



RESUMEN DE PRENSA

07/03/23



EL RECUADRO

ANTONIO
BURGOS

Los Hércules de la Alameda

Ojalá la Alameda vuelva a ser lo que fue en lugar del desaguisado urbanístico que hicieron con ella

NO sé cómo el Hércules es un equipo de fútbol de Alicante, cuando de verdad donde somos partidarios del dios de los mitológicos doce trabajos es en Sevilla. Tan de Hércules somos, que hasta a Julio César lo convertimos en Hércules. La mayor batalla que ganó Julio César fue que Sevilla lo elevara a la condición de deidad en la Alameda. Donde tenemos a los Hércules repetidos. No sólo existe la Alameda de Hércules, sino los Hércules de la Alameda, como popularmente se les llama a su estatua y a la de Julio César colocadas en el paseo que creó en 1574 el asistente Conde de Barajas. Hasta el XVI, la Alameda era un lugar insalubre de charcas y lagunas de los brazos del río. Fue entonces cuando Barajas decidió transformarlo en un gran jardín, con paseos, árboles y fuentes. Y colocó las dos columnas con las esculturas de Hércules y Julio César. Esas columnas las trajeron del templo romano de la calle Mármoles. Nueve carros con 18 ejes fueron precisos para trasladarlas hasta la Alameda. Y sobre capiteles tomados al Cabildo Metropolitano en la calle Abades, colocaron las dos esculturas, obra de Diego de Pesquera. La Alameda quedó entonces convertida en un paseo elegante sobre aquellas charcas in-

mundas que Barajas desecó. En el pedestal de los fustes se colocó una lápida que recordaba la reforma.

Dos siglos más tarde, en 1765, al otro extremo de la Alameda, se colocan otras dos columnas, con sendos leones que sostienen las armas de Castilla y de León y que labró el escultor Cayetano de Acosta por iniciativa del asistente Ramón de Larrumbe, a quien se recuerda en otra lápida en el pedestal. Pero estos leones del extremo norte de la Alameda no son los verdaderos Hércules popularísimos. ¡Lo que no habrán visto esos Hércules de la Alameda desde lo alto de sus columnas! Las que pusieron de negro luto cuando el entierro de Joselito el Gallo. Hércules ha visto el manto de Penélope de que el más elegante salón se convertiría con el paso del tiempo en degradado escenario de la mala vida y de la prostitución, en una especie de barrio chino.

Desde el Conde de Barajas a nuestros días no han hecho más que reformar la Alameda, que ya no es sombra de lo que fue inicialmente y del carácter de paseo popular y familiar que tuvo luego, con puestos de cristales y cines de verano. En la última desgraciada reforma dejaron a la Alameda casi irreconocible, en esa degradación de la Sevilla que va desde Las Setas hacia La Barqueta. Y les quitaron a las columnas las rejas que protegían la base de sus cuatro fustes. Ahora el Ayuntamiento va a instalar de nuevo aquellos cerramientos de rejas alrededor de las dos parejas de columnas de la Alameda para evitar más daños y actos vandálicos en sus bases. Cerramientos que quitaron en 2007 en las obras de remodelación que desfiguraron lo que conocíamos como popular Alameda. Ojalá no quede la cosa sólo en la reposición de los cerramientos de rejas de los Hércules y los Leones, que volverán como forma de protegerlos de actos incívicos. Ojalá la Alameda vuelva a ser lo que fue, popular, simpática, clásica, castiza, flamenca, en lugar del desaguisado urbanístico que hicieron con ella, que no la reconocería ni Hércules Fundador que bajara de su columna después de haber visto en la Madrugada desde allí arriba el plumerío de la Centuria Macarena.

Una empresa de Miguel Gallego compra la tuneladora de la SE-40

- ▶ Se ha hecho con la máquina por casi dos millones de euros para desmontarla y venderla como chatarra
- ▶ El Gobierno central ha gastado más de 130 millones en la obra fallida y ahora pone el contador a cero



ADRIANO

Escándalo

ELENA MARTOS
SEVILLA

La tuneladora de la SE-40 ya tiene nuevo dueño. La ha adquirido una sociedad del empresario Miguel Gallego, especializada en el desmontaje de infraestructuras industriales, en una operación en la que ha intermediado al cónsul de Turquía, Manuel Moreno. Las constructoras que la habían encargado para excavar la primera pareja de túneles bajo el Guadalquivir la han ofrecido a varios interesados, adjudicándose al mejor postor. En este caso la oferta se ha situado entre el 1,8 y dos millones de euros, según ha podido saber ABC.

El acuerdo todavía está a expensas de la firma, pero se da ya por hecho. Y el interés es aprovechar esos materiales para venderlos como chatarra, coincidiendo con la espectacular subida de precios que han experimentado en el último año. La controvertida maquinaria, que costó en su día 37 millo-

nes de euros (sin IVA) y que ha permanecido durante once años almacenada bajo una carpa en Coria, tiene una elevada carga de acero, hierro y cobre, que son las materias más caras.

Una vez cerrada la operación, la UTE que adquirió la tuneladora, compuesta por OHL, Azvi y Sando, podrá de traer esa cantidad de la indemnización que espera cobrar por la cancelación del proyecto. Dos años después, el Ministerio de Transportes y Movilidad todavía no la ha fijado y es posible que el asunto termine en los tribunales si las partes no se ponen de acuerdo.

No es la primera vez que se intenta vender la máquina tras la decisión del Gobierno de Pedro Sánchez de cambiar el tramo subterráneo por un viaducto. Hace justo un año se había llegado a un acuerdo con un chatarrero para deshacerse de la misma por un precio muy parecido al que se ha logrado ahora, pero el Ministerio pidió a las empresas que no se adelantasen a los acontecimientos y conservaran la

La venta de la tuneladora de la SE-40 como chatarra pone fin a uno de los episodios más desagradables del histórico mal fario de Sevilla con sus obras públicas. La inexplicable idea del Gobierno de enterrar el proyecto de los túneles bajo el río cuando ya estaban en obras dejará una rémora de 130 millones de euros que finalmente tendrá que asumir el erario público. Algunos casos de corrupción que escandalizaron a España resultaron más baratos.

