



RESUMEN DE PRENSA

Fin de semana

+

20/03/23

SEVILLA

Los incumplimientos de licencia del nuevo restaurante Río Grande

● El promotor debe hacer un reformado del proyecto con licencia para incluir los cambios que se han detectado

A. S. Ameneiro

El informe realizado por el servicio de licencias e inspección urbanística a las obras del nuevo restaurante que se construye en Río Grande enviado el 13 de marzo por parte de la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente recalca la existencia de varios incumplimientos de la licencia de obras por parte de la promotora Faetón Capital.

Se han hecho modificaciones fuera de licencia. Estos incumplimientos obligan a un reformado del proyecto con licencia concedida "donde se reflejen las modificaciones detectadas en el transcurso de las obras: mantener sin cerramiento el elemento construido cercano a la lámina de agua; apeo de la palmera y las medidas compensatorias para mantener la reposición de la vegetación; y bajada la cota de parte de la terraza para integrarla en la zona exterior donde se ubican los aparatos de aire acondicionado", según reza el expediente al que ha tenido acceso este periódico.

Los técnicos analizan ocho cuestiones en su informe.

1. Sobre el deslinde previo de la zona de la dársena que debe realizarse, los técnicos no entran a valorarlo y señalan que debe ser objeto de revisión por parte de la sección de licencias urbanísticas. No obstante, indica que "se ha tenido en cuenta el carácter público y de tránsito del paseo público de ribera para la viabilidad del proyecto presentado".

2. Sobre la almacén 3 donde se instalaba la Terraza Chill Out, ante la denuncia de que se cierra con elementos opacos, los técni-



Frente del nuevo restaurante que da a la dársena.

cos concluyen que hay un incumplimiento de licencia. Se trata de una "modificación que se pretende materializar (mantener sin cerrar el perímetro de dicha construcción hacia la lámina de agua) así como todos los acabados y elementos que integren dicho elemento en su estado final" que debe incluirse en el reformado final de obras para su preceptiva autorización, "al no ajustarse al estado determinado en la última licencia concedida".

En la inspección observan que "dicho elemento se encuentra sin cerrar, con pilares" y añaden que la empresa responsable de las obras (Río Grande) dice que "no se va a cerrar futuramente, dejándose el espacio libre y sin ningún elemento que impida el pa-

so, así como no se encuentra cerrado tampoco en el perímetro que da frente al puente de San Telmo, a pesar de que no hay más espacio terrestre en dicho extremo al encontrarse directamente la lámina de agua hacia el frente del puente". El informe agrega que tal extremo se puede constatar con la presencia de un ficus que arraiga sus raíces en la propia lámina de agua.

El encargado de obra y la representante de la propiedad informan de que "instalarán una valla perimetral en dicha zona que impedirá la caída al río, así como reconocen que a efectos de la actividad no podrán instalar ningún elemento/mobiliario en dicho espacio que deberá quedar libre".

3. Sobre la denuncia de la eliminación de árboles en la parcela, los técnicos concluyen que hay otro incumplimiento, ya que se ha talado la palmera que se veía en las fotos de fachada tomadas de 2015 a 2021. En 2022 no aparece este ejemplar verde. En el informe se cita la inclinación cada vez más acusada de la palmera, y que no hay antecedentes que contemplen el apeo de la palmera ni la reposición de la masa arbórea. El representante de la propiedad alegó a los técnicos que al inicio de la obra "ya no existía la palmera al haberla atacado el picudo, de ahí que se hubiera apeado dejando el tocón" que seguía en el mismo lugar el día de la visita.

"Se hace necesario requerir la legalización del apeo de dicha palmera así como las medidas compensatorias para mantener la reposición de la vegetación, conforme a lo determinado en el Plan General de Ordenación Urbanística, en el reformado final de obras para su preceptiva autorización, al carecer de la preceptiva autorización que las ampare".

4. Respecto a la denuncia sobre el escenario para actuaciones, que en el proyecto consta como "reservado terraza", los técnicos indican que se ajusta a licencia. "Las construcciones existentes en dicha zona, incluidas las cotas, se ajustan básicamente a la licencia autorizada, informándonos la representante de la propiedad que no hay ningún escenario ni tablado y que en el centro de dicho reservado hay proyectada una fuente que delimitará las dos mesas en cada extremo de dicho elemento sobreelevado de la cota de

La palmera talada es uno de los puntos señalados en el informe de Urbanismo

la terraza normal, por lo que imposibilitaría el uso como escenario que denuncia".

5. Sobre el cartel en la parcela hacia Betis, uno de la empresa constructora y otro para solicitar empleados para el bar-restaurante, los técnicos constatan que no tiene licencia y la propiedad indica que los va a retirar, hecho que se ha cumplido, según Urbanismo.

7. Sobre la calificación ambiental y que el local se encuentra dentro de la zona acústicamente saturada de ruidos de Betis, los técnicos señalan que "desde un punto de vista urbanístico disciplinario, no tenemos nada que informar, debiendo remitirse a la Sección de Licencias para su oportuna revisión".

8. La última cuestión que se revisa, aunque no ha sido objeto de denuncia, son "las alturas de las construcciones que dan frente a la calle Betis", sobre las que se dice que "se ajustan básicamente a las recogidas en el proyecto autorizado, así como las barandillas determinadas en proyecto".

Los tubos de aire de 3,30 metros se han rebajado a 2,35 metros

El sexto punto del informe es sobre las instalaciones en cubierta denunciadas, maquinaria exterior de aire acondicionado y de extracción de humos de la cocina. La inspección asegura que la altura de los tubos de extracción de unos 2,35 metros se ajusta a licencia, y que están por debajo de los 3,30 metros que indicaba la denuncia. La representante de la propiedad admite que "inicial-

mente instalaron un elemento de extracción de humos que estaba muy por encima de la altura reflejada y que fue desechado para instalar unos de menor dimensión, más ajustados al estado reflejado en los planos del proyecto con licencia concedida". Esos tubos más grandes desechados de mayor dimensión que se han descartado se hallaban en la propia terraza cuando acude la inspección.



Vista de los elementos más cercanos a la lámina de agua.

Los técnicos detectan "una pequeña variación de cota de la superficie que anteriormente se destinaba al desembarco de la escalera exterior directa desde la calle Betis, al encontrarse a la misma cota que el recinto exterior donde se instalan los aparatos de climatización en la zona de cubierta". Estas dos cuestiones también deben recogerse en el reformado final de las obras, señala el informe. "En consecuencia, dichas modificaciones deberán recogerse igualmente en el reformado final de obras para su preceptiva autorización".

ANDALUCÍA

La Consejería de Salud, bajo control



La consejera de Salud, Catalina García, junto a la de Fomento, Marifrán Carazo.

ANTONIO L. JUÁREZ

J.M. MARQUÉS
PERALES

@marquesperales

● El acuerdo con los sindicatos por la Atención Primaria y la rectificación de la orden de privatizaciones suponen una enmienda a Catalina García

MARIFRÁN Carazo se despedirá como consejera de Fomento el último martes de marzo, en un Consejo de Gobierno que se celebrará en Granada, ciudad donde la dirigente saliente se presenta a las elecciones municipales del 28 de mayo. Será el único cambio que acometa Juanma Moreno, siempre reactivo a las mudanzas en las consejerías. Lo que no significa que no haya departamentos que preocupen, de modo especial, al presidente de la Junta. Es el caso de la Consejería de Salud, que tuvo que modificar el 9 de marzo una orden publicada el día 3, y que volverá a ser corregida para impedir que las empresas privadas con las que el SAS concierte sus servicios puedan utilizar quirófanos e instalaciones del propio servicio público.

Es posible que esta semana Pedro Sánchez también comunique cuáles son los nuevos ministros de Sanidad y de Industria, ya que Carolina Darias y Reyes Maroto también se presentan a las municipales. Sán-

chez ha nombrado más de 40 ministros en sus cinco años de mandato. No es el caso de Moreno. Si no fuera así, si el presidente de la Junta fuera ligero en sus nombramientos, Jesús Aguirre no hubiera terminado la legislatura como consejero de Salud, la crisis de la listeriosis —anterior a la pandemia de Covid— se lo hubiese llevado por delante, tal como querían algunos notables del PP. No obstante, Salud estuvo “monotorizada” por Juanma Moreno durante buena parte del mandato, según explican fuentes del Gobierno andaluz. Casi como ahora.

Juanma Moreno llegó a intervenir el departamento que más le preocupó a causa de la pandemia. Presidió muchas reuniones de su consejo de dirección, lo que explica, en parte, la inesperada salida de Jesús Aguirre con el cambio de la legislatura. Pero, ahora, lo que preocupa en el Gobierno es el flanco político de la Consejería. Justo cuando el PSOE y Por Andalucía redoblaban sus críticas por las supuestas privatizaciones en el SAS, la conseje-

ra publicó una orden que daba la apariencia de realidad a las denuncias de la izquierda.

Fue desde el palacio de San Telmo desde donde se ordenó a la consejera, Catalina García, una primera rectificación de la orden de tarifas de conciertos del SAS. Se materializó el 9 de marzo, pero aún habrá otra como consecuencia del pacto por la Atención Primaria que Moreno quiere cerrar con los sin-

Carazo se despedirá en un Consejo de Gobierno que se celebrará en Granada el 28 de marzo

dicatos antes de las elecciones municipales. Dos correcciones de tal rango serían demasiadas para cualquier político que ha defendido con tanta pasión el texto inicial, pero a Moreno no le gustan los cambios y Catalina García aún está en tiempo de rodaje.

El futuro pacto por la Atención Primaria es el núcleo del

acuerdo económico y social que Juanma Moreno firmó el lunes pasado en San Telmo con las dos secretarías generales de CCOO y UGT, Nuria López y Carmen Castilla, respectivamente. En plena polémica por la orden de tarificación del SAS y por la laxitud en la concesión de servicios a clínicas privadas, las líderes sindicales venían a darle un respaldo al presidente de la Junta en uno de los asuntos a los que está más expuesto. Nuria López llegó a sostener que, con este acuerdo, se blindaría la Atención Primaria en Andalucía, aunque eso le costó la incoherencia de mantener las protestas sindicales que tuvieron lugar ante la sede del SAS en Sevilla tres días después.

La manifestación no ha sentido bien a una parte del Gobierno andaluz, donde se admite que Juanma Moreno ha tenido que pagar un precio político por alcanzar el acuerdo. También Nuria López asume el riesgo, aunque la sindicalista entiende que, si hay una ventanilla para una mejora de la sanidad pública, su obligación es

abrirla, aunque eso suponga un pacto con el PP.

A Juanma Moreno le habría gustado que no se produjesen las manifestaciones sindicales de esta semana, pero el viernes 10 de marzo se celebró una reunión del SAS con los sindicatos que no dio los resultados requeridos. “Salió fatal”, apuntaron fuentes sindicales. De este modo, el pacto social que el presidente firmó con UGT y CCOO supone un compromiso de la Junta para una segunda rectificación de la orden y una garantía de que el Gobierno andaluz no esconde intenciones.

Dicho texto deja abierta la opción de que empresas privadas utilicen los quirófanos e instalaciones del SAS para conciertos y convenios. Bastaría, según la orden, que se hicieran constar “las razones objetivas que lo motivan”. “A tal efecto —se lee—, la Consejería con-

Esta Consejería estuvo intervenida por Juanma Moreno en el mandato anterior

competencias en materia de salud podrá determinar las tarifas para la realización de procedimientos quirúrgicos y diagnósticos en instalaciones propias de la Administración, haciendo constar las razones objetivas que lo motivan”.

Uno de los problemas que tendrá el pacto de la Atención Primaria es que ni UGT ni CCOO son mayoritarios en el colectivo de sanitarios. El Gobierno andaluz, que ha puesto al consejero de Presidencia, Antonio Sanz, al frente de todo lo relacionado con el diálogo social, tiene que pactarlo con Ustea, el sindicato mayoritario en enfermería, y con el Sindicato Médico, antiguo aliado del PP, además de con el CSIF. Todas las organizaciones piden la retirada de la orden. El Sindicato Médico mantiene, de momento, la huelga prevista para el 12 de abril, que es el día de la Atención Primaria.

Abril es el mes en el que el Gobierno andaluz quiere cerrar el acuerdo. Antes de las elecciones municipales del 28 de mayo. Para entonces, habrá otra titular en la Consejería de Fomento. Con Juanma Moreno, lo único casi seguro que se puede adelantar es que será mujer y granadina, y entre las favoritas se encuentran Rocío Díaz, la gerente de la Alhambra y Concha de Santa Ana, gerente de la Fundación Tres Culturas.



El alcalde de Sevilla, Antonio Muñoz, asistió ayer a la asamblea de la Intercomunidad de Propietarios Plaza Encina del Rey en la barriada de Alcosa.

La obra de 14 bloques del Parque Alcosa se licita antes del verano

● Los residentes sólo tendrán que aportar 1.168 euros por cada una de sus 312 viviendas para un proyecto que supera los 5,2 millones

R. S.

El alcalde de Sevilla, Antonio Muñoz, asistió ayer a la asamblea de la Intercomunidad de Propietarios Plaza Encina del Rey, con cuyo presidente, Ángel Villanueva, y ante los vecinos y vecinas de este enclave de la barriada de Alcosa, firmó el acuerdo donde se concreta la aportación de los propietarios de las 312 viviendas distribuidas entre los 14 bloques a rehabilitar en el marco de la ejecución del proyecto del Área de Regeneración y Renovación Urbana (ARRU) para esta plaza que cofinancian el Ayuntamiento, el Gobierno de España, la Junta de Andalucía y los dueños de estas viviendas privadas.

