajeros, de forma que se pueda beneficiar del nuevo programa de fondos Feder que arranca en 2028. Este trabajo tiene que empezar este año para llegar a 2026/2027 con un buen proyecto que presentar al siguiente programa Feder. Si empezamos ya, llegaremos a tiempo.

Y, en cuarto lugar, que las administraciones, los ciudadanos y los medios de comunicación vayan todos en el mismo barco y sean constructivos para lograr este proyecto. Desde Sevilla quiere Metro tuvimos claro al crear la asociación que nuestra misión es ayudar a la Administración a lograrlo. No se puede repetir lo sucedido en cada campaña electoral. Hay que sacar al Metro de la campaña política. Lo dijo el alcalde de Sevilla en el acto de la firma del convenio de financiación: cuando las administraciones se pelean el que pierde es el pueblo.

—¿Qué implica una buena ejecución del tramo Norte?

—Implica, en primer lugar, disponer de financiación, un requisito que ya tenemos tras la firma del convenio entre el Gobierno central y la Junta. El segundo requisito para una buena ejecución de esta obra es un plan de tráfico que necesita la obra por parte del Ayuntamiento de Sevilla, que ha de pactarlos con la Junta. Con ese fin el alcalde, Antonio Muñoz, ha convocado una comisión técnica. El tercer requisito es que un organismo u oficina técnica coordine y compruebe la ejecución del proyecto, que irá avanzando por subtramos, cada uno de los cuales seguramente lo hará un contratista diferente. Esta oficina técnica debe integrar a las empresas de servicios afectados (Emasesa, Ende-

Continúa en la página siguiente ►►

SEVILLA

MOVILIDAD | NOVEDADES EN LA OBRA DEL PUENTE DE LA SE-30

► Viene de la página anterior

sa, Gas Natural, Red Eléctrica, Telefónica...), a Movilidad del Ayuntamiento de Sevilla y a especialistas en Arqueología, ya que la Ronda Histórica tiene varias zonas de alto riesgo arqueológico (como la Puerta Osario). Debemos evitar sorpresas y tener un plan de actuación que evite retrasos. El Colegio Oficial de Doctores y Licenciados en Filosofía y Letras y en Ciencias de Sevilla y Huelva (sección de Arqueología) ha ofrecido su colaboración para tal fin. La Comisión va a estar vigilante. Tenemos que demostrar que tenemos capacidad de hacer el tramo Norte de la línea 3 conforme a lo previsto.

—¿Qué departamento ha sido clave en este viaje?

—El de Política Regional y Urbana que da los fondos Feder fue determinante. Nos estudiamos el reglamento de estos fondos y vimos que uno de sus objetivos es revertir la despoblación, un problema que también aqueja a Sevilla (desde 2007 hasta 2022 hemos perdido un 2,5% de población). Este reglamento también refleja la conveniencia de impulsar la inclusión socioeconómica de comunidades marginalizadas, como la etnia gitana. Se trata, por tanto, de dos argumentos que justifican la necesidad de más fondos Feder para construir la red de Metro y lograr revertir una situación de emergencia social, como la que tenemos en Sevilla con 6 de los 15 barrios más pobres de España.

Aparte del préstamo del BEI, la Comisión ha dado la opción de que cuando se acabe el programa actual de los Feder (2021-2027) se analicen las partidas que no se han llegado a ejecutar para ver si estas pueden destinarse al Metro de Sevilla. Eso sólo será posible si en 2026 las obras del tramo norte de la línea 3 avanzan según lo planificado y estamos demostrando buena capacidad de gestión.

La propuesta de la Comisión Europea para la Junta es que el préstamo del Banco Europeo de Inversiones para el tramo Sur se pueda reducir (pasando por ejemplo de 400 a 300 millones) si se consiguen fondos Feder adicionales en el año 2026 como consecuencia de la buena gestión del tramo norte de la línea 3.

—El viaje a Bruselas ha sido de lo más productivo.

—Sí, se ha podido definir un plan realista para las líneas 2 y 3 de metro. Llegó a Sevilla sólo si la gente lo pide. Y es que hay una cosa clara: Sevilla vive una situación de emergencia climática y social. Por ello, Sevilla no puede seguir esperando.

El Centenario se corta 10 noches para la sustitución de tirantes

Los desvíos por la obra de los tirantes del Puente del Centenario



● Desde mañana se prohíbe la circulación por este paso en ambos sentidos de 21:30 a 6:00 hasta el 24 de febrero

R. S.

El Puente del Centenario se corta al tráfico por completo mañana por la noche. Lo anunció ayer el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma). El corte está destinado a los trabajos previos para la sustitución de los tirantes.

Los trabajos de rehabilitación que se van a acometer en las zonas superiores de los pilones del puente, por encima del tablero por el que circulan los vehículos, requieren con carácter previo de la colocación sobre el mismo de marquesinas de protección de los usuarios.

La UTE Acciona Construcción, la sevillana Tecade y Freyssinet está ejecutando las obras de sustitución de tirantes del Puente del Centenario entre el kilómetro 10 y el 12 de la autovía SE-30. El objetivo de la obra es la rehabilitación estructural del puente y la ampliación de la plataforma viaria a tres carriles por sentido, lo que representa una importante mejora de la funcionalidad y seguridad viaria de esta autovía.

Dicha colocación se llevará a cabo durante este mes de febrero. En particular, y con el fin de minimizar lo máximo posible la afectación al tráfico, las labores realizadas en horario nocturno durante los días 12 al 17, y 19 al 24 de febrero (10 noches en total) hacen imprescindible evitar el paso de tráfico por el Puente del Centenario.

Así, entre las 21:30 y las 06:00 de los citados días se establecerá el corte total de la calzada en ambos sentidos de circulación de la autovía SE-30 entre los kilómetros 10 y 12.

La continuidad de los itinerarios que utilizan el Puente del Centenario se efectúa mediante los siguientes itinerarios alternativos:

SE-30 SENTIDO CÁDIZ-HUELVA

El tráfico procedente de la A-4 (Cádiz) se desviará en la salida 549 (SE-30 Puente Centenario/SE-40/A-49 Huelva/A-66 Mérida) hacia la carretera de la esclusa (SE-31), continuando por la misma hasta la glorieta

de la calle José Delgado Brackenbury, desde donde se podrá realizar la incorporación a la SE-30.

El tráfico procedente de la SE-40 desde Dos Hermanas, al pasar el cruce con la A-4, realizará el mismo recorrido descrito anteriormente.

El tráfico procedente de la SE-30 en sentido Huelva se desviará en la salida 9 de la SE-30 (A-4 Cádiz), tomando la A-4 hasta la salida 549 (SE-30 Puente de Sevilla/A-49 Huelva/A-66 Mérida), incorporándose a la carretera de la esclusa (SE-31) y siguiendo

La obra sigue avanzando con ritmo lento desde 2021 por la inflación

do el recorrido descrito anteriormente.

SE-30 SENTIDO HUELVA-CÁDIZ

El tráfico procedente de la SE-30 en sentido Cádiz se desviará en la salida 12b (E-5/SE-40/todas direcciones, puerto sur/este/zona franca), hacia la carretera de la esclusa (SE-31), continuando por la misma hasta el enlace con la SE-40, donde se podrá acceder a todas las direcciones incluyen-

do la opción de continuar por la SE-30.

RITMO LENTO

Las obras en el puente siguen avanzando a un ritmo lento desde que se iniciaron en 2021 con un plazo de ejecución de 27 meses, es decir, algo más de dos años de trabajos. El encarecimiento mundial del acero y de otras materias primas de la construcción figura como principal factor que afecta de lleno al sector y que tiene mucho que ver con el ritmo pausado de esta obra del puente del Centenario y de otras muchas obras.

En el caso del puente del Centenario se calculaba a primeros de 2022 un encarecimiento, como poco, por encima del 20%, lo que supone 17,2 millones de euros más que hay que añadir al precio de adjudicación, según estimaciones del sector de la construcción.

El año pasado la patronal de la construcción andaluza Fadeco Contratistas denunciaba los efectos del alza de precios. "Las obras iniciadas en 2021 se han visto afectadas por una espiral de precios de las materias primas que supera cualquier límite imaginable, tensionando a las empresas ante la pasividad total de los poderes públicos, lo que comporta un completo desequilibrio económico de las partes en los contratos públicos", protestaba,

Emvisesa recupera 90 VPO ocupadas ilegalmente y tiene otras 17 en proceso

● La empresa municipal, que cuenta con 3.000 pisos, defiende que la mejor prevención es tener alquiladas las viviendas



Una joven observa una maqueta de unas viviendas de Emvisesa.

R. S.

La empresa municipal de la vivienda de Sevilla (Emvisesa) ha recuperado en los últimos seis años 90 pisos públicos ocupados ilegalmente. Además, 17 están en proceso de recuperación entre más de 3.000 pisos que tiene en alquiler. Estos son los datos facilitados ayer por el delegado de Hábitat Urbano y Cohesión Social del Ayuntamiento de Sevilla, Juan Manuel Flores, a preguntas del concejal de Vox, Gonzalo García de Polavieja, en la comisión de control y fiscalización.

En su contestación, Flores detalló que Emvisesa, en aquellas viviendas que están en proceso de entrega por arreglos, instala puertas y ventanas antivandalismo, así como alarmas. Con estas medidas, junto a un servicio de seguridad 24 horas contratado, la empresa municipal "ha conseguido disuadir" de ocupaciones ilegales, aseguró.

El delegado municipal ha defendido que la mejor medida preventiva contra las ocupaciones es

"tener el parque ocupado por inquilinos" demandantes de vivienda. En este sentido, Emvisea está impulsando desde 2015 diferentes programas para lograr poner en carga el parque inmobiliario existente en Sevilla.

Entre esas medidas, destaca el programa *Alquila Sevilla* que, recientemente, ha incorporado 19 viviendas más a esta iniciativa por la que Emvisea abona hasta 525 euros mensuales a propietarios que deseen poner en alquiler sus inmuebles vacíos. Catorce de estas viviendas se encuentran actualmente alquiladas y cinco han sido adquiridas por Emvisea o bien han rescindido su contrato.

Esta iniciativa se suma al programa de compra de viviendas vacías que Emvisea también ha puesto en marcha. En el caso de *Alquila Sevilla* surge como respuesta alternativa a la demanda de muchos propietarios que no quieren deshacerse de sus viviendas y optan por alquilarlas con garantía de cobro del alquiler y recuperación del piso una vez concluido el contrato.



Uno de los carteles colocados en una escultura de los Goya.

Vox mete a ETA en los Goya

Varios carteles vinculan la ceremonia con la banda terrorista por la presencia de Muguruza

R. S.

Las réplicas a tamaño gigante de los Goya que adornan desde unos días varias calles de la ciudad amanecieron ayer con unos carteles que vinculan la ceremonia del cine español con la banda terrorista ETA. ¿A qué se debe? La portavoz municipal de Vox, Cristina Peláez, manifestó el jueves que la celebración de la gala en Sevilla "es un capítulo más del blan-

queamiento de ETA", al figurar como nominada al título de mejor película de animación una obra del veterano músico vasco Fermín Muguruza, partidario de la independencia de Euskadi y de EH Bildu y otrora candidato independiente en las listas de Euskal Herriarrok.

"Goya ETA. Muguruza Filoetarra" o "Muñoz utiliza Sevilla para blanquear a ETA". Estos son algunos de los mensajes colocados en las réplicas un día después de que, junto a familiares de víctimas del terrorismo de la disuelta banda ETA, Peláez opinase que "la gala de los Goya es un acontecimiento que tiene más de político que de cultura cinematográfica, pero este año, la izquierda y la extre-

ma izquierda española, con la colaboración entusiasta del alcalde van a poner la alfombra roja para que desfile un personaje siniestro como es Fermín Muguruza".