La UTE ha ofrecido la maquinaria a varios interesados, aprobando la venta al que ha realizado la oferta más alta

tuneladora hasta que decidiese si resolver el tramo con una nueva pareja de túneles o con un viaducto. La confirmación, que no supuso ninguna sorpresa, llegó el pasado otoño cuando el secretario general de infraestructuras, Xavier Flores, presentó públicamente las conclusiones del estudio de las ingenierías Fhecor y Ayesa, que indica que la mejor opción es resolver el paso del río mediante un puente.

Una factura millonaria

No es poco dinero el que se ha gastado ya en esta obra fallida. En un cálculo de trazo grueso y con los datos que han trascendido públicamente, la cuantía podría alcanzar los 133 millones de euros, entre el coste de los trabajos que se ejecutaron en su día, la compra del topo mecánico, su mantenimiento y el proyecto constructivo que se redactó para los túneles originales bajo el río. Con ese montante bien se podría haber construido un nuevo tramo de la circunvalación, uniendo por ejemplo Valencina y la

Descarga de la tuneladora en el Puerto de Sevilla en la primavera de 2012 // ABC



Alga o incluso se podría haber hecho diez años antes la obra de ampliación del puente del Centenario que tiene menos presupuesto.

Más de la mitad de esta ingente can-

tidad de dinero se ha ido en la ejecución de los primeros trabajos, cuando se empezaron a levantar las embocaduras de los túneles en 2009. Fue ahí donde comenzaron los problemas téc-

El cierre de la SE-40 necesita 1.000 millones de inversión y siete años

Hacen falta 1.000 millones para cerrar la SE-40. Ese es el cálculo que maneja el Ministerio de Movilidad y Transportes con el 2030 como horizonte. Una estimación que convirtió en compromiso el pasado diciembre con la visita de la secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Isabel Pardo de Vera, al alcalde de Sevilla, Antonio Muñoz.

Lo que llama la atención más que el generoso montante es que se fije un plazo tan corto cuando la infraestructura lleva ya dos décadas en obras y ni siquiera se ha ejecutado la mitad de la

misma. Actualmente tiene en servicio 38 kilómetros en dos arcos separados, el arco sureste entre la A-4 (lado Córdoba) y Dos Hermanas-A-4 (lado Cádiz), y el arco suroeste, entre Coria del Río y Espartinas (A-49). Pendiente queda, por tanto, el tramo Dos Hermanas-Coria del Río (cruce del Guadalquivir), que lleva en información pública desde septiembre de 2022; el arco noroeste con dos proyectos de construcción en redacción, y el arco norte con tres proyectos redactados en 2010, que es necesario actuali-

zar. nicos para trabajar en el subsuelo que no se hicieron públicos hasta diez años después. La inundación de aquellas construcciones es lo que generó las primeras dudas sobre la viabilidad del proyecto, luego la crisis económica ofreció la excusa perfecta para paralizarlo. Hasta ochenta millones se gastaron en ese inicio de obra, según confirmó el entonces director general de Carreteras, Javier Herrero, durante su primera visita oficial a Sevilla en noviembre de 2020 para dar por enterrados los túneles.

A ello se sumaron los 37 millones que costó la tuneladora más el IVA. La enorme mole de 14 metros de diámetro, que equivale a cuatro plantas de un edificio, fue desembalada en 2012 para su transporte en barco y luego se volvió a empaquetar. El coste de vigilancia y mantenimiento ha corrido por cuenta de las empresas a razón de 1,2 millones de euros al año y han sido once los que ha permanecido bajo custodia. Finalmente hay que añadir el coste de la redacción del proyecto de los túneles, que se adjudicó a la sevillana Ayesa por casi un millón de euros. Curiosamente es la misma empresa que se ha encargado de los estudios de viabilidad del puente y de impacto ambiental.

Será en las próximas semanas cuan-

do se cierre la venta y el nuevo propietario pueda dismantelar el campamento que se instaló a pie de obra para el resguardo de la máquina.

Cierre de un capítulo

Con ello se cierra un capítulo de menosprecio absoluto a los infraestructuras de Sevilla. El controvertido tramo que une Dos Hermanas con Coria se resolverá mediante un viaducto para el que se va a convocar un concurso de ideas, según anunció el Ministerio, para que sea un puente singular. Dado que se ha escogido la opción más barata, los ciudadanos sólo piden ya que se ejecute cuanto antes. El horizonte para el cierre del anillo de la SE-40 se pospone al 2028.

El puente en cuestión tendrá una distancia de 3,6 kilómetros de longitud, con una estructura total de cinco kilómetros y una altura de 70,8 metros y ocho carriles, cuatro por sentido. El coste estimado es de 458 millones de euros, además de otros 66 millones más de mantenimiento durante toda la vida útil de la infraestructura. Además, el proyecto incluye como compensaciones asociadas siete kilómetros de carril para bicis y peatones y se crearán 72.000 metros cuadrados de nueva superficie forestal.

**NU
BA** | BEYOND THE EXPERIENCE

Y tú, ¿qué quieres vivir?

C/Alfonso XII, 48 - 41002 - Sevilla - 954 06 56 00



Un tren de Avlo, la línea 'low cost' de Renfe, espera en un andén de la estación de Atocha de Madrid // ABC

El AVE de bajo coste llega en junio a Sevilla con dos trenes diarios

► La firma Avlo ofrecerá billetes de Sevilla a Madrid a partir de siete euros

MERCEDES BENÍTEZ
SEVILLA

Buenas noticias para los miles de ciudadanos que hacen cada semana el trayecto entre Madrid y Sevilla. Renfe anunció ayer que iniciará las circulaciones comerciales del nuevo servicio Avlo entre Madrid y Sevilla el próximo mes de junio. La empresa pública confirmó ayer el desembarco de los trenes 'low cost' en un comunicado en el que avanza que estos trenes harán también todas las paradas intermedias, ofreciendo el mismo servicio que el AVE.

Aunque Renfe no ha concretado la fecha exacta de la llegada de esos trenes baratos, sí han anunciado que los viajes se cubrirán con cuatro trenes Avlo en el corredor sur: dos entre Madrid y Sevilla (uno por sentido) y otros dos entre Madrid y Málaga (uno por sentido), aunque los horarios aún no están determinados.

