



# **RESUMEN DE PRENSA**

**21/02/23**

## La Junta reducirá los trámites administrativos a mes y medio

Aprueba un plan estratégico para modernizar las delegaciones territoriales con el fin de reducir el tiempo de gestión de los asuntos ciudadanos

PÁGINAS 28 Y 29



## Las obras del Metro arrancan tras catorce años de parálisis

El presidente de la Junta, Juanma Moreno, colocó la primera piedra de las obras de la futura línea 3 en presencia del alcalde y el delegado del Gobierno

PÁGINAS 12 Y 13

Juanma Moreno, Marifrán Carazo, Antonio Muñoz y Pedro Fernández en el acto de ayer en Sevilla

FOTO: J. M. SERRANO / ABC

# DIMISIONES A DESTIEMPO

Las renunciaciones de la secretaria de Estado de Transportes y del presidente de Renfe responden más a un cálculo electoral que a un sincero ejercicio de responsabilidad política

**L**A rendición de cuentas y la asunción de responsabilidades políticas jamás deberían ser noticia. Cualquier persona tiene derecho a equivocarse, pero cuando los errores acontecen en el máximo rango de la Administración, las negligencias deben ir acompañadas de acciones rotundas. La dimisión de la secretaria de Estado de Transportes, Isabel Pardo de Vera, y del presidente de Renfe, Isaías Táboas Suárez, es la consecuencia natural de una desastrosa gestión que ha generado un perjuicio a las arcas públicas y que retrasará, necesariamente, la dotación de un servicio para los ciudadanos de Asturias y Cantabria.

Un error en el cálculo en las dimensiones de los trenes de cercanías generó un fallo en el diseño de los convoyes que estaban destinados a sustituir a los antiguos FEVE, que prestan el servicio en Asturias y en Cantabria. Además, aquella torpeza técnicamente inexplicable se ocultó durante dos años al Banco Europeo de Inversiones (BEI), principal financiador del proyecto. Los presidentes de las comunidades autónomas afectadas, Miguel Ángel Revilla y Adrián Barbón, exigieron desde el primer momento unas explicaciones que, durante este tiempo, no han tenido lugar.

A las torpezas técnicas de ejecución, se sumó una negligencia política notable. En un primer momento, se intentó generar una apariencia de seriedad al cesar a dos técnicos como Ángel Moya, jefe de Inspección y Tecnología de Vía de Adif, y Pedro Alcaraz, gerente del Área de Gestión de Material de Renfe Viajeros. Señalar a dos cuadros medios por el diseño de los

trenes es una medida ventajosa por parte de quienes ostentan una verdadera responsabilidad, pero incluso aquella medida acabó por demostrarse totalmente artificial cuando se supo que la jubilación de Pedro Alcaraz estaba programada para este mismo ejercicio. Del mismo modo, el cese de Ángel Moya fue meramente cosmético, pues para este empleado ya estaba planificado un cambio de funciones en el seno de la empresa pública. Una vez descubierto el simulacro, se hacía imposible intentar cerrar esta crisis en falso sin que ninguna autoridad política pudiera hacerse cargo del error.

Aunque, aparentemente, la renuncia de la secretaria de Estado y del presidente de Renfe adquieran la forma de una dimisión, el orden de los acontecimientos parece demostrar que estas decisiones sólo responden a un cálculo electoral. Que en el Consejo de Ministros se sigan sentando Fernando Grande-Marlaska o Irene Montero, que atesoran en su haber negligencias más flagrantes e importantes como las que afectan a la valla de Melilla o la ley del 'solo sí es sí', es la prueba de que las dimisiones derivadas del caso de los trenes se deben a un puro afán electoralista en los territorios afectados.

La sucesión total de hechos nos debe llevar a una reflexión ineludible sobre el modo en el que se deciden políticamente los cargos de libre designación. Basta revisar la trayectoria profesional de Isaías Táboas para concluir que, una vez más, el perfil escogido estaba muy lejos de ser el más idóneo para desempeñar un cargo público de tan alta relevancia. Desafortunadamente para todos, no parece que exista una decisión demasiado firme a la hora de revertir la gestión del ente público ya que ni Raúl Blanco Díaz, elegido nuevo presidente de Renfe, ni David Lucas, nuevo secretario de Estado, parecen atesorar méritos mayores más allá de la estricta lealtad política. Se trata de una decepcionante manera de dar cierre a un capítulo que habría exigido una mayor altura de miras.



LA ALBERCA

ALBERTO  
GARCÍA REYES

## Los 5.110 días del metro

La primera piedra de la línea 3 es un paso, pero no olvidemos que en la SE-40 se llegó a comprar la tuneladora

**L**A memoria es selectiva para ahorrarnos disgustos, pero la hemeroteca es muy testaruda. Muchos sevillanos habremos olvidado las trampas que nos hicieron en el pasado para no volver a caer en la melancolía de las oportunidades perdidas. Sin embargo, el archivo de este periódico las guarda todas con detalle y nuestra obligación es aflorarlas cada cierto tiempo para que el olvido no se convierta en indolencia. Hace unos días el Ayuntamiento colocó unos carteles en mupis de la ciudad celebrando el inicio de las obras de la línea 3 del metro, para las que no ha puesto ni un céntimo. Ese anuncio tendrían que haberlo hecho la Junta de Andalucía y el Gobierno de España, pero estamos a unos meses de las elecciones municipales y no conviene desaprovechar ninguna oportunidad de conseguir votos. La historia es muy parecida, y aquí es donde cobra valor la hemeroteca, a la de los folletos que buzoneó por toda la ciudad el gobierno de Alfredo Sánchez Monteseirín también en las vísperas de unas elecciones con toda la red de metro. Las cuatro líneas proyectadas. Aquel pasquín presentaba el proyecto como si se fuese a inau-

gurar en unos meses cuando la realidad es que no había más que una primera intención por parte de la Junta para iniciar la tramitación. Nos vendieron ilusiones entonces y nos las vuelven a vender ahora. Este es el bucle en el que está atrapado Sevilla.

Ayer se puso la primera piedra de las obras de la línea 3 y las administraciones hicieron un acto bajo una carpa para contarnos que la conexión entre Pino Montano y el Prado de San Sebastián ya está en marcha. Lo que no dijeron con la suficiente claridad es que de momento sólo se ha licitado el ramal técnico y que el resto del trazado tardará varios años en estar practicable. Y con lo que tenemos aprendido, ya no nos creemos nada. ABC ha publicado un dato desolador que ya no nos enoja por mero cansancio: el Gobierno sólo ejecutó el año pasado el 40 por ciento del presupuesto que tenía asignado para inversiones en Sevilla. ¿Quién nos dice que la financiación del metro se va a mantener conforme a lo estipulado? Este cuento ya nos lo tragamos con los túneles de la SE-40. Volvamos a la hemeroteca. El Gobierno adjudicó las obras con un calendario presupuestario y las empresas ganadoras llegaron a comprar la tuneladora. Pero al año siguiente se aludió a la crisis para paralizar el proyecto. Entonces gobernaba el PP de Mariano Rajoy. Y después de años de bloqueo, finalmente nos están intentando encajar un puente, que según el actual Ejecutivo, ahora del PSOE de Pedro Sánchez, es mucho mejor sólo porque es más barato. Es decir, no sólo estamos a la cola de España en inversiones aprobadas en cada presupuesto anual, es que además esas inversiones no se ejecutan. Basta con traducir el tiempo transcurrido entre la inauguración de la línea 1 del metro y la primera piedra de la línea 3: 14 años, 5.110 días con sus 5.110 noches. Perdonen la impertinencia, pero tanto maltrato ha conseguido que no sólo no nos creamos los anuncios, sino las primeras piedras.



NO NI NÁ

JUAN JOSÉ  
BORRERO

## «Objetivo cumplido»

La apuesta por el metro no fue nunca todo lo ambiciosa que necesitaba la ciudad. Es un metro construido sobre un engaño

**Y**A tenemos otro día histórico para los anales del metro. Lo ha dicho Juanma Moreno como si celebrara la copa del Unicaja. El número de días históricos del metro de Sevilla superará con creces al de sus estaciones. La sensación es que todo está hecho. La publicidad distribuida por el Ayuntamiento con tal motivo es, además de un recurso electoralista a disposición del alcalde, una muestra del conformismo institucional local. Señalar como «objetivo cumplido» que comienza a construirse la segunda línea del metro, catorce años después de la puesta en marcha de la Línea 1, muestra la escasa ambición de los dirigentes. Presentarlo como un logro a ocho años de que se pueda inaugurar media línea es, simplemente, un engaño. Lo que interesa a los promotores de esa publicidad pagada con los impuestos de los sujetos pasivos es presentarlo como un logro a tres meses de las elecciones.

El metro no es buena percha para presumir. Los anteriores gobiernos socialistas de la Junta orillaron el objetivo de continuar la red. Los proyectos constructivos que redactaron en su día para las distintas líneas han caducado. Apunten otros 17 millones de euros depositados en el contenedor de las lamentaciones. Los gobiernos del PP en La Moncloa no tuvieron días históricos para el sevillano metro.

La apuesta por el metro no fue nunca todo lo ambiciosa que necesitaba la ciudad. Es un metro construido sobre un engaño, el que le impidió pasar por el centro debido a un supuesto problema técnico insalvable que nunca tuvo una documentación rigurosa que lo avalara. El metro nació marcado por una tara. De tal calibre que pronto el propio Ayuntamiento se encargó de enfriar las expectativas impulsando el tranvía en superficie como alternativa, asumiendo de antemano con el Metrocentro, -cuyas obras avanzan ahora en dirección a Santa Justa- que el desarrollo constante de la red pisaba más los terrenos de la utopía que las arenas de la realidad.

Con el Ayuntamiento en modo tranvía, la Junta olvidó su responsabilidad con el proyecto mientras el Estado nunca se presentó voluntario a desembolsar su parte. La crisis siempre fue la excusa a mano para condenar al metro a su monolínea. No fue hasta 2019, cuando la Junta de Juanma Moreno se mostró decidida a recuperar los planos y programar las obras. Es de justicia reconocerlo hoy. El alcalde -antes Espadas y luego (con más interés) Muñoz- no tuvo por más que subirse a ese tren, para no perderlos todos. Su parte en el guion ha sido presionar al Gobierno para que no le dejaran colgado de la brocha y asumiera la mitad que le corresponde en la financiación. Afortunadamente vienen unas elecciones y se llegó al acuerdo. Pero, recuerden, deben pasar otras dos hasta que quien sea el alcalde se monte en ese objetivo que hoy se quiere dar por cumplido.

# El inicio de las obras de la línea 3 del Metro pone fin a tres lustros de parálisis

- La Junta de Andalucía, acompañada por el Gobierno y el Ayuntamiento, colocó ayer su primera 'piedra'
- El ramal técnico comprende el trayecto desde las cocheras hasta la primera parada de la línea en Pino Montano

JESÚS BAYORT  
SEVILLA

Las obras del ramal técnico norte de la línea 3 del Metro de Sevilla ya son una realidad. Ayer, catorce años después de inaugurarse la primera y única ruta con la que actualmente cuenta la capital de Andalucía, se colocó la primera 'piedra' para la ampliación de su red. Que arrancará junto al cortijo del Higuero, en la carretera de Brenes, iniciada en el extremo más rústico de Pino Montano, donde el paisaje aún permite divisar los rótulos de Costco, Brico Depot y Aldi, así como la supremacía aérea de las torres de Nuevo Torneo. Ahí es donde se construirá el ramal técnico que unirá cocheras y talleres con la primera parada de la futura línea metropolitana.

La altísima tasa de políticos por metro cuadrado que se daban cita para este «histórico día» —como todos coincidieron en catalogar—, contrastaba con lo inhóspito del lugar. La línea 3 del Metro de Sevilla arrancará en mitad del campo, desde donde se tejerá una red que finalmente unirá, en un plazo previsto de ocho años, ese extremo norte de la ciudad con el Prado de San Sebastián, permitiendo así que usuarios de las líneas 1 y 3 utilicen por fin ese punto como intercambiador metropolitano.

El presidente de la Junta de Andalucía, Juanma Moreno, fue el primer 'operario' en tomar la pala para enterrar una urna de metacrilato rellena con detalles y recuerdos de la fecha: una bandera regional, los estatutos autonómicos, varios periódicos del día, un bono de transporte joven, un emblema con el No&Do y billetes y monedas que sumaban algo más de dieciséis euros, que motivó alguna que otra broma suspicaz: «Veremos a ver si no viene alguno esta noche a desenterrarlos».

La comitiva oficial que recibió al líder regional —que no aglutinaba a la totalidad de las autoridades políticas

presentes en la carretera de Brenes— la conformaban el alcalde de Sevilla, Antonio Muñoz; la consejera de Educación, Patricia del Pozo; el consejero de Política Industrial y Energía, Jorge Paradela; el delegado de la Junta en Sevilla, Ricardo Sánchez; y el delegado del Gobierno de España en Andalucía, Pedro Fernández.

Tras colocar esa primera 'piedra' simbólica, las autoridades pasaron a una carpa colocada para la ocasión en la que tomó inicialmente la palabra el director general de Infraestructuras del Transporte de la Junta de Andalucía, Eduardo Gutiérrez, quien realizó una breve explicación técnica del proyecto: «El ramal técnico es la primera actuación dentro de este proyecto, el cual, una vez finalizado, tendrá una longitud superior a los ocho mil metros. Se conectará Pino Montano con el Prado de San Sebastián, conectando puntos emblemáticos como el hospital Macarena y la Ronda Histórica. Este ramal técnico que hoy iniciamos

tiene una longitud de 650 metros. Entre las actuaciones singulares destaca que se construirán dos estructuras para cruzar el futuro encauzamiento del arroyo del Tamarguillo y de la Raniña».

Juanma Moreno destacó que se trata de «un momento histórico para la ciudad de Sevilla, unas obras que son fundamentales, claves, capitales, que hemos esperado catorce años. La colocación de la primera piedra es un hito para todos los gestores públicos y gestores que han dedicado tantas obras para el proyecto». Asimismo, reconoció «el trabajo que ha realizado el equipo que está detrás de la consejera Marifrán Carazo. Sólo 25 días después de firmarse el convenio arrancamos las obras. Y si hoy estamos en este punto es porque llevábamos meses adelantando plazos y licitaciones de obra. Una vez que se firmó el convenio, los deberes ya estaban hechos».

## Incomodidades variadas

El presidente autonómico reconoció que con las obras del suburbano se inicia en paralelo un proceso de «incomodidades» para vecinos y conductores. Moreno habló de la famosa comisión del Metro que la semana pasada había anunciado el alcalde de la capital, que se celebrará «la semana que viene». «Ahí planificaremos la ejecución de las obras para que tenga el menor de los impactos posibles».

Por su parte, el alcalde de Sevilla, Antonio Muñoz, recordó que esta línea del suburbano beneficiará especialmente a los vecinos de la Macarena y Pino Montano, así como a los trabajadores y usuarios de los centros hospitalarios y universitarios. El socialista apuntó que «cuando se antepone el interés general, se reducen las diferencias y se huye de la confrontación, ganan los ciudadanos».

El alcalde hispalense informó que el Consistorio se ha comprometido a participar «en las intervenciones complementarias en superficie que sean necesarias en los distintos subtramos y que nos permitan ejecutar mejoras urbanas sustanciales». «Queremos aprovechar la inversión en esta infraestructura para mejorar el entorno ur-

**El inicio de las obras se produce 25 días después de la firma del acuerdo de financiación entre la Junta y el Estado**



Las autoridades ante el cartel que anuncia las

bano y hacer barrios más amables y sostenibles».

«Y estamos dispuestos a que el Ayuntamiento, a través de Tussam, sea protagonista del modelo de explotación de la nueva red de Metro que se defina en coordinación con la Junta de Andalucía. Tenemos experiencia ya en el tranvía y podemos sumar en este proyecto y participar activamente, como ocurre en otras grandes capitales españolas, siendo parte de la explotación de esta infraestructura de transporte público en los términos que acordemos en la mesa de trabajo».