"La presencia de Muguruza en Sevilla no es bienvenida para una mayoría de sevillanos que no olvidan, ni pueden olvidar, el daño irreparable que los amigos de Muguruza han provocado durante décadas. No podemos ni queremos olvidar a los mil españoles, víctimas inocentes, que han caído bajo las balas o los explosivos de ETA", comentó la portavoz municipal de Vox y aspirante a la Alcaldía recordando los atentados de la banda terrorista, disuelta en 2018 tras cesar su actividad en 2011.

Carnaval de Cádiz 2023
16 al 26 de febrero
#CARNAVALDECÁDIZ SIN BOTELLÓN

CARNIVAL DE CÁDIZ Ayuntamiento de Cádiz
Delegación Municipal de Cultura y Fiestas

Vuelve FEBRERO
Vuelve LA NORMALIDAD

ANDALUCÍA

La Junta permitirá a los ayuntamientos limitar las viviendas con fines turísticos

● Las comunidades de vecinos, de acuerdo a la ley de propiedad horizontal, también podrán decidir si autorizan que haya en sus bloques pisos empleados para ese destino

Antonio Méndez

La modificación de un decreto de la Junta habilitará a los ayuntamientos andaluces para que controlen en su planeamiento la proliferación de viviendas con fines turísticos en sus términos, siempre que argumenten razones de "interés general". También las comunidades de vecinos podrán impedir esta actividad en sus inmuebles. Son las principales novedades de la normativa que prepara el Gobierno autonómico ante la "demanda social" que ha provocado un fenómeno que ha "distorsionado el modelo turístico de Andalucía", según admitió ayer a este periódico el consejero del área Arturo Bernal.

El titular de Turismo, Cultura y Deportes pretende que los cambios en la reglamentación vigente los apruebe el Consejo de Gobierno de la Junta en el plazo de un mes. Después, el decreto pasará a información pública y también deberán pronunciarse organismos como la Agencia de la Competencia de Andalucía, además de consejerías como Economía y Hacienda y Medio Ambiente.

La respuesta del Ejecutivo andaluz a la presión que desde hace tiempo ejercen consistorios, asociaciones de vecinos, usuarios y consumidores que claman por una regulación de las viviendas turísticas. El ruido por las fiestas, la atracción del llamado turismo de borrachera, el alza de los precios de los alquileres que expulsa de algunos barrios a sus residentes y complica la viabilidad de sus estudios a los universitarios son realidades fáciles de constatar.

En el otro fiel de la balanza, los 21.000 euros anuales que puede rentar con un beneficio un apartamento con una elevada frecuencia de reservas, según la estimación del portal Airbnb. En el caso del Ayuntamiento de Sevilla, la citada agencia de la competencia, adscrita administrativamente a la Junta, presentó un contencioso judicial contra la modificación del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), aprobado con ese fin por la capital hispalense.

El futuro decreto prevé que los gestores de las viviendas sean los responsables ante la Administración.



Apartamentos turísticos en Sevilla.

JUAN CARLOS VÁZQUEZ

El Ayuntamiento sevillano modificó su plan, que entró en vigor en junio, para incluir a todos estos inmuebles como servicio terciario de hospedaje y que tuvieran que cumplir los mismos requisitos que un hotel. También impugnó la norma la Asociación de Profesionales de Viviendas y Apartamentos Turísticos de Andalucía (AVVA-Pro) al entender que discriminaba al sector.

El alcalde de Málaga, Francisco de la Torre, también venía demandando desde hace meses la intervención autonómica. El regidor no quiere más viviendas de este tipo en la ciudad y apuesta por los hoteles. Se da la paradoja de que en el centro de la urbe se contabilizan 4.260 residentes mientras que la oferta de alquiler vacacional asciende a casi 4.800 viviendas.

Los problemas de saturación alcanzan a Granada. Y en algunas localidades de Cádiz han visto descender su porcentaje de vecinos al tiempo que crecía en una proporción de dos dígitos la oferta vacacional. Por contra, el sector alega que el negocio genera casi 25.000 empleos directos e indirectos y mueve más de 1.300 millones al año. Son más de 84.000 los pisos registrados en la región

con un total superior a las 440.000 plazas.

El borrador definitivo que ha elaborado la Consejería de Turismo, Cultura y Deportes modificará los decretos de febrero de 2016 y enero de 2010 que hacían referencia a las viviendas con fines turísticos (VFT) y establecimientos de apartamentos turísticos. El equipo actual ha desestimado continuar con la norma que en abril pasa-

El equipo actual no continuará con la norma que en abril aprobó Juan Marín

do aprobó el anterior consejero Juan Marín al entender que no respondía a los problemas actuales. Son cinco los objetivos que se propone alcanzar con la nueva: la calidad en el servicio, la convivencia vecinal, la responsabilidad de los gestores que exploten los inmuebles, la autonomía de los ayuntamientos para intervenir en el mercado y el control de las unidades de alojamiento.

Bernal aseguró que los técnicos han estudiado la normativa

europea sobre la materia y todas las sentencias dictadas por el Supremo y los tribunales superiores de comunidades autónomas para proporcionar seguridad jurídica a los municipios. La última esta misma semana a favor del Ayuntamiento de Palma en Baleares. En ese sentido, insiste en que los ayuntamientos podrán limitar el número de VFT en sus planeamientos siempre que las medidas sean "proporcionales y necesarias por razones de interés general".

"Les damos un marco para el uso de competencias, eludiendo los problemas con las sentencias. Podrán establecer sus limitaciones, el número de VFT, la protección de zonas residenciales ante la saturación de los espacios", explicó el consejero que también defendió que otros ayuntamientos puedan optar por fomentar este tipo de alojamientos si responden a sus intereses.

El decreto también otorgará potestad a las comunidades de propietarios para que tomen acuerdos limitativos de la actividad turística en sus bloques, siempre que las decisiones se adopten conforme a la ley de propiedad horizontal. Uno de los puntos novedosos de la nor-

ma se refiere a la introducción de la figura de la empresa gestora de estas viviendas, que aparecerá como la responsable ante las administraciones, los vecinos y los usuarios. Y no tienen por qué ser los propietarios de los pisos.

Además, se obliga a que todas las VFT se incluyan en un registro y a que esos números figuren en los canales en los que las plataformas publicitan los inmuebles, algo que, según Bernal, hay resistencia a cumplir en la actualidad. Las viviendas que se oferten, además de un mínimo de metros por persona que se aloje, deben disponer de aire acondicionado y calefacción y de sistemas para combatir incendios.

La Junta ha realizado consultas técnicas con la Confederación de Empresarios de Andalucía, hoteleros y la asociación de vivienda turística. El fenómeno de las VFT ha desbordado a la propia administración autonómica. Sus estadísticas oficiales, en la que computa las estancias, no cuentan con los números económicos de estos establecimientos extrahoteleros, cuando ya suponen más de la mitad de la oferta para los viajeros que llegan a la comunidad.

PANORAMA | Economía

Andalucía crece menos que España en 2022 por culpa de la sequía



Plantación de tropicales en Málaga afectada por la sequía.

DANIEL PEREZ / EFE

● El PIB andaluz se elevó un 5,2% en 2022, tres décimas menos que en España, según el servicio estadístico andaluz (IECA)

Redacción SEVILLA

La economía andaluza frenó el crecimiento en el cuarto trimestre de 2022 al 0,2%, igual que la media de España, y cerró el año con un crecimiento del 5,2%, tres décimas menos que el país, debido, sobre todo, al impacto de la sequía en el sector primario, con un mayor peso en la estructura productiva regional que en España y cuyo PIB cayó cinco veces más.

Comparado con el nivel pre-pandemia (cuarto trimestre de 2019), el PIB de Andalucía se encontraría a menos de medio punto de recuperar el nivel (-0,4% por debajo), mientras que el conjunto nacional se encuentra a casi un punto (-0,9%), según afirma en un comunicado la Consejería de Economía y Hacienda a partir de los datos de la Contabilidad Trimestral de Andalucía publicados ayer por el Instituto de Estadística y Cartografía IECA.

En términos interanuales, el crecimiento de la economía andaluza en el cuarto trimestre de 2022 fue del 2,1%, seis décimas por debajo de la economía española (2,7%), lo que la Junta explica por los efectos negativos de la sequía en el sector primario, que en Andalucía cayó el 12,8% debido a un descenso de las cosechas

de los principales cultivos, sobre todo en la aceituna, afectado por la escasez de precipitaciones y las restricciones al riego.

La caída del sector primario en Andalucía ha multiplicado por cinco el descenso medio del sector en el conjunto de la economía española (-2,6%), precisó la Consejería de Economía y Hacienda, que explica que el sector primario tiene un peso en la estructura productiva de Andalucía muy superior al que tiene en la economía española (6,9% frente a un 2,6%).

Según la Consejería, un mayor descenso de las actividades primarias, unido al mayor peso relativo del sector primario en la estructura productiva, explica el menor crecimiento relativo de Andalucía en comparación con España en 2022.

Sin embargo, los sectores no agrarios experimentaron un mayor crecimiento relativo en Andalucía (3,4% interanual en el cuarto trimestre) con respecto al conjunto de España (3,1%) y destaca servicios, que creció un 4%, fruto del buen comportamiento de las actividades recreativas, culturales y de ocio, de la información y comunicaciones, y de las actividades profesionales.

El balance del año 2022 arroja en Andalucía un crecimiento real

Mal año para la densidad empresarial

La creación de empresas en Andalucía descendió un 1,8% en 2022 respecto a 2021 hasta 17.188 mientras que los cierres aumentaron un 11% hasta 3.988 sociedades mercantiles, según los datos publicados este viernes por el Instituto Nacional de Estadística (INE). El pasado año, Madrid albergó el mayor número de nuevas empresas, con 22.834, seguida de Cataluña (18.977) y Andalucía (17.188), mientras que las regiones donde menos empresas nacieron fueron La Rioja (395), Navarra (738) y Cantabria (758). Las disoluciones estuvieron encabezadas por Madrid (8.842), Andalucía (3.988) y Comunidad Valenciana (2.177), mientras que cerraron la tabla Navarra (91) y La Rioja (175). En España un total de 26.207 empresas cerraron sus puertas en 2022, un 10,1% más que en 2021 y la cifra más alta.

del PIB del 5,2 %, tres décimas por debajo de España (5,5 %), lo que, según la Consejería, se debe al peor comportamiento de las ramas agrarias en Andalucía con una caída (-7,5 %) seis veces superior a la caída registrada en España (-1,2 %).

Sin embargo, el conjunto de los sectores no agrarios (construcción, industria y servicios) regis-

tró un crecimiento en Andalucía del 6,2 % en 2022, medio punto por encima de la media nacional (5,7%).

De hecho, la industria creció en Andalucía un 5%, dos puntos por encima de la media del sector en España (3%), lo que ha favorecido un aumento de peso del sector en la estructura productiva hasta el 13,5%, el mayor peso relativo en más de dos décadas, desde el año 2000.

La construcción mostró también un mejor resultado en Andalucía que en España, con un crecimiento real del Valor Agregado Bruto (VAB) del 4,5%, medio punto más elevado que a nivel nacional, y el sector con el mayor crecimiento relativo fue el de los servicios, que creció 6,6% en Andalucía, debido entre otros a la hostelería (14,9%).

Desde la perspectiva de la demanda el crecimiento de la economía andaluza en 2022 fue equilibrado fruto de la contribución positiva tanto de la demanda interna como del sector exterior.

En concreto, la demanda interna aportó 3,1 puntos al crecimiento del PIB, destacando la inversión, con un aumento del 4,7% en 2022, y el gasto en consumo final aumentó un 2,6 %.