También señala que el precio de los billetes será a partir de 7 euros. La comercialización será en una única clase y la venta de billetes se gestionará a través de un sistema dinámico que ofrece el mejor precio disponible en cada momento para el viaje solicitado.

Sobre el precio base, el cliente puede añadir servicios adicionales como selección de plaza, cambios o anulaciones y equipaje adicional. El precio base incluye de manera gratuita una

maleta de cabina y un bolso de mano. Los niños menores de 14 años tendrán una tarifa básica de 5 euros. Este billete siempre debe de ir acompañado de la emisión de un billete de adulto (un máximo de dos billetes de niño por adulto). Las familias numerosas también podrán obtener descuentos del 20 por ciento en caso de categoría general y del 50 por ciento para familias numerosas de categoría especial.

En cualquier caso, los billetes aún no están a la venta y habrá que esperar para conocer más datos de estos trenes.

Avlo es el segundo operador de Alta Velocidad que entrará este año en el mercado sevillano, rompiendo así el monopolio que todavía tiene la marca AVE. Avlo es la versión de bajo coste de Renfe que se incorporará al trazado ferroviario andaluz más de treinta y un años después de que en abril

de 1992 Sevilla fuera la primera capital española unida con Madrid por la Alta Velocidad.

Ahora Avlo llegará a Sevilla tres meses después de que lo haga Iryo, la oferta del grupo italoespañol que empezará a funcionar el 31 de marzo, viernes de Dolores. Será entonces cuando sus trenes, que son de última tecnología, lleguen a Santa Justa.

La compañía, un consorcio formado por los accionistas de la aerolínea Air Nostrum, Trenitalia y Globalvia, ha realizado una importante inversión para llevar sus trenes a la capital his-

La línea barata de Renfe empezará a operar tres meses después de la llegada de Iryo, la primera compañía privada de tren

palense. Según Simone Gorini, consejero delegado de Iryo, la inversión total del proyecto ha sido de 1.000 millones de euros. De ellos, aproximadamente 800 millones se han destinado a fabricar una nueva flota de veinte trenes de eléctricos de última generación, los Frecciarossa 1.000.

Se trata de trenes que circularán a 300 kilómetros por hora y que han sido los primeros del mundo en obtener la certificación de impacto ambiental al lograr contener las emisiones de CO2 por pasajero-kilómetro en 28 gramos, lo que supone un ahorro de alrededor del 80 por ciento. Además la flota de Iryo está fabricada con un 95 por ciento de materiales reciclables y tendrá suministros de energía cien por cien renovable en operaciones. Desde Iryo insisten en que la liberalización del mercado va a suponer un punto de inflexión, ya que la competitividad permitirá a los ciudadanos contar con más oferta, frecuencias y precios más competitivos. Para los precios tienen un sistema dinámico que varía. Si no se elige un día punta, se encuentran tarifas de 18 euros por trayecto con lo que se puede hacer ida y vuelta a Madrid por menos de 40 euros.

PROPONEN LLAMARLO 'DIEGO DE VELÁZQUEZ'

El alcalde abandera el cambio de nombre del aeropuerto

M.B. SEVILLA

El grupo municipal socialista llevará al próximo pleno del Ayuntamiento de Sevilla una propuesta para renombrar el aeropuerto de Sevilla y denominarlo Aeropuerto Diego de Velázquez. Según el alcalde, Antonio Muñoz, el grupo socialista pedirá al pleno «que el resto de los grupos se pronuncien sobre una idea de muchos ciudadanos y asociaciones» para que con motivo del cuarto cen-

tenario del nacimiento del pintor sevillano el aeropuerto se acabe denominando aeropuerto Diego de Velázquez.

«Me parece importantísimo que el pleno se pronuncie para que, en función del mismo, elevar la propuesta a Aena para ver si es viable. Creo que es una oportunidad que el aeropuerto lleve el nombre de nuestro pintor por excelencia vinculado a Sevilla», recalcó. En este sentido, Muñoz insistió en

que, aunque desconoce cuáles serán los planteamientos de la oposición en esta línea, se están canalizando muchas propuestas ciudadanas en esta línea. Desde la Alcaldía se le ha dado el visto bueno y ahora esperan el pronunciamiento del pleno.

No es la primera vez que esta idea esta sobre la mesa, ya que en 2020 el Ayuntamiento hablaba del tema tras recibir numerosos escritos de adhesión de entidades para promover la propuesta de que el Aeropuerto de Sevilla pase a denominarse Aeropuerto Diego de Velázquez. El objetivo era que este cambio pudiera realizarse con motivo de la finalización en 2021 de las obras de ampliación. El asunto vuelve al pleno en el año 2023.

La CEOE cierra la puerta a la oferta sindical de subir un 13% los sueldos

► Duda del indicador para ajustar las cláusulas de revisión según los beneficios

G. D. VERLARDE / S. ALCELAY
MADRID

La comisión de asuntos labores de la CEOE rechazó ayer la propuesta de subida salarial del 13% realizada por los sindicatos la semana pasada, lo que aleja más, si cabe, un acuerdo para que empresarios y sindicatos unificquen unos criterios de referencia para negociar en los convenios.

Este es el segundo intento con la entrada de año que empresarios y sindicatos hacen para tratar de cerrar un pacto que sirva de referencia para que las 4.000 mesas de negociación abiertas en España negocien las subidas de sueldos tras el severo golpe de la inflación al bolsillo de los españoles el pasado año.

No solo es complejo el acuerdo porque la senda de subida es acusada, del 13,25% en tres años (en el periodo de 2022 a 2024), si no porque los sindicatos insisten en la introducción de las cláusulas de revisión salarial, una línea roja para las empresas. Fueron precisamente estas cláusulas las que frustraron las negociaciones anteriores por el rechazo rotundo de la organización que dirige Antonio Garamendi. Entiende la patronal que su aplicación supone una espada de Damocles para cientos de miles de pequeños y medianos negocios que no podrían soportar estas compensaciones de costes laborales.