En concreto, el trabajo realiza-

do desde el equipo de la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente junto con el Distrito Este-Alcosa-Torreblanca ha permitido que cada uno de los propietarios apenas tenga que abonar por la rehabilitación de su vivienda 1.163,86 euros, siendo el importe privado de 363.123,2 euros sobre unas obras que alcanzan un presupuesto total de 5.268.915,96 euros. Por tanto, sólo suponen el 6,86%.

El resto, 4.758.723,6 euros, lo financiarán el Gobierno de España, con 2.449.344,7 euros, el Ayuntamiento, con 1.222.848,99, y la Junta de Andalucía, con 1.086.529,91. "Estas obras serán licitadas antes de verano para que sean adjudicadas a lo largo del segundo semes-

tre e iniciadas a finales de este año. El acuerdo que firmamos es el resultado de un trabajo técnico y de un diálogo permanente con vosotros, los vecinos y vecinas. Una colaboración a partir de la cual juntos hemos detectado las necesidades de los bloques de vuestras viviendas, identificando las soluciones y buscando fórmulas de financiación", según trasladó el alcalde en un acto al que asistieron también el delegado del Distrito Este-Alcosa-Torreblanca, Juan Tomás de Aragón, y técnicos de la Gerencia, quienes, junto con los de la empresa contratada para el diseño del proyecto (Itinera Arquitectos), expusieron los pormenores del mismo.

Muñoz hizo especial hincapié además, en la capacidad del gobierno municipal para alcanzar un acuerdo de financiación "con el resto de las administraciones públicas para esta primera fase del ARRU de Alcosa, anteponiendo el interés general por encima de todo, y con las mejores condi-

ciones financieras que hemos podido lograr para reducir al mínimo la aportación de los vecinos".

"Es un proyecto ambicioso de rehabilitación para conseguir resolver los problemas estructurales de los edificios y con unas condiciones de habitabilidad acordes con las exigencias actuales tanto técnicas como so-

La ejecución, cuando se adjudiquen las obras, se hará en 18 meses y acabarán en 2025

ciales", según remarcó el alcalde de Sevilla.

Una vez que se adjudiquen las obras y se formalice el contrato, el plazo de ejecución de las mismas será de 18 meses, de forma que terminarán a lo largo de 2025. "Durante los trabajos, se mantendrán la interlocución y el

diálogo permanentes para así avanzar más rápido e ir solventando juntos los problemas que puedan ir surgiendo", según trasladó Antonio Muñoz ante el centenar y medio de vecinos presentes en el Centro Cívico de Alcosa.

La rehabilitación de estos 14 bloques constituye una prioridad para el Ayuntamiento de Sevilla, tras constatarse por estudios técnicos realizados los fallos estructurales que presentan las viviendas, derivados de problemas de cimentación y de la calidad del subsuelo.

La gravedad de estas patologías (defectos de cimentación, fisuras, grietas, desprendimiento de los recubrimientos, oxidación de armaduras, deficiente comportamiento energético de las fachadas, cubiertas en mal estado, filtraciones, obsoletas instalaciones de agua y luz) superaba el deber de conservación de sus propietarios, de ahí que se requiriera la participación financiera de las distintas administraciones públicas.

El proyecto técnico plantea resolver todas estas deficiencias a partir de actuaciones en la cimentación, las fachadas, las cubiertas y las instalaciones de los distintos servicios, así como intervenciones en materia de accesibilidad y de eficiencia energética, con una nueva envolvente en las fachadas a modo de aislante térmico que reduzca el impacto del frío y del calor en los interiores de las viviendas. Se renovarán, asimismo, canalones, redes de saneamiento e instalaciones de electricidad y fontanería, entre otras actuaciones de esta rehabilitación integral de los bloques.

"Esta intervención en Plaza Encina del Rey junto a la rehabilitación de Los Pajaritos, son los dos proyectos estratégicos en materia de vivienda que tenemos en estos momentos por delante. Y en ambos casos con un compromiso firme por parte del gobierno municipal: queremos que continúen, que completemos las actuaciones necesarias en cada uno de los barrios", según concluyó el alcalde, no sin anunciar también que, en paralelo a esta intervención integral de la Plaza Encina del Rey, se iniciarán los trámites para la rehabilitación de otras plazas, entre ellas la Plaza de Azahín.

GÉNOVA
ABOGADOS

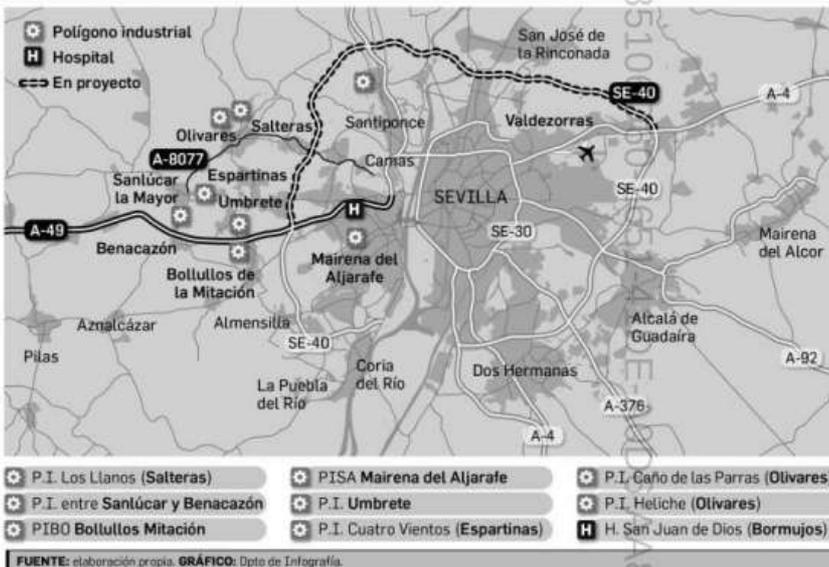
Génova Abogados

Más de 30 años a su servicio
www.bufetegenova.com



JUAN CARLOS VÁZQUEZ

Centros laborales que necesitan mejores conexiones



realizado, es otra solución a la que no quieren renunciar los alcaldes de la zona y señalan que van a seguir reclamándolo.

Los municipios más cercanos a la A-49 usan esta autovía para bajar a Sevilla, que se colapsa en hora punta. Espartinas ha logrado su petición histórica de tener un acceso directo a la A-49 que empezará a construirse la próxima semana durante un plazo de

cuatro meses. “Estamos muy contentos por este primer acceso que va a tener Espartinas hacia la A-49 tras 40 años aislados”, destaca la alcaldesa Cristina Los Arcos. Hay un segundo acceso a la A-49 en la zona de Tablantes que sigue bloqueado al cruzar por suelo de Bollullos de la Mitación. Otra buena noticia es el futuro acceso a la SE-40 proyectado para Espartinas que debe entrar en

servicio en 2026 tras un modificado aceptado por el Ministerio de Transportes.

Para el alcalde de Bollullos de la Mitación, Fernando Soriano (IU), “el Aljarafe merece más inversión en movilidad, para conectar mejor los municipios de la comarca, para mejorar el transporte público con más frecuencia y más calidad del servicio que invite a dejar el coche

privado”. Cree que el Aljarafe merece un trato de ciudad.

Soriano apuesta como solución más eficaz, a corto plazo, por un carril exclusivo de paso para autobuses que baje del Aljarafe por la A-49 hasta Sevilla. “Un carril exclusivo para transporte público con parada en la A-49 no necesita una gran inversión y sería una solución global muy eficiente para los municipios. El beneficio a medio plazo es muy grande y no haría falta traer el Metro hasta aquí”. La Junta ha proyectado una plataforma exclusiva (carril Bus-VAO) desde el polígono PISA de Mairena hasta la confluencia de la Autovía de Coria (A-8058) y la ronda de circunvalación SE-30.

El alcalde de Olivares, Isidoro Ramos (PSOE), reitera que la mejora del transporte público (buses, trenes) es lo más urgente y requiere de importantes inversiones, además de buscar una solución al colapso de la A-8077.

La alcaldesa de Espartinas, Cristina Los Arcos, apuesta a corto plazo por una línea de autobuses que salga directamente de la localidad y conecte con el Hospital de San Juan de Dios y con los polígonos PIBO y PISA “porque la mayoría de nuestros vecinos trabajan en esos polígonos o en Sevilla y, como no sea con coche, hacer estos trayectos en transporte público es prácticamente imposible”. La primera edil lamenta que el único servicio que tienen los vecinos son paradas de otras líneas con “horarios malos y frecuencia escasa”.

El alcalde de Umbrete, Joaquín Fernández Garro (PSOE), defiende la necesidad de una movilidad intermodal en el Aljarafe porque “no todos podemos tener autovías, Metro o Cercanías cerca, pero sí podemos tener conexiones con las principales vías y transportes de gran capacidad”.

LOS CENTROS DE TRABAJO MÁS IMPORTANTES

Los alcaldes del Aljarafe plantean que se conecten los municipios con los centros de trabajo más importantes de la comarca, como los polígonos industriales y el Hospital San Juan de Dios, con el máximo de transportes posibles (transporte intermodal).

En esta lista figuran los polígonos industriales PIBO (Bollullos de la Mitación), los de Sanlúcar y Benacazón, el de Cuatro Vientos (Espartinas). En Olivares, las zonas industriales están muy cerca de la A-8077, como los polígonos del Caño de las Parras y Heliche, más cientos de parcelas por desarrollar. En Umbrete, el polígono del municipio cuenta con 65.000 metros cuadrados.

Once regidores del Aljarafe han convocado a la delegada territorial de la Consejería de Fomento, Susana Cayuelas, a una reunión el 12 de abril para hablar de las soluciones de movilidad debido a que no asistió a la última celebrada el pasado 15 de marzo.

LAS FRASES



Cristina Los Arcos

ALCALDESA DE ESPARTINAS

“Celebramos los accesos a la A-49 y a la SE-40 tras 40 años aislados”



Fernando Soriano

ALCALDE DE BOLLULLOS M.

“Un carril exclusivo de paso para buses que baje por la A-49 hasta Sevilla”



Isidoro Ramos

ALCALDE DE OLIVARES

“Sin mejor transporte público de autobuses y trenes, será imposible ir a Sevilla”



Joaquín Fdez. Garro

ALCALDE DE UMBRETE

“Que la Junta aclare si renuncia al desdoble de la A-8077 por el carril Bus-VAO”

SEVILLA

ÁREA METROPOLITANA | EL PROBLEMA DE LA COMARCA QUE MÁS TRÁFICO APORTA A LA CAPITAL

LA CATENARIA

ANA S. AMENEIRO



@alamedera

A comarca sevillana del Aljarafe, donde viven más de 300.000 habitantes, cifra que no deja de multiplicarse año tras año, ha lanzado un SOS por los atascos que sufren a diario sus carreteras y por la ausencia de medidas eficaces que mejoren la movilidad de sus vecinos. Este territorio aporta la mitad del tráfico de vehículos del área metropolitana que entran a diario en la capital. "Si la Administración no hace una apuesta importante en mejorar el transporte público de autobuses y trenes en el Aljarafe, será imposible ir a Sevilla", avisa Isidoro Ramos (PSOE), alcalde de Olivares. Las soluciones para mitigar estos atascos dependen sobre todo del Ministerio de Transportes y de la Consejería de Fomento de la Junta de Andalucía.

El alcalde de Bollullos de la Mitación, Fernando Soriano (IU), señala que los peores atascos en la A-49 se dan en hora punta, ya que pueden ser de 45 minutos a una hora, y más si hay algún problema en la vía (accidente u otro incidente) o si hay saturación por el tráfico de Umbrete hacia esta vía. Fuera de las horas conflictivas, los vecinos de los municipios cercanos a la A-49 llegan en 10 ó 12 minutos a Sevilla.

El alcalde de Olivares, Isidoro Ramos (PSOE), relata que los vecinos de la cornisa Norte "tardan a diario casi media hora en llegar a Camas desde Valencia, un trayecto para el que antes tardaban 15 minutos". La opción del Cercanías C-5 no sirve como alternativa de transporte mientras Adif no solucione su baja frecuencia de paso y la hora que tarda en llegar a Sevilla. Ramos señala que para mejorar esa frecuencia de paso el Cercanías necesita una inversión "fuerte".

Adif está estudiando aumentar esa frecuencia del Cercanías C5, según anunció a cinco alcaldes el subdirector de estaciones del Sur de Adif, Ángel García, el pasado 15 de marzo, pero Renfe precisó ayer a este periódico que es el Ministerio de Transportes quien autoriza cualquier mejora.

La alcaldesa de Espartinas, Cristina Los Arcos (PSOE), expone que el primer punto negro para los vecinos es salir hacia Gines, debido al semáforo donde se concentran embotellamientos de entre 20 y 25 minutos de duración. Desde ese punto hacia Sevilla, en la bajada por la A-49 hay que sortear otros 40 ó 45 minutos de atasco que se elevan a una hora de colas los días malos en hora punta, sobre todo a la altura de Bormujos.



La A-49 (autovía a Huelva) en la zona del Aljarafe, un día de poco tráfico.

El Aljarafe lanza un SOS por los atascos diarios y los problemas de movilidad

● Adif estudia ampliar la frecuencia de paso del Cercanías C5, decisión que depende del Ministerio

Los días buenos el trayecto a la capital se hace en 10 minutos.