El sector exterior aportó 2,1 puntos al crecimiento agregado en 2022, con un aumento de las exportaciones de bienes y servicios en términos reales del 16,1%, superior al aumento a nivel nacional (14,9%) y por encima del incremento de las importaciones de bienes y servicios (9,3%).

Dimite otro consejero de Unicaja Banco en el proceso de renovación

EP MADRID

Manuel Muela Martín-Buitrago comunicó su renuncia como consejero dominical de Unicaja Banco, en representación de la Fundación Bancaria Unicaja, por "discrepancia" con el proceso que se está llevando a cabo para su sustitución, según informó el banco a la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).

Los efectos de esta decisión surtirán a la conclusión de la próxima junta general ordinaria de accionistas que realizará la entidad. Muela comunicó esta decisión mediante un escrito dirigido a todos los miembros del consejo de administración de Unicaja Banco.

En este escrito, justifica su renuncia en su "discrepancia" con el proceso que se sigue para su sustitución como consejero, teniendo mandato vigente, y con la posición del supervisor en dicho proceso.

Muela es uno de los cuatro consejeros que la fundación

Dice que se marcha por "discrepancia" por cómo se lleva a cabo su sustitución

bancaria tiene en el consejo de administración de Unicaja Banco como accionista mayoritario con el 30,236% del capital. Ha ocupado diversos cargos de responsabilidad en entidades como el Banco de España, Caixa Catalunya, Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Cádiz, Bank of Credit and Commerce o el Banco Europeo de Finanzas.

En diciembre, la fundación dio inicio a un proceso para sustituir a sus cuatro consejeros -Juan Fraille, Petra Mateos, Manuel Muela y Teresa Sáez- por Miguel González Moreno, Juan Antonio Izaguirre Ventosa, Natalia Sánchez Romero y José Ramón Sánchez Serrano, debido una cuestión de pérdida de confianza en sus antiguos representantes.

En enero, el banco anunció la designación por cooptación de Miguel González en sustitución de Fraille, quien semanas antes había presentado su dimisión como consejero "para facilitar cualquier proceso de renovación de los representantes del accionista", es decir, la fundación bancaria.

Persán bate de nuevo su récord de facturación y llega a los 665 millones

● La empresa sevillana, líder en Europa, eleva sus ventas un 32% respecto a 2021 y ya factura más del doble que en 2019

Redacción SEVILLA

La multinacional sevillana Persán, líder en Europa en la producción y comercialización de detergentes y suavizantes, cerró 2022 con una nueva facturación récord de 665 millones, un 32% más que en 2021, y un Ebitda consolidado de 26 millones de euros, según indica la compañía en una nota.

El máximo de ventas alcanzado el año pasado es consecuencia del plan de expansión internacional que la compañía puso en marcha en 2019 con la vista puesta en 2023 y que le ha llevado a más que doblar su facturación en los últimos cuatro años. De 292 millones en 2019 pasó a 347 en

El productor de detergentes recoge los frutos de su plan de expansión internacional

2020, y de ahí a 503 en 2021, para terminar en los 665 millones de 2022, siempre con aumentos de doble dígito.

El crecimiento de la compañía –presidida por Concha Yoldi tras el fallecimiento de su fundador y gran impulsor, José Moya, y cuyo CEO es Antonio Somé–, se produce en todas las categorías de productos de limpieza de la ropa y del hogar así como en cuidado personal, indica la empresa, que destaca, sobre todo, el desarrollo en cápsulas para lavado de ropa,

fabricadas en la planta de Sevilla, segmento en el que “se ha convertido en el referente europeo”.

La empresa también indica que la rentabilidad se ha visto mermada respecto a 2021 debido a la alta inflación en 2022 de las materias primas y la energía, una situación que califica de “coyuntural” y que no es un obstáculo para la determinación de Persán por “continuar su crecimiento reforzando sus alianzas comerciales en un contexto global adverso”.

De hecho, el grupo andaluz ha invertido más de 65 millones de euros en 2022, con el objetivo sobre todo de mejorar y ampliar la capacidad productiva de sus tres fábricas: la de Sevilla, la más grande del mundo en producción; la de Wrocław (Polonia) y Saint-Vulbas (Francia).

En la planta de Sevilla se ha trabajado, indica Persán, en la ampliación y modernización de la producción de cápsulas para detergentes y lavavajillas así como en un nuevo centro de producción de envases.

En Polonia se está concluyendo el proceso de modernización y ampliación de actividades en la nueva planta de Wroblowice (Wrocław), en la que se han invertido 80 millones de euros.

En Francia, tras la adquisición de la fábrica de Saint-Vulbas en 2019, Persán ha invertido en la renovación tecnológica, digitalización y crecimiento de la capacidad productiva de dicha planta.



La presidenta de Persán, Concha Yoldi.

Persán ha destinado a Investigación y Desarrollo más de 200 millones de euros en los últimos 10 años en sus tres instalaciones productivas.

CREACIÓN DE EMPLEO

La multinacional andaluza asegura que ha creado más de 500 empleos durante los últimos tres años, y no solo se ha incorporado personal industrial en sus plantas de Sevilla, Wrocław y Saint-Vulbas sino también equipos comerciales.

En lo que respecta a la sostenibilidad ambiental, Persán ha avanzado en la implantación de su modelo y ha sumado nuevas certificaciones que “refrendan su compromiso con las emisiones cero”. Destaca la obtención del Sello Reduzco, concedido por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, gracias a la sostenida reducción de la huella de Carbono desde el año 2018, basada en la mejora en la eficiencia de los procesos y el uso de materiales de envase y

embalaje y materias primas más sostenibles.

Por otro lado, la Fundación Persán ha logrado 275 inserciones laborales de personas desempleadas en 2022 gracias a su participación en el Plan Integra 2021-2022 del Ayuntamiento de Sevilla. Asimismo, se han producido las primeras acciones de responsabilidad social corporativa en Polonia con el apoyo económico a un orfanato en Wrocław y a refugiados ucranianos residentes en Polonia.

Ikea gana 88 millones en su último ejercicio fiscal y reparte 21 millones entre sus empleados

EP MADRID

Ikea registró un beneficio neto de 88 millones de euros en España durante su ejercicio fiscal 2022, cerrado en agosto, lo que supone un incremento del 5,2% respecto al año anterior, al tiempo que logró una facturación de 1.820 millones de euros, un 8,2% más, y

elevó un 28,5% su resultado bruto de explotación (Ebitda), hasta los 175 millones de euros, según adelantaron ayer el consejero delegado de Ikea en España, Nurettin Acar, y la directora financiera, Fátima García de Viedma.

Por otra parte, Ikea avanzó que prevé aumentar un 15% su plantilla en España en los próximos dos

años, respecto a los 9.765 empleados que tenía al cierre del ejercicio. Además, los buenos resultados le permiten compensar a sus trabajadores con un bonus que este año ha ascendido hasta los 21 millones de euros repartidos a partes iguales dentro de su programa One Ikea Bonus y una aportación excepcional de 4,1 millones deno-

minada Upskatta, como compensación “por haber superado la etapa más exigente para el negocio y las personas tras la pandemia”.

“Cuando tenemos buenos resultados los compartimos con nuestros colaboradores, que son quienes los hacen posible”, manifestó Acar, quien anunció además que la compañía invertirá 30 millones de

euros en proyectos de innovación y digitalización en los próximos dos años, una cifra que se suma a los 150 millones que contempla dentro de su plan de expansión hasta 2025. Entre los proyectos de innovación y digitalización previstos, la empresa destacó el del etiquetado digital, que contará con una financiación de 10 millones.

Por otro lado, Ikea anunció que este año abrirá más de 40 nuevos puntos de contacto en España –12 puntos de venta de diversos formatos y 32 puntos de recogida– y que pretende duplicar esta cifra el próximo año.

OPINIÓN

Alto y claro

LA A-92 DEL AVE



JOSÉ ANTONIO CARRIZOSA

Director de Publicaciones del Grupo Joly

jacarrizosa@grujoly.com

BUCEEMOS un poco en los primeros años de la autonomía. A mediados de los ochenta, la Junta empezaba a construir su entramado administrativo y a recibir de Madrid competencias que le costaba trabajo asimilar. Nadie tenía demasiado claro para qué servía el invento de la Junta de Andalucía. Por aquellos años el Buró Internacional de Exposiciones, que así se llama el organismo, le concedió a Sevilla la celebración de una muestra universal para conmemorar los quinientos años de la llegada a Améri-

ca. Con ambas carpetas debajo del brazo, la de qué hacer desde la Junta y la de la Expo, el consejero de Obras Públicas, Jaime Montaner, entró un día el despacho del presidente Rodríguez de la Borbolla y le dijo algo parecido a lo de los que idearon la Catedral de Sevilla: hagamos una obra tal que los que la vieran nos tomen por locos. El resultado fue la autovía A-92, hoy vieja y achacosa pero que cuando se diseñó era algo parecido a un imposible: unir Huelva y Almería por carretera de cuatro carriles y acortar los tiempos de unos viajes que entonces tenían mucho de aventura tercermundista. La autovía no estuvo ni mucho menos terminada para 1992 y su construcción estuvo salpicada por todo tipo de incidencias, casos de corrupción incluidos, pero contribuyó como ninguna otra cosa a articular la región y justificó, de alguna forma, la existencia misma de la autonomía.

Ahora, el presidente Juanma Moreno ha resucitado un proyecto aún más ambicioso: hacer lo mismo, pero con ferrocarril de alta velocidad. Para empezar, conectar Sevilla con Málaga por el camino más corto, sin dar el absurdo rodeo actual hasta Córdoba, y a partir de ahí seguir sumando hasta conseguir unir las ocho capitales. Por ahora no deja de ser un sueño, dicho, además, en un contexto de elecciones municipales en el que las promesas de gatillo fácil están a la orden del día. Comunicar Sevilla con Málaga,

a través de Antequera, costaría por encima de los 1.200 millones de euros y necesitaría tiempo y mucha coordinación entre la administración autonómica y la estatal.

Pero no cabe ninguna duda de que cambiaría la cara de Andalucía. Poner a menos de una hora la capital de la región de su principal centro económico y empezar a tejer una red de comunicaciones a la altura del siglo XXI impulsaría el desarrollo de la región y serviría para alejar los recelos provincianos que tanto daño han hecho y que tantas cosas importantes han frenado.

La A-92 ferroviaria es uno de esos proyectos capaces de cambiar una realidad. Que se convierta en algo concreto requiere grandes dosis de capacidad de gestión, coordinación de muchas voluntades y, no se olvide, millones y millones de euros. La duda es si vamos a ser capaces de cuadrar la ecuación.

La comunicación directa por alta velocidad entre las capitales andaluzas serviría para alejar recelos provincianos

El objetivo indiscreto



El rumbo de Muñoz hacia las elecciones locales del 28-M

Antonio Muñoz se subió esta semana a un autobús de Tussam para presentar una serie de iniciativas para impulsar el uso del transporte público y la estrategia municipal para descarbonización de la ciudad. El alcalde y el candidato del PP a la Alcaldía, José Luis Sanz, están ya inmersos, prácticamente desde comienzos de año, en una frenética es-

calada de actos y presentaciones que culminará en las elecciones municipales del 28 de mayo. El alcalde parte inicialmente como favorito, si no se lo impide el grado de insatisfacción que hay en torno al presidente del Gobierno y líder del PSOE, Pedro Sánchez. El contrapunto está en el candidato popular, que depende en exceso de su partido.