## ADRIANO No parar

El metro no tiene marcha atrás. Es la lectura más positiva de este tortuoso reencuentro de Sevilla con una obra tan anhelada como intrincada que nos traerá casi una década de atascos puntuales, conflictos técnicos sobrevenidos, luchas institucionales sobre pagos y plazos y problemas que no podemos prever. Bienvenidos sean todos si con ello garantizamos que hemos evitado que el de Sevilla se quedara en un metro de una línea sin más historia.



obras del primer tramo de la línea 3 del Metro de Sevilla // J. M. SERRANO

# La Junta licitará en mayo dos de los seis tramos en los que divide el proyecto

► El tramo norte de la línea 3 se terminará en ocho años y atenderá a 13 millones de usuarios

también tendrá que ser desplazada a otro lateral, estando previsto que en un futuro se desdoble con dos carriles de ida y dos carriles de vuelta.

## Una rotonda atravesada

El espacio que recorrerá el ramal técnico, en la unión entre los talleres y las cocheras con la primera de las estaciones del trazado de Pino Montano, atravesará ese futuro cauce del arroyo Tamarguillo y el arroyo Ranilla y tiene un cruce en superficie con la carretera autonómica A-8005 diseñado mediante una glorieta. Esta rotonda, que tendrá en el futuro semáforos en sus accesos, tendrá una mínima afectación por el paso de los trenes, ya que sólo la atravesarán al inicio y al final de su jornada. Entre las actuaciones previstas en este primer tramo del ramal se encuentran el montaje de vía, la ejecución de la obra civil y la remodelación de la trama urbana afectada por las obras.

J. BAYOT  
SEVILLA

Juanma Moreno aprovechó este arranque de las obras de la línea 3 del Metro para informar que en mayo se licitarán sus dos siguientes tramos, donde irá incluida la otra mitad de este ramal técnico, que se tuvo que fragmentar en dos fases por un problema con la titularidad de la SE-20. Los dos subtramos que anunció ayer el presidente corresponden a la unión de Pino Montano norte con la parada de los Mares y a la conexión desde los Carteros hasta San Lázaro, quedando para futuras licitaciones los tramos hasta el Hospital Macarena, Ronda de Capuchinos, Avenida de María Auxiliadora, Puerta Carmona, Jardines de Murillo y Prado de San Sebastián.

El proyecto de este tramo norte de la línea 3 se estima que tendrá un plazo de siete años en obras y un octavo para la puesta en funcionamiento. Según explican fuentes de la Consejería de Fomento, los primeros subtramos son los menos complejos del proyecto porque van en superficie, siendo el subtramo del Hospital Macarena el mayor desafío para los ingenieros por su paso bajo el aparcamiento hospitalario.

El ramal técnico que se inició ayer será un futuro paso elevado que pasará, junto al carril que se habilitará para los trabajadores, sobre el futuro encauzamiento del Tamarguillo, que cambiará de lado. La carretera de Brenes

El plazo de ejecución de este primer tramo del ramal es de 11 meses, con un presupuesto superior a los 6 millones de euros. En total, el trazado de la línea norte es de 7,5 kilómetros, que estará secuenciado por doce estaciones más, once de ellas subterráneas. Según se explicó ayer desde la Consejería de Fomento, la población que estiman que se beneficiará de un modo directo de esta nueva línea del suburbano es de 120.000 habitantes, previéndose que anualmente se monten en torno a 13 millones de usuarios. Cuando la línea 3 se complete con el tramo sur, conectará centros culturales, universidades, juzgados y todos los hospitales de la capital.

Entre las actuaciones previstas están, además de la ejecución de la plataforma del ramal, la construcción de dos estructuras, una ferroviaria y otra sobre el arroyo Tamarguillo, el montaje de vía para ambos sentidos, la ejecución de la red de drenaje, la dotación de instalaciones propias e instalaciones de seguridad y la ejecución de la obra civil para dotar a la vía de electrificación.

**Los primeros subtramos son los menos complejos del proyecto por su paso en superficie; el mayor desafío será el hospital Macarena**



# Los comercios de Nervión se desesperan: «Nos han dejado encerrados»

► Preocupación tras el corte de tráfico de las calles Luis de Morales y San Francisco Javier

R. A.  
SEVILLA

Con cortes de luz, en los que ABC estuvo presente en varios momentos del día, y con un caos en el tráfico que rozó lo espectral en Nervión durante buena parte de la mañana, los comercios de la zona, sobre todo de la calle Luis de Morales, que ayer sufrió el corte total de tráfico por el avance de la obra del tranvía, mostraron su malestar por la situación en la que se van a ver en los próximos meses. «Aquí no hay ni un alma. Otras veces hemos tenido la terraza llena. Esto ha cambiado mucho. A ver qué va a pasar a partir de ahora porque la situación no va a ser nada fácil», dice preocupado Raúl, camarero de la Cafetería-Bar El Bocaíto. También Cristina, de la tienda Natura, se expresa de la misma manera: «Hoy ha habido muy pocas ventas. Nos han dicho que hasta junio vamos a estar de esta manera. No es agradable estar así».

Llegar hasta Nervión se ha convertido en una odisea: «Ya era complicado antes; ahora, con todo cortado, justo delante de nuestra tienda me imagino que lo será aún más. Parece que nos hemos estado preparando para lo que venía. Antes podían llegar los coches; ahora, ni eso. Aquí hay que venir caminando», explica María, de la zapatería Pink Zapó. Desde la calle Luis de Morales, y con la pacien-

cia necesaria para aguantar los cortes de luz y el ruido de la maquinaria que trabaja fuera en las obras, María termina optando por mostrar la mejor actitud: «Tendremos que aguantar, pero esto se está poniendo muy complicado».

En otros negocios, caso del Foster Hollywood, lo sucedido durante las primeras horas del día podrían servir de guión de cualquier ensayo relacionado con la frustración: «Nos dijeron que iban a cerrar la calle a las 10.00 de la mañana, pero por aquí seguían pasando coches hasta las 12.15 aproximadamente. ¡Yo los vi! Y eso provocó un caos impresionante. Todos los coches tenían que meterse a la derecha, y apenas había espacio (imagen que acompaña esta noticia). La Policía ha estado aquí todo el tiempo tratando de controlar esto», dijo uno de los camareros, perplejo por la imagen de muchos conductores nerviosos ante los atascos de Nervión. «Ha durado varias horas. La gente ha tenido que esperar mucho tiempo para poder salir de aquí».

Igualmente, llegar a Nervión Plaza parece una quimera en estos momentos, y también los comercios del interior optan por quejarse ante la incertidumbre que ha empezado a generar el corte de las calles San Francisco Javier y Luis de Morales. Apenas hay gente. La imagen del parking, con muchísimos menos coches de lo habitual en un mismo día de hace meses, lo atestigua: «Todos los días vengo a Nervión Plaza. Trabajo aquí. Antes venía en coche. Ya, por cómo está todo esto, un familiar me trae y me deja en la Gran Plaza. Nos han dejado encerrados». Un cartel del Ayun-



La calle Luis de Morales cortada ayer por las obras del tranvía // RAÚL DOBLADO

tamiento de Sevilla con los cortes totales de las calles de Nervión, y en los que se puede ver que así estará hasta el 15 de junio, es visionado por dos turistas: «¿Qué significa?», pregunta uno de ellos. A falta aún de casi cuatro meses para que se abran dichas

calles de nuevo al tráfico, otra de las pruebas que tendrán los cortes estarán el domingo, día en el que se jugará el partido entre el Sevilla y el Osasuna a las 21.00 horas y con la presencia de miles de aficionados que acudirán en sus vehículos (se prevé que se recomiende el uso de los transportes públicos). En la calle José Luis de Casso ya se temen lo peor: «Esto va a ser una locura. No caben tantos coches por aquí», dice un vecino que acaba de aparcar su vehículo: «Yo he dado hoy cuarenta vueltas para llegar a mi casa».

**Los comerciantes no esconden su inquietud con el cierre de las calles hasta el mes de junio por las obras del tranvía**

DISFRUTA **GRATIS\*** DE ASTURIAS 4 DÍAS  
CON TU PACK DE FIBRA Y MÓVIL

FIBRA 600MB + 1 LÍNEA  
MÓVIL DE 50GB

30€

¡INFÓRMATE YA!  
954 01 32 32

[www.airfibernarafe.es](http://www.airfibernarafe.es)

\*Promoción sujeta a condiciones

AIR&FIBER  
A TU AIRE

pressreader

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



De izquierda a derecha, Javier Rubio, María del Mar Carnero, Anselmo Rosa y Juan Pedro Ott // RAÚL DOBLADO

## Sevilla, «una marca imbatible» pendiente de la conectividad

► Expertos coinciden en su potencial, a falta de la conexión urbana con el aeropuerto

MERCEDES BENÍTEZ  
SEVILLA

«Sevilla es un destino imbatible para el turismo de congresos porque aún el patrimonio, el buen tiempo y una marca que se considera «absolutamente conocida». Es algo en lo que coincidieron ayer durante el Southern Tourism Meeting sobre el turismo de congresos celebrado en La Galería de ABC los ponentes participantes a la mesa redonda central de la citada jornada.

Sin embargo todos estuvieron de acuerdo en cuál es la principal asignatura pendiente de la ciudad, la falta de conexiones entre el aeropuerto y la estación de trenes de Santa Justa, algo que consideran esencial para ese sector del turismo de congresos que se está convirtiendo en una pieza clave del sector.

Moderada por el redactor jefe de ABC de Sevilla Javier Rubio, en el debate estuvieron presentes María del Mar Carnero, directora del área de Congresos y Eventos de Fibes; Anselmo Rosa, CEO de Rosabus y vicepresidente segundo de Aset y de Atedibus; y

Juan Pedro Ott, director comercial regional de Andalucía y Levante de Barceló Hoteles Group.

Todos coincidieron en destacar los datos de la recuperación del turismo de congresos con cifras muy positivas para Sevilla. Por ejemplo, en el palacio de congresos, Fibes, durante el pasado año 2022 el impacto económico de los congresos fue de 182,5 millones de euros, y para este año 2023 ya se han cerrado 43 congresos y 16 ferias, destacando los sectores de la salud y el espacio. Se incluyen eventos de gran trascendencia como el Salón de la Moda Flamenca o incluso los premios Goya que se celebraron el pasado 11 de febrero en Fibes.

De esta manera, Fibes está muy cerca de alcanzar los niveles de actividad previos a la pandemia, lo que espera lograr a lo largo de este año o el próximo. La tónica general del segmento turístico MICE es que el volumen de negocio y las cifras de viajeros se alcance a lo largo de 2024, según las expectativas que maneja la CEOE.

### Mejora de las expectativas

Desde el sector de los autobuses, Anselmo Rosa recalcó que el año 2022 «ha superado todas las expectativas», ya que no esperaba que llegara a tanto, y que desde el principio están teniendo muchas peticiones para el presente ejercicio, incluso para el año que viene. «Las reuniones corporativas

fueron las primeras que se recuperaron en el segundo trimestre y luego vinieron también los congresos», dijo Anselmo Rosa.

Desde Barceló Hoteles Group, Juan Pedro Ott habló de que durante el pasado año 2022 han logrado obtener un 60 por ciento más de ingresos que el pasado año en el segmento de turismo MICE, y que prácticamente han superado las cifras prepandemia, con muy buenas expectativas para el resto del año y el venidero.

### Principal atractivo

«¿Cuál es el principal atractivo de Sevilla para el turismo de congresos?», le preguntó a los expertos el moderador, Javier Rubio. Es una pregunta a la que todos respondieron deshaciéndose en halagos con la ciudad y en los factores claves que la convierten en

### Los autobuses han superado todas las expectativas y los hoteles han aumentado sus ingresos un 60 por ciento

### Los expertos consideran necesario ahondar en la mejora de relaciones entre las empresas del sector y la administración

una zona estratégica para este tipo de eventos que ahora van al alza.

«Es completa. Desde el valor patrimonial que tiene, lo que se conoce y lo que no se conoce. Sevilla es una propuesta muy competitiva», señaló María del Mar Carnero.

Una descripción con la que los otros contertulios coincidieron, haciendo hincapié en que «es un destino imbatible», según Juan Pedro Ott, que además aporta el hecho de que se constituye en «una marca» que es muy conocida.

Sin embargo, los tres ponentes han coincidido en que la ciudad tiene todavía una asignatura pendiente, como es la conectividad para los viajeros que llegan cada semana a uno de esos eventos. En este sentido recordaron que sería necesaria la conexión del aeropuerto con Santa Justa y que en materia de movilidad, la ciudad tiene aún «cosas que mejorar» en relación a la necesidad de que los viajeros internacionales tengan a su alcance una fácil conexión con la estación de trenes y el centro de la ciudad.

### Colaboración

Ese hándicap no es insalvable, en opinión de los participantes en la mesa redonda, como demuestra la sucesión de congresos y reuniones corporativas además de grandes eventos que Sevilla puede exhibir en su currículo. Pero todos los integrantes de este panel coincidieron en la necesidad de ahondar y profundizar en la colaboración entre las empresas del sector y la Administración pública para seguir captando cuota de este segmento turístico. A este respecto, Juan Pedro Ott abogó abiertamente por intensificar las buenas relaciones actuales.



El presidente de la Diputación, Fernando Villalobos, durante la visita a las obras

DIPUTACIÓN DE SEVILLA

## La Roda mejora el acceso a la A-92

Con los fondos destinados por la Diputación de Sevilla para la reactivación económica y social de la provincia, a través del Plan Contigo y del Plan Actúa, el Ayuntamiento de La Roda de Andalucía ha realizado mejoras en la vía de acceso desde este municipio a la autovía A-92. El presidente de la Institución Provincial, Fernando Rodríguez Villalobos, acompañado de la alcaldesa de la localidad Josefa Valverde, ha visitado estas obras además de otras mejoras realizadas en el campo de fútbol y en el parque de la Plaza Blas Infante.

En referencia a la rehabilitación de este viario, Villalobos ha explicado que «dentro del total de 1,78 M€ que hemos destinado a La Roda de Andalucía para la reactivación económica y social del municipio, esta en concreto ha sido una inversión de 190.550 € para mejorar la situación de esta vía, que presentaba deficiencias sobre todo en forma de fisuras y por degradación del asfalto, además de carencia de cunetas hormigonadas o en mal estado». Se trata de la antigua carretera Sevilla-Málaga, un viario público del que tiene total disponibilidad de los terrenos ya que fueron cedidos al municipio por la Junta de Andalucía.

«Hemos conseguido –ha dicho el presidente provincial– hacer grandes mejoras en este tramo de viario que soporta mucho tráfico todos los días, ya que es una de las principales conexiones de la localidad con la autovía A-92. Se ha rehabilitado el pavimento asfáltico en todo el recorrido y se ha solucionado algún blandón, además de limpiar y construir cunetas de hormigón donde ha sido necesario para garantizar que el agua de lluvia no provoque patologías en el vial».

*Villalobos visita las obras en esta vía, además de otras inversiones en instalaciones deportivas y de uso público englobadas en los 1,78 millones de euros de inversión*

ABC SEVILLA

Acompañado de la diputada de Cohesión Territorial, Asunción Llamas, el mandatario provincial y la alcaldesa del municipio visitaron también el campo de fútbol y el parque de la Plaza Blas Infante, en los que se han realizado inversiones de 180.000 y 90.000 € respectivamente, para la sustitución del césped artificial en toda la superficie del terreno de ese espacio deportivo (con 114 metros de largo y 73 metros de ancho), y para la sustitución del pavimentado, demolición de elementos en desuso, mejoras de la arboleda y renovación del equipamiento y el cerramiento, en el caso del citado parque. También el teatro municipal, cuyas obras recién han terminado en estos días.

Josefa Valverde ha destacado los trabajos realizados con el Plan Contigo en la conexión con la autovía así como las obras del parque de la Plaza Blas Infante «que se encontraba en muy mal estado»: Y, dentro del Actúa, «un plan muy importante y muy necesario en el pueblo de as-

faltado de calles que, con el uso, necesitan mejoras, además de la construcción de nuevas pistas de baloncesto y de tenis dentro del campo de fútbol y el arreglo del vaso de compensación de la piscina, que pierde agua, junto al enlosado de algunas zonas de la misma».