Los municipios más alejados de la A-49 sufren un doble problema: la saturación de tráfico en la carretera A-8077, que se colapsa a diario por ser la vía que absorbe el tráfico desde Camas, Castilleja de Guzmán, Valencina, Salteras, Olivares, Albaida y Sanlúcar la Mayor, y luego sufren más atascos una vez que han bajado la cornisa y quieren llegar a Sevilla. La A-8077 sólo tiene un carril por sentido.

LAS SOLUCIONES

Las soluciones para el Aljarafe son mejorar la frecuencia de paso del Cercanías C5 del Aljarafe

Norte e incluir el tren en los desdoblados por transbordo de la tarjeta del Consorcio; una buena red de autobuses, mejor si van en plataforma reservada, que conecte con los principales centros de trabajo, con el Hospital de San Juan de Dios (Bormujos) y con el Metro o el Cercanías con un horario en sintonía con los demás transportes; abrir en la A-49 carriles exclusivos (Bus-VAO) para el transporte público, sobre todo en hora punta; y una red de carriles bici bien conectada entre los municipios y con la capital y dotada de iluminación.

Sobre la carretera A-8077, los alcaldes llevan décadas pidiendo su desdoble con otro carril

más y quieren que la Junta aclare si va a renunciar a este desdoble por la plataforma reservada con carriles Bus-VAO entre Camas y Salteras, señala el alcalde de Umbrete, Joaquín Fernández Garro. Umbrete y Benacazón también piden el desdoble de las carreteras que llegan hasta sus municipios. El arco Norte que falta por construir de la SE-40 es otra solución.

El Metro (línea 1) beneficia directamente a Mairena del Aljarafe y a San Juan, mientras pocos municipios han logrado lanzaderas que conecten con algunas de estas paradas y los demás pueblitos reclaman a la Administración andaluza lanzaderas de autobuses. Extender la línea 2 del Metro hacia Camas y otras localidades del Aljarafe Norte es otra reivindicación de los alcaldes.

El proyecto del tranvía del Aljarafe, cuyo contrato ha sido rescindido por la Junta tras años pa-

Un nuevo Plan de Transporte Metropolitano

La Consejería de Fomento de la Junta ha adjudicado los trabajos de campo para analizar y diagnosticar la movilidad en el área metropolitana de Sevilla (el Aljarafe y los municipios de la corona más cercanos a la capital), un análisis que se incorporará al futuro Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla. La UTE Buchanan Consultores SA-Data estudios Investigación y Estrategia SL hará los estudios por 235.948 euros (IVA incluido) y cuenta con un plazo de ejecución de 5 meses. La adjudicación se formalizará en breve. El plan metropolitano de transporte anterior data de 2006 y apenas se cumplió.

El plan de aparcamientos no arranca pese a la alta ocupación

- ▶ El Ayuntamiento licitará antes de verano la redacción de los proyectos para construir dos en Triana
- ▶ Los seis parking más céntricos de la ciudad superan el 80% de su capacidad durante los sábados

JESÚS DÍAZ SEVILLA

En mayo de 2021 el gobierno socialista de Juan Espadas en Sevilla daba luz verde al Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), que contemplaba la construcción de 21 aparcamientos en una década en la ciudad. Dos años después este plan municipal no arranca. Y ello pese a la alta ocupación de los parking rotatorios más céntrico. Durante los sábados, por ejemplo, superan el 80 por ciento de su ocupación. Los situados en la corona histórica de la capital, rozan el 70 por ciento.

Ahora, el Ayuntamiento confía en dar un impulso al desarrollo de este Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Así, el alcalde, Antonio Muñoz, ha iniciado el procedimiento administrativo para la construcción de dos aparcamientos en Triana: uno para residentes en el entorno de la plaza Monte Piroló, y otro en el entorno de la plaza San Martín de Porres. El propósito del gobierno municipal es licitar en este primer semestre la redacción de los proyectos. El objetivo es que la construcción se ponga en marcha a lo largo de 2024. En dichos proyectos habrá que definir el número de plazas, la inversión, las características

técnicas, la ubicación definitiva y el modelo de gestión-explotación. Si bien, inicialmente está previsto que el proyecto de la plaza Monte Piroló sea para residentes y el de la plaza San Martín de Porres un sistema mixto, residente-rotatorio. El próximo mes de mayo se cumplirán dos años desde que el gobierno de Juan Espadas aprobara el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Sevilla, que contemplaba 21 aparcamientos: cinco rotatorios, dos disuasorios metropolitanos y el resto para residentes.

En dicho documento, además, se analizaba las distintas problemáticas existentes en la ciudad en relación al estacionamiento de vehículos privados y planteaba varias propuestas encaminadas a su resolución.

Consulta al sector

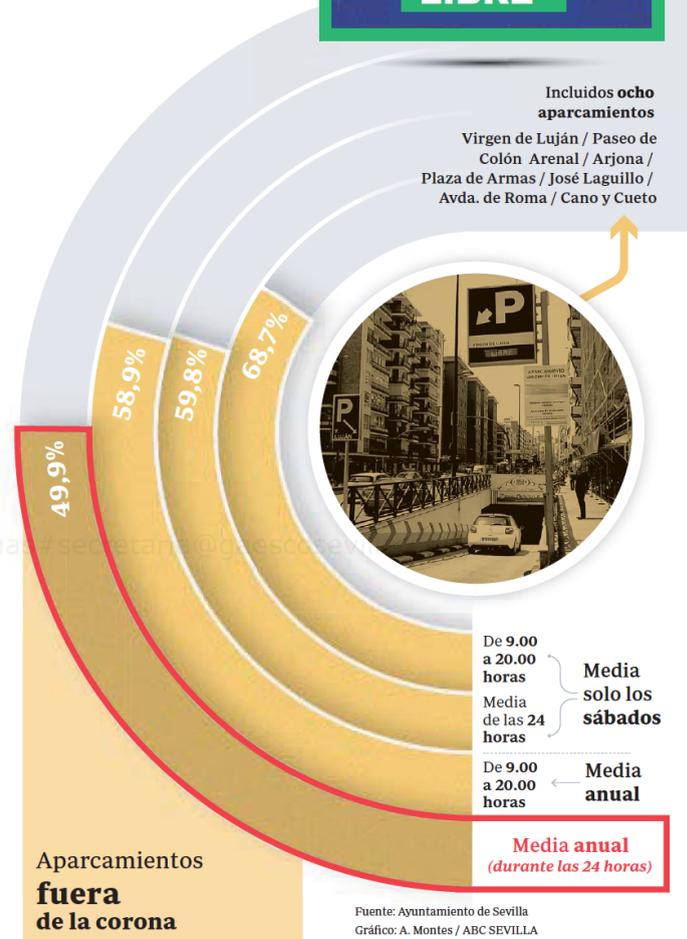
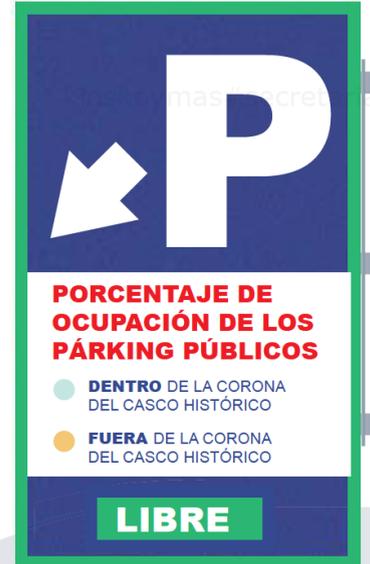
Por ejemplo, el plan contiene un análisis del déficit de plazas de aparcamiento para residentes, detectándose que, en el caso de Triana, existe una gran carencia de plazas en la zona comprendida entre Santa Cecilia, San Vicente de Paul y San Jacinto.

Como complemento al Plan de Movilidad, la Gerencia de Urbanismo, en sesión celebrada el 14 de julio de 2021, acordó realizar una consulta preliminar al mercado para evaluar la viabili-

dad de proyectos de aparcamientos subterráneos rotatorios en la ciudad siguiendo el modelo del PMUS.

En esta consulta pública, adelantada en su día por ABC, pudieron participar todas las empresas del sector interesadas, especialmente constructoras, aseguradoras y entidades financieras. Y en función del interés generado entre el sector privado, el Ayuntamiento sacaría a concurso sólo los aparcamientos subterráneos que contaran con verdadero interés por parte de los especialistas. La propuesta se hizo sobre tres zonas incluyendo lugares donde ya se habían presentado iniciativas privadas. Estos tres entornos fueron el Prado de San Sebastián, el Centro y Triana.

A partir de esta idea se preguntó al sector ubicaciones concretas, características y viabilidad técnica y económica de los proyectos. Y se llegó a una conclusión: el interés del sector se centró en las ubicaciones propuestas en Tri-



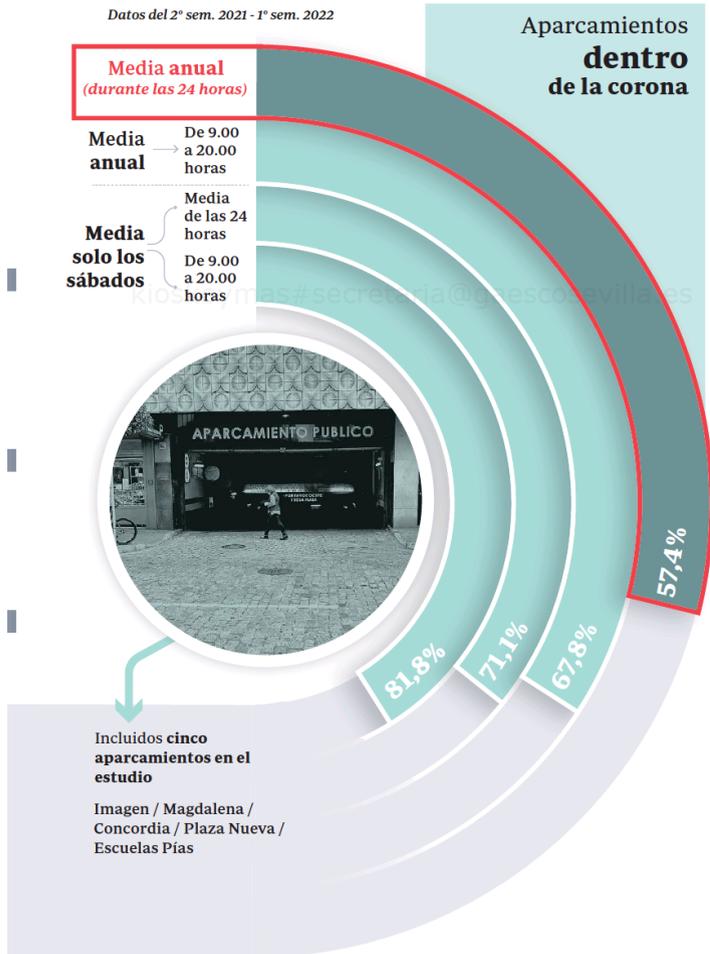
Sevilla, la gran capital española con menos plazas de aparcamiento

Los últimos estudios de movilidad metropolitana realizados en el ámbito estatal reflejan que Sevilla es la gran capital española con menos plazas de aparcamiento público. En ese sentido, la capital andaluza es la que peor parada sale, pues sólo posee una plaza de parking por cada 145 habitantes, cifra muy alejada del ideal urbano y de las que presentan otras ciudades principales. Barcelona, por ejemplo, goza de una plaza por cada 35 habitantes, mientras que Zaragoza tiene uno cada 85 habitantes, como Madrid, Valencia tiene uno cada 90 y Málaga se mueve en torno al

centenar. Pese a este panorama, se han inaugurado dos parkings en quince años. En 2007 el de José Laguillo, en el entorno del centro. Hubo que esperar trece años y alejarse muchísimos metros del centro para ver el siguiente. En julio de 2020 se inauguraba el aparcamiento subterráneo de la plaza Rafael Salgado en Bami. Este último, con todo, sumó catorce años de retraso; su licitación se había producido en tiempos de Soledad Becerril como regidora. Y el próximo, según las previsiones del Ayuntamiento, será el de San Martín de Porres, que quiere construir en 2024.

Fuente: Ayuntamiento de Sevilla
Gráfico: A. Montes / ABC SEVILLA

Datos del 2º sem. 2021 - 1º sem. 2022



na y en Torneo. Esto le permitía al Ayuntamiento disponer del conocimiento sobre las soluciones e interés existentes en el mercado y de información suficiente que le permitiera tomar la mejor decisión posible.

Es decir, según aclaran desde el Ayuntamiento, ahora se ha hecho un proceso a la inversa, consultando primero al

sector empresarial sobre las posibilidades reales de una inversión en un proyecto de aparcamiento en la ciudad y qué ubicación sería la preferida por las empresas interesadas. Así, esta consulta suponía «una garantía de éxito» para que el proyecto que el Ayuntamiento impulsara saliera adelante, porque se decidiría buscando el equilibrio entre

el interés privado, ciudadano y de la administración. En este sentido, se quería evitar que pasara con el proyecto del aparcamiento subterráneo en la rotonda del Cid, en el Prado de San Sebastián, que no llegó a buen puerto.