Alza adicional

Esta vez los sindicatos habían modulado la propuesta para estas cláusulas. No son las que operan como una resta pura y dura, entre el avance del IPC del conjunto del año y el volumen de la subida aplicada. UGT y CC.OO. plantean que a las revalorizaciones planteadas, del 5% para 2022, del 4,5% para 2023 y del 3,75% para 2024, se les sume un alza adicional por la desviación de la inflación en cada uno de los años del acuerdo, introduciendo nuevos criterios sobre la cláusula de revisión salarial, que ya no se ligará solo a la evolución de los precios, también a la marcha económica de las empresas. La cláusula de revisión salarial se vincularía a la información que se obtenga a través del Sistema de Información Económica para la Negociación Colectiva (SIENC).

Las fuentes empresariales consultadas por ABC, dudan de la claridad y fiabilidad del nuevo indicador planteado por las centrales que dirigen Pepe Álvarez y Unai Sordo para que



El presidente de la CEOE, Antonio Garamendi // EFE

Sin cita con Escrivá para negociar las pensiones

El secretario general de UGT, Pepe Álvarez, aseguró ayer que el sindicato no ha recibido aún ninguna convocatoria del Ministerio de Seguridad Social para seguir negociando la reforma de pensiones, después de que el titular de la cartera, José Luis Escrivá, anunciara la semana pasada que el acuerdo era «inminente». «No hay ninguna reunión de pensiones prevista esta semana. Hoy es lunes, si el ministerio convoca, iremos», aseguró pese a ver complejo llegar a un consenso general sobre las medidas pendientes.

compute como parte de la cláusula de revisión salarial. El planteamiento de los sindicatos pasa por involucrar tanto a la Seguridad Social como a la Agencia Tributaria en la elaboración de un listado fidedigno de beneficios empresariales. Sin embargo, la organización empresarial duda, y más aún al ponerse sobre la mesa que el estudio se retrotraiga a 2022.

La oferta transmitida por las centrales sindicales parte de una revalorización del 5% el pasado año. Por lo que la aceptación por parte de la patronal abriría la puerta a compensaciones 'a posteriori' solo por la parte de la subida. Cabe recordar que los incrementos salariales medios pactados en convenio hasta diciembre de 2022 se situaron en el 2,78%. Y también se abriría la posibilidad de que ese indicador de subida extra implicará serios esfuerzos para los empre-

sarios al ser la parte de la inflación especialmente lesiva sobre la renta de los millones de trabajadores españoles, con un IPC que cerró en el 8,4% en el conjunto del año.

Segunda toma de contacto

Tras el rechazo de la patronal, las partes volverán a verse las caras el lunes 13. Será la segunda toma de contacto de este año tras la del pasado 19 de enero, momento en que patronal y sindicatos volvieron a retomar las conversaciones sobre el Acuerdo Nacional de Convenios (AENC) que está en 'stand by' desde el pasado mayo.

La situación es compleja. Los sindicatos apuntan a las empresas como las grandes responsables de esta tormenta perfecta que está provocando un fuerte incremento de los precios de consumo y una importante caída de poder adquisitivo de los trabajadores.

El choque entre los agentes sociales está frustrando también el deseo del presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, de que los agentes sociales alcanzaran un pacto de rentas para evitar los efectos de la denominada segunda ronda de la inflación. Las bondades de este pacto son argumento también de analistas y economistas, que coinciden en rechazar las cláusulas de revisión salarial, entre ellos el Banco de España.

Desde que la inflación se ha convertido en uno de los principales problemas económicos del país, el organismo dirigido por Pablo Hernández de Cos ha puesto la lupa sobre los salarios y el riesgo de que su actualización con la evolución de unos precios disparados se sumen como factor a la energía y la guerra en Ucrania. Ha advertido que se alimentaría así la espiral de precios o efecto de segunda ronda.



Imagen de la actual sede de Ferrovial en Madrid // EFE

Ferrovial planea ser contribuyente en Países Bajos ya este mismo año

► El informe país por país revela que en 2021 pagó en impuestos un 73% de lo ganado en España

BRUNO PÉREZ
MADRID

Si los planes perfilados por Ferrovial en el proyecto de fusión transfronteriza comunicado la semana pasada a la CNMV para informar a los inversores de los detalles y los motivos del traslado de su sede social a Países Bajos se cumplen, la primera constructora española por capitalización bursátil pasará a ser contribuyente de aquel país este mismo año. El movimiento como ya se ha encargado de aclarar la compañía no significará que Ferrovial deje de pagar impuestos en España, pero pasará a hacerlo a través de una sucursal y única y exclusivamente por su negocio español no por su renta mundial como ha venido sucediendo hasta la fecha.

El impacto real de este traslado sobre las arcas públicas españolas, que tanto la compañía como la ministra de Hacienda han tratado de relativizar en los últimos días, no termina de estar claro. La compañía lo calcula en una horquilla de entre seis y ocho millones de euros, pero hay informes de analistas (Sabadell) que lo elevan al entorno de los 40 millones de euros de ahorro fiscal, principalmente por el hecho de eludir el tipo impositivo del 5% que el Gobierno de Pedro Sánchez ha impuesto sobre la repatriación de dividendos de fuente extranjera.

Más allá de la cifra, el asunto es que

ese impacto fiscal puede empezar a notarse este mismo año. En el documento registrado ante la CNMV Ferrovial revela su intención de sustanciar el traslado lo antes posible (la idea inicial es que sea en el transcurso de este año 2023) y con efectos contables a 1 de enero de 2023, lo que convertiría a la matriz resultante de la absorción de la actual matriz española por el holding de Países Bajos en contribuyente de ese país a todos los efectos.

Una filial para España

La maniobra no será sencilla. Según fuentes de la compañía, el negocio generado a través de la actual matriz española seguirá tributando en España «hasta la fecha de inscripción de la fusión». Esto significa que hasta el momento en que se registre el traslado de la sede social de Ferrovial a Países

Bajos la matriz seguirá siendo contribuyente fiscal en España y los beneficios que obtenga en los trimestres que transcurran hasta que eso suceda devengarán impuestos en España.