El microscopio

UN DESPILFARRO INACEPTABLE

ES absolutamente lamentable que Gobierno y Junta sean incapaces de ponerse de acuerdo en lo esencial, como ha sucedido con el cargo del estudio para la conexión del aeropuerto con Santa Justa. El Ministerio de Transportes es el competente en la materia, y por lo tanto es natural que pretenda elegir la alternativa más óptima para el enlace. Lo que carece de sentido, toda vez que la Consejería de Fomento se lanzó por su parte a solicitar uno propio, es que el Gobierno central no haya valorado la posibilidad de analizar el trabajo encargado por la Junta a fin de ahorrarnos dos años de plazo. Inaceptable.

El catalejo

ERE E INVERCARIA, DE LA MANO

EL ex presidente de Invercaria Tomás Pérez-Sauquillo ha solicitado esta semana a la Audiencia de Sevilla que suspenda su ingreso en prisión por motivos de salud. Su caso, por razones obvias, recuerda al del ex presidente de la Junta José Antonio Griñán, que también apeló a sus problemas médicos para evitar su entrada en la cárcel. Se da la circunstancia de que el mismo tribunal que ya resolvió el caso del ex presidente andaluz, ahora tendrá que pronunciarse de nuevo ante unas circunstancias muy parecidas. La decisión final corresponde a la sección Primera de la Audiencia hispalense en ambos casos.

Palmas y Pitos

Fernando Méndez-Leite



El presidente de la Academia de Cine afrontó ayer su primera gala de los Goya, que se celebró en Sevilla, y estuvo muy reñida por las propuestas nominadas. Méndez-Leite está al frente de la institución desde junio.



Presidente de la Academia de Cine

Clara Macías



El Ayuntamiento de Sevilla se ha volcado con la celebración del Día de la Mujer y la Niña en la Ciencia que reivindica el papel femenino en la investigación y la necesidad de impulsar las vocaciones científicas.



Delegada de Igualdad y RRHH

Fernando Zamora



Un atestado de la Guardia Civil atribuye al alcalde de San Juan y a 12 concejales posibles delitos relacionados con las subvenciones del programa de la moneda Ossetana, que se concedieron prescindiendo del procedimiento legal.



Alcalde de San Juan de Aznalfarache

Juan Manuel Flores



La delegación que preside debería velar para frenar la proliferación de rótulos vulgares en las fachadas de los negocios del centro, algo que está degradando la imagen de la ciudad y de su patrimonio histórico-artístico.



Delegado de Hábitat Urbano

SEVILLA



LA CAJA NEGRA



CARLOS NAVARRO ANTOLÍN

cnavarro@diariodesevilla.es



Antes



En la actualidad

SIN duda tienen razón quienes plantean que hay que mirar al futuro, defender las setas porque ya son visitadas por miles de turistas, considerar que tantos viajeros son una fuente de alegría y de riqueza, celebrar que haya más y más hoteles y, en caso de que haya algunos rancieros que se lamenten del cierre de negocios centenarios y tradicionales, recordar que si tanto los apreciaban deberían haber comprado más en ellos. ¡Así se vive mejor y más y tranquilos! Tenemos que mirar siempre de frente como disciplinados nazarenos de ruan. Para atrás nunca, que sólo hay miseria. Pasear hoy por el centro de la ciudad es sencillamente sufrir a poco que se recuerde qué había antes. No, no es que el pasado siempre sea mejor, ni mucho menos, pero hay señales evidentes de la ola de feísmo que nos invade. Quienes promueven estos horrores no los han perpetrado con maldad, argumentará el buenista de guardia. Claro que no. Los han cometido con ignorancia y osadía. ¿Cómo se entiende que haya tamañas agresiones al paisaje urbano en el entorno de la Catedral o en la Plaza del Salvador?

La verdadera pena es que una ciudad que basa su atractivo en el patrimonio histórico-artístico no haya desarrollado una conciencia ciudadana tendente a su conservación, una corriente de opinión que, al margen de leyes y ordenanzas, impida los ataques continuos y descarados que sufren nuestros monumentos, las calles que forman parte del conjunto histórico declarado, el caserío... Hemos tenido que hacer algo rematadamente mal para que no exista esa conciencia más

Pasear por el centro es sufrir

● No somos especiales, cometemos los errores de Benidorm y no aprendemos de la lección de Venecia

allá de la labor de alguna entidad defensora del patrimonio y cuatro predicadores en el desierto.

No somos ninguna ciudad especial, por mucho que nos sobren pregoneros y poetas, cuando caemos en los mismos errores que una Benidorm que carece de patrimonio de la humanidad y de siglos de historia. No nos debe consolar el

Si hasta suprimimos la sillería de caoba del Salón Colón por unos pupitres de Ikea...

ejemplo de Venecia salvo para alertarnos de cuál será el siguiente paso: la entrega definitiva de las llaves de la ciudad a un turismo invasivo, depredador, consumista y que condena a la ciudad a una despersonalización que provoca una suerte de muerte por medio de la vulgarización de sus calles y negocios y un maltrato de sus monumentos consentido y avalado.

Es un sin sentido que la Avenida de la Constitución, Alemanes y el Salvador no estén directamente blindados. No se trata de ser más o menos rancieros, sino de cuidar lo que nos ha sido legado, lo que nos hace diferentes y, por lo tanto, atractivos. Nada más progresista que mirar los monumentos, evitar la chabacanización de los espacios urbanos donde se encuentran, incentivar a los establecimientos tradicionales que sólo se pueden encontrar en Sevilla porque son únicos. La ciudad es grande, enorme e inabarcable. Hay sitio para todos, pero cuidemos el casco histórico que nos distingue. El centro no puede ser una selva de pintadas asquerosas, pavimento churreteso, comercios a la vera de bienes de interés cultural que son más propios del Bronx por su estética y la exposición desordenada de los artículos a la venta. Ni rancierumbre, ni elitismo, ni clasismo, ni otras sandeces que se oyen para justificar un proceso de degradación evidente. Una ola de feísmo afecta al salón de la ciudad, una falta de concienciación ciuda-

dana libra a los dirigentes públicos de tener que dar cuentas de hechos lamentables. Las autoridades llevan años beneficiándose de la indolencia de unos ciudadanos que no se lamentan de cuanto pierden porque sencillamente no se puede amar aquello que no se conoce.

No es una perspectiva nostálgica, pues el cuidado del patrimonio

Está tardando el Cabildo en colocar un ascensor panorámico en la Giralda

garantiza en buena medida el futuro, que Sevilla siga conservando sus señas de identidad, la belleza, el sello, todo aquello que la convierte en singular. Cuidar el patrimonio es cuidar el turismo de calidad y cuidarnos a nosotros mismos. Maltratar la Plaza de España, ocultando con frecuencia su arquitectura, es prostituir un espacio. Suprimir la azulejería con sabor

de muchos comercios por rótulos vulgares es un despropósito. Embestir fachadas de monumentos con veladores es agredir un edificio. Presentar proyectos de rehabilitación que en realidad son de transformación es una burda maniobra para abaratar costes y que supone un desprecio a la ciudad. Poco a poco vamos perdiendo, sacrificando nuestros valores en el altar de una economía que garantiza el corto plazo, nos convierte en ordinarios en el medio y nos debilita como destino en el largo.

Tal vez un día vendamos como producto (porque se trata de vender, ¿no?) la presencia de sevillanos en un bar o en una calle en franjas horarias concretas. O mostremos cómo era, por ejemplo, la Casa de los Perfumes en la unión del Salvador con la calle Cuna para que se admire la belleza y elegancia perdidas de su fachada. O la azulejería de la juguetería Cuevas, hoy bar de copas. No se trata de ensalzar una Sevilla en blanco y negro, que tenía sus cochambres, sino simplemente de no destruir, no demoler, no usar la piqueta allí donde no se debe, valorar tantos detalles que atesora todavía una ciudad única. ¿De qué sirve tanto viajar, actividad sobrevalorada, si no nos sirve para cuidar lo que tenemos aquí? Tal vez habría que leer más. El día que se retiró la sillería de caoba del Salón Colón del Ayuntamiento para colocar unos pupitres de Ikea firmamos nuestra particular condena. Pero la nueva es más "cómoda". Hombre, por Dios. Está tardando el Cabildo Catedral en colocar un ascensor panorámico en la Giralda. ¿No puso Hernán Ruiz un campanario? Las fotos tan chulas que se harían.

ANÁLISIS

● No hay casos más contrapuestos: al alcalde le resta su partido y Sanz depende en exceso del PP ● El grado de insatisfacción que flota sobre el presidente del Gobierno marcará las municipales

DAVID FERNÁNDEZ



Muñoz es el favorito si no se lo impide Sánchez

ANTONIO Muñoz tiene muchas papeletas para ganar las elecciones si Pedro Sánchez no se lo impide. Ni José Luis Sanz, ni nadie le inquieta tanto como el presidente. Aunque tiene la campaña casi hecha, Muñoz sospecha que el único que le puede arrebatar el bastón de mando es el propio líder del PSOE. A él y a una legión de sus candidatos. La mayoría ya tiembla ante la sola idea de su incómoda visita durante la campaña. El grado de insatisfacción que flota en el ambiente sobre su cabeza es tan notorio, que el mero anuncio de su presencia hace que empiece a cundir el pánico entre sus alcaldables.

La sombra de Sánchez es tan alargada, que podría dejar a los más notables en la penumbra. En cambio no pocos aspirantes populares, aun siendo unos completos desconocidos, alcanzarán la gloria en mayo casi sin despeinarse. No hay casos más contrapuestos. A Muñoz le resta su partido y el candidato del PP no sería nadie sin sus siglas. Lo de Sánchez empieza a ser algo visceral. Su facilidad para achicharrar a sus ministros con tal de mantener intactas sus opciones sólo es comparable a su dificultad para conectar. Ya no sólo se trata de los que puedan votar en su contra. Lo que

Al PSOE le preocupa la desmovilización; ni Aznar causó tantísimo rechazo como Sánchez

más preocupa a los alcaldes como Muñoz es la desmovilización de los suyos. Ni los animosos jubilados con el carné del PSOE que protagonizaron el cameo de la petanca se lo creen, por más que les suba las pensiones. Ni las ayudas sociales durante la pandemia, ni la buena gestión económica, ni el nuevo SMI, ni los ERITE, ni todo ello junto inclina la balanza a su favor, después de rebajar las penas de los violadores y de acceder a los caprichos del independentismo y de sus socios de Podemos. Nadie, ni Aznar en su peor momento, ha generado tantísimo rechazo, incluso entre su gente.

Antonio Muñoz es favorito en las apuestas por lo contrario: porque no causa rechazo y porque un alcalde siempre parte con ventaja. No en vano, las alcaldías no se ganan, se pierden, como le ocurrió a Zoido y a tantos otros, como Monteseirín, bien por incompetencia, bien por desgasto o por lo que sea.



Pero salvo imprevisto, será difícil que el actual regidor cometa un error no forzado que le cueste el sillón de la Plaza Nueva.

Muñoz no goza de experiencia pero viste el cargo desde su cercanía y autenticidad. Muy correcto en las formas, trata de evitar la algarabía política porque daña el equilibrio mental, y al oponente intenta no regalarle un minuto de gloria: como si no existiera. Quizá porque las encuestas aprietan, últimamente sí ha entrado en el cuerpo a cuerpo. Pero por lo general, no pierde los nervios y huye de los ambientes crispados, salvo cuando tiene la sensación de que le están birlando la cartera en sus narices. El alcalde es intenso como él solo: no falta su presencia en los grandes

actos, ni en los torneos de dominio. De manual, aunque a poco que usted se descuide, cualquier día se cueca en su cumpleaños. Su estrategia para ilusionar a Sevilla con una idea transformadora de verdad, con un relato bien hilvanado, no es mucho más impresionante que la de sus oponentes, pero estos no gozan de tantos focos a su favor. El popular José Luis Sanz es el mejor posicionado para disputarle la victoria, pero es mejor alcalde que candidato. Como aspirante parece perfecto. Es impecable en las formas y también recorre cada rincón de la ciudad. El candidato popular maneja con precisión los códigos de la buena gestión. Apenas presenta faltas de ortografía, pero su problema es que le cuesta comu-

nicar y transmitir mejor. Esta carencia la intenta suplir con tenacidad, y a base de pico y pala está logrando que a Muñoz se le haga muy larga la campaña. Dadas sus circunstancias, no tiene mucho que perder y eso le convierte en más peligroso. Los vecinos de Tomares pueden dar fe de su capacidad. Aunque le hará falta algo más que su buena tarjeta de visita para triunfar en la capital, porque no goza del don de gentes con el que sueña todo jefe de campaña.