El siguiente paso era decidir el lugar exacto para los primeros proyectos y Antonio Muñoz y su equipo han iniciado

ADRIANO

Estacionado

El gobierno socialista que rige la ciudad en las dos últimas legislaturas lleva años vendiendo un plan de aparcamientos subterráneos que desahoguen la circulación de la ciudad, ya castigada con las grandes obras, las peatonalizaciones y la deficiente red de transporte público. La última vez que anunciaron un nuevo plan fue Espadas hace dos años.: 21 nuevos aparcamientos. El plan se quedó estacionado. Ahora, Muñoz trata de arrancarlo.

El aparcamiento de San Martín de Porres será mixto, para residentes y rotatorio; y el de la plaza Monte Pirolo, para vecinos

Aún quedan por definir cuestiones como la explotación o el número de plazas, pero se quieren construir en 2024

Los parkings del casco histórico alcanzan una media anual de casi el 60% durante todo el día

el procedimiento para la construcción de estos dos aparcamientos en Triana.

Según precisan desde el Ayuntamiento, son los primeros aparcamientos de la nueva red de aparcamientos de barrio en la que se está trabajando y que abarcará a distintos distrito. El plan del gobierno local socialista, al terminar la legislatura, sólo contará con el impulso a dos parking en Triana.

Aunque más alejado del centro, el equipo de Antonio Muñoz cuenta como el primero del plan, aunque muy alejado del centro, el realizado en la plaza Rafael Salgado, en Bami. El último que se inauguró en la corona histórica fue el de José Laguillo en 2007. No obstante, el gobierno municipal, en base al último estudio realizado por la Delegación de Seguridad, Movilidad y Fiestas Mayores con datos del último semestre de 2021 y primer semestre de 2022, mantiene que «no faltan plazas» en el centro de la ciudad, aunque si faltarían aparcamientos que «faciliten llegar a pie» al destino de cada ciudadano.

Ésta es una de las conclusiones de dicho estudio, al que ha tenido acceso este periódico. Analizan los datos de cinco aparcamientos públicos interiores a la corona histórica: Imagen, Magdalena, Concordia, Plaza Nueva y Escuelas Pías, con una capacidad de 1.860 plazas. Por otro lado, se estudiaron ocho aparcamientos situados en la corona histórica: Virgen de Luján, Paseo de Colón Arenal, Arjona, Plaza de Armas, Plaza de Cuba, avenida de Roma, José Laguillo y Cano y Cueto, con una capacidad total de 3.457 plazas. Para dicho estudio se han utilizado datos registrados cada quince minutos. Dentro del casco histórico la ocupación media al año es del 57,40% las 24 horas del día; y del 67,89% entre las 9 y las 20 horas. Mientras en los aparcamientos de la corona histórica analizados la ocupación media anual es del 49,9% durante todo el día, y del 58,9% entre las horas centrales del día.

El sábado es el día de mayor uso de estos aparcamientos. Los del casco histórico alcanzan el 71,2% a lo largo de todo el día y el 81,83% de 8 a 21 horas. En los aparcamientos de la corona histórica, roza el 60% durante las 24 horas y el 68,75% en la horas centrales del día.

Profesionales del Jamón

Carnes Maduradas | Ibéricos

Jamones | Quesos | Conservas

DOS HERMANAS
C/ Isaac Peral 34-36
955 670 362

Sevilla
C/ Avión Cuatro Vientos 10, local 1
670 312 685

El 40% de las licencias urbanísticas atascadas son del casco histórico

► El Ayuntamiento asegura haber reducido a casi la mitad las demoras en su concesión

ABC
SEVILLA

El delegado de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, Juan Manuel Flores, reconoce que el 40 por ciento de los expedientes pendientes de informe de licencias urbanísticas pertenecen al ámbito del Conjunto Histórico, lo que significa que actualmente la Gerencia se encuentra a la espera de la emisión del preceptivo, previo y vinculante informe de la Comisión Provincial de Patrimonio Histórico de la Junta de Andalucía.

«Esta realidad está suponiendo un importante freno a los tiempos de concesión de licencias pese a todos

los avances que hemos conseguido a la hora de agilizar la concesión», según el delegado.

El primer gran hito para esta mayor agilidad procede del cambio de la Ordenanza Reguladora de Obras y Actividades (OROA), cuyas novedades entraron en vigor en 2017. Entre ellas estaba la ampliación de los supuestos en los que basta la presentación de una Declaración Responsable para legalizar obras y actividades, es decir, que pueden iniciarse por este método, sin necesidad de tener una licencia expresa.

Esta reforma se acompañó de cambios en los procedimientos, reorganizándose y suprimiendo aspectos que los sobrecargaban y se traducían en exigencias para los promotores. En paralelo, se reevaluaron los trámites internos para reducir al máximo los informes de determinados servicios, exigibles para el otorgamiento de licencias, con el fin de reducir los plazos de concesión de los permisos

en algunos expedientes complejos.

En la Gerencia de Urbanismo se implantaron, asimismo, importantes iniciativas sobre digitalización y administración electrónica. De esta forma, a partir de 2016 se abrió la posibilidad de que las declaraciones responsables sin intervención de ningún técnico, correspondientes a obras menores o cubas, pudieran presentarse por vía telemática.

Según el Ayuntamiento de Sevilla, se ha reducido a casi la mitad (exactamente, un 44 por ciento) la duración media de los trámites administrativos para la concesión de licencias urbanísticas entre los años 2014 y 2022, al pasar de 346,20 a 193,53 días de media en este periodo, es decir, 152,67 días menos de tramitación, como resultado de la amplia estrategia de simplificación y agilización administrativa emprendidas en este organismo municipal, y que se aceleraron desde 2018 con la implicación de distintos colegios profesionales. Así, desde 2016 se han tramitado 9.500 licencias. Según subraya el Ayuntamiento, «se trata de una reducción sustancial del tiempo y de los procedimientos en sí y una de las claves para que Sevilla esté registrando en estos momentos un nuevo ciclo inversor y revelando una importante capacidad para captar inversiones y facilitar el emprendimiento empresarial», dice.

Juan Ignacio López Escobar

Decano del Colegio de Minas del Sur

«Vivimos años muy ilusionantes para la minería en Andalucía»

► Este ingeniero cree que no se ha trasladado bien a la sociedad la importancia de este sector

L. M. R.
SEVILLA

Juan Ignacio López-Escobar (Trubia, 1952) asumió las riendas del Colegio de Minas del Sur de España el pasado mes de diciembre con el reto de ayudar al crecimiento «de un sector que es clave para el desarrollo industrial del Sur de España, y en el que hay actualmente un clima de optimismo por el interés que muestran empresas e inversores». El nuevo decano, afincado en Málaga, es ingeniero de minas por la Escuela de Oviedo y ha desempeñado cargos como director de la Compañía General de Canteras, adjunto a la presidencia del grupo GMG y presidente de la Comisión de Seguridad y Medio Ambiente de ANEFA. Su objetivo primordial es «trasladar a la sociedad el valor de este sector, sin el cual sería inviable cualquier otra actividad».

—**Empresas mineras como Atalaya en Riotinto y Matsa en Almonaster atraviesan un momento dulce. ¿Cómo ve el futuro del sector?**

—Veo un futuro apasionante. A la buena evolución del sector en los últimos años se une otro factor: la invasión de Ucrania y la crisis que ha generado en el mercado de las materias primas ha hecho que la UE vuelva a virar su visión sobre esta actividad tan esencial para nuestra vida cotidiana. Ahora somos más conscientes que antes de nuestra dependencia de terceros países y sabemos que la solución es reforzar la explotación de nuestros propios recursos.

—**¿Esa circunstancia también ha aplacado la crítica de los ecologistas?**

—Creo que en numerosas ocasiones las críticas a nuestro sector proceden de una información incorrecta o excesivamente parcial. La minería es consustancial al desarrollo de la civilización, por eso hablamos en historia de la Edad de los Metales, porque todo avance se sustenta en el desarrollo de la minería y la metalurgia. Los profesionales hemos sido poco activos en la comunicación porque consideramos que hay conceptos que son obvios, pero en realidad la sociedad los desconoce o los pasa por alto. Sin minería no habría absolutamen-



Juan Ignacio López Escobar // RAÚL DOBLADO

te nada: ni vehículos, ni hospitales, ni teléfonos, ni ordenadores, ni transición energética... Por eso uno de mis objetivos esenciales es reforzar la comunicación para demostrar que la minería es sinónimo de vida.

—**Usted ha trabajado en empresas cementeras, que trabajan con canteras. ¿Hay problemas muy diferentes con respecto a las explotaciones de minería metálicas?**

—El mundo del árido es impresionante y, sin embargo, de él se desconoce casi todo. Tras el agua, es el elemento que más consume el hombre.

—**En las telecomunicaciones o las energías renovables hay déficit de profesionales. ¿Ocurre igual en la minería?**

—Lamentablemente sí. Se trata de

una de las ingenierías más completas, ya que somos profesionales con competencias muy amplias en la actividad minera, la energía, e incluso en infraestructuras muy diversas, dado que estamos facultados para diseñar poblados mineros. En este momento no hay profesionales en el paro y el futuro para quienes elijan esta carrera es magnífico. La administración ha ofertado ahora una serie de plazas de ingenieros que costará cubrir.

—**La Junta de Andalucía afirma que el sector es prioritario. ¿El mensaje se corresponde con los hechos?**

—Entendemos que sí. Hace unos meses en el colegio presentamos un plan para el fomento de la minería, indicando medidas que debían impulsarse desde la administración. En este lapso de tiempo, en el que se ha creado una dirección general específica para nuestro sector, estimamos que se han cubierto el 60% de los objetivos que planteábamos. Sabemos que hay que hacer un esfuerzo enorme para seguir simplificando procedimientos, pero percibimos que se está trabajando en ello y las puertas de la consejería de Política Industrial y Energía están abiertas a las sugerencias que estamos realizando. La administración es muy consciente de que hoy se hace una minería con seguridad para las personas y el medio ambiente, y que se generan oportunidades de riqueza y empleo en el entorno.

—**El Gobierno de España prepara una nueva Ley de Minas. ¿Qué le parece la filosofía de la nueva norma?**

—Está en un momento muy preliminar. Hubo un primer intento del Gobierno que a nuestro juicio se fundaba en principios desacertados, y ahora el planteamiento ha cambiado y tenemos la esperanza de que el resultado final sea positivo para el sector.

—**¿Hay consenso entre los grandes partidos sobre la importancia de la minería?**

—Es que la UE ya ha alertado de que si no tenemos el acceso garantizado a determinadas materias primas críticas nuestra transición energética estará condicionada por nuestra dependencia de China y Rusia. Hay minerales cuya demanda crecerá un 50% en muy pocos años y cuyo abastecimiento no está asegurado. El consenso se basa en el pragmatismo y en la evidencia de que somos un sector esencial y necesario.

—**El Instituto Geológico y Minero (IGME) señala que en Andalucía atesoramos 17 de los 30 minerales que la UE considera críticos. ¿Es otra muestra del potencial de la región?**

—Sin duda. Se ha trazado el camino para que ahora haya empresas que puedan investigar cantidades, calidades, rentabilidades posibles de una explotación... Es un paso importante. Pero el potencial de Andalucía no se detiene ahí. También se están investigando, por ejemplo, zonas para el almacenamiento de hidrógeno verde en depósitos naturales. En general, la transición energética es una oportunidad para Andalucía.

“
Invasión de Ucrania
«Somos más conscientes de nuestra dependencia y sabemos que la solución es reforzar nuestros recursos»

Empleo
«En este momento no hay profesionales en el paro y el futuro para quienes elijan esta carrera es magnífico»

Miguel Garrido

Vicepresidente primero de la CEOE y presidente de CEIM

«Tenemos un Gobierno irresponsable que puede dañar la competitividad»

► Denuncia una campaña orquestada contra los empresarios y avisa: «Conocemos el caso de Ferrovial, pero no sabemos cuántas empresas han dejado de venir a España»

SUSANA ALCELAY
MADRID

Miguel Garrido (Madrid, 1960) es vicepresidente primero de la CEOE, la mano derecha de Antonio Garamendi, además de la cara visible de los empresarios de Madrid, del músculo que tira de la locomotora económica del país. Si algo le caracteriza es su profundo conocimiento del mundo de la empresa, y también que no tiene pelos en la lengua. Asegura en esta entrevista que ya no esperan nada de un Ejecutivo que «no está ayudando en la situación que estamos viviendo los españoles» y le recrimina que «insulte y amenace» a los empresarios, en lugar de evitar que las empresas se vayan de España.

—La reforma de pensiones ha sido pactada con los sindicatos y Podemos y ustedes se han quedado fuera.

—Vemos esta reforma con enorme preocupación porque creemos que un asunto de tanta trascendencia no se ha abordado con la necesaria solvencia y con la participación de todos los actores, teniendo en cuenta que se trata de garantizar las pensiones hasta 2050. Las decisiones se han tomado de manera unilateral, excluyendo a los que luego van a sufrir las consecuencias, lo que hace que esta reforma esté coja y se haya cometido sin la necesaria responsabilidad. Son cambios que afectarán a varias generaciones a lo largo de muchas legislaturas, pero no se ha hecho de esta reforma una cuestión de Estado.

—El golpe afecta sólo a las cotizaciones porque el gasto sigue al alza.