Así lo confirman desde Ferrovial. «Los resultados que genere Ferrovial S. A. desde el 1 de enero de 2023 hasta la fecha de la inscripción de la fusión se imputarán fiscalmente a la sucursal española de la misma y tributarán en España» a través de la filial que Ferrovial constituirá para aglutinar todo el negocio español, que pasará a depender de la matriz neerlandesa.

En 2021, de los 158 millones de euros que Ferrovial pagó por sus beneficios en el Impuesto de Sociedades en todo el mundo, la factura en España fue de 44 millones de euros. Según el informe anual integrado de la compañía correspondiente a ese ejercicio de

La empresa ya ingresaba la práctica totalidad de los dividendos de sus negocios en Países Bajos antes de reenviarlos a España

2021, el impacto de la activación de la reducción del 100 al 95% de la exención sobre los dividendos de fuente extranjera fue de 39 millones de euros para la compañía. En el de 2022, Ferrovial ya solo ha pagado nueve millones por el Impuesto de Sociedades.

La práctica totalidad de los dividendos generados por el negocio internacional de Ferrovial ya pasaban por el holding holandés antes de enviarse a España. En el informe de 2019, Ferrovial informó de un dividendo de 444 millones de euros de Ferrovial International SE, su holding en Países Bajos, y de una exención de la misma cuantía para Ferrovial S.A.

Un tipo efectivo del 73%

En el ejercicio fiscal de 2021, el último para el que existen datos cerrados ya que la liquidación definitiva del Impuesto de Sociedades correspondiente al de 2022 no se producirá hasta el próximo mes de abril, Ferrovial obtuvo por su negocio en España unos beneficios a efectos fiscales de 18 millones de euros y abonó una factura fiscal de 13 millones de euros, lo que resulta en una tasa efectiva de tributación del 73%, muy por encima del 25% de la tasa nominal del Impuesto de Sociedades, según se recoge en el informe país por país que se incluye en el último informe anual consolidado publicado por la compañía.

El dato, al igual que sucede con las estadísticas que atribuyen a las grandes empresas una tributación efectiva que no llega al 10%, está distorsionado por dos hechos: el primero es que pese a acreditar pérdidas a efectos fiscales de 47 millones la compañía tuvo que pagar 1,3 millones por impuestos abonados en el extranjero, y la segunda es la imputación a las cuentas del grupo de los beneficios por la venta de una sociedad que no está dentro del perímetro del Grupo Ferrovial, lo que suma una carga fiscal de 11,7 millones.

EL CEO DEJARÁ EL CARGO CUANDO LE ENCUENTREN SUCESOR

Mataix, último ejecutivo de Abril-Martorell, cesa en Indra

D. CABALLERO MADRID

La etapa de Fernando Abril-Martorell, cesado en 2021, al frente de Indra llega definitivamente a su fin con la salida de su último gran ejecutivo. Ignacio Mataix, hasta ahora consejero delegado de la tecnológica, abandona su cargo, según informó ayer la compañía, y el hombre del Gobierno en la presidencia, Marc Murtra, se queda ahora con el camino despejado en la empresa.

«En sesión celebrada en el día de hoy, el consejo de administración de la sociedad ha aprobado por unanimidad iniciar, de común acuerdo con el actual consejero delegado D. Ignacio Mataix Entero, un proceso de sucesión en el cargo de consejero delegado vinculado a la definición del próximo plan estratégico que la compañía tiene previsto definir para los próximos años», señaló Indra. Asimismo, destacó que el hasta ahora CEO segui-

rá en sus funciones hasta el nombramiento de su sucesor. Tras ello, Indra indicó que Mataix seguirá ligado a la firma prestando servicios como «asesor estratégico» al consejo de administración durante dos años.

Con este movimiento, Indra cierra la crisis de gobernanza y la salida de Mataix deja atrás la etapa de Fernando Abril-Martorell, expresidente de la empresa; su salida fue forzada por parte del Gobierno de Pedro Sánchez a través de la SEPI en 2021. Y en la junta de accionistas de 2022 se produjo el hecho diferencial al asaltar el Ejecutivo, Amber (dueño de Prisa) y Sapa el consejo de administración provocando la salida de buena parte de los consejeros independientes.

Aedas Homes tiene en Andalucía suelo para 5.500 viviendas

► Compra por 7 millones de suelo al Ayuntamiento de Sevilla para 66 viviendas

M. J. PEREIRA
SEVILLA

Ignacio Fernández (Sevilla, 1972), nuevo director de Aedas Homes en Andalucía Canarias, ha anunciado que esta promotora quiere atraer a Sevilla a inversores internacionales, como ya ocurre en Málaga, algo que está promoviendo a través de la iniciativa «Sevilla City One, Metrópolis del Sur», en la que participan otras empresas del sector. Los clientes que busca Aedas Homes son fundamentalmente jóvenes extranjeros que quieren teletrabajar, los llamados 'nómadas digitales'.

«Queremos que la marca Sevilla tenga más presencia en los medios inversores», indica este directivo, que recuerda que el 95% de las ventas de su compañía en Málaga han sido realizadas a clientes internacionales que buscan la bondad del tiempo y el entorno. «Ahora el mercado es global», advierte Ignacio Fernández, quien informa que actualmente el 20% de las ventas de Aedas Homes en España es a extranjeros, concentrándose en Baleares, Costa del Sol, Levante...

«Tenemos un tiempo magnífico y un precio imbatible para el cliente internacional, con infraestructuras baratas... Todo ello y el efecto postpandemia, que trajo el teletrabajo, hay que tenerlos en cuenta para entender que el mercado andaluz y sevillano tiene que tener vocación internacional. Tenemos que tener la habilidad necesaria para traer el capital inversor a Sevilla», añade Fernández, que pide que «no sólo visualicemos a Sevilla como la ciudad de los sevillanos y de algunos españoles, sino que podemos ser un escaparate internacional sólido».