### Reactivación económica y social

A través del Plan Contigo y del Plan Actúa, la Diputación de Sevilla ha invertido un total de 1,78 M€, con 1,37 M€ y más de 401.000 € respectivamente para cada uno de ellos. Así, con el Plan Contigo han sido posible la ejecución de inversiones por valor de 612.373 € dentro del Programa de Cooperación en Inversiones y Servicios (PCIS); 512.243€, para Empleo y apoyo empresarial; 45.235 € para ayudas de emergencia social y como prevención a la exclusión social; 36.022 € para la reactivación cultural y deportiva; y 138.037 € para la adquisición de vehículos de limpieza viaria y de recogida de residuos sólidos urbanos. En materia de innovación tecnológica, con una dotación de 34.977 €, este Plan ha permitido que La Roda tenga mayor conectividad de sus edificios públicos a través de fibra óptica y la adquisición de Sistemas de Alimentación Interrumpida

Los 401.413 euros del Plan Actúa han servido para realizar inversiones locales, 289.226 euros de los que más de 250.000 se han destinado a instalaciones deportivas, para la construcción de pistas deportivas y mejoras tanto en el campo de fútbol, como para la cubierta pabellón polideportivo, y la octava fase y mejoras en la piscina municipal.

LA PROVINCIA  
EN POSITIVO



## Revolución tecnológica en la Junta para reducir los trámites a mes y medio

► El Consejo de Gobierno aprueba un plan estratégico para modernizar las delegaciones territoriales, que son las que resuelven los asuntos ciudadanos

STELLA BENOT  
SEVILLA

Muchos de los expedientes de la Junta todavía viajan en coche. Literalmente. Los funcionarios trasladan documentación y trámites administrativos entre una oficina y otra en gruesas carpetas con muchos documentos que son necesarios para la aprobación de un asunto relativo a medio ambiente, patrimonio, minas o agricultura sobre todo en las delegaciones territoriales de las diferentes consejerías (que son la puerta de entrada de los ciudadanos a la administración autonómica). Porque los procedimientos que se siguen son los mismos de hace 40 años cuando la Junta empezaba a funcionar.

Los sistemas informáticos y técnicos de la administración andaluza han ido evolucionando y modernizándose sobre todo en las sedes centrales de las consejerías o en departamentos clave como Educación o Salud —los ciudadanos usan aplicaciones para los

institutos y centros públicos escolares y también para el SAS— pero han dejado atrás a las delegaciones provinciales desplegadas por todo el territorio. Ahora ha llegado el momento de dar el salto. O así lo ha decidido el consejero de la Presidencia, Antonio Sanz, quien ha presentado ante el Consejo de Gobierno la formulación de un plan estratégico sobre el modelo de organización territorial provincial en la administración de la Junta de Andalucía que se aprobará en la reunión de hoy martes.

El objetivo es reducir la tramitación de los expedientes de manera ostensible. «Queremos reducir el tiempo de los expedientes de un año y medio a mes y medio», explica Antonio Sanz a

**Se van a cambiar las funciones del personal, los procesos de trabajo y a unificar los criterios en todas las oficinas públicas**

ABC. Un objetivo que entiende realizable, «sólo con la aplicación de los procesos de gestión ya podemos lograr ese plazo, aunque evidentemente no será homogéneo para todos los procedimientos».

Esta revolución va a cambiar la forma de trabajar en las delegaciones, unifican-



ANTONIO SANZ

do servicios administrativos comunes como compras, parque móvil, para que los funcionarios que ya trabajan en ellas puedan dedicarse a los asuntos relevantes y así se reduzcan los tiempos en la administración. Eso va a suponer también la redefinición de las funciones del personal

TERCIO DE VARAS

BELMONTE

### Padrón cerrado

Varias iniciativas humanitarias se están volcando en Huelva, por su cuenta y riesgo, sobre el inhumano problema que padece la numerosa población inmigrante —imprescindible para nuestra vida rural, no se olvide— a la que los ayuntamientos regatean cuando no niegan el empadronamiento, umbral de beneficios elementales para esos abandonados, que la

ley les reconoce. En ese tema, con la inhibición manifiesta de la delegación del Gobierno, cada alcalde monterilla tiene su librito, con el resultado lamentable que supone para esos parias vivir sin el mínimo reconocimiento legal que, repito, es obligatorio. Ni siquiera los trágicos siniestros ya registrados en los misereros asentamientos han conseguido que se respete el derecho a figurar en el padrón municipal. Si ésa no es la «famélica legión» de otros tiempos, sólo que instalada en un medio socioeconómico mucho más capaz de auxiliarla, que venga Dios y lo vea.

belmonte@andalunet.com

de la Junta y un cambio en los procedimientos técnicos y administrativos que se utilizan. El primer paso va a ser aplicar los mismos criterios y sistemas de gestión en todas las provincias porque todavía hoy hay diferencias entre unas y otras aunque pertenezcan a la misma consejería. «Vamos a utilizar las mismas herramientas informáticas, ahora se usan decenas diferentes dentro de la Junta, y mejorar los canales de comunicación entre las delegaciones territoriales y los servicios centrales».

Otra medida incluida en este plan estratégico pasa por reequilibrar las cargas de trabajo. La organización interna de las delegaciones territoriales no se ha modificado tampoco y hay servicios que tienen mucha carga de trabajo, como los que gestionan las tramitaciones ambientales para energía o medio ambiente, y otros que ya no son demandados por los ciudadanos.

### Comisiones de patrimonio

Uno de los cambios sustanciales pasa por reorganizar y modernizar las comisiones provinciales de patrimonio que son los organismos que permiten o no las obras en los centros históricos y los edificios protegidos en todas las provincias. Su especial sensibilidad hace que se conviertan en un tapón administrativo a muchas rehabilitaciones de edificios históricos. Con la simplificación y la reordenación de la relación de puestos de trabajo se van a reducir los plazos.

Porque otro de los proyectos que quiere poner en marcha Antonio Sanz -y que está incluido en la estrategia que hoy va a formular en Consejo de Gobierno- pasa por incluir a los ayuntamientos en esta red digital administrativa. Ahora, los trámites de un proyecto llegan a la Junta una vez que han concluido en los ayuntamientos, «debemos hacer que sean simultáneos para ahorrar tiempo y dinero a los inversores», explica Antonio Sanz. Para ello se van a implementar plataformas de intercambio de información de forma que los procedimientos se puedan realizar en paralelo.

Este salto digital está muy avanzado y el consejero de la Presidencia estima que estará operativo para los ciudadanos «en pocos meses». Porque se ha ido avanzando en la digitalización de los trámites y la Junta tiene conocimiento de dónde están los principales escollos que se encuentran los ciudadanos. «La unidad aceleradora de proyectos que pusimos en marcha en la anterior legislatura nos ha mostrado los problemas reales de los inversores, tenemos muy adelantado el trabajo».

Eso no significa que sea un proyecto simple. Porque habrá que cambiar funciones del personal de la Junta, el procedimiento interno de funcionamiento y también normativa para cumplir con la legalidad y la seguridad jurídica. Así, estos cambios tienen tres patas en la administración andaluza, la Dirección General de Simplificación y la Agencia Digital que dependen de la Consejería de Presidencia, y la Secretaría General de Función Pública que depende de Justicia.

# Andalucía prepara una norma para limitar las casas turísticas

► El Gobierno de Juanma Moreno dejará la decisión a los ayuntamientos

M. MOGUER  
SEVILLA

El consejero de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa, Antonio Sanz, señaló ayer que el Gobierno andaluz prepara un decreto por el que los ayuntamientos podrán limitar el número de viviendas turísticas que hay en sus municipios.

El Ejecutivo de Juanma Moreno sale así al paso de dos cuestiones. Por un lado, a la polémica de algunos ayuntamientos, el de Sevilla entre otros, por el aumento de este tipo de alojamientos por toda Andalucía como alternativa a los hoteles. Y, por otro, aunque muy relacionado con lo anterior, a la tensión en el mercado inmobiliario en ciudades especialmente atractiva para los visitantes donde el precio de la vivienda se ha encarecido tanto para la compra como para el alquiler.

En declaraciones a los periodistas en San Fernando, Sanz señaló que el Gobierno andaluz pretende dar respuesta a una «demanda social de asociaciones vecinales y personas con-

sumidoras». Así, este nuevo decreto de viviendas turísticas, añadió el titular de Presidencia, «va a priorizar la calidad del servicio; la convivencia vecinal, haciendo partícipes a las comunidades de propietarios; la responsabilidad de las personas explotadoras del servicio turístico ante la administración pública y ante los usuarios, y facilitará que los ayuntamientos puedan establecer limitaciones al ejercicio de la actividad».

Sanz añadió que, con el nuevo texto legal, la Junta «tendrá en cuenta la libertad de empresa, la competencia efectiva y el control de la vivienda, que van a quedar regulados en este decreto».

Según el consejero, gracias a esta nueva normativa, los ayuntamientos ahora van a poder «limitar el número máximo de viviendas con fi-

**Sanz subrayó que los ayuntamientos tendrán que justificar las razones si quieren quitar pisos turísticos de sus ciudades**

**El Gobierno andaluz ya limitó el número de camas en este tipo de alojamientos y proscribió las literas de sus salones**

nes turísticas, en función de las necesidades de acceso a una vivienda y la protección de los derechos de las personas residentes ante una posible situación de saturación de sus espacios vecinales».

El titular de Presidencia quiso dejar claro además que deberá justificarse que la limitación sea «por una razón imperiosa de interés general», y no fruto de un «capricho». «Tiene que estar justificado y debe basarse en estudios técnicos y objetivos y bien fundamentados», recalcó.

Asimismo, señaló Sanz, el decreto introducirá la figura de la «empresa gestora de viviendas turísticas para que podamos profesionalizar la explotación de estos inmuebles y facilitar las relaciones con la administración».

### Segunda limitación

Con esta norma que prepara la Junta, el Gobierno andaluz habrá dictado ya dos decretos para poner coto a los pisos turísticos. El anterior salió de los despachos de Turismo, entonces gobernado por Juan Marín (Ciudadanos) y proponía medidas como prohibir los pisos para más de 15 personas o proscibir las literas en zonas comunes como salones o en construcciones como estudios. Las camas, recogía la norma, deben tener al menos 90 centímetros de ancho y no puede haber más de dos por cuarto.



Los ayuntamientos podrán limitar el número de viviendas turísticas // JUAN FLORES



### Monika Hohlmeier

Jefa de la misión europea

**«Estamos para saber cómo se está gastando el dinero en España»**

puestas al Ejecutivo pero que ninguna se ha recogido en el despliegue de los fondos en España. «Estamos a tiempo de que todo cambie, pero van por el mismo camino», indicó.

Hizo referencia a que las autonomías han sido «marginadas» en el plan de recuperación, y relató cómo el mecanismo de control e información, Coffee, todavía «sigue sin funcionar». Comentó cómo en el último reporte de datos al Gobierno, el pasado diciembre, tuvieron que enviar su información de ejecución en una veintena de tablas de excel. «En España los fondos se están gestionando muy lentamente y con pocos resultados efectivos que podamos ver», añadió.

Carolina España, consejera de Economía de Andalucía, se pronunció en unos términos muy similares: «Coffee no termina de funcionar totalmente y no interactúa con los sistemas de las comunidades autónomas». En el encuentro con los eurodiputados, España hizo hincapié en que las regiones no han participado en el diseño del plan de recuperación, pero, como el consejero madrileño, quiso «tender la mano» al Ejecutivo para que esto se solucione a futuro y mejorar el despliegue de los fondos europeos en nuestro país.

Sin embargo, no solo las regiones lideradas por el Partido Popular vertieron críticas a la gestión que se está realizando. En un tono más suave, el vicepresidente de Castilla-La Mancha, José Luis Martínez Guíjarro, cargó en la reunión contra la falta de planificación con las autonomías en la puesta en marcha de los recursos comunitarios.

Como «cuestiones a mejorar», el responsable del territorio, gobernado por el PSOE, destacó que sería «deseable una flexibilización del plan puesto que es muy rígido y prácticamente imposible adaptarlo a las particularidades de cada territorio». El foco lo puso en que no se deja margen de actuación a las regiones para destinar el dinero a proyectos beneficiosos para cada territorio.

El modo en el que se están gestionando los fondos europeos no solo no convence a las regiones, tampoco a las empresas. Los diputados europeos escucharon las quejas que durante meses lleva expresando en público la CEOE. En su turno de exposición, la misión encabezada por el secretario general, José Alberto González-Ruiz, expuso que existe un exceso de burocracia y los problemas de acceso a las ayudas que tienen las empresas, pero muy especialmente las

pymes. González-Ruiz, que estuvo acompañado por el jefe de la Oficina de Proyectos Europeos de CEOE, Luis Socías, explicó que los fondos son una oportunidad histórica para la Unión Europea, en general, y para España, en particular, ya que fue el país que más sufrió el impacto de la pandemia, con una caída del PIB del 10,8% en 2020.

## Calviño descarga en Montero la responsabilidad sobre los fondos europeos

► Las autonomías denuncian ante la misión europea que no ha existido cogobernanza al diseñar el plan de recuperación: «Estamos marginadas»

DANIEL CABALLERO/SUSANA ALCELAY MADRID

13.30 horas del lunes. Comienzan las preguntas de los once eurodiputados que visitan España para conocer al detalle cómo se está gestionando el 'maná europeo' en el primer país que pidió el auxilio económico. Una misión del Parlamento Europeo, encabezada por Monika Hohlmeier, que durante más de 20 horas repartidas en tres días se verá las caras con ministros, agentes sociales y patronales para investigar cómo se gastan los recursos y se vigila ese gasto en nuestro país. Con toda la información que recopilan elaborarán un informe detallado.

«Espero que recibamos mucho conocimiento e información. Creo que será muy interesante», anticipaba Hohlmeier a su llegada a la sede del Parlamento Europeo en Madrid, en la que trabajará codo a codo con el equipo de los diputados europeos. Un grupo equilibrado, relativamente, por partidos políticos. Tres del PP (contando a la jefa de la misión), tres socialistas, dos de Ciudadanos, uno de Vox y uno de Catalunya en Comú. Muy distanciados entre sí pero

con el objetivo teórico de averiguar en qué se gasta el dinero el Gobierno, y cómo. Esa distancia, de hecho, se vio en la forma en que se produjo su llegada, prácticamente por partidos, y en la posición que ocupaban en la sala de reuniones: PP, Vox y Ciudadanos a la derecha, y socialistas y Catalunya en Comú a la izquierda.

El plato fuerte estuvo ya casi entrada la noche en la reunión mantenida con la vicepresidenta económica, Nadia Calviño. Según varias fuentes conocedoras, los eurodiputados le pidieron cuentas sobre el control de los fondos europeos y también datos de ejecución real sobre los mismos. La respuesta fue que sobre eso tiene que responder la ministra de Hacienda, María Jesús Montero. Descargó, así, responsabilidades en su colega del Consejo de Ministros.

### Piezas clave en el engranaje

Las mismas fuentes relatan que no se dieron cifras de cuánto dinero ha llegado a la economía, pero que la reunión transcurrió en un tono cordial. «Contestaba a las preguntas pero en realidad es como si no estuviera haciéndolo», señalan las fuentes consultadas respecto

a cómo ha manejado Calviño la situación. Las preguntas empezaron con las comunidades autónomas, piezas clave en el engranaje del plan de recuperación, y por ello la Eurocámara quiere saber su opinión; considera que es clave. Y el mensaje, con sus matices, fue similar: «Estamos marginadas en el diseño del plan», coincidieron varias regiones.

La misión tuvo ayer su primera reunión de arranque con consejeros de Castilla-La Mancha, Comunidad de Madrid, Andalucía, Aragón y Extremadura. Comunidades gobernadas por el Partido Popular y por el PSOE.