El partido, frío y distante, lo ha dejado a su suerte. Si Sanz hubiera apostado por Juanma en lugar de haber unido su suerte a la de Zoido en las primarias, su día a día sería bien distinto. Pero él lo encaja con deportividad, sabedor de cómo se

las gastan en su partido cuando te equivocas de carta ganadora. Como en todos. Pese a no contar con los apoyos que podría tener a su disposición, no deja de reunirse con cuantos colectivos le salen al paso para contarle sus penas. Si hay una cualidad que le define es la constancia, aunque no siempre salen las cosas como uno las piensa. Cuando Moreno le acompañó por Triana en un paseo electoral y se puso a prueba el grado de conocimiento y de conexión del candidato con los sevillanos, la respuesta no se hizo esperar: a los cinco minutos, Sanz se dedicaba a fotografiar al líder del PP con los vecinos que acudieron al mercado ese día. Apenas le reconocieron y tampoco importó. Da la sensación de que, a su alrededor, algunos incluso se alegrarían de su derrota y lo sabe.

Los socialistas, en cambio, exhiben a Muñoz como un trofeo, como su mejor carta de presentación. Como si dos décadas de magnífica gestión avalaran su trayectoria, cuando aún no sabe dónde se apagan las luces del Ayuntamiento. Tampoco su popularidad es para tirar cohetes porque apenas ha tenido tiempo. Sánchez ha venido a Sevilla dos veces en mes y medio. El PSOE también se la juega en Barcelona y Valencia, pero aquí es donde más tiene que perder. Feijóo no ha aparecido hasta hoy para arrojar a Sanz y al resto. En el caso del alcalde, él marca distancias con su parti-

El alcalde fija distancias con su propio partido y el PP en cambio se muestra frío con Sanz

do, tanto con el presidente como con Espadas. No necesita olfatear el ambiente para saber que no podrá relajarse si quiere lograr su objetivo. A Sanz le sucederá al revés: muchos votos le caerán del cielo, a pesar de todo.

Esto último mantiene en vilo a Muñoz. Se sabe favorito pero por un margen cada vez más estrecho. Prueba de ello es que ejerce el cargo con una mosca detrás de la oreja que le persigue y no le deja dormir a pierna suelta. Se siente ganador. Pero necesita el permiso de Sánchez para lograrlo y hoy es imposible adivinar el alcance de la ola que le persigue. Si el alcalde logra aislar su energía y su fuerza de la marca del partido, tendrá algo menos que temer. Las municipales son las elecciones más peculiares y la gente elige a la persona. Eso le consuela. Pero hasta que no llegue la hora de votar, prefiere no recibir visitas. Por sí las moscas.

ANDALUCÍA

La Junta tantea a Bruselas para ampliar los regadíos junto a Doñana



Juanma Moreno suelta un búitre leonado en Picos de Aroche hace unas semanas. EP

J. M. MARQUÉS PERALES



@marquesperales

ESTA vez será de otra manera. La Consejería de Medio Ambiente ha informado a la Comisión Europea del proyecto de ley —ahora congelado— que quedó pendiente la pasada legislatura para ampliar las hectáreas agrícolas con derecho a riego cercanas al espacio de Doñana. La legislatura se cerró sin que se aprobase tal regulación y, por tanto, la iniciativa, que partió de PP, Ciudadanos y Vox, decayó. Ahora, el Gobierno andaluz está transmitiendo a las instituciones implicadas que en ninguno de los casos se autorizarán riegos que utilicen agua del acuífero y que la regularización sólo será territorial.

Este proyecto causó el rechazo frontal de la Comisión Europea y del Ministerio de Transición Ecológica, y puso en entredicho la vocación medioambientalista del presidente de la Junta, Juanma Moreno. Ahora, su consejero de Medio Ambien-

te, Ramón Fernández-Pacheco, está comandado para llevar este asunto en un diálogo con Bruselas y Madrid. De momento, el PP no ha vuelto a presentar la iniciativa en la Cámara. Sí lo ha hecho Vox, pero la proposición aún no ha sido calificada por la Mesa y, por tanto, no ha pasado al pleno.

El viceconsejero de Medio Ambiente, Sergio Arjona, y el director general de Espacios Protegidos, José Enrique Borralló, se reunieron este miércoles con el director de Biodiversidad de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, el portugués Humberto Delgado. Según pudo saber este medio, el mensaje transmitido a Bruselas es que “el acuífero de Doñana no se toca”, que la posible regularización pretende clasificar como de regadío unos cientos de hectáreas —las cifras discrepan de sí, finalmente, llegarán a 1.000 o serán 1.400— de la Corona Norte Forestal, aunque no se le asegurará el agua si ésta no llega de superficie.

La estrategia de Ramón Fernández-Pacheco difiere de la anterior. Ante la cercanía de las elecciones autonómicas de 2022, Vox tiró del PP para pre-

● España ya ha sido condenada por el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por no salvaguardar el acuífero del Parque Nacional

sentar una proposición que contaba con el apoyo de los municipios onubenses afectados, pero que evitó la información al Ministerio de Transición Ecológica y a Bruselas. Presionado también por esos pueblos del Condado de Huelva, el PSOE terminó por abstenerse, a pesar de que la ministra Teresa Ribera advirtió de que acudiría al Tribunal Constitucional y, lo que es peor, advirtió del malestar de la Comisión Europea con el proyecto de la Cámara andaluza.

Hay que tener en cuenta que España ha sido condenada por

Esta medida causó el rechazo frontal de Europa y del Ministerio de Transición Ecológica

el Tribunal de Justicia de la Unión Europea por no salvaguardar el acuífero de Doñana, afectado por los pozos agrícolas, la urbanización de Matagorda y, en último término, por una sequía prolongada. Las bolsas de agua subterráneas de la Rocina, Almonte y Marismas son las que se encuentran en peor estado. La Estación Biológica de Doñana, dependiente del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, ha hecho público el seguimiento de la población de aves que realiza todos los años. Este concluye en que el número de invernantes de la temporada 2021-2022 ha sido la más baja de los últimos 40 años y que la población nidificante también va en regresión.

El Gobierno andaluz quiere convencer a las autoridades europeas de que su reforma sólo pasa por la clasificación como

hectáreas de regadío de una zona agrícola que se quedó fuera en la regularización de 2014 y que la llegada del agua dependerá de la ejecución de unas obras que, básicamente, la traen de la cuenca adjunta de los ríos Odiel, Tinto y Piedras. De hecho, estos cultivos están en el Condado, en una zona de la provincia de Huelva que pertenece a la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir. En último término, tendría que ser este organismo, del Ministerio de Transición Ecológica el que

La ministra presentó hace unos meses un plan propio sin dialogarlo con el Gobierno andaluz

autorizase la explotación del acuífero. Y no lo hará.

Hay que tener en cuenta que la zona central de la provincia de Huelva la componen las cuencas de los ríos Odiel, Tinto y Piedras, que gestiona la Junta de Andalucía al ser intracomunitaria. El área en conflicto es de la cuenca del Guadalquivir, competencia estatal. Básicamente, el proyecto que impulsa el Gobierno andaluz, y que apoyan los municipios, pasa por trasvasar agua desde el Odiel, Tinto y Piedras al área cercana a Doñana. Para ello, es necesario poner en funcionamiento la presa de Alcolea, pero el agua que se almacena en este embalse tiene una alta concentración de metales pesados. Este proyecto está paralizado.

La posición del Ministerio de Transición Ecológica es que las aguas que aporten nuevas infraestructuras se dedicarán a los regadíos actuales y a reponer parte del acuífero de Doñana. Juanma Moreno y Teresa Ribera han tenido algún encontronazo, porque el presidente de la Junta esperaba que la ministra no diese nuevos pasos sin contar con la Junta. Ribera presentó hace unos meses un plan propio para Doñana sin dialogarlo con el Gobierno andaluz.

Esta misma semana, Juanma Moreno publicó en las redes sociales una imagen de la apertura de las compuertas de la presa de Olivargas. Situada aguas arriba de Alcolea, este pequeño embalse tiene que soltar el líquido sobrante, sin que se pueda retener más abajo para darle un uso agrícola. Según Moreno, ya se han perdido 22 hectómetros cúbicos.

ANDALUCÍA

INFRAESTRUCTURAS | ANÁLISIS SOBRE EL EJE FERROVIARIO TRANSVERSAL DE ANDALUCÍA (EFTA)

LA A-92 FERROVIARIA

Así quedarían los tiempos de viaje en tren por Andalucía

● El EFTA, junto a otras obras, unirían a toda la región en un tiempo máximo de tres horas y media por tren

En proyecto
0:40 horas



Estación de Huelva

Juan José Medina GRANADA

Todo queda muy bonito sobre el papel. Normalmente tarda en hacerse y en ocasiones se queda escondido en un cajón para que nunca se haga realidad. La A-92 ferroviaria, la forma coloquial por la que se conoce al Eje Ferroviario Transversal de Andalucía (EFTA), es uno de esos proyectos nacidos de la grandilocuencia pero también desde la lógica, a veces casi utópica, de invertir grandes cantidades de dinero en infraestructuras para mejorar las comunicaciones. Y Andalucía, históricamente, y más las provincias orientales, cuentan con un déficit de comunicaciones recalcitrante que nunca parece acabarse. Como dijo este pasado viernes el presidente de los empresarios granadinos, Gerardo Cuerva, "parece que siempre estamos subiendo el mismo escalón". Por eso, la sola idea de conectar por tren de Alta Velocidad Almería y Huelva en poco más de tres horas suena a locura pero no lo es si la Junta y el Gobierno son capaces de ponerse de acuerdo para, de entrada,

construir el EFTA y poner a Andalucía, de golpe, como una de las regiones mejor conectadas del país.

Almería y Huelva son las dos capitales de provincia más alejadas entre sí de Andalucía. El trayecto en coche, sin contar con las paradas de rigor por descan-

so que se deberían de hacer cada dos horas de viaje, implica echar en carretera cuatro horas y 47 minutos. Entre medias de ese recorrido de 511 kilómetros se engloban el resto de capitales andaluzas. Pues con el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía y los proyectos previstos de mejora de las líneas y de construcción de nuevas plataformas para Alta Velocidad que hay sobre la mesa, tanto de la Junta como del Gobierno, unir por tren los polos opuestos de la comunidad oscilaría entre las tres horas y 16 minutos, en el mejor tiempo, y tres horas y 25, en el peor. Por debajo de ese tiempo, Málaga, Granada, Córdoba, Sevilla y Cádiz. Jaén queda en un limbo infraestructural más grave: no tiene proyec-

Mejora línea
1:18 horas



Estación de Cádiz



Estación de Sevilla

En servicio
0:45 horas

tos de alto calado para unirla con el resto de Andalucía.