—Es una reforma que está viciada de origen porque está centrada sólo en los ingresos, sin ninguna medida de contención. Todos somos conscientes desde hace años de que el problema de las

pensiones es su sostenibilidad a largo plazo, tanto por el incremento de las pensiones, que se ha agravado tras indexar las subidas al IPC, como por la pirámide poblacional y la incorporación de la generación del 'baby boom'. Son problemas que hay que abordar con muchísimo rigor, teniendo en cuenta el gasto. Fiar la sostenibilidad sólo a un incremento de los costes laborales de las empresas y comprometer su competitividad es muy grave. No nos han facilitado información a los empresarios y, encima, nos acusan de ser insolidarios. —**Sorprende que el eje central de la reforma sea el alza de cotizaciones cuando el ministro Escrivá renegó de esa subida en 2019, como presidente de la Airef, y en 2021 ya como ministro.**

—En España tenemos un impuesto al empleo de los más altos de Europa. Y no lo digo yo, su medio ha publicado que, efectivamente, siendo presidente de la Airef y posteriormente ministro, Escrivá descartó una subida de cotiza-

**Pensiones**

«Me sorprende que Europa haya dado el visto bueno a la reforma, que es pan para hoy y hambre para mañana»

Cotizaciones

«Escrivá descartó subir las cuotas cuando tenía rigor, pero parece que ya supedita sus creencias a la agenda ideológica»



ciones tras argumentar que ya estaban seis puntos por encima de la media de la OCDE y en el tramo alto de Europa. Lo decía el propio ministro cuando el ministro tenía rigor, pero ahora parece que supedita sus creencias a la agenda ideológica y a los intereses partidistas, y esto es muy grave. Tenemos un Gobierno que además de ser irresponsable, en muchos casos también es insolvente y esto puede generar un enorme perjuicio a la competitividad de las empresas. En la CEOE siempre hemos pedido que se evalúen las consecuencias de las medidas que se toman, al no hacerlo estamos dificultando todavía más la financiación futura de las empresas. —**¿Afectará esta reforma al empleo?**

—Es difícil evaluar el impacto real que va a tener cada medida porque requeriría tener información, y no la tenemos, y es necesario también realizar un estudio serio sobre este impacto. Pero nadie puede discutir que elevar la carga sobre el empleo, con el aumento de las cuotas, tiene consecuencias en la competitividad empresarial y en la ge-

neración de empleo.

—La reforma se ceba especialmente con los sueldos más elevados.

—Esta reforma carga las tintas especialmente en el empleo de más valor añadido, en el talento, y eso es lo contrario de lo que necesitamos si lo que pretendemos es que nuestra economía se vaya transformando en una economía digital y de alto valor añadido, y que seamos un lugar atractivo para desarrollar esas actividades. El mercado es muy competitivo y muy global y las empresas deciden dónde radican su actividad en función de muchos parámetros, y uno de ellos es el coste sobre el talento. La cuestión ya no es solo que se vayan empresas, sino cuántas empresas no vendrán porque en España tenemos unos costes laborales más elevados. —**El Gobierno dice que la reforma cuenta con el total respaldo de Europa.**

—Me sorprende mucho que Europa haya dado su visto bueno a esta reforma de pensiones. Es muy extraño que no haya hecho las cuentas y diga que esto es pan para hoy y hambre para mañana.



oskoymas@secretaria.g

—Durante muchos meses diversos miembros del Gobierno han cargado contra los empresarios. ¿Cómo interpreta estas críticas?

—Antes del verano se inició, curiosamente de una forma coordinada por bastantes miembros del Gobierno, una campaña de criminalización de los beneficios empresariales y de cuestionamiento de la actividad empresarial. Recurrentemente se está cuestionando por parte de esos miembros del Ejecutivo, incluso por el propio el presidente, que los empresarios busquen legítimamente el beneficio, al tiempo que se acusa con nombres y apellidos a empresarios. Y hay que recordar a este Gobierno que las empresas tienen la obligación de ser rentables y buscar esa rentabilidad para sus accionistas porque, además, si consiguen esa rentabilidad están revirtiendo múltiples beneficios a la sociedad, a través del pago de impuestos, de la remuneración de los empleados, de creación de riqueza, de la innovación y del empleo.

SEVILLA

Un rascacielos en la entrada a Sevilla desde Cádiz

- Urbanismo autoriza el plan especial que permite construir una torre de 20 plantas para uso terciario
- La promotora busca un inversor hotelero para los suelos de Bellavista junto a la SE-30



Recreación del rascacielos proyectado por el arquitecto Antonio González Córdón.

Manuel Ruesga

El Sur de la ciudad que dibujaba en sus inicios el nuevo Plan General iba a ser un territorio poblado por grandes edificios emblemáticos. En especial dos que, a modo de pórticos arquitectónicos, marcarían el acceso a la capital de Andalucía. Pero con el tiempo la realidad terminó imponiéndose: de los citados inmuebles sólo quedará uno. La revolución urbanística será profunda en esta zona de Bellavista junto a la SE-30. Una torre de 20 plantas cambiará la imagen de la entrada a Sevilla desde Cádiz.

La Gerencia de Urbanismo tomó conocimiento hace unos días de la aprobación inicial del plan especial de reforma interior API-DBP-04 SE-30 / N-IV por la Junta de Gobierno Local en una sesión celebrada el pasado 24 de febrero. La nueva ordenación se entiende como una pieza aislada donde localizar usos singulares e incrementar las dotaciones previstas de espacios libres. Los criterios seguidos en el diseño de la nueva trama urbana han sido: ordenación adaptada a la realidad actual y mejora de las conexiones con la ciudad; adaptación al futuro trazado ferroviario del Puerto; y reordenación de las parcelas lucrativas establecidas en el anterior instrumento de planeamiento.

Sobre la ordenación, los técnicos de la Gerencia sostienen que la propuesta mantiene, en líneas generales, las determinaciones del Plan General, la disposición de los espacios libres y del sistema viario. La innovación con respec-

to a la ficha del anterior planeamiento es la distribución de la superficie lucrativa en tres parcelas en lugar de las dos inicialmente previstas. Se plantea un único acceso al sector que incluye las entradas y salidas respetando el futuro trazado del ferrocarril. La movilidad interna se resuelve con un único carril de un solo sentido en forma de anillo. Las parcelas lucrativas se destinan al uso pormenorizado de Centros y Servicios Terciarios, "posibilitando la implantación de un edificio en altura que genere un elemento significativo en la puerta de la ciudad desde la carretera de Cádiz".

Torre Sevilla cuenta con 180,5 metros de altura y el doble de plantas, 40

En cumplimiento de la Ley de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, la Delegación territorial de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía, informó el 25 de marzo de 2022 que el Plan Especial del API-DBP-04 no tendrá efectos significativos sobre el medio ambiente.

La altura máxima del rascacielos será de planta baja más 19 pisos, con una superficie de 5.375 metros cuadrados y una edificabilidad de 13.200 metros cuadrados. La torre estará acompañada por otros dos edificios de planta

Urbanización de una parcela en Bellavista



FUENTE: Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente. GRÁFICO: Dpto. de Infografía.



Estado actual de la parcela que se encuentra en Bellavista junto a la SE-30.

baja más cinco pisos. La superficie total es de 33.310 metros cuadrados y la edificabilidad de 40.615 metros cuadrados. El inmueble más alto de la ciudad es Torre Sevilla, que cuenta con

180,5 metros de altura y 40 plantas, el doble.

La promotora, la inmobiliaria Aliseda, comercializa la parcela para uso hotelero. En la descripción del entorno, detalla que el

solar situado en el Polígono Industrial Pineda "está a unos 20 minutos del centro de Sevilla, contando así con todos los servicios que ofrece la población. Además, a pocos metros del solar discurre el cauce del río Guadalquivir, lo que confiere a la zona grandes zonas verdes, parques, campos de golf, etc. Queda cerca de hospitales, centros educativos de varios niveles y la estación de tren de Jardines de Hércules".

El visto bueno al plan especial que permite levantar un rascacielos en esa zona de la ciudad recuerda al inmueble singular de 105 metros de altura diseñado por Antonio González Córdón hace casi 20 años.

Paradójicamente, en esta parte del Sur de Sevilla el tope de altura permitido por el nuevo Plan General iba a ser de 15 plantas. Pero el interés de los propietarios por construir un inmueble de calidad provocó que, frente a lo acordado en su día -el Consistorio y la empresa Vicomfort, entonces titular de los suelos, suscribieron un convenio de recalificación en el mes de enero de 2004, tiempo antes de la aprobación plenaria del documento inicial del PGOU-, se tramitase ex profeso, y con toda celeridad, un marco urbanístico casi en función de sus necesidades que, si bien no alteró sustancialmente los parámetros globales aprobados oficialmente en su día, sí facilitó sobremedida la construcción de un rascacielos. La zona se encuentra ahora en plena transformación debido a la construcción de numerosas promociones de viviendas.

El tiempo de tramitación de una licencia urbanística se reduce casi a la mitad

● El Ayuntamiento informa de que la duración media del proceso ha pasado de los 346 días en 2014 a 193 días en 2022

R. S.

El Ayuntamiento de Sevilla, a través de la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente, ha logrado reducir a casi la mitad la duración media de los trámites administrativos para la concesión de licencias urbanísticas, entre los años 2014 y 2022. Exactamente, según informó ayer en un comunicado, un 44%, al pasar de 346,20 a los 193,53 días de media actuales, es decir, 152,67 días menos de tramitación. "Como resultado de la amplia estrategia de simplificación y agilización administrativa", defiende el gobierno municipal.

Según explica el delegado de Hábitat Urbano y Cohesión So-



Albañiles trabajando en la obra de una vivienda en la capital.

JUAN CARLOS VAZQUEZ

cial, Juan Manuel Flores, "se trata de una reducción sustancial del tiempo y de los procedimientos en sí y una de las claves para que la ciudad esté registrando en estos momentos un nuevo ciclo inversor y revelando una importante capacidad para captar inversiones y facilitar el emprendimiento empresarial".

Flores añade que, aunque es evidente que se ha conseguido una significativa mejora en los tiempos de tramitación de licencias, "se sigue trabajando en la implementación de nuevas actuaciones que deriven en una reducción aún mayor de esos plazos de otorgamiento".

El resultado de todas las medi-

das procedimentales adoptadas para agilizar y reducir tiempos de respuesta ha supuesto "un cambio rotundo de escenario", destaca el Ayuntamiento. "Con el transcurso de los años ha aumentado progresivamente el número de licencias de obras y actividades concedidas y de Declaraciones Responsables presentadas,

sin que ni siquiera dicho crecimiento se viera interrumpido durante la pandemia de la Covid-19", según remarca el delegado.

En concreto, desde enero de 2016 y hasta diciembre de 2022 se aprobaron casi 10.000 licencias (9.513). El volumen de inversión generado por esta actividad constructora, incluyendo la derivada de las obras por Declaración Responsable con técnico, alcanzó los 1.868 millones euros en estos últimos siete años, facilitando además la puesta en el mercado de 13.425 viviendas nuevas.

Sólo durante el último año 2022, Urbanismo ha tramitado 3.242 licencias de obras y Declaraciones Responsables con técnico que han supuesto 304 millones de euros de inversión.

Comparativamente con las cifras de 2021, las licencias y Declaraciones Responsables con técnico se multiplicaron por 2,6, pasando de 1.258 tramitadas en 2021 a 3.242 el año pasado.

En cuanto al volumen de inversión generado como consecuencia de las licencias concedidas, el Ayuntamiento destaca un aumento del 32%, pasando de 231 millones en 2021 a los 304 mencionados de 2022.

Buena parte de esta inversión, concretan las mismas fuentes, ha sido para la construcción de vivienda nueva, de manera que en 2022 Urbanismo autorizó la edificación de 2.393 viviendas.

El Arrabal, encuentro entre la historia y la naturaleza

El Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra, con la ayuda de los Fondos Europeos, está inmersa en un proceso de transformación hacia una ciudad sostenible, inteligente y cohesionada. Un ejemplo de ello es la rehabilitación del Arrabal en la barriada San Miguel "El Castillo". Un espacio clave que sirve de nexo de unión entre el río y el Castillo, mejorando la calidad de vida de los vecinos y fomentando la visita turística a la zona.

El proyecto ha contado con un presupuesto de 452.319,19 euros, cofinanciada al 80% por el FEDER en el marco de la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado (EDUSI) "Alcalá Futura".



ALCALÁ en marcha

ALCALÁ DE GUADAÍRA FUTURA



Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra



UNIÓN EUROPEA

Fondo Europeo de Desarrollo Regional FEDER
Una manera de hacer Europa

SEVILLA

La Junta invierte más de tres millones en eliminar barreras en 39 colegios

En total están previstas 41 actuaciones de las que se van a beneficiar centros educativos de 23 municipios

R. S.

La Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional, a través de la Agencia Pública Andaluza de Educación, ha destinado

más de 3,2 millones de euros a 41 actuaciones para mejorar la accesibilidad en los centros educativos de la provincia desde 2019. Esta inversión ha alcanzado a 39 centros, de los que más del 35% se lo-

calizan en Sevilla capital. Del conjunto de intervenciones, 20 están finalizadas, cinco en construcción, nueve en contratación de obras y siete en fase de elaboración de los proyectos.

La Delegación destaca que las actuaciones contemplan diversas intervenciones. "Desde la adaptación y creación de aulas y aseos para el alumnado con necesidades especiales hasta la construcción de rampas, pasando por la instalación de ascensores que garanticen la movilidad entre las diferentes plantas de los edificios escolares", especifica. "Con ello, no sólo se modernizan las infraestructuras educativas, sino que se facilita la escolarización de los niños con dificultades motoras y se crean espacios específicos para proporcionar una educación inclusiva", añade.