Javier Fernández-Lasquetty, consejero de Economía de la Comunidad de Madrid, fue uno de los más claros a la hora de explicar los problemas con los recursos comunitarios. Trasladó a los eurodiputados que el Gobierno de Pedro Sánchez no ha tenido en cuenta a las comunidades para el diseño del plan de recuperación. En este sentido, recordó que hicieron varias pro-

### Javier Fernández-Lasquetty

Consejero de Economía de Madrid

**«Los fondos se están gestionando muy lento y con pocos resultados»**



## OPINIÓN

## EDITORIAL

## Catorce años después

CATORCE años han transcurrido entre la entrada en servicio de la línea 1 del Metro de Sevilla, en abril de 2009, y el acto de ayer en el que, oficialmente, se dio inicio a las obras del tramo norte de la línea 3, que conectará en su día Pino Montano y el Prado de San Sebastián. Hay que congratularse de que, finalmente, la capital de Andalucía vuelva a tener funcionando excavadoras para aumentar su exigua infraestructura de ferrocarril metropolitano. Pero conviene también destacar que lo que queda detrás es casi una década y media de desidia administrativa e inoperancia política que han impedido a una ciudad, que entre la capital y su área metropolitana supera el millón y medio de habitantes, contar con

un servicio de transporte adecuado para una de las principales aglomeraciones urbanas del país. La ceremonia de ayer, que tuvo también un componente de propaganda política, supone el inicio de la construcción del ramal técnico que debe dar servicio a un tramo que es sólo media línea de las cuatro que están diseñadas. Sevilla tiene razón para sentirse postergada. La responsabilidad hay que buscarla en una Junta de Andalucía, gobernada

Sevilla arranca la construcción de la línea 3 del Metro y hay que congratularse; atrás quedan años de desidia e ineficacia administrativa

hasta 2019 por los socialistas, incapaz de desbloquear el proyecto y paralizada por los recelos localistas, en un Gobierno central que se desentendió todo lo que pudo y en un Ayuntamiento, por el que pasaron tanto el PP como el PSOE, que ni presionó ni supo aunar voluntades. Sería injusto no reconocer que el cambio político en el Gobierno andaluz propició que se aceleraran trámites y que las obras del Metro sean, por fin, una realidad en Sevilla. La nueva Junta actuó con efectividad y lo más rápidamente que las circunstancias le permitieron. Pero el tiempo perdido no se va a recuperar y transcurrirán todavía décadas hasta que la ciudad tenga la red de Metro que debería estar funcionando desde hace ya mucho tiempo.

## CARTAS AL DIRECTOR

Correo: Calle Rioja, 13 / e-mail: cartas@diariodesevilla.es

## El aborto divide al Partido Popular

La decisión de Alberto Núñez Feijóo y de su equipo de gobierno de mantener la libertad de la mujer para abortar y su derecho a hacerlo, al que llama "legal", ha suscitado una avalancha de críticas de muchos afiliados del Partido Popular que sostienen que ese tema debe ser aprobado en el Congreso del PP y no por Feijóo y su equipo. Muchos más votantes, no afiliados, también han manifestado su oposición.

Columnistas de diversos medios nacionales y provinciales, sociedades de bioética, representantes de distintos credos, científicos, etcétera, han declarado el atentado contra la dignidad del hombre que supone. Vox es el único partido que defiende el derecho a la protección de la vida desde su inicio, porque empieza una vida humana que se desarrollará dentro y fuera del útero. Feijóo es contradictorio. Dice que el PP es provida, pero que la mujer tiene libertad y derecho a abortar. Aunque hay votantes que no lo son, el PP mantendrá el aborto y es abortista. **Vicente Villanueva** (correo electrónico).

## 20-F, un día para la justicia social

Si la humanidad aspira a la paz y a la felicidad, el camino es la justicia social que erradica la pobreza con empleos bien pagados, redistribuye decentemente la renta para garantizar la igualdad de oportunidades, combate la discriminación al diferente por cualquier motivo o condición personal o social, blindando y protege la libertad. Y como la meta final de la justicia social está muy por encima de la legal, será esta la que deba orientarse mediante leyes que logren tan nobles objetivos.

La Declaración Universal de Derechos Humanos gira en torno a este ideal solidario, justo y ético. Pero ahora, con la expansión del neoliberalismo que persigue la individualidad despiadada donde cada uno se saque las castañas del fuego como pueda, surge un impedimento egoísta que es contrario a la consecución de este fin, obviando las dificultades que tienen quienes nacen en la pobreza y están condenados desde la cuna a no escapar de las garras de la miseria. Derribemos las barreras excluyentes. **Miguel Fernández-Palacios Gordon** (correo electrónico).

● Las cartas no deben exceder de las 20 líneas y han de estar firmadas, indicando el DNI y el domicilio.

## La aldaba

## TRES DÉCADAS DE LA FRESQUITA



CARLOS NAVARRO ANTOLÍN

cnavarro@diariodesevilla.es

CUANDO se fundó éramos muy pocos los que frecuentábamos su recoleto espacio. Llamaba la atención una taberna tan pequeña y en ese tramo de Mateos Gago que es un bálsamo de tranquilidad, protegido por la alta espadaña de la parroquia, frente al muro del colegio siempre tranquilo por las noches y con la escolta de aquel vecino que nunca olvidaremos, Antonio de León, el capataz de la voz rasgada y siempre con fachada de señor. Era la Sevilla de los años de la depresión tras el 92. Había que tenerlo muy claro para abrir un negocio. Y Pepe lo hizo. Su nombre y apellido de verdad son *Pepe el de La Fresquita*. Un macareno de los pies a la cabeza, de los que se tomaban dos aspirinas antes de salir en la Madrugada y guardaba ayuno hasta que llegara el bacalao con tomate del mediodía del Viernes Santo. Siempre lleva por bandera su devoción a la Virgen de San Gil. Y un gran cuadro de la Esperanza de Triana ocupa uno de los lugares privilegiados del bar. Conocidos cofrades y personajes de la ciudad paran en la taberna en cuaresma y fuera de temporada. Sobre los pregones nos confesó un día su particular teoría que, al formularla, parece evocar el mandamiento taurino que recomienda ir en corto y por derecho: "Tienen que hablar de las cofradías, de los cristos y

de las vírgenes, y no de esas cosas raras de ahora..." Cuando llega el verano, Santa Cruz sigue oliendo a incienso y evocando madrugadas en esta Fresquita que triunfa por la combinación de un tabernero auténtico y de un espacio pequeño. El negocio ha cumplido 30 años. Hay que felicitar a Pepe por conservarlo, cuidarlo e incluso ampliarlo. Hace años que ya lo frecuentan muchos famosos y políticos. Y también señores como don Manuel Cossío, muy de los mediodías de domingo. Cuando se fundó el negocio eran exclusivamente cofrades de a pie quienes paraban por el bar a la búsqueda de un lugar apacible para tomar la cerveza tras

la misa oficiada por don Pedro Ybarra. Y si el dinero de los estudiantes alcanzaba se podía pedir el montadito de bacalao con salmorejo. Pepe lo llevaba todo adelante en solitario, con el delantal puesto y una vista de lince para controlar las cuentas de forma discreta. Un video VHS proyectaba una película de la Madrugada en sesión continua. Algún diente aprovechaba para aparcar el espacio de acera que existe delante de la Casa Salinas. Con el tiempo resultaba ya más fácil pillar un palco en la plaza que un sitio en la barra de la Fresquita. Es el éxito del que nos alegramos. Larga vida a Pepe, un tabernero bueno, y a su acogedora taberna.



Abrió en la Sevilla nostálgica del 92, en el tramo más tranquilo de Mateos Gago y con una clientela de cofrades de a pie

## Diario de Sevilla



Director:  
DAVID FERNÁNDEZ

DL-CA 152/1999

Editor: Editorial Andaluza de Periódicos Independientes, S.A.

## GRUPO JOLY

Presidente-editor:  
JOSÉ JOLY

## DIRECTORES GENERALES:

• Gestión: **FELIPE GRANADOS**  
• Adjunto al Presidente: **TOMÁS VALIENTE**  
• Publicaciones: **JOSÉ ANTONIO CARRIZOSA**  
• Contenidos: **DAVID FERNÁNDEZ**

## Subdirectores:

Juan Manuel Marqués  
Carlos Navarro Antolín  
Alberto Grimaldi

# SEVILLA

METROPOLITANO | TRAMO NORTE PINO MONTANO-PRADO

## La línea 3 del Metro arranca 14 años después del estreno de la línea 1

● Las tres administraciones colocaron en los suelos del Higuierón la primera piedra del ramal técnico que conectará los talleres y cocheras con la estación de Pino Montano Norte

Ana S. Ameneiro

Sevilla ha iniciado una nueva línea de Metro 14 años después del estreno de la primera línea en 2009, un momento "histórico" en palabras de la Junta y del Ayuntamiento. Las obras empezaron ayer con la primera piedra del ramal técnico del tramo Norte de la línea 3 (Pino Montano-Prado), 650 metros desde el cortijo del Higuierón Norte hasta la carretera A-8005, y seguirán en primavera con la licitación de las primeras estaciones de la línea 3 hasta conectar con la línea 1 en el Prado.

El proyecto tramo Sur (Prado-Valme) acabará de actualizarse a finales de este año. Y este año también se encargará la actualización de la línea 2 (Torreblanca-Sevilla Este-centro-Cartuja), que no puede construirse antes de la 3 porque se diseñó sin conexión con la 1.

Lo anunció ayer el presidente de la Junta, Juanma Moreno, en el acto de colocación de la primera piedra con la promesa de acelerar la red de Metro que le corresponde a la capital andaluza "para que no vuelvan a pasar 14 años entre una línea y otra" y hacer de Sevilla una de las capitales "más prósperas y avanzadas de Europa en materia de transportes".

El alcalde de Sevilla, Antonio Muñoz, calificó la jornada de ayer como "un acto de ciudad y de Estado", y elogió que se haya buscado el acuerdo y no la confrontación para hacer realidad esta obra. Muñoz también ofreció a la Junta que Tussam (empresa municipal) pueda explotar esta línea.

La UTE adjudicataria es Lantania S.A. y DSV Empresa Constructora y Ferroviaria S.L., que construye este primer tramo con una inversión de 6,39 millones de euros en 11 meses y medio de plazo.

El director general de Infraestructuras de la Junta, Eduardo Gutiérrez, explicó que este ramal técnico del tramo Norte conecta los talleres y cocheras con la primera de las estaciones en Pino Montano y discurre en paralelo a la A-8005. El ramal técnico tiene 1,3 kilómetros, pero por ahora solo se ejecutan 650 metros. La otra mitad que cruza la SE-20 (Supernorte) se hará cuando se acometa el trazado de la primera estación de Pino Montano Norte (subtramo 1). Lo más interesante de esta obra es que va a despla-



Antonio Muñoz en el acto de la primera piedra junto a Marifrán Carazo, Pedro Fernández y Juanma Moreno, en suelos del cortijo del Higuierón.

FOTOS: ANTONIO PEZARRO

### REACCIONES



Pedro Fernández

DELEGADO GOBIERNO CENTRAL

"El Ejecutivo de Pedro Sánchez ha apostado especialmente por Sevilla"



José Luis Sanz

SENADOR Y CANDIDATO POR SEVILLA

"Juanma Moreno se consolida como el presidente del Metro de Sevilla"



Antonio Muñoz

ALCALDE DE SEVILLA

"Éste es un acto de ciudad y de Estado. Ofrecemos a Tussam en la explotación"



Miguel Rus

PRESIDENTE EMPRESARIOS CES

"Hay que seguir trabajando unidos porque quedan más infraestructuras"

zar la carretera actual A-8005 lateralmente para que su hueco lo ocupe el Metro. Cuando se desarrolle urbanísticamente el Higuierón Norte, se construirán otros dos carriles, de forma que el Metro discurrirá por la mediana de

una A-8005 con dos carriles por sentido (ver infografía adjunta).

La obra incluye asimismo dos estructuras que salvan el paso del futuro cauce de los arroyos Tamarguillo y Ranilla, y se cruza con la futura SE-35 (paraliza-

da por ahora por la denuncia vecinal ante Europa).

La primera piedra de una nueva línea de ampliación del Metro se abrió con la colocación en una urna de los planos del proyecto, una tarjeta de transporte, monedas de

curso legal, una placa sobre esta jornada, periódicos del día y una bandera de Andalucía y el Estatuto de Andalucía por el presidente de la Junta, Juanma Moreno; el alcalde, Antonio Muñoz; el delegado del Gobierno central, Pedro

Fernández, y la consejera de Fomento, Marifrán Carazo. Los operarios de la UTE introdujeron la urna bajo tierra y los políticos vertieron paladas de tierra.

Tras los discursos del presidente Moreno y del alcalde Muñoz, un audiovisual resumió las cifras de la línea 3. Más de un centenar de personas asistieron al acto entre diputados y senadores, representantes vecinales, de los empresarios y del sector de la construcción. Las asociaciones cívicas comprometidas con el Metro como Sevilla quiere Metro (que estuvo en el acto) y Sevilla se mueve recibieron elogios de los representantes políticos. Estuvieron los consejeros Jorge Paradelá (Política Industrial y Energía) y Patricia del Pozo (Desarrollo Educativo y Formación Profesional).

El delegado del Gobierno en Andalucía, Pedro Fernández, destacó la "apuesta decidida" del Ejecutivo de Pedro Sánchez por Andalucía y "especialmente por Sevilla" con la "inversión histórica" del 50% de los 1.300 millones de euros que cuesta el tramo Norte.

El senador José Luis Sanz, candidato del PP a la Alcaldía de Sevilla, declaró que "Juanma Moreno se consolida como el presidente del Metro de Sevilla" y dijo que será el alcalde "que reivindicará la red completa de Metro".

El senador Juan Espadas, secretario del PSOE andaluz y ex alcalde, incidió en que esta línea es posible gracias "al acuerdo y nunca a la confrontación", y que se impuso el "sentido común y la razón". Desde CES, su presidente Miguel Rusque celebró este hito para Sevilla y reclamó seguir "trabajando unidos para buscar soluciones" porque "quedan grandes infraestructuras fundamentales para que Sevilla sea competitiva".

## Detalles del tramo Norte de la Línea 3 del Metro

### AMPLIACIÓN DEL RAMAL TÉCNICO



## Las primeras estaciones se licitan en mayo

Se ejecutarán los subtramos 1 y 2 desde Pino Montano Norte a San Lázaro

### A. S. Ameneiro

A las obras del ramal técnico del tramo Norte de la línea 3 del Metro (Pino Montano-Prado) seguirá la construcción de las primeras estaciones, que se ejecutarán en seis subtramos. Los plazos de obra de todo este tramo bajan de ocho años: de 2023 a 2030. La inversión total son 1.301 millones, más 65 millones en los trenes cuyo gasto asume la Junta.

Los dos primeros subtramos



Marifrán Carazo mete los planos del tramo Norte en la urna.

saldrán a licitación en mayo de este año, según dijo ayer el presidente de la Junta Juanma Moreno. Así pues, la Junta hará coincidir el avance de la línea 3 con el mes de las elecciones municipales, previstas el 28 de mayo.

El subtramo 1 comprende la otra mitad (650 metros) para completar el ramal técnico y las estaciones de Pino Montano Norte, Pino Montano y Los Mares. El subtramo 2 va

desde Los Carteros a San Lázaro. El alcalde, Antonio Muñoz, propone aprovechar este subtramo 2 en túnel a lo largo de 1,3 kilómetros por la Ronda Urbana Norte para convertir en bulvar esta ronda urbana. El Ayuntamiento quiere ejecutar (en paralelo con las obras del Metro) la reurbanización de la nueva Ronda Norte con medidas de calmado del tráfico e integración urbana y paisajística.

## SEVILLA

# Caos de tráfico en Nervión por el corte total de Luis de Morales



Colapso de vehículos en Luis Montoto, muy cerca ya del acceso prohibido a Luis de Morales.

FOTOS: ANTONIO PIZARRO

● El avance de la obra del tranvía saturó de vehículos las principales calles y avenidas del barrio

## A. S. A.

Los embotellamientos de tráfico fueron la nota dominante en la jornada de ayer tras el corte total de la calle Luis de Morales por el avance de la obra del tranvía, sobre todo en las horas punta. Las calles Eduardo Dato, Luis Montoto y la avenida de la Buhaira sufrieron importantes incrementos de tráfico por el paso de vehículos, dado que el acceso por San Francisco Javier y por Ramón y Cajal sigue cortado por esta obra para prolongar el Metrocentro desde San Bernardo hasta los centros comerciales de Luis de Morales. La conexión con la estación de Santa Justa no se acometerá hasta el siguiente mandato municipal.

Las quejas de los ciudadanos en las redes sociales no cesaron en referencia a las escasas zonas de salida del tráfico. "Si vives o vas a #Sevilla, abstente de llevar el coche a la zona de Nervión. Auténtica ratonera organizada por el Ayuntamiento de Sevilla por las obras del dichoso



Luis de Morales sin coches. Solo con los trabajos de construcción del tranvía.



El Nervión Plaza sin coches ni viandantes.



Los carteles que indican el corte en Luis de Morales.

tranvía... Avenida Luis Montoto y calle Santo Domingo de la Calzada colapsadas. Gracias @PSOEAytoSevilla", lamentaba Fran Carrillo en Twitter.