PRIMERO, EL EFTA

¿Qué haría falta para que toda Andalucía estuviera unida por tren en menos de tres horas? Primero, el proyecto estrella lanzado por el Gobierno socialista de Manuel Chaves en 2004, paralizado posteriormente al quedarse sin financiación como consecuencia de la crisis financiera de 2008, y rescatado del olvido recientemente por el presidente de la Junta, Juanma Moreno: el EFTA o A-92 ferroviaria. Se trata de una infraestructura ferroviaria de altas prestaciones de 503 kilómetros que pretendía unir por alta velocidad, en un primer momento, Sevilla con Granada, Almería y Huelva atravesando toda la comunidad por Antequera, donde quedaría el nudo ferroviario de la línea de Alta Velocidad Málaga-Córdoba-Madrid. Por entonces, tanto el Gobierno de la Nación como el autonómico estaban gobernados por el PSOE, por lo que se acordó que el primer tramo entre Sevilla y

EFTA

En proyecto
0:30 horas

Bobadilla fuera construido por la Junta, y que el siguiente que llega a Granada lo construyera el Estado, como así se hizo finalmente para la llegada del AVE a la capital granadina.

Pero llegaron los problemas. En el tramo dependiente de la Junta de Andalucía se desarrollaron las obras en la plataforma, pero no en el resto de elementos con vía y señalizaciones, entre Bobadilla y Marchena, quedando por desarrollarse los tramos entre esta población sevillana y la capital de la provincia y su aeropuerto. Las obras se paralizaron en el año 2012, hace once años. Es decir, hay una plataforma ferroviaria construida por 77 kilómetros entre Bobadilla y Marchena pero donde solo hay una vía instalada entre Osuna y Pedrera de 9,4 kilómetros

Mejora línea
1:55 horas



Estación de Algeciras

ANDALUCÍA



Estación de Córdoba

En servicio

0:29 horas

Estación de Antequera

En servicio

0:25 horas



Estación de Málaga

y además de ancho ibérico (no adaptado para Alta Velocidad), por la que circulan trenes convencionales como alternativa tras la ruptura del puente de Aguadulce por las riadas de 2018. La Junta trató por entonces que el Estado asumiera el coste de lo que quedaba de la infraestructura sin acuerdo. En total, la Junta gastó 288 millones de euros entre los años 2004 y 2012 en una plataforma sin vía salvo entre el tramo Osuna-Pedreña.

VARIANTE DE LOJA, CORREDOR, AVE A HUELVA

Terminar de construir el EFTA es el primer paso. Moreno lo justificó hace una semana como la mejor forma de unir Málaga y Sevilla en menos de una hora (55 minutos), un ahorro exacto de tiempo de 60 minutos. Sin embargo, como todo el sistema funciona en una red mallada, la A-92 ferroviaria suma el ahorro de tiempo y kilómetros con el resto de obras pendientes a desarrollar en Andalucía, algunas

más avanzadas que otras en sus proyectos o ejecución. Estas son la Variante de Loja en Granada, las obras de adaptación al Corredor Mediterráneo de la línea Granada-Moreda-Almería, y la línea de Alta Velocidad Sevilla-Huelva. En un segundo escalafón figura la mejora de la línea Algeciras-Bobadilla, que evidentemente mejorará tiempos pero no ofrecerá condiciones para Alta Velocidad ferroviaria.

El proyecto más avanzado, a pesar de todo, es la Variante de Loja. Una faraónica obra ferroviaria que atraviesa la Sierra Gorda Ilojeña y que implicará, aparte de una nueva estación, construir tres túneles y cuatro grandes puentes que suponen una cuarta parte de los 17,7 kilómetros de la obra. Con esta infraestructura, que irá en doble vía, el tiempo de ahorro en la actualidad es de veinte minutos y

avanzaba a buena velocidad pero que la pandemia frenó. La Declaración de Impacto Ambiental se perdió en su tramitación aunque en una reciente visita de la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, a la provincia onubense dijo que el siguiente paso era someter a información pública el estudio informativo con el que se conocerá, de una vez por todas, el trazado entre Huelva y la estación terminal de Huelva. De hacerse, los tiempos oscilarían entre los 31 y 40 minutos desde Santa Justa. Las fechas son la gran incógnita de esta infraestructura.

TIEMPOS DE VIAJE

Así puestos sobre la mesa los ingredientes y una vez todo construido, que todo indica que debe estarlo antes de la frontera del año 2030 (la que se da para el Corredor Granada-Almería),

figura en el proyecto original, pero una ampliación del recorrido hasta Huelva dejaría esa unión en poco más de hora y media (1:35 horas). También con la A-92 ferroviaria el viaje Almería-Sevilla sería de dos horas y 45 minutos frente a las cerca de cinco horas y media actuales con enlaces de Media Distancia.

Otras conexiones ferroviarias que se verían beneficiadas por los proyectos ferroviarios en Andalucía sin pasar por el EFTA es situar a Málaga y Granada a 55 minutos (con la Variante de Loja) y, por ende, de Almería en una hora y media más de tiempo (2:25 horas). En este caso, el tiempo en coche sí sería más competitivo, aunque no mucho más (2:10 horas). Almería y Córdoba se relacionarían 2:35 horas, siendo la unión a mitad de camino entre Córdoba y Granada de 1:05 horas. Con el AVE a Huelva, la relación con Córdoba sería de 1:16 horas.

En obras
0:45 horas

Variante de Loja

Estación de Granada



Corredor Mediterráneo

En obras
1:30 horas

CÁDIZ Y JAÉN

Don las dos provincias que menos ventajas obtendrían de la A-92 ferroviaria aunque habría reducción de tiempos de viaje, ya que todas las relaciones requerirían de un paso obligatorio por Sevilla. La línea de Cádiz tiene aún que ser adaptada a la Alta Velocidad con ancho internacional, algo para lo que no hay fecha, pero que reduciría en tiempo de viaje a 1:18 horas, lo que uniendo frecuencias desde Málaga, Granada o Almería arrojarían tiempos totales de viaje de 2:23, 2:33 y 4:06 horas, tiempos

Estación de Almería



se encuentra en fase de adaptación y redacción de los proyectos de los dos primeros tramos, mientras se termina la obras del viaducto de Riofrio.

También en Granada se presentó el pasado verano el estudio funcional del Corredor Mediterráneo en el tramo con Almería, y que bordea Sierra Nevada. Estas obras dejarán el tiempo de viaje entre las dos ciudades en hora y media frente a las casi tres actuales por la misma vía, y que será una adaptación del actual trazado, incluyendo variantes de recorrido, para acoger velocidades de 250 kilómetros por hora. Sin embargo, esa obra no está previsto que comience hasta la llegada del AVE a Almería por Murcia, que recientemente la secretaria de Estado de Infraestructuras mantuvo para 2026. Se trata del proyecto más atrasado.

La tercera obra que dota sentido al gran eje ferroviario de Alta Velocidad en Andalucía es el AVE a Huelva, un proyecto que

prácticamente toda Andalucía quedaría conectada en un tiempo inferior a las 3 horas y 25 minutos en el peor de los horarios para el tren Almería-Huelva. Estos tiempos salen de la suma de los previstos entre Almería y Granada (1:30 horas), Granada y Sevilla (1:15 horas a través de la A-92 ferroviaria), y Sevilla-Huelva (40 minutos). De por medio quedan el resto de trayectos en tiempos mucho mejores.

Por ejemplo, usando el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía, Málaga y Sevilla quedarían conectadas en 55 minutos, como anunció Juanma Moreno y

que aun así serían mejores que en coche y similar para Almería, respectivamente.

La gran aislada es Jaén. Tan solo existe un proyecto de Alta Velocidad paralizado que une la capital del Santo Reino a Madrid, aunque a principios de este siglo de habló de forma oficial por parte de la Junta de implantar una línea férrea con Granada e incluso Motril que transcurriría por la actual Vía Verde del Aceite pasando por la Sierra Sur, aunque también se llegó a hablar de un rodeo por la actual línea de Moreda que se quedó en una declaración de intenciones.

INMOBILIARIO

El esfuerzo para comprar vivienda

INMOBILIARIO/ La tasa que relaciona la renta de los hogares y el precio de los inmuebles marca su mínimo desde 2005 en su

Carlos Polanco, Madrid

De las dos últimas décadas, 2022 fue el año en el que la compra de la vivienda fue más accesible. De media, el año pasado la tasa de esfuerzo para adquirir un inmueble, calculada como la ratio entre la renta media anual por hogar y el precio medio de la vivienda, se situó en 6,32. Es decir, en España se necesita destinar la totalidad de la renta de un hogar durante 6,32 años para pagar una casa, según la tasadora Uve Valoraciones. En el extremo contrario, el caso de 2007, cuando con la burbuja inmobiliaria a punto de estallar, la tasa fue del 8,15. Cabe destacar, no obstante, que por la naturaleza de estos datos no se tienen en cuenta otros factores exógenos que influyen en la accesibilidad a la vivienda. El ejemplo más claro es la financiación necesaria para realizar una compraventa: en los últimos años hemos estado en un entorno de tipos bajos de interés, por lo que las condiciones hipotecarias eran excelentes, algo que empezó a cambiar a mediados del pasado año, cuando la subida inflacionista obligó a los bancos centrales a entrar en una escalada de subida de tipos. También la inflación tiene su efecto en la subida de precio de los inmuebles y, aunque también ha provocado la subida de las rentas de los hogares, estas han crecido menos que el IPC.

Aunque este cálculo no tiene en cuenta los gastos extra relativos al acceso a financiación, da una imagen aproximada de la realidad de cada lugar. Porque la media nacional es un dato prácticamente anecdótico: mientras que 15 capitales de provincia alcanzaron en 2022 este mínimo de tasa de esfuerzo, en las grandes ciudades de España las cosas son muy diferentes. “Tenemos un país a dos o tres velocidades”, explica Germán Pérez Barrio, presidente de Uve Valoraciones. “Cuando empezó el nuevo ciclo económico, en 2014, los precios au-



El distrito de Retiro alcanza una tasa del 10,8, la más alta de Madrid.

La accesibilidad a la compra empeora en los distritos menos céntricos de Madrid

El estudio realizado por Uve Valoraciones para calcular el esfuerzo por municipios establece que “en los distritos no centrales de Madrid y Barcelona es donde se ha producido el mayor aumento de años necesarios para comprar desde el mínimo de la serie”. Lo cierto es que, desde que Carabanchel y Usera tocaran mínimos en 2015, del 4,6 y 3,9, respectivamente, son los distritos, de las dos grandes ciudades que han experimentado una mayor variación.

En el caso del primero, la tasa ha crecido un 53,6%, para situarse en el 7; en el segundo, la subida ha sido del 48,8%, con lo que cerró 2022 en

el 5,8. El crecimiento del esfuerzo en los barrios menos céntricos tiene que ver con que, mientras la renta de los hogares no ha ascendido mucho, sí que lo han hecho los precios de la vivienda. “Hay un efecto desplazamiento que se produce cuando los precios alcanzan cierto nivel” y empuja a las rentas más humildes de los centros de las ciudades, comenta Pérez. Además de la subida de precios, “también hay una propensión a comprar vivienda unifamiliar y adosados, inmuebles que están en el punto de mira de muchas familias. Este tipo de inmuebles sólo los puedes encontrar en la periferia”, añade.

La tasa máxima de esfuerzo de compra fue en 2007, del 8,15; la mínima, 15 años después, del 6,32

mentaron más que la capacidad adquisitiva”, añade. Así, con el inicio del ciclo, Madrid y Barcelona marcaron en 2015 sus mínimos en esfuerzo, para posteriormente haber empeorado en este regis-

tro. Un par de años después, comenzaron esta misma tendencia capitales como Valencia, Zaragoza, Málaga o Palma de Mallorca: mínimos en 2017 o 2018 para subir posteriormente.