Las 41 actuaciones programadas desde 2019 van a beneficiar a 25 centros de educación infantil y primaria y 14 institutos de enseñanza secundaria, ubicados en 23 municipios. Los trabajos finalizados suman una inversión de 1.441.575,24 euros, incluidos los importes de proyectos y obras, mientras los que se hallan en construcción o fase de contratación de obras suponen 1.118.857,70 euros. Finalmente, las siete intervenciones en fase de proyecto cuentan con un presupuesto de 671.667 euros.

EL ESPAÑOL de ayer a hoy programa

Miércoles
22 de marzo de 2023
09:00 horas
Casa de Iberoamérica de Cádiz

9:00 h Inauguración de la jornada

D. Arturo Bernal, consejero de Turismo, Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía

D. Tomás Valiente, director general de Grupo Joly

9:30 h "Las empresas andaluzas en un mundo multilingüe: el español en convivencia con otras lenguas en el ámbito comercial"

Dña. Ana Medina Reguera

Profesora Titular del Departamento de Filología y Traducción de la Universidad Pablo de Olavide y doctora en Filología Alemana por la Universidad de Sevilla

10:00 h Debate

10:15 h Pausa café

10:45 h "Eduardo Benot, eximio gramático gaditano"

D. José Luis Girón Alconchel

Catedrático de Filología en la Universidad Complutense de Madrid y miembro de la Real Academia Hispanoamericana de Ciencias, Artes y Letras de Cádiz

11:15 h Debate

11:30 h "Nombrando a la realidad marina: creatividad, riqueza y contacto de lenguas en el mar de Cádiz"

Dña. Mercedes de la Torre García

Profesora del Área de Lengua española en el Departamento de Filología y Traducción de la Universidad Pablo de Olavide

12:00 h Debate

12: 15 h Mesa redonda: "Andalucía en su acento: medios, empresas y calle"

Coordinadora: Dña. Lola Pons Rodríguez.

Filóloga y profesora, catedrática en el Dpto. de Lengua Española, Lingüística y Teoría de la Literatura de la Universidad de Sevilla

Participantes: D. José Luis Girón, Dña. Ana Medina Reguera, Dña. Mercedes de la Torre y Dña. Ana Sofía Pérez Bustamante

13:00 h "Bahía de la Gracia. Cádiz en el imaginario poético"

Dña. Ana Sofía Pérez-Bustamante

Doctora en Filología Hispánica, profesora de Literatura Española de la Universidad de Cádiz

13:45 h Debate

14:00 h Clausura y cóctel

Organizan:



Andalucía

DIARIO DE CADIZ

GRUPO JOLY

Colabora:



Dirección:
c/ Concepción Arenal, s/n,
Cádiz

Inscripción y más información:
jornadatecnica@grupojoly.com
Tlf. 902 305 095

Horario de atención:
de 8:00 a 15:00 h.

SRC antes del 21 de marzo

Más de 50 nuevas marquesinas-refugio para las paradas de autobuses

R. S.

La Junta instalará más de 50 marquesinas-refugio en paradas de autobuses de 28 municipios sevillanos. A través de la Delegación Territorial en Sevilla de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, será la empresa Señalética y Mobiliario Urbano de Andalucía la que se encargará de estos trabajos, cofinanciados por los fondos europeos Feder, con un presupuesto de 371.273 euros.

"Hemos trabajado en un plan renove para modernizar el servicio de transportes de viajeros desde el mismo lugar de espera, actuando en más de medio centenar de paradas que o carecían de marquesinas o bien las instalaciones se habían quedado completamente obsoletas", manifestó ayer la delegada territorial de Fomento en Sevilla, Susana Cayuelas.

Tras la elaboración de un inventario de las marquesinas existentes, las nuevas se instalarán en Aguadulce, Algámitas, Badolatosa, Cañada Rosal, Casariche, Dos Hermanas, El Saucejo, Estepa, Guadalema de los Quinteros (Utrera), Guillena, Herrera, Las Cabezas de San Juan, La Luisiana, Las Navas de la Concepción, La Puebla de Cazalla, La Roda de Andalucía, Lebrija, Lora del Río, Los Corrales, Los Molares, Los Palacios y Villafraña, Marchena, Marinaleda, Martín de la Jara, Paradas, Peñaflores, Sevilla y Villanueva del Río y Minas.

De Ferrovial a BAT: 5 grandes fondos agitan el éxodo europeo a Wall Street

Inversores con 31.000 millones en Europa

Los inversores activistas ya son una presencia habitual en las empresas europeas, desde Unilever hasta Nestlé pasando por Vodafone. Según datos de Morrow Sodali, este tipo de fondos tenían al final de 2022 participaciones en compañías del viejo continente valoradas en 32.552 millones de dólares (unos 31.000 millones de euros), todavía lejos de los 141.300 millones colocados en cotizaciones de Estados Unidos. Según Lazard, estos inversores lanzaron 235 campañas durante el año pasado para forzar cambios en sus participadas. En la mayor parte de las ocasiones, el objetivo de los activistas es influir en procesos de fusiones y adquisiciones, bien al pedir la venta de activos o una escisión; detener una compra; o mejorar el precio de una oferta recibida. En otras ocasiones, exigen fuertes reestructuraciones de costes o cambios en los componentes del consejo de administración. La reclamación de mudanzas en las plazas de cotización es, por tanto, una nueva fórmula novedosa de presión por parte de estos inversores. En ocasiones, sus campañas son públicas y ruidosas —y acaban en enfrentamientos en las juntas—, pero otras veces se realizan tras las bambalinas y llegan a pactos con los gestores.

LA PRÓXIMA FUSIÓN

Roberto Casado

Ferrovial, Ferguson, Flutter, CRH y British American Tobacco (BAT) son compañías europeas que tienen en común operar una buena parte de sus negocios en Norteamérica y haber decidido o estar pensando en llevar su principal plaza de cotización a Nueva York, con el objetivo de atraer a los inversores estadounidenses.

Además, otro factor une a esos grupos, pese a que pertenecen a sectores muy diferentes. Todos ellos tienen en su accionariado una participación significativa de fondos activistas, entidades que presionan a las empresas para que realicen operaciones corporativas o giros estratégicos para que se revaloricen a corto plazo lo máximo posible.

The Children's Investment Fund (TCI) está presente en Ferrovial, grupo español que en abril votará su traslado a Países Bajos para desde allí cotizar en Nueva York; **Triam Partners** en la compañía británica de instalaciones de agua Ferguson, que en mayo de 2022 pasó su principal plaza de cotización a Wall Street; **Parvus Asset Management** en el operador de apuestas Flutter, que prevé saltar este año desde Londres a la Bolsa estadounidense; **Cevian** en la cementera irlandesa CRH (que la semana pasada puso en marcha el plan para que sus acciones estén en Estados Unidos); y **GQG** está presionando a la tabaquera BAT para que adopte un proyecto similar.

No es casualidad que las empresas involucradas en un traslado de sus acciones a Wall Street tengan a esos fondos en su accionariado. Al contrario, algunos lo ven como una clara causa o al menos una fuerte influencia en esas decisiones.

Los activistas parecen haber encontrado en el traslado de unas bolsas a otras una fórmula para aflorar el valor de las compañías europeas con negocios en Norteamérica de

Los fondos activistas quieren más visibilidad, atraer capital de EEUU y mejorar la cotización

HACIENDO LAS AMÉRICAS

> Cotización de Ferguson

En peniques, en la Bolsa de Londres (1)



(1) En mayo de 2022, la empresa pasó a tener su principal cotización en Nueva York

Expansión

una manera más sencilla que las escisiones, fusiones o ventas de activos.

En el caso de la empresa española Ferrovial, los responsables de TCI mantuvieron conversaciones para solicitar el salto a Wall Street como una fórmula para que los activos del grupo en Estados Unidos fueran mejor valorados. También se pensó en la opción de vender todo o parte de esos negocios, pero la compañía optó por ese traslado de parque para retener así el 100% de sus infraestructuras americanas.

Triam Partners ofreció a Ferguson varias razones por

las que podría valer más en Nueva York que en Londres. La mayor liquidez de Wall Street, la presencia de un mayor número de analistas que cubren su sector, la cotización de empresas comparables en esa plaza y el tener casi todo su negocio en Estados Unidos —lo que permite ser mejor entendido por los inversores de ese país— fueron argumentos que acabaron convenciendo a la empresa.

Rajiv Jain, fundador de GQG Partners, dijo la semana pasada que BAT “es una empresa huérfana en Europa”, ya que sus principales inversores son norteamericanos y

> Las ventas en Norteamérica

Empresas del EuroStoxx 50 que generan un mayor porcentaje de su facturación en Norteamérica

Deutsche Telekom	63
Ahold Delaize	60
CRH	58
EssilorLuxottica	50
Adyen	48
Stellantis	46
Sanofi	45
SAP	34
Bayer	34
Air Liquide	33
Nokia	33
Linde	33
AB InBev	30
LVMH	27
Kering	27
Schneider	27
BASF	27

Fuente: Bloomberg y Goldman Sachs

sus rivales principales cotizan en Nueva York, por lo que “no tiene sentido” mantener Londres como su plaza principal de cotización.

Las activistas reclaman además que los grupos coticen con sus acciones ordinarias en Wall Street, y no con certificados de depósito (ADR), para tener más liquidez. James Wheatcroft, analista de Jefferies, considera que la cotización de Flutter puede subir al llegar a los mercados estadounidenses “por el mayor peso de los fondos no ESG [los que no siguen criterios estrictos de responsabilidad social corporativa] y

los fondos que replican índices bursátiles”. Para estar en referencias como el S&P 500 o el Russell 2000, donde los inversores pasivos concentran su dinero, es necesario cotizar con acciones, no con ADR. **Shell** también meditó un paso similar.

La tendencia de ir a Wall Street en busca de liquidez no es nueva. La empresa española **Atlantica Sustainable** (antigua **Abengoa Yield**) aprovechó un boom de salidas a Bolsa de renovables para estar allí; mientras que **Wallbox** y **Codere** dieron el salto hace dos años gracias al auge de las compañías especiales Spac.

ACTIVISTAS EN CAMPAÑA



Chris Hohn, socio fundador de TCI Management.

Respaldo

TCI, fondo que controla el 7% de Ferrovial, respalda al 100% el plan del grupo de mudarse a Ámsterdam y cotizar en Nueva York.



Christer Gardell, cofundador de Cevian Capital.

Cemento

El fondo activista sueco alcanzó un 4% de CRH en julio de 2022, y la cementera acaba de anunciar su salto a Wall Street.



Nelson Peltz, fundador de Triam Partners.

Tuberías

Triam Partners presionó a la empresa de instalaciones de fontanería Ferguson para que vendiera su negocio británico y cotizara en Estados Unidos.



Rajiv Jain, fundador de GQG Partners.

Tabaco

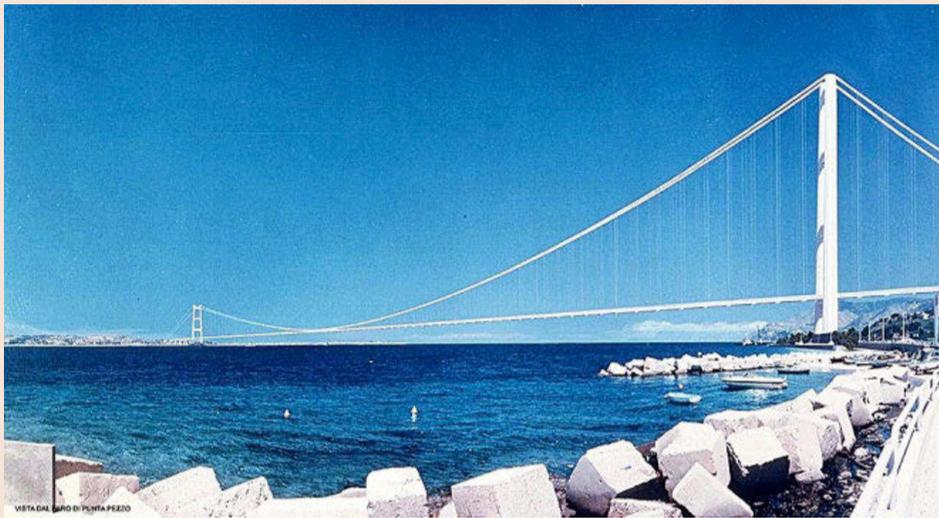
El fondo GQG ha pedido a British American Tobacco (BAT) que deje de cotizar en Londres y salte a Wall Street, donde tiene más inversores.



Peter Jackson, consejero delegado de Flutter.

Apuestas

El operador de apuestas Flutter va a votar en abril su salto a la Bolsa de Nueva York después de que Parvus tomara un 7% de su capital.



Recreación del puente de Messina.

Sacyr se hace fuerte en Italia al retomar el Puente de Messina

EL GOBIERNO RETOMA LA MEGA OBRA/ El consorcio de la española (18%) vuelve a trabajar en el proyecto 11 años después.

C.Morán. Madrid

El Gobierno de coalición italiano retomó la semana pasada el faraónico proyecto del Puente sobre el Estrecho de Messina, la ansiada conexión de Sicilia con la península enterrada en 2012 por el Gobierno de Mario Monti.