"Al filo de las 14:30 hemos estado atascados no menos de 15 minutos en la Avda. de la Buhaira, tramo siguiente a Avda. Eduardo Dato. Van a ser unos meses 'divertidos' para los ciudadanos", le respondía Rafa en la misma red social.

Los vecinos critican que la obra del tranvía coincide con la ampliación de los aparcamientos en zona azul, lo que hace imposible encontrar una plaza en la calle para aparcarse el vehículo. Los problemas de acceso en las manzanas entre San Francisco Javier y Ciudad Jardín también soliviantan a los vecinos. Sentarse en una de las terrazas de la zona afectada por obras es literalmente una condena debido a los ruidos ensordecedores y a las vibraciones del suelo.

Los conductores le temen a los viernes por la tarde, día de la semana en que el tráfico ya es mortal a cualquier hora, y más ahora que se ha cortado una gran arteria por la que circulaba el tráfico en Nervión.

Eduardo Dato, Luis Montoto y la Buhaira, entre las vías más afectadas en hora punta

"Lo lógico sería que uno supiese qué pasa en su ciudad por medio de Twitter u otra red social. Ejemplo: toda la zona de Nervión está de obras por lo del tranvía, si pasas por esa zona todos los días, eres consciente de cómo va avanzando todo".

El corte total de Luis de Morales afecta a las líneas 21, 28, 29, 32, B3, C1, C2, EA, LN, LS y la línea nocturna A7, que alterarán sus respectivos itinerarios. Se han trasladado las paradas de Tussam de El Corte Inglés hacia la calle Luis Montoto.

La mayoría de los contenedores de Lipasam, tanto de residuos como de recogida selectiva, se han distribuido por Santo Domingo de la Calzada, así como en Eduardo Dato.

El Ayuntamiento de Sevilla, a través de la actuación coordinada entre el Área de Movilidad, la empresa pública Emasesa y el Distrito Nervión, es responsable de este corte debido a las obras de extensión de la infraestructura del Metrocentro y el corredor verde asociado al tramo de la calle Luis de Morales, en el marco del proyecto para su ampliación entre la estación de San Bernardo y el cruce con la calle Luis Montoto.

La obra del tranvía tiene como poco cinco meses por delante, ya que la idea del equipo de Antonio Muñoz es acabar en julio y ponerlo a prueba en los dos meses siguientes para estrenarlo tras el verano.



Vista de la antigua algodонера.

MANUEL GÓNGALEZ SÁNCHEZ



El proyecto contempla dos grandes parques con pérgolas y aparatos de ejercicio físico.

D. S.

# Los vecinos de Alcosa decidirán el uso de los edificios de la algodонера

● La intención es que las tres edificaciones sean dedicadas a equipamientos culturales y sociales o asociadas a proyectos de empleo

## M. Ruesga

El Ayuntamiento de Sevilla abrirá un proceso de participación ciudadana para definir el destino final de los equipamientos públicos asociados al proyecto de recuperación y puesta en usos de los suelos del antiguo complejo industrial de la algodонера Virgen de los Reyes. "El barrio ganará espacios culturales, sociales, instalaciones para nuestros mayores o asociadas al empleo. Seréis los propios vecinos quienes concretaréis los usos de los equipamientos públicos en este gran proyecto transformador que tendrá un enorme impacto sobre la expansión de Alcosa, así como en su empleo y actividad económica posterior", sostiene desde el gobierno municipal.

Las obras de urbanización, que ya se han iniciado, contemplan la protección tanto de la fachada y los torreones que constituirán el frente y la imagen de aquella fábrica como las tres edificaciones principales, que pasarán a ser equipamientos públicos. "Sobre estas últimas, tendréis voz para decidir a qué se destinan", comenta el alcalde, Antonio Muñoz. El proyecto para los suelos y edificaciones de la antigua algo-

donera de Alcosa combina distintos usos: residenciales, terciarios y de oficinas y espacios públicos y culturales y con un modelo donde conviven viviendas de renta libre y viviendas protegidas en una misma urbanización, al tiempo que facilita la integración de la barriada de Alcosa con los de alrededor y, en consecuencia, con el resto de la ciudad.

Estos suelos, entre el Polígono Aeropuerto y el Parque Alcosa y propiedad de la Sociedad de Gestión de Activos del Proceso de Reestructuración Bancaria (Sareb), serán transformados en una nueva área residencial donde se proyecta la construcción de 919 viviendas (451 protegidas), que se alternarán con 50.000 metros cuadrados de zonas verdes y espacios libres —hasta seis hectáreas— que estarán dotados de todos los elementos para la estancia y disfrute, como itinerarios peatonales, zonas de juegos infantiles y de aparatos de ejercicio físico, bancos, pérgolas y 630 nuevas plantaciones. Se incluye en el proyecto la cesión de dos parcelas para 141 viviendas al Ayuntamiento, que se entregarán totalmente urbanizadas y destinadas a vivienda pública.

Sus 116.646 metros cuadrados

## Localización



FUENTE: elaboración propia. GRÁFICO: Dpto de Infografía

de superficie se encuentran desde hace años abandonados y sin uso, con el consiguiente deterioro de todo el conjunto, en cuyo interior aún se conserva parte de las naves donde se desarrollaban los procesos industriales de la antigua algodонера. Se mantendrán las edificaciones de una planta y los torreones que constituirán el frente y la imagen de la algodонера —obra del arquitecto Aurelio Gómez Millán— hacia el exterior, hacia la calle Secoya. Los tres edificios principales del conjunto se convertirán en equipamientos públicos.

El proyecto de urbanización incluye también 6.440 metros cuadrados de terrenos que se extienden entre el acerado de la calle Secoya y su entorno. Asimismo,

recoge también la urbanización del espacio situado entre el frente de la antigua instalación industrial y la calzada de la calle Secoya, propiedad del Ayuntamiento de Sevilla. Por esos terrenos discurría antiguamente el canal de riego del valle inferior del Guadalquivir. Perdido ya su uso, se propone ahora rellenarlo y acondicionarlos como lugar ajardinado y de paseo. Por otro lado, en el acceso de la instalación pero ya en su interior se localizaba un pequeño jardín ornamental con una imagen de la patrona de la algodонера, que será mantenido por el proyecto de urbanización como elemento de jerarquización y organización del espacio del parque.

Junto al nuevo desarrollo resi-

dencial previsto en esta amplia bolsa de suelo, se respetan los niveles de protección patrimonial asignados al complejo (la fachada y los torreones). Las obras de urbanización arrancaron hace casi un mes, contemplan una inversión de 7,4 millones de euros e incluyen todo el entorno sobre el que se actúa, así como el espacio situado entre el frente de la instalación y la calzada de la calle Secoya —por esos terrenos discurría antiguamente el canal de riego del Valle Inferior del Guadalquivir— y se prolongará durante unos 15 meses. Mientras, la inversión global en todo el complejo superará los 65 millones de euros.

Arranca la reurbanización con un plazo de seis meses y una inversión de ocho millones

La intervención en los suelos de la antigua algodонера de Alcosa forma parte de una estrategia de desarrollo urbanístico del entorno de la calle Secoya donde están en marcha en estos momentos tres grandes proyectos de inversión privada que suponen la ejecución de los objetivos del PGOU. Así, además de Virgen de los Reyes, está en tramitación una residencia de mayores con una inversión de siete millones, y el estudio de detalle de la parcela ubicada en el número 9 de la calle Secoya (los suelos de la antigua fábrica de Poplait) que albergarán dos hoteles, un centro deportivo, un equipamiento para personas mayores y zona comercial y terciaria, con una inversión de 35 millones de euros.

## SEVILLA

# Críticas por el “traslado diferido en cinco años” a la Ciudad de la Justicia



Varios edificios de la futura Ciudad de la Justicia de Sevilla.

JUAN CARLOS VIZQUEZ

● **CSIF denuncia los “graves problemas de movilidad” que supondrá para los ciudadanos y los profesionales acceder a Palmas Altas**

**J. Muñoz**

El futuro traslado a la Ciudad de la Justicia de Sevilla, que arrancará en junio próximo con la llegada de los primeros juzgados, no convence al sindicato CSIF, que ha denunciado la falta de garantías por el “traslado diferido en cinco años” y los “graves problemas de movilidad” que supondrá el acceso al campus judicial de Palmas Altas para los ciudadanos y los profesionales.

El responsable del Sector Justicia de CSIF en Sevilla, Miguel Millán, ha realizado una primera valoración tras la constitución a prin-

cipios de febrero del grupo de trabajo en la Consejería de Justicia, en la que ha señalado que la pretensión de la Junta es realizar un “traslado en diferido de hasta en cinco años en el mejor de los escenarios posibles y siempre que se cumplan los plazos dados por la propia Administración”, destacó Millán a este periódico.

Según las previsiones de la Junta, en junio de este año se llevaría a cabo el traslado de los juzgados de lo Contencioso-Administrativo y de lo Mercantil; mientras que en junio de 2024 serían los juzgados de Primera Instancia los que serían llevados a la nueva sede. El

traslado continuaría en junio de 2025, con los juzgados de lo Social, el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA) y las secciones Civiles de la Audiencia Provincial de Sevilla. En junio de 2027 se tocaría el turno al Registro Civil de Sevilla, así como el decanato y el servicio Común de Notificaciones y Embargos de Sevilla; y el traslado se completaría en junio de 2028 con la mudanza de la jurisdicción Penal.

El responsable sindical lamentó que, a escasos cuatro meses del primer traslado de órganos judiciales a Palmas Altas, la actitud de la Administración “ha sido la de mera información, ya que en ningún momento se ha acudido a los estamentos que forman parte de la Administración de Justicia para preguntarles, no ya que opinan, sino para que aporten ideas y soluciones a lo que se nos viene

encima de manera inminente, con la incertidumbre que ello conlleva para funcionarios y demás profesionales de la Justicia en esta ciudad”.

## PROBLEMAS DE MOVILIDAD PARA IR A PALMAS ALTAS

El representante sindical denunció los “graves problemas de movilidad que va a suponer llegar hasta allí, no sólo a los trabajadores de todos los estamentos judiciales, sino a la propia ciudadanía, ya que no se cuentan con los viales suficientes, ni con un transporte público accesible, la ciudad de Sevilla se va a encontrar con un problema de dispersión judicial que nada tiene que ver con una Ciudad de la Justicia, sino más bien todo lo contrario”.

En este sentido, señaló que “si no hay sitio para la creación de los nuevos órganos judiciales, que ya

deberían haber entrado en vigor desde diciembre del año pasado, bien se puede buscar otro inmueble para la creación de estos órganos más cercano al lugar donde se encuentran todas las sedes actualmente”.

Millán reconoce que es verdad que la Junta pretende “evitar el gasto de los arrendamientos y Palmas Altas ya es propiedad de la Junta de Andalucía, pero no es menos cierto que el traslado tal como está planteado va a suponer muchísimos más perjuicios que beneficios. Un traslado en diferido que va a durar al menos cinco años, no es un traslado digno de una ciudad como Sevilla. Además, los funcionarios de la Administración de Justicia, los estamentos que trabajan dentro de dicho sector y la ciudadanía no se merecen pagar por las decisiones que se toman a nivel político”, aseveró.

Sobre la ubicación del campus judicial y los problemas de movilidad, el representante del CSIF de Justicia recordó que Palmas Altas está situado en el extrarradio de la ciudad y el problema “no es ya que no haya transporte público, es que a día de hoy no hay ni tan siquiera

El sindicato recuerda que a día de hoy “no llega a Palmas Altas el transporte público”

los viales necesarios para que la llegada y la salida desde dicho campus se realice de una manera fluida y ordenada”, por lo que “bien parece que se esté fomentando el uso del transporte privado en lugar del transporte público” y además “el transporte público simplemente no llega hasta allí”.

En esa reunión del grupo de trabajo, el alcalde de Sevilla, Antonio Muñoz, indicó que se hará llegar hasta el campus de Palmas Altas la línea 35 de Tussam, que desde el Prado de San Sebastián tendría 5 ó 6 paradas. “Si eso no se hiciera, simplemente no habría forma de llegar en transporte público, con lo cual, es lo menos que se puede hacer”, destacó Millán.

En la reunión se plantearon varias soluciones más, como la creación de una línea exprés que conectaría el Prado con Palmas Altas.

## Medio centenar de afectadas se unen a la plataforma por la ley del ‘sólo sí es sí’

**J. M.**

Lucía Castro, la joven sevillana que está liderando un movimiento social para tratar de reclamar una indemnización para las víctimas de abusos sexuales que se han visto perjudicadas por la ley del *sólo sí es sí*, ha conseguido reunir ya a medio centenar de personas, entre afecta-

das por la reforma de los delitos y otras que quieren colaborar.

La joven, cuyo tóse benefició de una rebaja de seis meses en su condena, explicó ayer a este periódico que ya se han puesto en contacto con ella un total de 55 personas, entre las cuales hay “un poco de todo”, aunque está teniendo “bastantes apoyos”. Entre esas personas que han hablado con ella —ha

creado incluso el siguiente correo electrónico para ello *afectadas.leysiesi@gmail.com*—, hay algunas “víctimas directamente afectadas por la ley” del *sólo sí es sí*, otras que están a la espera de juicio, incluso personas que “no han denunciado y que quieren iniciar el proceso de denuncia”, así como bastantes abogados, psicólogos y asociaciones que se han mostrado



Lucía Castro.

M. G.

dispuestas a aportar la “máxima ayuda posible”.

Lucía comentó incluso el caso de una joven que no se había podido permitir un abogado particular y por tanto “no la tenían al tanto de si su agresor había pedido o no la reducción de condena” y a través de ella la ha puesto en contacto con una letrada que le está ayudando. “He hecho un grupo de Whatsapp con las víctimas que hemos pasado por algo parecido y nos está sirviendo de apoyo emocional y de acompañamiento también en todo esto que está pasando” con las revisiones de penas.

## PANORAMA

# Dimite el presidente de Renfe por el fiasco de los trenes para Asturias y Cantabria

● El Gobierno destituye también a la número dos de Transportes ● La operadora adjudicó 31 unidades a CAF en 2020 con un fallo en el diseño, ya que no cabían por los túneles de la red Feve

Agencias MADRID

La polémica por la contratación de los nuevos trenes de ancho métrico para Cantabria y Asturias se cobró ayer los cargos del presidente de Renfe, Isaías Táboas, y de la secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Isabel Pardo de Vera.

Así lo confirmó el Ministerio a primera hora de la tarde de ayer, para minutos después confirmar que los sustitutos son Raúl Blanco, que será nuevo presidente de Renfe, y David Lucas, que ocupará la Secretaría de Estado de Transportes. Lucas ha sido alcalde de Mostoles, portavoz del PSOE en el Ayuntamiento de Madrid y teniente-alcalde de Getafe. Blanco, por su parte, fue secretario general de Industria y Pyme hasta finales del año pasado, cuando fue relevado tras la polémica por el retraso del Perte del coche eléctrico.

Fuentes cercanas a ambos apuntan a que, en realidad, en el caso de Pardo de Vera —que cuando se contrataron los trenes era presidenta de Adif— se trata de un cese, mientras que el presidente de Renfe presentó su dimisión por escrito ante la alarma social generada por un defecto que no fue debidamente gestionado cuando se detectó.

La ministra de Transportes, Raquel Sánchez, trasladó a ambos su reconocimiento y agradecimiento por el trabajo desempeñado en sus respectivos cargos, según informó el Ministerio, para añadir que el relevo permitirá poner en marcha "un cambio", con el que se quiere comenzar "una nueva etapa", tanto en la Secretaría de Estado como en el operador ferroviario.

Sánchez da por asumidas to-



La ministra de Transportes, Raquel Sánchez, ayer con el presidente de Cantabria, Miguel Ángel Revilla, en rueda de prensa. KIKO HUESCA / EFE

La ministra Sánchez da por asumidas todas las responsabilidades con estas dos salidas

das las responsabilidades por el error de los trenes de Cantabria y Asturias con las nuevas dimensiones anunciadas, mientras que en el PP señalan que estas deben llegar también a la ministra. "En cuántos países de nuestro entorno sobrevive una ministra que compra trenes que

no caben por los túneles? En ninguno", señalan fuentes del equipo de Feijóo.