Madrid, Palma, Barcelona y San Sebastián son las capitales que mayor renta exigen

La tercera velocidad la marcan las capitales que han tocado mínimos hace muy pocos años o lo hicieron en 2022. “Estas no han dejado de bajar. Son zonas que podemos enmarcar dentro de la



Castelldefels y Gavá (en la imagen), en la provincia de Barcelona, tienen una tasa mayor.

Dos municipios de Barcelona tienen una mayor tasa de esfuerzo que la capital

Situación análoga a la de Madrid se produce en la Ciudad Condal, en la que las mayores variaciones de la tasa de esfuerzo se han producido en los distritos más alejados del centro de la ciudad. Mientras que en el caso de Madrid estos estaban situados en el sur, en Barcelona están en el norte: Sant Andreu ha pasado del 5,6 al 8,3; Nou Barris, del 5,3 al 7,4; Horta-Guinardó, del 5,4 al 7,2. No obstante, la diferencia de esfuerzo entre estos barrios y los céntricos sigue siendo muy alta. En contraste con los mencionados, están las tasas de esfuerzo del 12,7 de Ciutat Vella y del 10,1 del Eixample. Ninguno de ellos es el distrito en el que la vivienda es más

cara. Ese es Sarrià-Sant Gervasi, donde el valor medio de mercado es de 664.455 euros y la tasa de esfuerzo se situó, a cierre de 2022, en un 7,8. Se da el caso, por otro lado, de que en la provincia de Barcelona se encuentran otros dos municipios en los que la tasa de esfuerzo es superior o igual a la de la propia capital. Son Gavá y Castelldefels, con un 8,1 y un 8, respectivamente. Estos dos municipios coinciden en características con aquellos en los que la tasa de esfuerzo es muy alta. Turísticos y con un clima envidiable, suponen lugares con un gran atractivo para los compradores extranjeros.

AEDAS
HOMES

Bonita la casa,
bonita la vida.

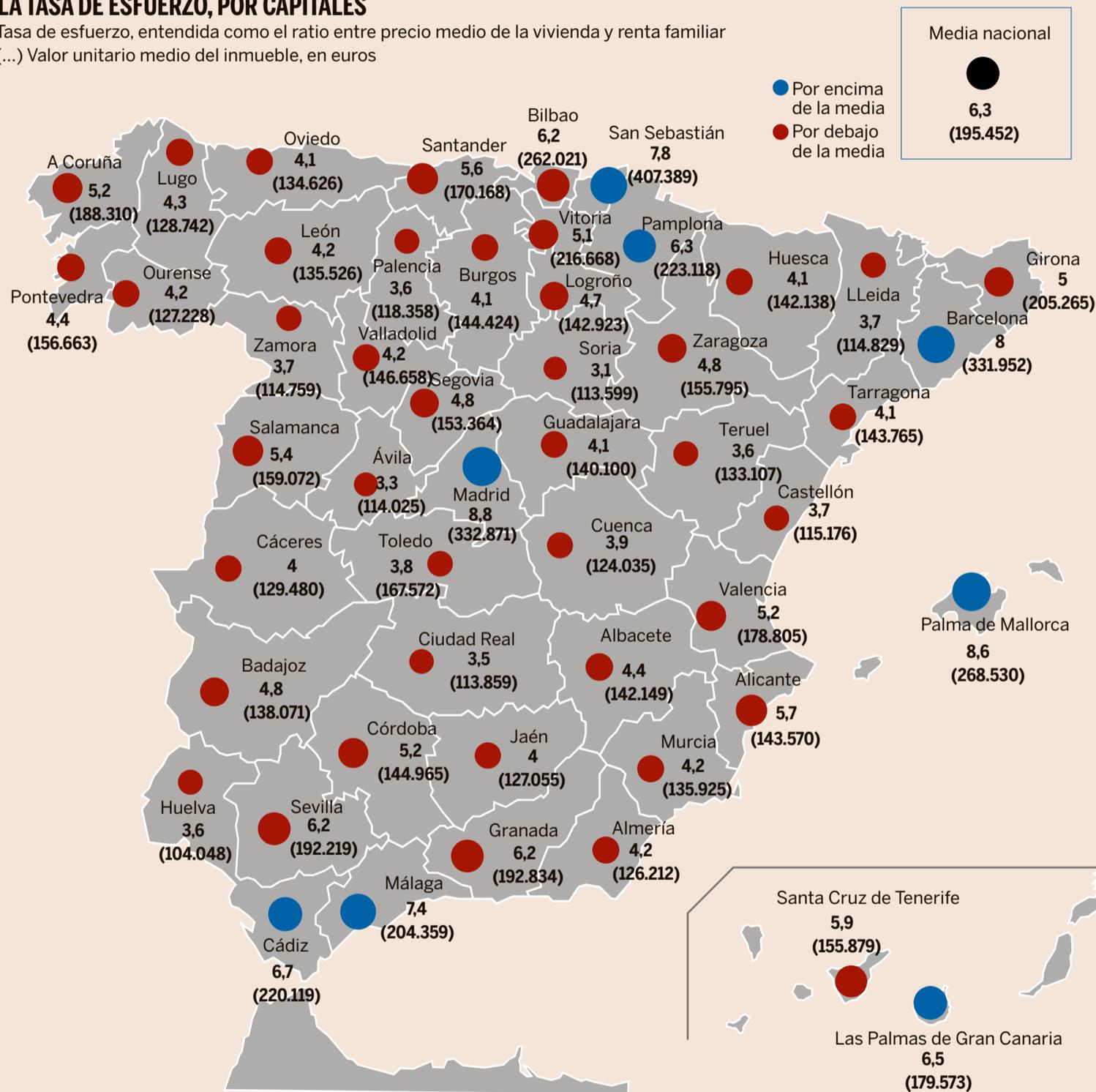


aumenta en las grandes capitales

media nacional, pero revela una España a varias velocidades, donde las principales ciudades del país son menos asequibles.

LA TASA DE ESFUERZO, POR CAPITALES

Tasa de esfuerzo, entendida como el ratio entre precio medio de la vivienda y renta familiar (...). Valor unitario medio del inmueble, en euros



Más fácil que nunca comprar una casa

Cualquiera diría que 2022 fue el mejor año para comprar una casa en cuanto al esfuerzo que suponía para los hogares, a tenor de la evolución de los precios de venta, pero lo cierto es que, dejando los condicionantes relacionados con el acceso a la financiación bancaria a un lado, hay importantes diferencias con respecto a los años anteriores. La tasa alcanzó su máximo, el 8,15, en 2007, cuando el valor de mercado medio de las viviendas era de 231.347 euros, mientras que la renta del hogar se situaba en los 28.384. El desplome del valor de la vivienda en los años siguientes no provocó que la caída fuera de golpe debido a que la renta de los hogares también descendió. Así, el esfuerzo bajó del umbral del 8 en 2008 y del 7 en 2014, hasta llegar al mínimo del 6,32 el pasado año. El presidente de Uve Valoraciones explica que, de cara a este año, "en el mejor de los casos no se creará empleo y en el peor se destruirá, por lo que va a influir en la capacidad de compra. Lo que es una incógnita es lo que vaya a pasar con los precios, aunque lo lógico es que se queden parados. El auténtico problema es el factor financiación, porque la subida de tipos ha subido las cuotas hasta un 40%".

Expansión

Fuente: Uve Valoraciones, a partir de datos del INE, MITMA y el catastro

España vaciada. Allí los mercados están muy parados y el que quiere vender no le queda más remedio que seguir bajando el precio. Esta senda va a seguir. Estas zonas hacen que el conjunto nacional del esfuerzo sea bajo, pero las zonas más dinámicas muestran otra realidad", apunta Pérez. Más allá de la España a tres velocidades, sí es cierto que hay un elemento común a casi todas las ciudades: a causa de la pandemia, en la mayoría de ellas disminuyó o se estabilizó el esfuerzo necesario. Pérez

En Ibiza, Jávea y Marbella la tasa de esfuerzo se sitúa por encima de los 15 puntos

explica que "el actual ciclo inmobiliario se caracteriza por la heterogeneidad en la evolución en cada zona, en contraste con una evolución relativamente más uniforme en el ciclo de 1996 a 2014".

El mapa de España de esfuerzo por capitales arroja re-

sultados muy diversos, aunque llama la atención el hecho de que sólo en 8 de ellas se encuentra por encima de la media nacional o la iguala. Son, por este orden, Madrid (8,8 años), Palma de Mallorca (8,6), Barcelona (8), San Sebastián (7,8), Málaga (7,4), Cádiz (6,7), Las Palmas de Gran Canaria (6,5) y Pamplona (igual a la media). Por contra, las que menor tasa de esfuerzo tienen son Soria (3,1 años), Ávila (3,3) o Ciudad Real (3,5).

Por encima de Madrid hay hasta 17 municipios en Espa-

ña en el que la tasa de esfuerzo es mayor, con la característica de que se trata de lugares con un fuerte componente turístico. Así, en los primeros puestos por tasa de esfuerzo para comprar una vivienda se encuentran Santa Eulalia del Río, en la isla de Ibiza, con 17,3 años; Jávea, en Alicante, con 15,5; Marbella, en Málaga, con 15,2; Adeje, en la isla de Tenerife, con 14,7; y San Bartolomé de Tirajana, en la isla de Gran Canaria, con 14,1 años. Pérez explica que, en estos casos, "probablemente los precios

En capitales de interior como Soria, Ávila o Ciudad Real este indicador no supera el 3,5

de los municipios turísticos tengan una correlación mayor con las rentas de los no residentes que compran en ellos". No es baladí esta puntualización. Menos ahora, cuando la demanda extranjera para comprar vivienda es más alta que nunca, sobre to-

do en las localidades más turísticas de la costa Mediterránea. Entre los 30 municipios con mayor tasa de esfuerzo, sólo hay cuatro capitales de provincia: Madrid, Palma, Barcelona y San Sebastián.

Del informe también se puede extraer el top de capitales de provincia en el que el precio medio de la vivienda es mayor y son las de mayor esfuerzo: San Sebastián (407.389 euros), Madrid (332.871), Barcelona (331.952) y Palma de Mallorca (268.530).

FISCAL

La empresa gana terreno a Hacienda en su batalla por deducir el sueldo de consejeros

IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES/ La Audiencia Nacional da un paso más en favor de estos beneficios fiscales y desmonta la denominada 'doctrina del milímetro' aplicada por la Administración Tributaria desde hace años para rechazarlas.

Ignacio Faes. Madrid

Es una de las controversias fiscales que más preocupa a las empresas y sus administradores. La Inspección de Hacienda discute desde hace años la deducibilidad en el Impuesto sobre Sociedades (IS) de la retribución de consejeros y administradores. Los argumentos de la Administración para rechazar este beneficio fiscal se conocen como *doctrina del milímetro*.

Resumidamente, esta doctrina propugna que, para que puedan deducirse como gastos las retribuciones de los administradores de una compañía, es necesario que concurren dos requisitos. Por un lado, que la posibilidad de retribuciones esté expresamente prevista en los estatutos sociales. Por otra parte, obliga a que esa previsión permita conocer el importe a satisfacer con certeza. Es decir, que el importe de la retribución quede perfectamente determinado en los estatutos, al *milímetro*.

Esta rígida interpretación de los servicios tributarios ha hecho correr ríos de tinta en forma de recursos y procedimientos judiciales. El último paso sobre este asunto lo ha dado la Audiencia Nacional (AN), que acaba de confirmar la posibilidad de deducir en el Impuesto de Sociedades las retribuciones de consejeros y administradores. La nueva sentencia, que adelantó EXPANSIÓN el martes, desmonta la *doctrina del milímetro*.