La promotora Aedas Homes tiene suelo para levantar 17.000 viviendas en España, 5.500 de las cuales en Andalucía, lo que le garantiza entregas hasta 2026. Ahora acaba de comprar en una subasta al Ayuntamiento de Sevilla suelo listo para edificar en la avenida de Jerez, junto al antiguo Hospital Militar, donde levantará 66 viviendas que comenzará a construirse en 2024, con una inversión de 25 millones de euros. Serán viviendas de dos a cuatro dormitorios, algunas con terrazas de 70 metros cuadrados.

Actualmente tiene 30 proyectos con más de 1.900 viviendas en Andalucía, fundamentalmente en Costa del Sol, Granada y Sevilla capital y pro-

vincia. A estos tres enclaves, la promotora ha sumado recientemente Córdoba.

La región es la segunda comunidad para Aedas Homes, tras Madrid, con una mayor oferta de viviendas, lo que supone un 23% del total nacional, que son 8.118 viviendas.

Desde que en 2017 aterrizara en la

La promotora se lanza a buscar en Sevilla clientes internacionales, como ha hecho en Málaga, donde copan el 95% de sus ventas



Ignacio Fernández, nuevo director de Aedas Homes en Andalucía y Canarias // JUAN FLORES

INFORME DE AEDAS HOMES, Tinsa y JLL

Sevilla capital sufre un déficit de 22.640 viviendas nuevas

M. J. P. SEVILLA

En diez años, la demanda de viviendas de obra nueva en Sevilla capital será de 35.582 viviendas, pero actualmente sólo hay suelo para construir en el municipio 12.942 viviendas, es decir, el 36,4% de las que se necesitarán, según un informe elaborado por la promotora Aedas Homes, Tinsa y Jones Lang Lasalle. Por tanto, el déficit de viviendas de obras nuevas se cifra en 22.640 viviendas, casi el 64%

de la demanda. Si la ciudad no da respuesta a ello, la promoción inmobiliaria seguirá desplazándose a la corona metropolitana.

Ignacio Fernández, nuevo director de Aedas Homes en Andalucía y Canarias, ha recordado que el PGOU de Sevilla es de 2006 y aún quedan por hacer muchas de la infraestructuras por las que pagaron promotores. Ese PGOU sólo permite en estos momentos tener disponible suelo listo para

«La gente joven no quiere subirse a los andamios»

Uno de los problemas a lo que se enfrenta la construcción en Andalucía es la falta de mano de obra y Aedas Home ve en la industrialización una solución porque «es más limpia, más sostenible, segura y fiable». En el tajo, dice Ignacio Fernández, director de Aedas Homes en Andalucía y Canarias, faltan trabajadores «porque la gente ya no quiere subirse al andamio». Asegura que existen dos perfiles de edad en el sector de la construcción: «muy mayor o insultantemente joven. Hay mucha rotación entre la gente joven porque tienen otras aspiraciones».

edificar 1.246 viviendas. Hay contempladas otras 11.696 viviendas en suelo urbanizable pero cuya tramitación urbanística no está completada.

A su juicio, otro de los problemas del sector de la construcción es la falta de suelo listo para urbanizar en Sevilla, lo que explica que el crecimiento esté localizándose en la corona metropolitana. Santa Bárbara, Hacienda el Rosario o Palmas Altas son algunos de las parcelas que hay ahora en Sevilla para construir, donde podrán levantarse casi 13.000 viviendas, de las que 12.942 viviendas, de las que el 43% serán VPO y en su mayoría pisos. Una de las bolsas de suelo residencial aún por desarrollar urbanísticamente es Buen Aire.

OPINIÓN

EDITORIAL

Palomares, la doble mentira

El ministro de Asuntos Exteriores, José Manuel Albares, acaba de solicitar de forma oficial a Estados Unidos que retire la tierra contaminada de Palomares (Cuevas del Almanzora-Almería). No es la primera vez, y muchos nos tememos que tampoco será la última, que España intenta que los americanos se lleven los 50.000 metros cúbicos de tierra que, 67 años después del accidente nuclear, aún quedan en la barriada cuevana. Colisionaron un avión cisterna (o nodriza) KC-135 y un bombardero estratégico norteamericano B-52 que llevaba cuatro bombas termonucleares 70 veces más potentes que las de Hiroshima y Nagasaki pero, en este caso, no explotaron: una bomba cayó al mar, la otra se frenó gracias a su paracaídas y las dos restantes cayeron en tierra

y desprendieron plutonio en forma de aerosol. En los meses posteriores al suceso, los estadounidenses retiraron 1.500 toneladas, pero se dejaron 9 kilos de plutonio diseminados. Primera mentira. Desde entonces y hasta hoy, los intentos por parte de la Administración española de descontaminar la zona han sido infructuosos, así como implicar en ello al Gobierno de Washington. Varias han sido las ocasiones en las que ambos gobiernos han firmado acuerdos, en

El intento de que los americanos se lleven la tierra contaminada de Palomares evidencia la voluntad de cerrar un episodio trágico que se prolonga durante 67 años

los que se ponía sobre la mesa el compromiso norteamericano de llevarse la tierra. La más seria tuvo lugar en 2015, en la visita que hizo a España el secretario de Estado John Kerry, en la que se firmó un protocolo de intenciones con el entonces ministro José María García-Margallo. Segunda mentira. La pérdida de las elecciones de Barak Obama y la llegada a la Casa Blanca de Donald Trump hicieron el resto. Ahora llega un nuevo intento por parte del Ejecutivo español, que evidencia la voluntad de los gobiernos de este país de cerrar uno de los episodios más trágicos de la historia de España y que siempre, siempre, se ha encontrado con las reticencias americanas por el coste (600 millones), el depósito y por la asunción de responsabilidades que supondría.