El consejo de ministros transalpino aprobó el jueves un decreto "provisional" que restaura la empresa pública Stretto di Messina y retoma las conversaciones con el consorcio *Eurolink*, ganador del contrato de construcción valorado inicialmente en 4.500 millones que, posteriormente, se encareció hasta superar los 8.000 millones de euros. El Decreto-ley de 13 páginas recoge un mecanismo de actualización de precios que, probablemente, aumente sensiblemente el presupuesto de inversión de la megaobra que pretende contar con financiación europea.

Sacyr participa con el 18% del consorcio que lidera la italiana *Webuild* (antigua *Impregilo*) con el 45%. La compañía controlada por Pietro Salini, (socio de Sacyr en la ampliación del Canal de Panamá) se revalorizó más de un 22% desde que se anunció el acuerdo de Gobierno que ahora debe pasar por un complejo trámite hasta que vea la luz de forma definitiva.

Se trata de una obra respaldada fuertemente por el partido *Forza Italia* de Silvio Berlusconi, pero que no tiene el mismo entusiasmo en las filas de *Hermanos de Italia* de la

EN BOLSA

La decisión provisional adoptada por el Gobierno italiano se dejó sentir en la cotización de *Webuild* (*Salini-Impregilo*), que se revalorizó más de un 22% desde el jueves. Sacyr cerró el viernes a 2,7 euros por título, un 2,1% menos.

primera ministra, Giorgia Meloni.

Para Sacyr, representa la recuperación de una de las grandes obras ganadas por la empresa española, a la altura del tercer juego de esclusas del canal de Panamá. Sacyr cerró el viernes en Bolsa a 2,7 euros por acción, con una caída del 2,1%. En lo que va de año se revaloriza un 9,7%.

Italia figura entre las grandes plataformas de crecimiento de Sacyr. La compañía dispone de una filial en el país, *SIS*, con una cartera de negocio de unos 17.000 millones gracias, sobre todo, a la concesión de la autopista *Pedemontana-Veneta*, el mayor activo de la compañía española cuyo presupuesto de inversión as-

La obra, que se valoró en más de 8.000 millones, pretende lograr financiación europea

ciende a 2.600 millones de euros con una cartera de ingresos de 10.000 millones. Además, Sacyr tiene bajo gestión la autopista *A3* (Nápoles-Pompeya-Salerno) y la *A-21* (Turín).

En principio, el puente colgante tendrá el mismo diseño ideado por Silvio Berlusconi en 2004. Será la mayor estructura colgante del mundo con un vano de 3,2 kilómetros de longitud soportado sobre grandes columnas a los extremos de Sicilia y de Calabria, más altas que la Torre Eiffel de París. La infraestructura tendrá seis carriles para los tráfico por carretera y soportará también un doble sentido de vía férrea.

En 2012, el Ejecutivo de Mario Monti, acorralado por fuertes dificultades presupuestarias, asignó una partida de 300 millones de euros para hacer frente a la indemnización al contratista principal. A Sacyr le correspondió unos 54 millones de euros de la indemnización.

En 2004, el entonces primer ministro Silvio Berlusconi incluyó la obra entre las infraestructuras prioritarias de Italia. En 2005, *Eurolink* se adjudicó la obra tras derrotar a las principales empresas internacionales, entre las que figuraban rivales españoles como *Ferrovial*. El controvertido proyecto fue fuertemente contestado por el impacto ambiental. Romano Prodi lo congeló en 2006. Berlusconi lo resucitó en 2008 y Monti lo volvió a enterrar.

Seat impulsa el mayor plan de formación de su historia por el eléctrico

Eric Galián. Barcelona

Seat ha comenzado a aplicar el mayor plan de formación de su historia con el objetivo de alinear a toda la organización en la transición hacia el coche eléctrico. La compañía se ha dado dos años de margen para ejecutar este programa antes de comenzar a producir vehículos sin emisiones en la factoría de Martorell (Barcelona) a partir de 2025.

Las horas lectivas y cursos todavía no han trascendido, pero la formación llegará a los 7.000 empleados que trabajan en producción, especialmente en las áreas menos robotizadas, como la de montaje. Se trata de dar un giro copernicano a la manera de fabricar, ya que se adoptará un nuevo producto donde todo cambia, desde el motor, al tubo de escape o los aceites. No hay que olvidar que muchos empleados llevan una vida entera ensamblando coches de combustión.

Una de las figuras clave de la nueva hoja de ruta formativa es Laura Carnicero (Barcelona, 1976), vicepresidenta ejecutiva de personas y organización de Seat. El pasado mes de julio, Carnicero se convirtió en la primera mujer en setenta años de historia en incorporarse al comité ejecutivo de la filial de Volkswagen. Es una de las directivas más cercanas al presidente Wayne Griffiths y comparte la toma de decisiones sobre el rumbo de la compañía junto a Markus Haupt (producción y logística), David Powels (finanzas e IT), Alfonso Sancha (compras), Werner Tietz (I+D) y Kai Vogler (comercial).

Trayectoria

Doctora en ingeniería industrial, Carnicero lleva 23 años en la compañía, donde se inició en el equipo de investigación en soldadura láser. Después de ocupar distintos cargos en áreas técnicas de producción, hace ocho años pivó hacia los recursos humanos como responsable de formación y desarrollo y directora de la Escuela de Aprendices.

Carnicero rechaza que la adopción del coche eléctrico lleve aparejado obligatoriamente una reducción de empleo. "Este tipo de vehículos requieren menos mano de obra pero la necesidad de personas depende del volumen



Laura Carnicero, vicepresidenta de personas y organización de Seat.

El grupo facilitará el traslado de personal entre Martorell y la megafactoría de baterías de Sagunto

La empresa confirma que en 2022 salieron 130 empleados en virtud de la jubilación para mayores de 61

que fabriquemos", destaca.

"Por eso es importante que venga una segunda plataforma de vehículo eléctrico a Martorell, algo que todavía no está decidido", dice. Seat prevé producir una versión del *UrbanRebel* de Cupra sobre la plataforma *Small Bev* en su planta barcelonesa a partir de 2025. Previsiblemente, también ensamblará un modelo pequeño de Volkswagen.

"Los coches del futuro requerirán transformar los equipos, que deberán saber de baterías, análisis de datos e inteligencia artificial", explica Carnicero, quien subraya que los ingenieros serán necesarios "ahora y siempre" pese a que puedan cobrar más importancia los eléctricos sobre los mecánicos en un contexto de automóviles sin emisiones.

El pasado marzo, Seat cifró en 1.800 los empleados directos que no serán necesarios con la electrificación de la compañía. Por esa razón, el vigésimo convenio colectivo aprobado con los sindicatos introduce un plan voluntario de jubilaciones para mayores de 61 años. Carnicero confirma que el año pasado 130 empleados se acogieron a esta medida y en 2023 se espera un número parecido.

Respecto al ERTE aprobado por la compañía hasta junio debido a la crisis en el suministro de chips, la vicepresidenta ejecutiva confía en que "no se amplíe más" y asegura que se está utilizando muy poco. Carnicero también dice que el grupo facilitará el traslado de empleados desde Martorell a la planta de baterías de Sagunto (Valencia) para completar las 3.000 incorporaciones previstas.

En paralelo, Seat acaba de aprobar su primer plan de igualdad en diez años, que prevé la adopción de más de 60 medidas en conciliación, promoción y condiciones salariales para crear un grupo, según Carnicero, "más abierto e inclusivo". Entre el 20% y el 22% de la plantilla de Seat son mujeres, con 3.000 en las líneas. En puestos directivos el porcentaje sube al 26%.

ECONOMÍA / POLÍTICA

El Supremo avala el reparto forzoso de beneficios si hay socios que lo exigen

JURISPRUDENCIA/ La nueva doctrina abre la puerta a que socios disconformes con los resultados del ejercicio puedan obligar a la compañía a repartir los dividendos, sin necesidad de vender sus participaciones sociales o acciones.

Ignacio Faes. Madrid

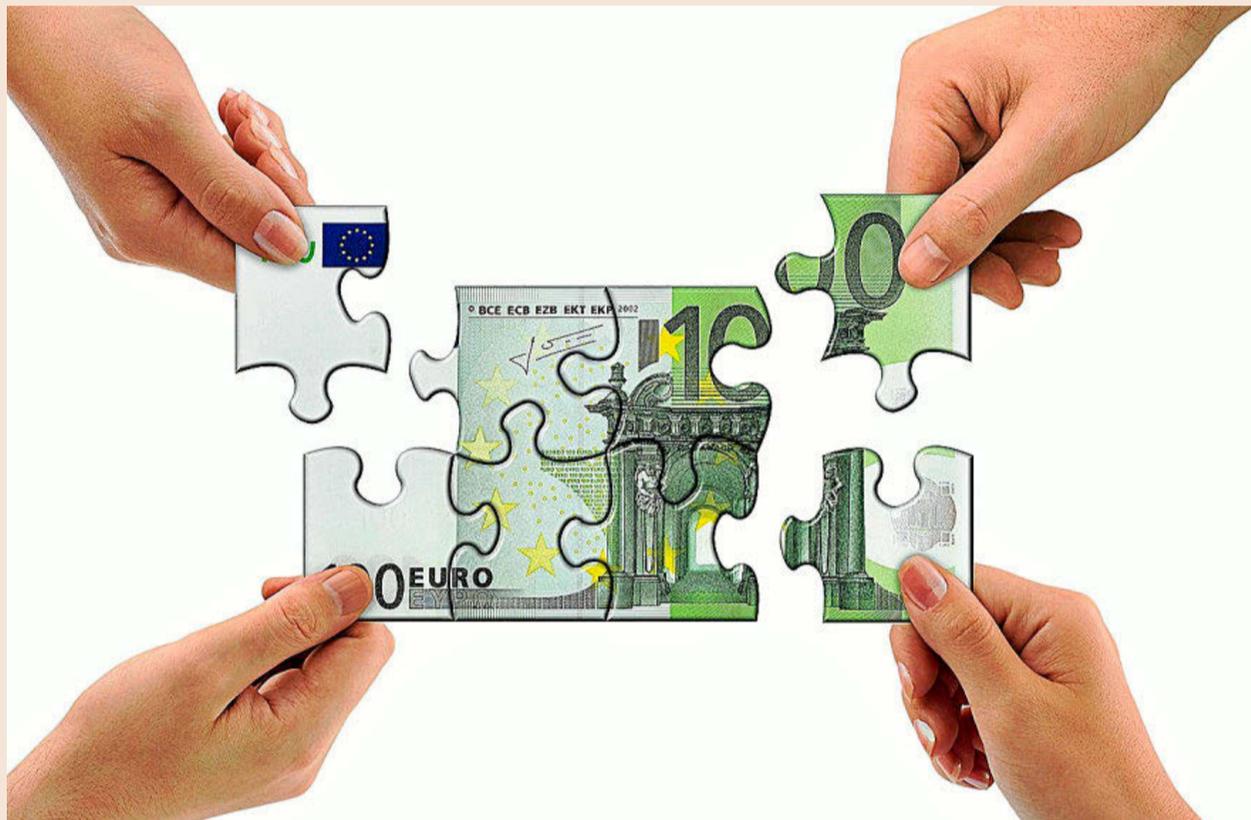
El Tribunal Supremo avala el reparto forzoso de beneficios para los socios que lo exijan. En concreto, el Supremo respalda que los juzgados y los tribunales puedan obligar a las compañías a repartir dividendos entre los socios, pese a que en la junta general los socios hayan decidido destinar los resultados del ejercicio a reservas.

El fallo abre la posibilidad, hasta ahora inédita, de que los socios disconformes con un acuerdo social sobre la aplicación de los resultados del ejercicio no sólo contemplen la posibilidad de impugnar el acuerdo social para dejar sin efecto el mismo, sino también como la oportunidad de compeler a la sociedad a repartir los resultados del ejercicio entre sus socios.

Con esta nueva doctrina, los socios disidentes con el acuerdo de aplicación del resultado del ejercicio podrán obligar a la compañía a repartir los beneficios sin necesidad de vender sus participaciones sociales o acciones. “Esto, indudablemente, les confiere una ventaja o prerrogativa de la que hasta ahora carecían, y que sin duda incentivará a pleitear, ya que al final del procedimiento se podrá dictar una resolución no sólo de nulidad del acuerdo social, sino de condena a la sociedad al reparto de sus beneficios entre los socios”, explica Roberto Sanz López, asociado sénior del Departamento de Litigación Civil y Arbitraje de Garrido.

El abogado explica que, hasta ahora, cuando uno o varios socios consideraban que la aprobación de un determinado acuerdo social sobre la aplicación de los resultados del ejercicio les era perjudicial sólo contaban con la posibilidad de que fuera declarado ineficaz a través de su impugnación, quedando limitada la posibilidad de recuperar su inversión al ejercicio del derecho de separación, lo que implicaba su salida de la sociedad.

El fallo estudia un asunto sobre un procedimiento de impugnación de acuerdos sociales. Los socios disconfor-



Los juristas califican la sentencia del Tribunal Supremo como “revolucionaria” en el ámbito societario.