En esta última sentencia –en la que los expertos de litigación tributaria de PwC Tax & Legal han representado a un grupo multinacional de distribución de bebidas–, la Audiencia Nacional concluye que la Administración está aplicando una interpretación excesivamente rígida, que debe ser rechazada. “Ni se han menoscabado las garantías de los socios, ni ha existido impugnación alguna de los acuerdos de la Junta”, apunta el fallo.

En este caso, tanto la Administración Tributaria como el Tribunal Económico Administrativo Central (TEAC) rechazaron la deducción de las retribuciones satisfechas a los Administradores pese a que el



La rígida postura de la Administración ha desatado una serie de recursos judiciales.

La Justicia, a favor de las compañías y a la espera de la decisión del Supremo

Las empresas y los fiscalistas están a la espera de la futura decisión del Supremo, de gran calado para las compañías. Los magistrados estudian en estos momentos si las retribuciones que perciben los administradores, consejeros y personal de alta dirección de las compañías tienen deducción en el Impuesto

sobre Sociedades aunque estos pagos no estén previstos en los estatutos sociales de la empresa. En concreto, la Sala Tercera analiza “si las retribuciones que perciben los administradores de una entidad mercantil, acreditadas y contabilizadas, y en particular las que están conformadas por

indemnizaciones por cese como personal de alta dirección, constituyen una liberalidad no deducible por el hecho de que las mismas no estuvieran previstas en los estatutos sociales, según su tenor literal”, tal y como sostiene la Agencia Tributaria. El fallo estudia si, por el contrario y como argumentan los asesores fiscales y las empresas, “el

incumplimiento de este requisito no puede comportar la consideración de su deducibilidad, debiendo analizarse si existe correlación del gasto y los ingresos”. Los magistrados ven interés casacional. Hacienda entiende que estos pagos son una “liberalidad”.

carácter remunerado del cargo constaba en estatutos y también el sistema de retribución. La Administración se acogía a que estos pagos estaban configurados como una participación en los beneficios con el establecimiento de un límite máximo del 10%. La Administración entendió que el importe concreto a satisfacer por la compañía no estaba determinado con la certeza que consideraba necesaria para la deducción del gasto.

“En mi opinión, con esta sentencia la Audiencia Nacional da un paso más en aras de huir del criterio excesivamente formalista seguido por la Administración y afirma que no es preciso que los estatutos especifiquen ni la cuantía concreta ni el porcentaje concreto de la retribución de los administradores, siendo válido que se fije un importe o límite máximo a la Junta. Es decir, no es preciso que la cuantía esté delimitada al mi-

límetro”, subraya Adal Salamanca, socio de Procedimientos Tributarios de PwC Tax & Legal.

Esta sentencia de la Audiencia Nacional se suma a otra reciente decisión del mismo órgano judicial. En septiembre del año pasado, admitió la deducibilidad de las retribuciones de consejeros y administradores, siempre que se cumpla la normativa mercantil, evitando criterios excesivamente formalistas.

El fallo –de 21 de septiembre de 2022 y cuya dirección letrada ha correspondido a Garrigues–, se aleja de estos criterios rigoristas, al igual que ya ocurrió con sentencias previas del mismo tribunal para supuestos de sociedades unipersonales o de casos en que las retribuciones no habían sido impugnadas. En esta ocasión afectó a una sociedad cotizada en cuyos estatutos se preveía el carácter remunerado del cargo, estableciendo un

Los fallos rechazan los criterios excesivamente rigoristas de la Administración

Los servicios tributarios exigen que los estatutos recojan los pagos de manera exacta

sistema retributivo distinto en función de si los consejeros ejercían o no funciones ejecutivas. En ninguno de los casos se preveían importes concretos, sino que se establecían remisiones a las correspondientes aprobaciones por los órganos de decisión de la sociedad.

La Audiencia Nacional acepta así la deducibilidad de las retribuciones y realiza varias reflexiones soportadas en la jurisprudencia del Tribunal Supremo. Por un lado, entiende por sistema de retribución el conjunto de reglas encaminadas a determinar la retribución. A su juicio, este sistema debe ser claro y preciso, pero la norma mercantil concede un amplio margen de libertad para fijar en los estatutos el sistema de retribución, siempre preservando el interés de los accionistas.

Además, si en los estatutos se fija el carácter retribuido del cargo de consejero y se establece un conjunto de reglas encaminadas a determinar esa retribución, el gasto debe ser deducible, aunque la determinación de su cuantía se deje a la junta o al consejo de administración. Según la AN, la distinción entre consejeros ejecutivos y no ejecutivos no provoca que las retribuciones incumplan la normativa mercantil, porque esta cuestión no es relevante para enjuiciar la legalidad de la retribución. Lo relevante es que los estatutos prevean la retribución del administrador y fijen un sistema de retribución.

El asunto, en cualquier caso, está ya en manos del Supremo. Los magistrados han visto interés casacional en decidir sobre la deducibilidad de estas retribuciones.

JURISPRUDENCIA/ ES UNA DOCTRINA LO SUFICIENTEMENTE INTERESANTE Y MÁS TODAVÍA LO ES EL NUDO GORDIANO EN EL QUE FUNDAMENTA SU TESIS EL ALTO TRIBUNAL, POR SU POSIBLE EXTRAPOLACIÓN AL NOVEDOSO 'VALOR DE REFERENCIA' DE LA LEY ANTIFRAUDE DEL AÑO 2021.

'Catastrazo': ¿Ha atacado el Tribunal Supremo el 'valor de referencia'?

ANÁLISIS por Esaú Alarcón

Por segunda vez en poco tiempo, el Tribunal Supremo ha dictado una sentencia que ha alterado el corral tributario. Se trata de una resolución de 23 de enero pasado que, en materia de comprobación de valor de inmuebles, aporta novedades doctrinales relevantes.

Así, por un lado, concreta que la Administración tributaria comprobadora debe justificar, antes de proceder a la comprobación, las razones por las que considera que el valor declarado no se corresponde con el valor real.

Por otro lado, extiende su consolidada jurisprudencia en esta materia, nacida de unas sentencias de 23 de mayo de 2018 y que hasta ahora se había juzgado únicamente con relación a las comprobaciones de valores llevadas a cabo por el método de estimación por referencia a valores catastrales, multiplicados por índices o coeficientes, a un método de comprobación aparentemente mucho más objetivo: el dictamen de peritos por parte de la Administración.

En definitiva, un recordatorio de la obligación de motivar los actos administrativos, que muchas veces olvidan las administraciones autonómicas encargadas de estos procedimientos, y que en este caso debe concretarse en la "dudosa correspondencia con la realidad" del valor declarado por el contribuyente, aplicable también en el supuesto de que el mecanismo valorativo utilizado por la Administración sea la pericia de un experto inmobiliario.

Si esto ya resulta, *per se*, suficientemente interesante, más todavía lo es el nudo gordiano en el que fundamenta su tesis el Alto Tribunal para llegar a las conclusiones antes citadas, por su posible extrapolación al novedoso "valor de referencia" introducido por la postrera ley antifraude de 2021.

Valor administrativo

A modo de recordatorio para el lector, precisamente la solución prevista por el legislador para contornear los efectos de la jurisprudencia configurada en materia de comprobación de valores por las sentencias del Tribunal Supremo de 2018, antes citadas, fue crear un novedoso sistema de liquidación de impuestos en materia inmobiliaria, que ya no se basa en el "valor real" de estos bienes sino en un valor administrativo, objetivado, calculado *ex ante* por la Dirección General de Catastro y que pretende parecerse al valor de mercado



al fundarse en los datos facilitados por los notarios correspondientes a las operaciones inmobiliarias llevadas a cabo en la zona en fechas cercanas.

Así las cosas, desde mediados de 2021 se obliga al contribuyente a autoliquidar sus tributos relacionados con la transmisión de inmuebles —transmisiones patrimoniales onerosas, sucesiones, donaciones...— por un valor de referencia (*sic*) objetivo, de modo que sea aquel quien, en caso de que considere que el valor real del inmueble es otro inferior, proceda a recurrir ¡su propia liquidación!

Se observa fácilmente la perversidad del sistema, que además de darle el trabajo y traspasar la carga de la prueba al contribuyente (aparentemente), le obliga a ir contra sus propios actos y a asumir un elevado coste como es el de litigar frente al monstruo administrativo, finiquitando con ello la doctrina sentada por el Tribunal Supremo en materia comprobadora.

La sentencia recuerda la obligación de motivar los actos administrativos, que muchas veces se olvida

Se observa fácilmente la perversidad del sistema, que traspasa la carga de la prueba al contribuyente

Cual canto de sirena, el fallo deja elucubrar sobre el futuro parecer del TS en el 'valor de referencia'

En el fondo, el nuevo mecanismo liquidativo es un sosias de la tradicional liquidación administrativa, imperante en los países de nuestro entorno y que se aplicó también en España hasta que se impuso al abrogado contribuyente patrio un sistema generalizado de autoliquidación, es decir, que sea él quien, para mayor comodidad administrativa declare y liquide sus tributos.

Podría decirse que la autoliquidación a través del valor de referencia es una suerte de liquidación administrativa que, paradójicamente, confecciona y paga el contribuyente, que también asume el riesgo de resultar sancionado si no lo hace, o el coste de recurrir y justificar el valor, si se muestra contrario. No hay mejor remedio para la migraña que la decapitación. Y no existe, tampoco, solución más atinada para evitar la jurisprudencia que cambiar la ley.

Pero, volviendo a la sentencia que se comenta, ¿se refiere a este nuevo valor de referencia? Evidentemente,

no. Ya nos gustaría que nuestros jueces supremos pudieran sentar jurisprudencia hoy de una ley publicada en 2021, pero esto significaría dotarles de unos medios que al resto de poderes públicos no les interesa que tengan. No vaya a ser que nos demos cuenta de que el poder ejecutivo y el legislativo son la misma cosa y que, al alimón, ambos se dedican a sojuzgar incesantemente al contribuyente, tratado como presunto defraudador.

Carga de la prueba

Ahora bien, dicha resolución sí que efectúa unos comentarios acerca de la carga de la prueba que se impone a los contribuyentes a la hora de autoliquidar sus propios impuestos que, cuales cantos de sirena, nos permiten elucubrar acerca del futuro parecer del Alto Tribunal sobre el valor de referencia.

En efecto, en ella se señala que la exigencia de motivación que se impone a la Administración a la hora de valorar un inmueble deriva de la presunción de certeza de la que gozan las autoliquidaciones tributarias, lo que determina que el ente público comprobador deba hacer constar las razones por las que considera que el valor declarado por el contribuyente en su autoliquidación, que la ley presume cierta, no se corresponde con el valor real.

Si esto es así cuando es el contribuyente quien decide la valoración que sirve de base a su autoliquidación, por reconducción al absurdo, ¿qué deberá exigirse a la Administración ahora, que el contribuyente resulta obligado a autoliquidar un tributo por un valor determinado administrativamente, so pena de sanción? ¿No se le impondrá la carga motivadora, todavía con mayor contundencia, al órgano liquidador cuando un contribuyente recurra su propia autoliquidación fundamentada en una valoración objetivada, administrativa, irreal en definitiva?

Quizás se trate de una interpretación precipitada, o posibilista, como aquella que planteé en este mismo periódico ante la publicación de las conclusiones del Abogado General de la Unión Europea respecto a la normativa del Modelo 720.

Pero, vaya por Dios, miren cómo acabó resolviendo el Tribunal de Luxemburgo dicha cuestión. Por ahora, parafraseando a Edmundo Dantés, nos queda confiar y esperar. Y, con permiso de Alejandro Dumas, litigar, porque me da a mí que la carga de la prueba del valor de referencia la va a tener la Administración.

Abogado. Socio de Gibernau.