CARTAS AL DIRECTOR

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

Por fin: Alonso tiene coche

El domingo por la tarde nos frotábamos los ojos delante de la pantalla viendo la primera carrera de la temporada de Fórmula 1. Y lo hacíamos porque, después de una larga travesía de desiertos (incluidos los del rally Dakar, por cierto), veíamos a Fernando Alonso a bordo de un bólido de verdad. Y, como era de esperar, el asturiano no defraudó: pudo en el estremo. Tras varios años de crispación personal y de decisiones erróneas al elegir equipo, parece que ésta es la buena. Aston Martin ha hecho realidad lo que hasta el pasado fin de semana sólo eran conjeturas, palabras, fuego de artificio... Y dentro de ese Aston Martin vimos a un piloto como pocos en la historia, con hambre a sus 41 años y yendo a degüello en el cuerpo a cuerpo con Hamilton. Con McLaren se aburría en el fondo de la parrilla. Con Alpine le ocurría lo mismo peleando en medio de la nada. Por eso buscó alicientes en Le Mans, Indianápolis... Hasta se apartó de la Fórmula 1 para probar el Dakar. Y ahora, en su primera carrera con un monoplaza de verdad en 9 años, ha regresado para adelantarse a Mercedes del heptacampeón Lewis Hamilton y al Ferrari del prometedor (ay, sólo prometedor) Carlos Sainz. Y -¡22 años después de su debut!- quedó únicamente detrás de los, por ahora, inalcanzables Red Bull. ¿Logrará Aston Martin reducir la distancia con Red Bull esta temporada? Ojalá. Tal acontecimiento nos permitiría ver grandes duelos en la cumbre y una lucha por el campeonato que en la mayoría de las temporadas suele estar decidida de antemano. **Luis A. Pérez Campos** (correo electrónico).

Ninguna mujer sola y abandonada

Después de que el Tribunal Constitucional haya desestimado las alegaciones contra la ley del aborto, desde ahora la salvaguarda del no nacido dependerá sólo de la iniciativa y la decisión consciente y libre de personas, familias, asociaciones civiles y comunidades religiosas, a quienes corresponde dar testimonio firme de su opción incondicional por la vida. Y esto pasa no sólo por un discurso coherente, razonado y razonable, sino por la inversión de recursos que de manera efectiva ayuden a quien contempla extraviadamente el aborto como solución. La defensa y la protección de la vida del no nacido no son causas perdidas. Desgraciadamente, las leyes no responden a la necesidad de proteger la vida de forma incondicional, como sería razonable esperar, pero está en nuestra mano trabajar con tenacidad y paciencia para que cambie la mentalidad de esta sociedad y para que ninguna mujer se encuentre sola y abandonada ante la trágica posibilidad del aborto. **José Morales** (correo electrónico).

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

La aldaba

LA CULPA DE CUANTO OCURRE EN LA CIUDAD



CARLOS NAVARRO ANTOLÍN

cnavarro@diariodesevilla.es

El problema no es que la Gerencia de Urbanismo parezca proyectos en marcha. El gran problema es que un inspector compruebe que las obras en fase de ejecución no se ajustan a los proyectos presentados y aprobados. Porque muchísimas veces se plantean rehabilitaciones que en la práctica son demoliciones maquilladas sobre el papel para levantar en la práctica nuevos inmuebles. ¿O se nos ha olvidado el escandaloso ejemplo de la finca vaciada de la calle Monsalves? Hacen falta muchos más inspectores para velar por un conjunto histórico declarado que es enorme, pues abarca todo el centro y los arrabales de Triana y San Bernardo. Se precisa una normativa que impida a los desarrolladores de la Avenida de la Palmera, pues sin ella los técnicos de Urbanismo no pueden más que autorizar los proyectos de acuerdo a los preceptos vigentes, de lo contrario podrían incurrir en prevaricación. Los mamotretos, que lo son, nos los tragamos. Y encima de acuerdo con la normativa. Sí, el caso merece un "¡Toma del frasco, Carrasco!". Ya hemos visto hacer el paseíllo en el juzgado a más de uno y de dos cargos de la Gerencia, por lo que se comprende la cautela y el rigor de los técnicos del organismo autónomo. No les exijan a ellos lo que hay que demandarles a los políticos que han ejercido o ejercen el

gobierno, a los redactores del PGOU y a los sucesivos gerentes, que los ha habido valientes y decididos tanto como irrelevantes y cobardones. No podemos tener un barrendero detrás de cada sevillano maleducado, ni un policía de la Línea Verde en la puerta de cada bar consagrado al estruendo del tardeo, ni un inspector de Urbanismo en cada obra del centro histórico para comprobar que se ha respetado todo lo que dicta la ficha del catálogo. Los incumplidores lo saben de sobra, por eso es tan importante que de vez en cuando haya una sanción ejemplar. Claro que sí. Se debe saber que en el bombo está la bola del multazo. Y que siempre toca. De lo contrario siempre habrá a quienes les compense poner la música alta, sacar más veladores de la cuenta y demoler las crujiás, porque siempre les saldrá más barato, según los casos, abonar la sanción que renunciar a la animación del bar, a mesas que generan ingresos o a metros cuadrados de nueva construcción que salen más económicos. Todo está inventado. La Sevilla pícara no solo manga carteras en la bulla, sino cada mañana en muchísimos sitios que no vemos. No culpemos a los inspectores, sino a los promotores que van de listos y a una normativa deficiente. Esto es como la suciedad que afea la ciudad. La primera culpa es de los ciudadanos guarros, no de Lipasam.



Conviene tener claro que Urbanismo paraliza proyectos que no se ajustan a la licencia, no paraliza el progreso de la ciudad

Diario de Sevilla

Difusión controlada

Director: DAVID FERNÁNDEZ

DL: CA 152/1999

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

GRUPO JOLY

Presidente-editor: JOSÉ JOLY

DIRECTORES GENERALES:

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

Subdirectores:

Juan Manuel Marqués
Carlos Navarro Antolín
Alberto Grimaldi

SEVILLA

PROMOCIÓN INMOBILIARIA | PREVISIÓN PARA LOS PRÓXIMOS DIEZ AÑOS

La demanda de vivienda supera las 35.000 sin suelo para cubrirla

● Con las obras en marcha en la capital apenas se cubre el 36% de la demanda ● Falta suelo urbanizado apto para edificar, lo que no sucede en el Aljarafe y Dos Hermanas, avisa Aedas Homes

Ana S. Ameneiro

La promotora inmobiliaria Aedas Homes alertó ayer de que en Sevilla capital hay una demanda de 35.000 viviendas de obra nueva en compra para los próximos diez años muy superior a las 12.942 viviendas previstas en este periodo. Con esas viviendas que están en marcha en la capital apenas se cubre el 36% de esa demanda, según los datos facilitados por el nuevo director territorial de Aedas Homes para Andalucía y Canarias, José Ignacio Fernández.