Estas salidas se producen dos semanas después de que el gestor de las infraestructuras ferroviarias, Adif, cesara al jefe de Inspección y Tecnología de Vía y de que Renfe hiciera lo mismo con el responsable de Gestión de Material.

El Partido Popular, entre otros, criticó aquella decisión, diciendo que se había cesado a "dos señores que pasaban por allí", y reclamó el de Pardo de Vera por ser por entonces presidenta de Adif.

A principios de febrero, se co-

noció que la fabricación de los 31 trenes de ancho métrico adjudicados por Renfe a CAF en 2020, para renovar la flota que presta servicio de Cercanías y Media Distancia en Asturias, Cantabria, País Vasco, Galicia, Castilla y León y Murcia, se iba a demorar por un problema en su diseño.

Renfe contrató dichos trenes en 2020 con medidas erróneas para los túneles de la red de ancho métrico (antigua Feve) y, una vez detectado el problema, se empezó a buscar soluciones, descartando la aplicación de los gálambos estándar, ya que se construirían trenes con unas dimen-

siones inferiores a las de los actuales y, por tanto, demasiado pequeños para las prestaciones que se buscaban.

El presidente de Cantabria criticó no solo que la adjudicación se hiciera "sin medir los trenes ni los túneles", sino que "durante dos años y pico los sabían y no han dicho nada"; mientras que el de Asturias calificó la situación de "un escándalo que no admite otro calificativo que bochorno y vergüenza".

Ambos dirigentes autonómicos habían pedido a la ministra de Transportes que se depurasen responsabilidades.

## El Gobierno bonificará los billetes en las dos comunidades para compensar el retraso

EP MADRID

La ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, anunció ayer que el Gobierno central transferirá recursos a los Ejecutivos de Asturias y Cantabria como compensación por los errores de los trenes, que servirán para la bonificación del servicio de Renfe y cercanías en estos territo-

rios hasta la llegada de las máquinas comprometidas.

Así lo explicaron la propia ministra y los presidentes de Asturias y Cantabria, Adrián Barbón y Miguel Ángel Revilla, en una comparecencia conjunta desde el Ministerio de Transportes. Como resultado de la reunión, firmaron un acuerdo conjunto en el que se habla de compensaciones, como la

de la bonificación de los servicios de cercanías y Renfe, o plazos más concretos para la llegada de estas máquinas a los dos territorios.

Asimismo, se creó la figura de un comisionado para supervisar este acuerdo y que también servirá a la hora de exigir responsabilidades en un futuro. En este contexto, Barbón detalló que el Gobierno central transferirá recursos

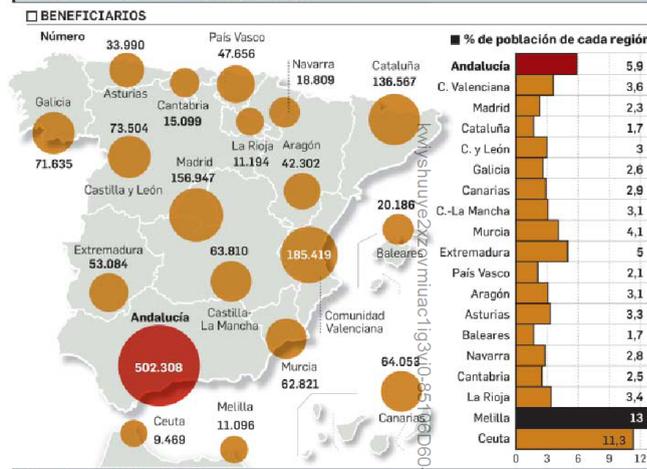
al Ejecutivo asturiano y cántabro para bonificar los servicios de Renfe y cercanías hasta el momento en el que se entreguen todos los trenes comprometidos, con independencia de que los que se vayan construyendo puedan ir llegando a estos territorios. Pese a que en un primer momento la ministra había explicado que esas partidas presupuestarias podrían ir a bonificar

los servicios de cercanías, el presidente asturiano precisó que también irá para los servicios de Renfe. Asimismo, la ministra Raquel Sánchez señaló que se comenzará un proceso de acondicionamiento de los trenes de cercanías, también a modo de compensación, que conllevará mejoras de accesibilidad y de fiabilidad en estas máquinas. También destacó que, pese a que inicialmente el contrato era para 31 trenes, se realizará una nueva licitación que renovará los trenes hasta 38. Sobre los plazos, Sánchez aseguró que se tendrán a finales de este mismo año o a principios de 2024.

PANORAMA | Economía | Bolsas

# Andalucía acapara un tercio de los perceptores del Ingreso Mínimo Vital en España

## Ingreso Mínimo Vital por regiones



● Casi un 6% de la población andaluza recibe esta ayuda, sólo las ciudades autónomas de Melilla y Ceuta tienen un porcentaje mayor

**Sevilla**

Un tercio del total de personas que cobran el Ingreso Mínimo Vital (IMV) residen en Andalucía, autonomía en la que casi el 6% de la población (502.308 personas) recibe esta ayuda, seguida de la Comunidad Valenciana (185.419) y Madrid (156.947).

Las autonomías que tienen proporcionalmente un mayor número de beneficiarios son Melilla (13%), Ceuta (11,3%) y Andalucía (5,9%), teniendo en cuenta el total de habitantes que reside en cada comunidad y la cantidad de personas que recibe esta prestación. En cambio, las comunidades en las que hay que menos beneficiarios por habitante son Baleares (1,7%), Cataluña (1,7%) y el País Vasco (2,1%).

Según los datos del Ministerio de Inclusión y Seguridad Social, 1.579.949 están cobrando el IMV en España a fecha de enero de 2023 y, en todas las autonomías, hay más mujeres que hombres cobrando esta prestación.

Andalucía es la comunidad autónoma en la que más personas cobran el Ingreso Mínimo Vital (502.308), y es la tercera si se tiene en cuenta el total de habitantes y la cantidad de personas que la re-

ciben. Así, un 5,9% de los andaluces cobran el IMV, una proporción sólo superada por Ceuta y Melilla. En Aragón, el 3,1% de la población cobra el Ingreso Mínimo Vital, lo que supone un total de 42.302 personas, de las que 22.662 son mujeres, 19.632 son hombres y 19.043 son menores de edad. En Asturias, 33.990 personas reciben esta prestación dirigida a prevenir el riesgo de pobreza y exclusión social, lo que supone

### En todas las comunidades hay más mujeres cobrando la prestación

un 3,3% de los asturianos, de los que 19.344 son mujeres, 14.644 son hombres y 12.492 son menores. Baleares es la comunidad autónoma en la que menos personas cobran el IMV teniendo en cuenta el total de la población que reside en las islas, ya que el 1,7% (20.186 personas) cobra esta ayuda.

En Canarias, 64.053 cobran el Ingreso Mínimo Vital, un 2,9% de la población, de los que 36.688 son mujeres, 27.349 son

hombres y 22.616 son menores de edad. El 2,5% de los cántabros cobran el IMV, lo que se traduce en 15.099 personas, de las que 8.423 son mujeres, 6.675 son hombres y 6.240 son menores. En Castilla-La Mancha, 63.810 personas reciben la prestación, un 3,1% de los castellano-leoneses, un 3,1% de los manchegos, de los que 34.508 son mujeres, 29.298 hombres y 28.837, menores. El 3% de los castellano-leoneses cobran el IMV (73.504 personas), entre las que 39.751 son mujeres, 33.743 son hombres y 13.621 son menores de edad.

Cataluña es la segunda autonomía en la que menos personas reciben el IMV teniendo en cuenta el total de la población, de manera que 136.567 catalanes (el 1,7%) cobran esta prestación. La Comunidad Valenciana es la segunda autonomía en la que más personas ingresan el IMV (185.419) pero, si se tiene en cuenta el total de población de la comunidad, el número de valencianos que opta a esta prestación está dentro de la media española. Así, el 3,6% de los valencianos cobran esta prestación.

Extremadura es la cuarta comunidad en la que, proporcionalmente, más personas ingresan el Ingreso Mínimo Vital, ya que el 5% de la población (53.084 personas) cobran esta ayuda. En Galicia, 71.635 personas cobran el IMV, lo que supone un 2,6% de la población, del que 39.958 son mujeres, 31.668 son hombres y 28.908 son menores. El 3,4% de los riojanos cobran el IMV, 11.194 personas.

### ÍNDICES BURSÁTILES



**Madrid**  
Ibex 35  
-0,55%  
9.281,3



**Nueva York**  
Dow Jones 30  
Festivo  
33.826,69



**Tokio**  
Nikkei 225  
0,07%  
27.531,94



**Euro Stoxx**  
50 PP valores  
-0,09%  
4.271,18

### IBEX 35

Nombre	Último	Var %	Var €	Ac. Año*	Máximo	Mínimo	Volumen	Capital
ACCIONA	186,000	-0,43	-0,80	8,20	188,700	185,500	39,779	10,203
ACCIONA ENER	37,880	-0,32	-0,12	4,81	38,500	37,880	159,872	12,472
ACERINOX	10,100	0,40	0,04	12,58	10,270	10,085	1,066,811	2,733
ACS	27,100	-1,38	-0,38	3,00	27,590	27,020	295,281	7,823
AENA	140,150	-0,18	-0,25	19,48	141,250	139,900	57,659	21,022
AMADEUS IT GROUP	55,840	-2,07	-1,18	15,02	57,300	55,820	487,596	25,156
ARCELORMITTAL	28,500	0,78	0,22	15,90	28,665	28,165	263,896	25,018
BANCO SABADELL	1,186	-2,23	-0,03	34,59	1,218	1,183	22,926,676	6,671
BANKINTER	6,648	-2,66	-0,18	6,06	6,862	6,648	3,538,333	5,976
BBVA	6,973	-0,04	-0,00	23,77	7,023	6,964	5,037,248	45,789
CAIXABANK	4,064	-1,14	-0,05	10,68	4,140	4,054	6,552,890	32,758
CELLNEX TELECOM	37,830	-0,39	-0,15	22,35	38,340	37,780	470,446	25,699
COLONIAL	6,825	-0,73	-0,05	13,56	6,880	6,805	660,935	3,683
ENAGAS	16,830	-0,15	-0,02	8,41	16,940	16,830	988,915	4,409
ENDESA	18,880	-0,87	-0,17	7,06	19,325	18,845	1,131,358	19,989
FERROVAL	26,320	-0,64	-0,17	7,56	26,570	26,260	703,164	19,413
FLUIDRA	16,630	0,91	0,15	14,53	16,700	16,440	322,389	3,253
GRIFOLS	14,200	-0,56	-0,08	31,85	14,360	14,140	919,714	6,051
IAG	1,840	-2,05	-0,04	32,36	1,890	1,831	10,109,514	9,150
IBERDROLA	10,910	0,09	0,01	1,47	11,000	10,870	4,495,781	70,234
INDITEX	28,590	-0,73	-0,21	15,05	28,910	28,580	903,481	89,105
INDRA	11,660	0,26	0,03	9,48	11,860	11,590	394,679	2,060
LOGISTA	25,000	0,64	0,16	5,93	25,120	24,860	400,781	3,319
MAPPRE	1,966	0,00	0,00	8,62	1,975	1,960	2,969,132	6,054
MELIÁ HOTELS	6,050	-0,49	-0,03	32,15	6,125	6,025	568,983	1,333
MERLIN PROP.	9,040	-0,82	-0,07	3,02	9,160	9,040	267,161	4,247
NATURGY	26,850	0,34	0,09	10,45	26,920	26,720	198,370	26,034
REDEIA	16,160	-0,95	-0,16	0,98	16,360	16,140	504,178	8,744
REPSOL	14,970	-0,30	-0,05	3,19	15,155	14,950	2,210,112	23,471
ROVI	40,760	0,05	0,02	13,03	41,100	40,400	162,092	2,285
SACYR	2,964	-0,40	-0,01	16,50	2,990	2,950	1,236,676	1,900
SANTANDER	3,510	-0,38	-0,01	25,26	3,548	3,502	14,911,522	59,962
SOLARIA	17,985	0,53	0,10	5,05	18,190	17,750	271,977	2,247
TELEFÓNICA	3,789	-0,71	-0,03	11,94	3,798	3,761	11,048,445	21,369
UNICAJA BANCO	1,176	-0,42	-0,00	14,06	1,205	1,172	5,718,142	3,122

\* Ac. Año: Acumulado anual

## DÍA DE RETROCESOS

### El parque

**JAIME SICILIA**  
Analista de inversiones de Singular Bank

JORNADA de descensos en los principales índices mundiales a la espera de conocer en Europa la lectura preliminar de los PMI de hoy, proyectándose que se registre un nuevo avance en terreno de expansión, y este jueves el dato definitivo de inflación de la Eurozona en enero. En EEUU, ese mismo día se dará a conocer la nueva lectura del PIB del cuarto trimestre de 2022.

En Francia, el fabricante de motores de aviación Safran, informó que prevé suministrar un 50% más de motores en 2023 a medida que se recupere el tráfico aéreo y las aerolíneas hagan nuevos pedidos. Por su parte, Airbus anunció que el plan de

incrementar la producción de su avión Eurofighter y otros sistemas de armamento se ha visto frenado porque los gobiernos no se están comprometiendo a realizar nuevos pedidos. Por último, Paucencia dio a conocer un avance de Ebitda de un 43% interanual, señalando que mientras en 2022 la inflación se debió principalmente a la subida de los precios de las materias primas, este año principalmente se deberá a la subida de los costes laborales y energéticos.

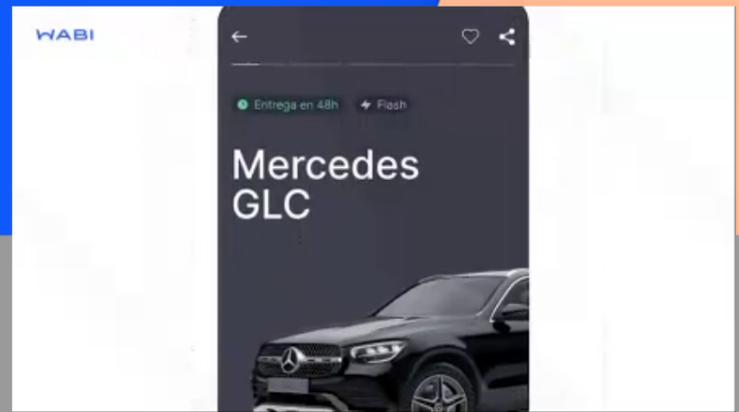
El optimismo proveniente de China al mantener el banco central sin cambio sus tipos de préstamos, se vio limitado en las bolsas mundiales ante la persistencia en la preocupación sobre más subidas de los tipos de interés oficiales y su mantenimiento durante más tiempo por parte de la Reserva Federal.

En España, el Ibex35 cerró por debajo de 9.300 puntos tras caer un 0,55%. En Europa, el Eurostoxx 50 perdió un 0,09%, y el FTSE MIB destacó ayer con una caída de un 0,56%.

De todas las decisiones de tu vida,  
tu coche es la más fácil

Susíbete a tu coche mes a mes con Wabi,  
con todo incluido y sin permanencia

Descubre más



Vivienda - Inmobiliario

# Capital o periferia: ¿Dónde hay mayor presión de demanda de vivienda?

- \* *La periferia de Madrid, Barcelona y Sevilla sufren más presión*
- \* *Málaga es la única capital del análisis que lidera la demanda*



eE

elEconomista.es

20/02/2023 - 11:35

Capitales o periferia... ¿Dónde existe un mayor interés para comprar vivienda? **Los municipios del entorno de Madrid, Barcelona y Sevilla sufren actualmente una mayor presión de la demanda de vivienda** que las propias capitales, es decir, despiertan un mayor interés en las búsquedas para comprar casas.

Así lo refleja el análisis de idealista/data, que deja a **Málaga como la única capital liderando la demanda**. El estudio analiza la demanda relativa en la compraventa de viviendas, basada en el número de *leads* (contactos por email, contraofertas y guardados en favorito) recibidos por los anuncios publicados en idealista.

Desde el estallido de la pandemia sanitaria, **Madrid ha abandonado los primeros puestos en la demanda relativa de compraventa en la provincia.** Pese a que el interés por la oferta de casas en la capital no ha decaído, se ha visto sobrepasada por otras localidades de su área metropolitana, entre las que destacan Rivas-Vaciamadrid, Tres Cantos, Majadahonda o Las Rozas en los primeros puestos.