El fallo aprecia alternativas al derecho de separación

El fallo del Tribunal Supremo analiza la facultad de instar la separación, cumplidos los presupuestos y requisitos del artículo 348 bis de la Ley de Sociedades de Capital (LSC) y concluye que no es el único remedio con que cuenta el socio minoritario. “El derecho de separación regulado en el artículo 348 bis de la LSC, además de ser facultativo, es compatible con el ejercicio de otras

acciones, ya sean las de impugnación de los acuerdos que aplicaron el resultado de beneficios a reservas, ya sean las eventuales de responsabilidad frente a los administradores por el incumplimiento de deberes legales que constituyan presupuesto ineludible para la adopción del acuerdo de reparto de beneficios”, señala el Supremo. El fallo

destaca que el socio minoritario “también tiene la posibilidad de impugnar el acuerdo, si se acredita que fue adoptado con abuso de la mayoría, como es el caso. Y contando con esta variedad de acciones, cada una de las cuales responde a una finalidad propia y está sujeta a unos requisitos también propios, corresponde al socio titular de esos legítimos intereses

optar por la acción legal que satisfaga mejor su pretensión”. Hasta ahora, cuando uno o varios socios consideraban que el acuerdo sobre la aplicación de los resultados les era perjudicial sólo contaban con la posibilidad de que fuera declarado ineficaz a través de su impugnación, quedando limitada la posibilidad de recuperar su inversión.

mes pedían la nulidad del acuerdo aprobado por la junta de socios que decidía destinar los resultados del ejercicio a reservas. La sentencia declara la nulidad del acuerdo y deja sin efecto el mismo. Sin embargo, va más allá y ordena a la sociedad repartir al menos tres cuartas partes de los beneficios del ejercicio entre sus socios.

“Se trata de un supuesto de reparto forzoso de dividendo en toda regla, que no sólo afecta al socio que demanda sino al resto de socios, hayan

impugnado o no el acuerdo, puesto que ante una estimación de la demanda la sociedad se verá obligada a repartir dividendo entre todos sus socios”, subraya Roberto Sanz López. “Esto parece un preludio de acciones de impugnación de acuerdos sociales en aquellos casos en los que la

El fallo habilita a que los socios disidentes soliciten al juez la condena a repartir dividendo

compañía decida no destinar sus resultados al reparto de dividendo entre los socios, por parte de los socios que no estén conformes con esta decisión y que pretendan obtener el reparto del beneficio”, añade.

El fallo del Supremo avala una sentencia de la Audiencia Provincial de A Coruña, que estableció el reparto forzoso del 75% del dividendo. “Aunque pudiera parecer que la resolución judicial al acordar el reparto como dividendos del 75% de los beneficios de am-

bos ejercicios está suplantando la voluntad de los socios, pues parece que hace uso de un margen de discrecionalidad que tendría la junta en cuanto a qué proporción de los beneficios debían destinarse a dividendos, en realidad no se da tal suplantación”, apuntan los magistrados del Supremo.

“Frente a la pretensión del minoritario de que resultaba improcedente el destino de los beneficios a reservas voluntarias y que, por el contrario, debían destinarse íntegra-

El Tribunal apela, en su sentencia, a la tutela judicial efectiva de los socios minoritarios

mente a dividendos, la Audiencia entiende que, en atención a las circunstancias de esa sociedad y sus antecedentes, constituía un abuso de la mayoría destinar a reservas voluntarias más del 25% de los beneficios alcanzados en los ejercicios de 2014 y 2015”, explica el magistrado Ignacio Sancho Gargallo, ponente de la sentencia. “Razón por la cual, es razonable entender que si sólo resultaba pertinente destinar a reservas voluntarias el 25%, el acuerdo procedente era destinar el resto a reparto de dividendos, que es lo que declara la sentencia”, añade.

Socios minoritarios

El fallo apela a la protección judicial de los socios minoritarios. Según el Supremo, en estos casos la tutela judicial efectiva del accionista minoritario quedaría afectada negativamente si el pronunciamiento del tribunal se limitara a estimar la impugnación y dejar sin efecto el acuerdo. “Dependería de la junta de socios, controlada por el socio mayoritario, la legítima satisfacción de los derechos del minoritario, reconocidos por la sentencia”, señala. “Cuando la estimación de la impugnación de los acuerdos sociales no deja margen de discrecionalidad a la junta de socios para adoptar el acuerdo procedente, no existe ningún inconveniente en que el tribunal lo declare y a partir de entonces surta efecto”, concluye el Supremo.

“Esta doctrina abre un nuevo frente judicial para los socios minoritarios, ya que además de promover la nulidad del acuerdo de destinar los beneficios del ejercicio a reservas se habilita a que los socios disidentes con la decisión soliciten de los tribunales, además de la nulidad del acuerdo, la condena a repartir dividendo”, apunta Roberto Sanz López.

Las dudas de Alemania ponen en peligro la agenda climática de la UE

DA MARCHA ATRÁS/ El bloqueo en el último minuto de la prohibición de los motores de combustión lleva a otros Estados a rebelarse contra leyes que amenazan a las industrias.

Alice Hancock. Financial Times
La ambiciosa agenda climática de la UE empieza a desbaratarse tras la decisión de última hora de Alemania de bloquear una prohibición de los nuevos motores de combustión, a la que siguieron otras capitales que plantearon objeciones en un intento de proteger sus industrias.

Los límites a la contaminación de los camiones pesados y las explotaciones agrícolas a escala industrial son algunas de las normas que los Estados miembros quieren debilitar, en un momento en que los gobiernos tratan de resolver cómo perseguir los objetivos climáticos ante la alta inflación y la incertidumbre sobre los precios de la energía.

Niels Fuglsang, un político socialista danés implicado en las negociaciones sobre las normas de eficiencia energética de la UE, afirma que los legisladores están inmersos en “una batalla” sobre la transición verde, ya que se enfrentan a presiones para rebajar los precios de la energía para la industria y rehúyen los costes de la acción climática. “La lucha aún no ha terminado”, advierte Fuglsang.

La Comisión Europea ha propuesto una serie de iniciativas encaminadas a alcanzar sus objetivos generales de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el bloque en un 55% para 2030 y llegar a las cero emisiones netas en 2050.

Pero Alemania renegó este mes de un acuerdo para prohibir la venta de nuevos motores de combustión interna en la UE para 2035, días antes de su aprobación definitiva. En opinión de un diplomático de la UE, esto puede provocar un “contagio” generalizado en la legislación sobre el clima, llevando a los países más pequeños a seguir el ejemplo de Berlín y a “reducir sus ambiciones en otros aspectos”.

“El espíritu [de la legislación climática de la UE] es precisamente converger hacia compromisos. Y en ese contexto, [Alemania] ya apoyó este compromiso. Así que es completamente inaceptable”, sostiene Pascal Canfin, el liberal francés al frente de la comisión de Medio Ambiente del Parlamento Europeo.

En una reunión entre los



La ambiciosa agenda medioambiental de la UE no pasa por su mejor momento.

Estados miembros celebrada hace dos semanas para tratar los límites de emisiones para camiones pesados y autobuses, Italia y la República Checa se opusieron a las normas propuestas utilizando argumentos similares a los que Alemania desplegó contra la prohibición de los motores de combustión, según dos personas que estuvieron presentes.

Esas personas explican que les preocupa que la táctica de argumentar que se permitan los combustibles sintéticos (e-fuel) supuestamente neutros en carbono más allá de 2035 se esté convirtiendo en un patrón. Según una carta enviada la semana pasada a la Comisión, Berlín ha exigido a Bruselas que incluya los combustibles sintéticos en la normativa vigente sobre emisiones o que legisle para crear un sistema de créditos para este tipo de combustible embrionario.

Argumentos

Los ministros de ocho países, entre ellos Alemania, Italia, República Checa y Portugal, formaron una coalición el lunes para rechazar la aplicación de normas separadas sobre las emisiones totales de los vehículos.

El ministro de Transportes checo Martin Kupka afirmó que la propuesta actual provocaría “una reducción funda-

La posición de la UE como líder mundial en materia de clima se ve amenazada ya por Estados Unidos

mental de la producción de nuevos modelos de vehículos, un aumento de sus precios y, por tanto, una mayor obsolescencia del parque automovilístico en Europa”.

La primera ministra italiana Giorgia Meloni se sumó el miércoles a la reacción tras una ajustada votación en el Parlamento Europeo a favor de normas para fomentar la renovación y el aislamiento de los edificios.

La creciente presión medioambiental de la UE, si está mal formulada, “corre el riesgo de dañar nuestro tejido económico”, afirmó.

Un alto diplomático de la UE señala que los Estados miembros con un planteamiento menos ambicioso sobre los objetivos climáticos sostienen que “si podemos reabrir el expediente [del motor de combustión], ¿por qué no podemos reabrir otros?”.

Las próximas leyes, como la actualización del emblemático sistema de comercio de derechos de emisión del bloque, cuya aprobación está prevista para finales de la primavera,

también pueden verse amenazadas, añade el diplomático. La posición de la UE como líder mundial en materia de clima se ve amenazada ya por Estados Unidos, que el año pasado presentó un plan de gasto de 369.000 millones de dólares (346.000 millones de euros) para impulsar sus industrias ecológicas.

Bruselas respondió la semana pasada con sus propias propuestas para impulsar las tecnologías limpias nacionales. Sin embargo, analistas y defensores del medio ambiente advierten de que cualquier nuevo bloqueo del Pacto Verde Europeo, que hace legalmente vinculantes los objetivos de emisiones, y de la agenda medioambiental en general podría poner en peligro su credibilidad.

“El año pasado nos esforzamos mucho por aislar la agenda verde de la crisis energética y por conseguir que la crisis energética no comprometera la agenda verde”, señala Simone Tagliapietra, miembro del *think tank* Bruegel.

Es “realmente absurdo y peligroso” que los países de la UE se opongan ahora a la legislación climática, añade. “Las cosas se han descontrolado de una forma que probablemente los propios alemanes no pretendían”.

En un informe de octubre,

la Comisión afirmaba que la UE estaba “bien encaminada para cumplir sus ambiciones climáticas”, pero que era necesario “actuar con rapidez” para alcanzar el objetivo de 2030. Si los países siguen el ejemplo de Alemania, podría haber largos retrasos mientras los negociadores luchan por alcanzar compromisos.

La votación sobre la prohibición de los motores de combustión se ha pospuesto indefinidamente y hasta ahora no ha habido señales de una resolución que satisfaga al Ministerio de Transportes de Berlín.

Cuestionadas

Un funcionario de la UE señala que otras leyes medioambientales, como las normas para mejorar los hábitats naturales, están siendo cuestionadas, y añade que “el gran peligro” es que otros países vean ahora la posibilidad de actuar contra la normativa una vez concluidas las negociaciones finales.

La actualización de la normativa comunitaria sobre sustancias químicas nocivas se ha pospuesto hasta finales de año tras las presiones de los diputados conservadores del Parlamento Europeo, que argumentan que impondría una carga excesiva a unas empresas que ya se enfrentan a una fuerte inflación.

El plan estrella para reducir las emisiones industriales, incluidas las procedentes de la agricultura intensiva, se ha visto considerablemente debilitado por los ministros, que acordaron el jueves reducir a más de la mitad el número de explotaciones ganaderas y porcinas incluidas en su ámbito de aplicación, en relación a la propuesta original de la Comisión.

“Hay algunos países del este de Europa que no querían el Pacto Verde en absoluto. Están viendo una oportunidad, y lo que ha hecho Alemania no ayuda”, sostiene un político conservador de la UE.

Frans Timmermans, comisario de Protección del Clima, dijo que Alemania debe “respetar su acuerdo” y que la legislación climática es crucial ante unas condiciones meteorológicas cada vez más dramáticas. “Tenemos que actuar y tenemos que hacerlo ya”.

Trabajo eleva la Inspección a 2.330 personas para calmar a los funcionarios

Expansión. Madrid

El Gobierno prevé que el número de inspectores y subinspectores de Trabajo se eleve a 2.332 este mismo año, una vez que se incorporen unos 133 funcionarios que ahora mismo están terminando los procesos de selección y formación correspondientes, informa *Europa Press*.

Pese a suponer una “cifra récord en España”, según apunta el Gobierno en una respuesta escrita en el Congreso a una pregunta de Ciudadanos, todavía se queda a 2.168 funcionarios del mínimo exigido desde el cuerpo de inspectores de Trabajo.

En otra respuesta registrada en el Congreso, esta vez por una pregunta de Vox, el Gobierno recuerda que en 2022 aprobó una oferta de empleo público con 181 plazas en el Cuerpo Superior de Inspectores de Trabajo y Seguridad Social, de los que 146 eran de acceso libre, y 36 de promoción interna. También aprobó otras 146 plazas para el Cuerpo de Subinspectores. De ellas, 126 son de acceso libre, y 20 de promoción interna. El gobierno también aprobó el año pasado 128 plazas para el Cuerpo de Subinspectores Laborales, Escala de Seguridad y Salud Laboral.

Además, el Ejecutivo destaca las partidas presupuestarias designadas al organismo, que en los últimos tres años han crecido un 41,5%, pasando de 145,8 a 206,3 millones de euros.

Sin embargo, el responsable de Acción Sindical en la Administración General del Estado en CCOO y también inspector de trabajo, Josetxo Gándara, explica que estas cifras de nuevos inspectores y subinspectores están en los acuerdos comprometidos por el Gobierno con el colectivo, y no obedecen a un plan de choque “extraordinario”.

“No hay absolutamente nada nuevo”, indica Gándara, y subraya que la actual plantilla de Inspección de Trabajo “es propia de un país en vías de desarrollo, si se atienden a las recomendaciones de la Organización Internacional de Trabajo”. El Gobierno dice también que invertirá 10 millones de euros en la modernización tecnológica del organismo, para aumentar la eficacia de la actividad inspectora y reforzar la herramienta de lucha contra el fraude.