---

## Te recomendamos



[La República Checa afirma que no depende del gas natural ruso](#)



[La flota fantasma de Rusia y su petróleo flotante empiezan a ser un problema para el mundo](#)



[El G7 amenaza con sancionar a los países que presten apoyo material para la "guerra ilegal" de Rusia](#)

Y es que en cuestión de precios, **las casas de la capital son las más caras para comprar, con un precio de 3.929 euros/m2.** Por delante del tercer municipio en cuanto a demanda de vivienda, Majadahonda (3.494 euros/m2). Por encima de los 3.000 euros/m2 también están Pozuelo de Alarcón (3.396 euros/m2), Tres Cantos (3.181 euros/m2 y tocando máximos) y Las Rozas (3.038 euros/m2), según el último índice de precios de vivienda usada de idealista publicado en enero.

El líder de la demanda relativa en Madrid, **Rivas-Vaciamadrid (2.435 euros/m2) tiene precios más asequibles,** pero toca máximos de la serie histórica de idealista, tras subir un 10,6% en el último año. Brunete (2.558 euros/m2) y Boadilla del Monte (2.867 euros/m2) también alcanza su techo de precios.

En Barcelona son las pequeñas localidades las que despiertan un mayor interés. La Ciudad Condal (4.050 euros/m2) ocupa el quinto puesto, donde su demanda relativa no ha dejado de crecer desde la prepandemia, pero se ha visto superada por el **mayor interés que ha despertado la oferta en Molins del Rei (2.636 euros/m2), Cervelló (1.919 euros/m2) o Santa Coloma de Cervelló (2.036 euros/m2).** Se trata de pequeñas poblaciones de menos de 30.000 habitantes o 10.000 habitantes, en los dos últimos casos, y más asequibles que la capital.

## Nueve de los 20 municipios barceloneses más demandados cuentan con más de 50.000 habitantes

Solo nueve de los 20 municipios barceloneses más demandados cuentan con más de 50.000 habitantes, tal y como señalan desde idealista. Entre estas grandes localidades, destaca Sant Cugat del Vallés (4.106 euros/m2), que cuenta con una mayor presión de la demanda sobre su oferta que Barcelona, y que actualmente toca precios en máximos históricos, tras crecer un 6,6% interanual.

Otros grandes núcleos de población como Cerdanyola del Vallès (2.474 euros/m2) o Viladecans (2.455 euros/m2) también se encuentran en el top 10. Por su parte, localidades como Cornellà (2.404 euros/m2), Badalona (2.107 euros/m2) o Santa Coloma de Gramanet (1.904 euros/m2), comparten el interés de la demanda con otras pequeñas poblaciones tan dispares como Montgat (3.168 euros/m2) o Tiana (2.981 euros/m2) hasta Badia del Vallès (1.500 euros/m2) o Castellbisbal (1.919 euros/m2).

En Sevilla, **la localidad que encabeza la presión de la demanda cuenta con un precio de la vivienda asequible. Se trata de Almensilla (1.154 euros/m2),** un municipio a poco más de 20 km de la capital hispalense. Dentro de los precios de la zona, Tomares (1.542 euros/m2) y Mairena de Aljarafe (1.712 euros/m2), que ocupan la segunda y tercera plaza del ranking, están

entre los más altos, solo superados por Sevilla capital (2.120 euros/m<sup>2</sup>), en la quinta plaza, y entre medias de Bormujos (1.548 euros/m<sup>2</sup>), que se encuentra en la sexta posición.

El cuarto municipio con mayor demanda de vivienda de la zona, aún por delante de Sevilla es Gelves (1.374 euros/m<sup>2</sup>). Localidades destacadas como Dos Hermanas (1.304 euros/m<sup>2</sup>) o Camas (1.253 euros/m<sup>2</sup>) se encuentran en la parte baja de esta tabla de los más demandados.

## Málaga, la única capital

En la provincia de **Málaga, la capital es la que despierta el mayor interés de la demanda por comprar una vivienda frente a la oferta existente**, con un precio de 2.365 euros/m<sup>2</sup>. Por detrás, Rincón de la Victoria y Cártama, seguidas de otras poblaciones como Torremolinos o Alhaurín de la Torre.

Entre las localidades del entorno con mayor presión de la demanda sobre la oferta existente analizadas por idealista, en **seis de ellas el precio está en máximos**. Fuengirola (2.892 euros/m<sup>2</sup>), Benalmádena (2.673 euros/m<sup>2</sup>), Torremolinos (2.499 euros/m<sup>2</sup>) y Mijas (2.440 euros/m<sup>2</sup>) son los municipios más caros de la provincia para comprar una vivienda, tras registrar en todos ellos incrementos interanuales de doble dígito.

## Relacionados

[Atocha, Solares, Puente de San Miguel...las estaciones de tren que atraen más demanda de vivienda](#)

[El Bernabéu, Son Moix, La Rosaleda... Los estadios de fútbol que atraen más demanda de vivienda](#)



Viviendas

Comprar vivienda

COMPARTE ESTA NOTICIA



## Te puede interesar



Surdays

Barcelona: La nueva forma de hacer dinero extra. Averigua más.



Fisher Investments España

77 consejos de jubilación para inversores con 60 años



Solar Profit

Barcelona: La subvención solar arrasa en España



Fisher Investments España

¿Son suficientes 500.000 € para una jubilación acomodada?



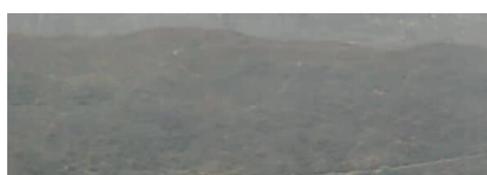
Citroën

CITROËN ami 100% Eléctric. A partir de 15 años, sin carnet de coche



Tiko Barcelona

Por fin llega a Barcelona la empresa que compra tu casa en 7 días



# El Gobierno releva al presidente de Renfe por la crisis del tren cántabro

**DIMITE LA SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES/** En una decisión salomónica, Raquel Sánchez cesa a los dos altos cargos para cerrar un escándalo que ha dejado a Asturias y Cantabria sin trenes hasta 2026.

C.Morán. Madrid

El escándalo provocado por el pedido de 251 millones de Renfe a CAF para construir 31 trenes que no cabían en parte del trazado de vía estrecha (antigua Feve) que discurre por Asturias, Cantabria y País Vasco se ha llevado por delante a dos pesos pesados en el Ministerio de Transportes. La ministra Raquel Sánchez ha cesado a la número dos del departamento, Isabel Pardo de Vera. La hasta ayer secretaria de Estado de Transporte, nombrada en 2021, ha sido relevada en el cargo por David Lucas, actual secretario general de Vivienda.

Raquel Sánchez también ha exigido la dimisión de Isaías Táboas, presidente de Renfe desde 2018. Táboas ha sido sustituido en el cargo por Raúl Blanco, sin empleo después de ser destituido en diciembre por la ministra Reyes Maroto como secretario general de Industria por el caos en la gestión del Perte del vehículo eléctrico conectado.

Según las fuentes consultadas Raúl Blanco es un hombre de la máxima confianza de Táboas, ya que juntos (ambos son militantes del PSC) colaboraron con el Gobierno socialista catalán de José Montilla. El ya expresidente de Renfe se dirigió ayer a su equipo más estrecho señalando que la llegada de Blanco no va a provocar cambios en la alta dirección del operador público y que no alterará la hoja de ruta trazada en el plan estratégico de la compañía. "Mensaje de continuidad", decían ayer en la empresa.

El relevo de Isabel Pardo y de Isaías Táboas se produjo ayer horas antes de la reunión de Raquel Sánchez con los presidentes de Asturias y de Cantabria, Adrián Barbón y Miguel Ángel Revilla. La ministra llevó al encuentro la cabeza de sus dos colaboradores y un plan para compensar los retrasos provocados por los errores de medida. Destaca la gratuidad del servicio de Renfe mientras se construyen los trenes, un pedido que pasa de 31 unidades a 38.

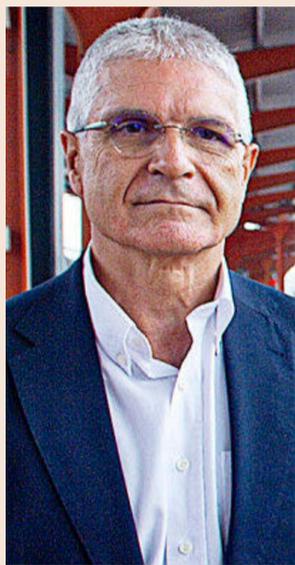
Detrás del escándalo político, que ha detonado en pleno año electoral, se esconde un cúmulo de desaciertos que apuntan a un error de base en la licitación de Renfe de 2019.



Raúl Blanco, presidente de Renfe.

#### HOMBRE DEL PSC

Como Táboas, Raúl Blanco ha tenido cargos de responsabilidad en Cataluña como militante del PSC. Fue destituido de Industria en 2022.



Isaías Táboas, expresidente de Renfe.

#### CASTIGADO

Isaías Táboas, nombrado por José Luis Ábalos en 2018, fue uno de los altos cargos señalados por los errores en las mediciones de los trenes de CAF.



David Lucas, secretario de Estado de transportes.

#### PROMOCIÓN

El ex senador y ex alcalde de Móstoles por el PSOE llegó al Ministerio en 2020 de la mano de José Luis Ábalos para dirigir Vivienda.



Isabel Pardo, ex secretaria de Estado de Transportes.

#### TRANSVERSAL

Isabel Pardo fue la única alto cargo del anterior Gobierno del PP que mantuvo su puesto en Adif con el Gobierno del PSOE en 2018.

CAF, que ha construido la mayor parte de la flota de trenes que discurren por el trazado de vía estrecha español, advirtió a comienzos de 2021 que los gálibos propuestos por error por Renfe no encajaban en la infraestructura de Feve que data de mediados del siglo pasado. En septiembre de 2021 se llegó a un acuerdo para fabricar el pedido siguiendo el sistema comparativo, que consiste en la utilización como base de un tren que ac-

**Isabel Pardo: "Hay que ser congruente, manteniendo intactos los valores en los que se cree"**

tualmente circula por las líneas de ancho métrico como referencia. Ha sido dos años después cuando CAF va a contratar una empresa especializada en su aplicación y en la adaptación del proyecto. El

resultado será un tren igual al actual, aunque más moderno.

Según las fuentes consultadas, el error en la licitación y el retraso en la adopción de medidas para corregirlo llevó a Isabel Pardo a pedir responsabilidades en Renfe en varias ocasiones. "Sus demandas han sido atendidas, pero pagando un alto precio", señalan fuentes próximas a la ex secretaria de Estado, que en 2020, cuando se produjo la adjudicación, era presidenta

de Adif, nombrada por la exministra del PP Ana Pastor.

#### Los culpables

Renfe culpa a Adif de ofrecer en la declaración de red gálibos erróneos, algo que el gestor público de infraestructuras niega porque, entre otras razones, en la declaración de red no se especifican gálibos. Si se determinan en otro documento, la instrucción técnica de gálibos, pero solo aplicable para obras nuevas o acondicionadas.

"Siempre he dicho que estaría en el cargo mientras tuviese tu confianza y la del Gobierno y que no tendría ningún apego al mismo en caso de que en algún momento dejase de ser así. Te deseo la mejor de las suertes para todos los retos que quedan por abordar en el Ministerio. Estoy segura de que sabréis sacarlos todos adelante gracias a la labor de los magníficos profesionales con los que he tenido el placer de trabajar. Lo importante en la vida es ser congruente con uno mismo, manteniendo intactos los valores en los que se cree", dice Isabel Pardo en uno de los extractos de la carta de dimisión presentada a Raquel Sánchez.

## Renfe acumula retrasos en las entregas de CAF y de Talgo

C.M. Madrid

Antes de los ceses de los dos altos cargos políticos del Ministerio, Transportes intentó el pasado 7 de febrero enterrar el escándalo culpando a dos responsables de segunda fila de Adif y Renfe próximos a la jubilación.

Los cesados fueron el gerente del área de Gestión de Material de Renfe Viajeros en el momento de la gestación del proyecto de trenes de vía estrecha y el titular de

la jefatura de Inspección y Tecnología de Vía de Adif.

Pero esas salidas no fueron suficientes para esconder la mala gestión de un pedido que no ha entrado en línea de producción pese a que los errores en la medición se advirtieron a comienzos de 2021. Isabel Pardo de Vera ya había advertido de estas incidencias en el Principado de Asturias.

Al igual que los retrasos

en la entrega de los trenes de alta velocidad *Avril* que Talgo tendría que haber entregado hace dos años y que, a día de hoy, aún no se sabe cuándo terminarán de realizar los test de homologación para comenzar a circular en dirección a Galicia. Estos trenes, al tener ancho variable, se adaptan a las condiciones de trazado gallego, que no dispone de ancho europeo en todo su recorrido.

### La cuota del PSC se mantiene en las empresas públicas

A. Zanón/D. Casals. Barcelona

El recambio de Isaías Táboas por Raúl Blanco al frente de Renfe permite al PSC mantener su cuota de poder tanto en las empresas públicas estatales como en los ministerios. Empezando por la cúpula del Estado, destacan los titulares de Transportes, Raquel Sánchez, exalcaldesa de Gavà (Barcelona), y de Cultura y Deporte, Miquel Iceta, ex primer secretario del PSC. En la órbita de las compañías controladas o participadas por el Estado, Aena está presidida por el exdiputado Maurici Lucena, que en su etapa anterior al gestor aeroportuario trabajó para Banco Sabadell. En Indra el presidente es Marc Murtra. Su nombramiento, en sustitución de Fernando Abril-Martorell en 2021, estuvo rodeado de una fuerte polémica y rebeló a los consejeros independientes al considerar que era una injerencia política en toda regla. Enagás, otra compañía del Ibex participada por el Estado, tiene como presidente a Antonio Llardén —aunque sin funciones ejecutivas—, vinculado en el pasado al PSC, aunque permaneció en el cargo con gobiernos del PP. Es la excepción. Otra empresa dirigida por un ex alto cargo socialista es Jordi Hereu, alcalde de Barcelona entre 2006 y 2011, que está al frente del operador de satélites Hispasat. El presidente del Consorci de la Zona Franca tiene como primer ejecutivo al exlíder del PSC Pere Navarro Morera. Raúl Blanco, ahora al frente de Renfe, cesó como secretario general de Industria del departamento que dirige Reyes Maroto, cargo al que llegó tras dejar una dirección de servicios del Ayuntamiento de L'Hospitalet, segunda ciudad catalana en población. En una órbita menos empresarial, también militan en el PSC la presidenta del Congreso y tercera autoridad del país, Meritxell Batet; los secretarios de Estado Francesc Vallès (Comunicación) y Víctor Francos (Cultura); el secretario general para el Reto Demográfico, Francés Boya, el director de la Dirección General de Tráfico (DGT), Pere Navarro Olivella, y la comisionada para la Alianza por la Nueva Economía de la Lengua, Cristina Gallach.

# EMPRESAS

## Las inmobiliarias encaran el cambio de ciclo con 11.000 millones de deuda

**SUBIDA DE TIPOS Y DESACELERACIÓN/** Las Socimis Merlin, Colonial y Lar, junto con las promotoras Aedas, Metrovacesa, Neinor y Vía Célere, suman 35.000 millones en activos y un apalancamiento controlado.

Rebeca Arroyo. Madrid

La desaceleración del mercado inmobiliario por la subida de los tipos de interés, que mostró sus primeros signos tras la vuelta de verano y que se alargará previsiblemente durante 2023, ha pillado a las grandes Socimis y promotoras con los deberes hechos en materia de financiación. Las grandes Socimis cotizadas, Merlin, Colonial, Lar España, junto con las promotoras Metrovacesa, Aedas, Neinor y Vía Célere se enfrentan al cambio de ciclo con algo más de 11.000 millones de euros de deuda y un valor de activos superior a los 35.000 millones, lo que supone un nivel de apalancamiento reducido.

Una de las más aplicadas a la hora de mantener unos ratios financieros sostenibles ha sido Merlin. La compañía liderada por Ismael Clemente, contaba a cierre de septiembre –últimas cifras disponibles– con una deuda financiera neta de 3.694 millones, una liquidez de 1.294 millones y un *loan to value* (nivel de deuda frente al valor de activos) del 31%, inferior al de otras Socimis y 821 puntos básicos menos que en 2021.

Hasta septiembre la compañía había repagado 2.100 millones de deuda bruta con caja disponible gracias, sobre todo, a la inyección generada con la venta de sucursales a BBVA (cartera Tree) por 1.987 millones, operación cerrada en junio, que le permitió además el pago a los accionistas de un dividendo extraordinario de 350 millones.

### Cubren deuda a tipos fijos

La otra gran Socimi cotizada se mueve en unos ratios algo superiores. Colonial contaba a cierre de septiembre con una deuda neta de 5.356 millones y un *loan to value* del 37,9%. Comparado con diciembre de 2021 la deuda de Colonial era un 14% superior pero también lo es el valor de su cartera, con 14.142 millones de euros (incluyendo costes de transacción) frente a los 13.189 millones de 2021. La liquidez del grupo a septiembre de 2022 asciende a



Ismael Clemente es el CEO de Merlin.

### MERLIN

Mill. €. 30 SEP 2022.

Valor bruto de activos

11.599

Deuda neta

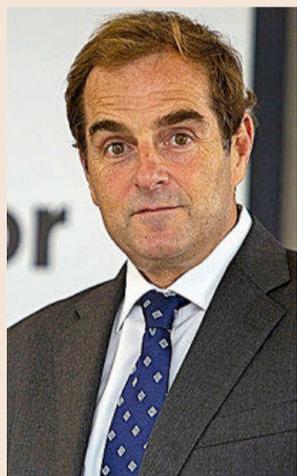
3.694

Liquidez

1.294

Nivel apalancamiento: 31%

Expansión Fuente: La propia empresa



Borja Garcia-Egotxeaga, CEO de Neinor Homes.

2.140 millones entre caja y líneas de crédito, hecho que le permite cubrir todos sus vencimientos hasta 2026. En su presentación de resultados Colonial destaca que el 83% de la deuda dispuesta está cubierta ante subidas de tipo de interés.

Lar España, especializada



Pere Viñolas, consejero delegado de Colonial.

### COLONIAL

Mill. €. 30 SEP 2022.

Valor bruto de activos

14.142\*

Deuda neta

5.356

Liquidez

2.140

Nivel apalancamiento: 37,9%\*

\*Incluyendo costes de transacción.

Expansión Fuente: La propia empresa



Miguel Pereda, consejero de Lar España.

### LAR ESPAÑA

Mill. €. 30 SEP 2022.

Valor bruto de activos

1.474

Deuda neta

585\*

Liquidez

200

Nivel apalancamiento: 38,9%

\*Informe semestral.

Expansión Fuente: La propia empresa



Jorge Pérez de Leza, consejero delegado de Metrovacesa.

me semestral con una deuda neta a cierre de junio de 585 millones, ligeramente superior a los 579 millones de cierre de 2021. El nivel de apalancamiento a septiembre estaba en el 38,9%.

**Lar amortiza bonos por 110 millones en enero y reduce su apalancamiento corporativo un 14%**



David Martínez, CEO de Aedas Homes.

### AEDAS

Mill. €. 31 DIC 2022.

Valor bruto de activos

2.075\*

Deuda neta

585

Caja total

150

Nivel apalancamiento: 25,4%

\*Informe semestral.

Expansión Fuente: La propia empresa

### METROVACESA

Mill. €. 30 SEP 2022.

Valor bruto de activos

2.566

Deuda neta

152

Caja total

287

Nivel apalancamiento: 5,9%

Expansión Fuente: La propia empresa

rerior a los 579 millones de cierre de 2021. El nivel de apalancamiento a septiembre estaba en el 38,9%.

La Socimi comunicó al mercado el pasado mes de enero la recompra de deuda por un total nominal de 110 millones procedente de dos emisiones de bonos verdes,

### LIQUIDEZ

Merlin, Colonial y Lar suman **3.600 millones** en liquidez a septiembre y Neinor, Metrovacesa y Aedas disponen de 600 millones en caja.

### Neinor y Aedas suben un 24% su deuda desde 2021 con un 'loan to value' del 25%

lo que le permite reducir su apalancamiento corporativo en un 14%, hasta los 660 millones de euros, y colocar el endeudamiento neto en el 37,6%. Tras esta operación, que se abona íntegramente por la caja de la compañía, la liquidez de Lar se mantendrá por encima de 100 millones de euros, explicó entonces la Socimi.

Las promotoras también se enfrentan a un contexto financiero más complicado con niveles de apalancamiento sostenibles del 25% en el caso de Neinor y Aedas; del 14% en Vía Célere e, incluso inferior, con menos del 6% en Metrovacesa. Como garantía del cumplimiento de sus planes a medio plazo, y a pesar de la coyuntura actual, el nivel de cobertura de entregas para los próximos años ofrece a estas empresas una amplia visibilidad para los próximos ejercicios.

### Velocidad de crucero

Aedas, que presentó la semana pasada las cifras de los nueve primeros meses de su ejercicio fiscal 2022-2023, contaba a cierre de diciembre con una deuda financiera neta de 585 millones de euros, esto supone 121 millones de euros más respecto a diciembre de 2021, y un *loan to value* del 25,4%. El incremento de su deuda en el periodo responde a un mayor volumen de promociones en construcción y a la puesta en carga de más viviendas.

La empresa participada por Castlake disponía a finales del pasado año de 150 millones en tesorería y 30 millones de líneas *revolving* disponibles.

La deuda neta ajustada de Neinor a 30 de septiembre alcanzaba los 456 millones de euros, lo que supone un 40% más frente a los 326 millones de junio y un 20% más respecto a los 377 millones de fi-

> Pasa a pág. siguiente

## Electoralismo con el coste de los despidos

La sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña que fija una indemnización por despido improcedente superior al máximo legal puede convertirse en un quebradero de cabeza para el Gobierno. Dos de sus principales aliados de la legislatura, ERC y Bildu, van a obligar a los partidos de la coalición gubernamental a posicionarse sobre los costes de despedir con una moción que se debate hoy en el Congreso de los Diputados y se votará el jueves. Ambos grupos reclaman volver a situar en un mínimo de 45 días por año trabajado la indemnización de los despidos que se declaran improcedentes frente a los 33 días en vigor, así como reponer el importe máximo de 42 mensualidades desde las 24 actuales. Lo cual equivaldría a desmontar no sólo la reforma laboral del PP en 2012, demonizada por los partidos de izquierda pese a sus probados efectos positivos en el empleo, sino también los cambios introducidos en 2010 por el anterior Gobierno del PSOE, que redujo el número de días para calcular el pago compensatorio. La iniciativa tiene un claro componente electoralista en plena precampaña de los comicios de mayo, al presionar a PSOE y Podemos en una cuestión respecto a la que mantienen posiciones diferenciadas. Es cierto que la ministra de Trabajo, Yolanda Díaz, propuso la semana pasada aprovechar la resolución judicial para realizar una reforma de la indemnización por despido para que se calcule según las circunstancias de cada trabajador. Pero la supeditó a la decisión que adopte el Consejo de Europa sobre los recursos presentados por los sindicatos contra la regulación vigente, lo que en la práctica equivale a posponerla a la próxima legislatura. Sin embargo, ERC y Bildu quieren arrancar un compromiso más claro de Pedro Sánchez. Si el Ejecutivo asume una involución de los costes del despido dispararía la inseguridad jurídica cuando el empleo privado se ha retraído con claridad por la incertidumbre y el estrechamiento de los márgenes empresariales. A diferencia de lo que pregona la izquierda, los costes de despedir a trabajadores con más de diez años de antigüedad en España son los más elevados en la OCDE. Volver a elevarlos teniendo la mayor tasa de paro en Europa sería muy contraproducente. Como también lo sería volver a modificar la legislación del mercado de trabajo a espaldas del diálogo social, como ya hizo el Gobierno al reimplantar el control previo de la Administración sobre las causas de los ERE por exigencia de Bildu.

### Los socios de Sánchez quieren desmontar las reformas laborales de 2012 y de 2010

## Productividad: asignatura pendiente

El optimismo de Moncloa por la resistencia del mercado laboral y el máximo de afiliaciones a la Seguridad Social que se alcanzó a mediados de 2022 queda descafeinado en vista de la evolución del número de horas trabajadas en nuestro país. La jornada laboral media se ha reducido más de una hora en los tres últimos años. Esta tendencia de largo plazo, acentuada a raíz de la crisis del Covid-19, muestra el talón de Aquiles del empleo: la caída de la productividad. Aunque hay múltiples causas de fondo para esta pérdida de capacidad –entre otras, la especialización de los servicios, la conciliación de la vida familiar y laboral, o el envejecimiento demográfico–, el Banco de España advierte de causas más inmediatas. Por ejemplo, el ajuste de la duración de las jornadas laborales de algunos asalariados por parte de las empresas como vía para compensar los mayores costes de contratar. Una fórmula generalizada durante la pandemia para no reducir plantillas pese a la drástica pérdida de demanda, que se ha continuado utilizando en algunos sectores y sobre todo en las empresas de menor tamaño para hacer frente al fuerte aumento del salario mínimo, que el Gobierno ha elevado un 47% en los últimos cinco años. Es uno de los efectos más visibles del intervencionismo de PSOE y Podemos con los salarios, por más que traten de negar la evidencia de que una subida tan acelerada de los costes laborales y de las cotizaciones sociales impacta en el empleo. Ante la transformación tecnológica, aumentar la productividad es vital para que las empresas españolas puedan mantener su capacidad de competir a nivel global.

## Las inmobiliarias vigilan su endeudamiento

En el sector inmobiliario el indicador de endeudamiento más utilizado es el que mide el importe de la deuda frente al valor bruto de los activos (ratio *loan to value*, LTV, en la terminología sectorial). La parte del denominador, esto es, el valor bruto de los activos, se prevé que caiga, dado que la subida de tipos de interés exige una mayor tasa para descontar los flujos futuros, resultando en descenso de valoraciones por parte de las firmas valoradoras. Pero a pesar de ello la foto del sector inmobiliario español en esta ratio clave es buena, tanto entre las empresas patrimoniales como en las promotoras, evidenciando una estrategia financiera prudente que ha huido claramente de los excesos de la crisis de 2008. Según el análisis realizado por EXPANSIÓN, a septiembre pasado el top 7 formado por tres Socimis patrimoniales (Merlin, Colonial y Lar España) y cuatro promotoras (Metrovacesa, Aedas, Neinor y Vía Célere) tenía deuda neta de 11.000 millones frente a un valor de activos de 35.000 millones, que supone una ratio LTV del 31%, muy razonable en una foto estática. Ello se complementa con unos programas de amortización de principal bien repartidos en el tiempo y un alto porcentaje de deuda a tipo fijo, traduciendo en una buena foto dinámica, permitiendo al sector afrontar la actual coyuntura desde una posición

cómoda. El apalancamiento es mayor en las patrimoniales que en las promotoras, evidenciando el menor riesgo de las primeras. Merlin destaca con el 31% pero también son buenos indicadores los de Colonial y Lar España, del 37,9% y del 38,9% respectivamente. En las promotoras, el rango va desde el 5,9% de Metrovacesa al 25% de Neinor y Aedas, con Vía Celere en un punto medio del 13,7%. Tanto las patrimoniales como las promotoras están por el momento cómodas en sus posiciones relativas de deuda, las primeras apoyadas en altos índices de ocupación, y las segundas en la buena visibilidad de los flujos de caja a partir de preventas y entregas previstas.

### Ceses por los errores en Renfe

El enfado público de Miguel Ángel Revilla, presidente de Cantabria, exigiendo responsabilidades en el Ministerio de Transportes por los retrasos en la entrega de los trenes de vía estrecha que Renfe encargó a CAF en 2020, llevó a la escena nacional un escándalo que se estaba discutiendo en el ámbito local y que se detectó hace tiempo. A comienzos de 2021, CAF ya advirtió a los responsables de Renfe de que, con los planos entregados, los trenes no po-

drían circular por una parte del trazado que discurre por Asturias y Cantabria al tener gálibo (altura y anchura) mayor que el de los túneles de una infraestructura del siglo pasado. El error de medición en la licitación lanzada por Renfe en 2019 no es admisible, pero lo realmente grave es la inacción de la compañía dependiendo del Ministerio de Transportes para enmendar a tiempo el fallo de base. Se detectó a comienzos de 2021 y fue ayer cuando la ministra Raquel Sánchez planteó remedios paliativos para los usuarios cántabros y asturianos con un evidente sesgo electoral al proponer la gratuidad del servicio y ampliar el pedido de 31 a 38 unidades. Es un sobrecoste que el Gobierno intentó esconder detrás del cese de cargos irrelevantes en Renfe y en Adif. El Gobierno no ha podido contener la marea de críticas en un momento clave electoralmente, a la que ayer trató de hacer frente con el cese de Isabel Pardo, número dos del Ministerio tras su paso por la presidencia de Adif, e Isaías Táboas, presidente de Renfe.

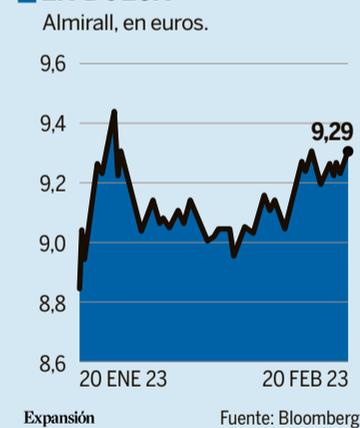
### Meta explora la vía de las suscripciones

Mark Zuckerberg, consejero delegado de Meta, explora nuevas vías de ingresos que complementen el modelo de negocio publicitario de la compañía en un momento marcado por la caída de la facturación. Siguiendo la estela de otras redes sociales como Twitter y Snapchat, la multinacional tecnológica tantea las oportunidades que ofrece el modelo de negocio de las suscripciones digitales. Concretamente, Meta ha anunciado el lanzamiento de su primer servicio de pago para usuarios de Facebook e Instagram. Por una tarifa mensual que partirá de los 12 dólares, la suscripción permitirá acreditar la identidad del usuario, proteger la cuenta de posibles suplantaciones y mejorar la visibilidad para llegar a más audiencia. No es, por tanto, una suscripción diseñada para atraer al público en general, sino a perfiles específicos, sobre todo los creadores de contenido y los *influencers*. Meta espera lanzar globalmente el servicio tras un periodo de pruebas que arranca esta semana en Australia y Nueva Zelanda. Mark Zuckerberg emula así a Elon Musk, dueño de Twitter, que en diciembre también lanzó un servicio de pago que, entre otras cosas, incluye la marca de verificación. Tras casi dos décadas en las que la consigna en las redes sociales ha sido el todo gratis –gracias a la venta de publicidad segmentada a partir de la información que recopilan del usuario– las empresas empiezan a sondear si estos estarían dispuestos a pagar por algunos servicios.

## Las cuentas de Almirall gustan al mercado

La cotización de Almirall es muy sensible a las presentaciones de resultados y ayer volvió a cumplir el ritual subiendo un 6,3% tras dar a conocer las cifras de 2022, cuya lectura positiva es que se encuadran en la guía adelantada. Las estimaciones para 2023 son relativamente modestas a nivel ebitda, con una previsión de 172 millones en el punto medio del rango, que supondría una caída del 13% sobre 2022, y que compara con el máximo histórico de 304 millones de 2019. Almirall mantiene un balance poco apalancado (deuda neta de 168 millones, equivalente a 0,8 veces el ebitda), con espacio, según la compañía, para un crecimiento inorgánico oportunista; pero el reto a corto plazo es la mejora de resultados, dado que el beneficio neto ajustado cayó un 59% hasta 33 millones, sobre ingresos de 863 millones. Almirall está especializada en el tratamiento de enfermedades de la piel y estima que es la primera compañía de medicamentos dermatológicos de prescripción en Alemania, la tercera en Europa y la cuarta en

### EN BOLSA



EEUU, en un mercado valorado en torno a 20.000 millones. El grupo informó ayer de la paralización de la búsqueda de un nuevo CEO, por lo que el presidente del grupo, Carlos Gallardo Piqué, continuará en la posición, aunque se creará un nuevo comité de gobernanza “para controlar y equilibrar la posición del presidente-CEO”. Almirall capitaliza 1.680 millones. La cotización ha caído un 19% en los últimos doce meses.