El director territorial de la que es la principal promotora de Andalucía explicó que la demanda es muy superior a la oferta de vivienda por dos factores. En primer lugar, Fernández citó la falta de "suelo urbanizado apto para edificar" porque esos suelos no cuentan con las infraestructuras (conexiones viarias) necesarias que se proyectaron en el plan urbanístico de 2006, a diferencia de lo que sucede en el Aljarafe y Dos Hermanas, donde sí hay una alta concentración de desarrollo urbanístico. Según Aedas Homes esta diferencia genera que la demanda se vaya a estos otros municipios del área metropolitana y que la capital pierda habitantes en su censo de población.

Como segunda causa de la demanda que desborda a la oferta de vivienda citó la falta de financiación bancaria: una ausencia de promotores sólidos con acceso a la financiación para urbanizar los suelos que puedan producir lo que el mercado demanda.

Los datos de esa demanda de 35.000 viviendas de obra nueva en Sevilla capital forman parte de un estudio realizado por la empresa de tasación inmobiliaria Tinsa, la consultora JLL y Aedas Homes.

Según este análisis, en esta demanda no está incluido el alquiler. El perfil de los que demandan vivienda nueva en Sevilla capital es el de un comprador con edad media de 43 años, con hijos (2,6), con ingresos familiares anuales de 44.707 euros y una necesidad de financiación media del 71% del coste total del inmueble.

La mayor parte quieren comprar para su primera vivienda (54,1%) o cambiar de vivienda (36,9%), y una pequeña parte son inversores que quieren desti-



El nuevo director territorial de Aedas Homes para Andalucía y Canarias, José Ignacio Fernández, en la sede de la promotora.

JUAN CARLOS VÁZQUEZ



Los suelos de la Avenida de Jerez son uno de los pocos que se están urbanizando en Sevilla.

JUAN CARLOS MUÑOZ

narlas para un tercero (4,7%) o bien como segunda vivienda (4,2%). Reclaman en su mayor parte pisos con terraza (41%) y sin terraza (42%) y, en menor medida, que sea un ático (10%) y vivienda unifamiliar (2%).

Aedas Homes pide que se tenga en cuenta la situación de Sevilla capital: que "sigue habiendo una demanda muy superior a la oferta existente y esa tónica se va a mantener" en los próximos diez años. "Hace falta más capital,

más suelo urbanizado y más empresas apostando por producir en Sevilla capital lo que el cliente quiere", señala José Ignacio Fernández.

El directivo de Aedas Homes está convencido de que la capital

puede recuperar una parte importante de la población que se fue al Aljarafe cuando mejoró su oferta de viviendas.

Sobre el alquiler, Fernández responde que en Sevilla tiene que crecer más el alquiler de vivienda, y que actualmente esta oferta no se está produciendo de forma profesionalizada.

LOS POCOS SUELOS URBANIZADOS

La gestión del suelo por parte del Ayuntamiento de Sevilla actual tampoco está mejorando respecto a los años posteriores al PGOU de 2006, admite Aedas Homes. "No está mejorando", responde Fernández. "Palmas Altas es de los pocos suelos que se están urbanizando. También tenemos los suelos de Avenida de Jerez, de Artillería y los de Hacienda del Rosario", lamenta el director territorial. Por contra, entre los suelos por urbanizar en Sevilla señala Buen Aire, Santa Bárbara y el Pítagoras Norte.

"La mayoría de los suelos que vienen del plan de 2006 no se están urbanizando", recalca el director territorial. "¿Por qué no se urbaniza? Porque no se financia la transformación de suelo. Hay muy pocas empresas profesiona-

les en la transformación de suelo y para las entidades financieras no es su principal preocupación. Están financiando promociones finalistas", añade.

El problema de financiación está afectando a todas las empresas promotoras en todos los municipios. La ventaja en otras localidades que han gestionado mejor su suelo es que "otros municipios tenían suelo clasificado, urbanizado o en estado de semiurbanización que se han ido completando o colmatando, por eso la concentración de desarrollo urbanístico", como ha hecho Dos Hermanas con Entrenúcleos, Córdoba o Málaga en Teatinos.

El director territorial recuerda que en Sevilla el Ayuntamiento recogió "350 millones" de los convenios urbanísticos firmados con los promotores (según el Ayuntamiento fueron 172 millones) para acometer la construc-

Palmas Altas, Avenida de Jerez, Artillería y Hacienda del Rosario sí se están urbanizando

ción de esas infraestructuras (sistemas generales), pero ese dinero se perdió por el camino. "Ese dinero en los suelos no está", lamenta Fernández, que estuvo en una de las empresas afectadas por este asunto. La patronal de los constructores y promotores de Sevilla (Gaesco) llegó a denunciar al Ayuntamiento en los tribunales, pero finalmente llegó a un acuerdo con el Consistorio.

En Sevilla, Aedas Homes cuenta con promociones en la capital, Dos Hermanas, Mairena del Aljarafe y Bormujos. En cinco años ha vendido en Sevilla capital más de 1.300 viviendas, de las que ha entregado más de 900. En su promoción más emblemática, Jardines Hacienda El Rosario, ha desarrollado 125 viviendas en alquiler. En Andalucía ha vendido en cinco años más de 2.700 viviendas, de las que ha entregado más de 1.700 que le han supuesto una facturación de 514 millones.

La Junta pide prorrogar la revisión de precios de la construcción en el país



Edificio en construcción en Andalucía.

M.A. GONZALEZ

● La consejera de Fomento, Marifrán Carazo, reclama al Gobierno central esta medida para seguir licitando obra pública

R. S.

La Consejería de Fomento de la Junta que dirige Marifrán Carazo ha reclamado al Gobierno de España que escuche al sector de la construcción y prorrogue el decreto de revisión de precios.

"Es un riesgo innecesario que no podemos correr, menos en un momento como el que estamos viviendo, en el que se están impulsando obras tanto de infraestructuras como de viviendas", remarca Carazo, que incidió en las consecuencias que acarrearía no extender la duración del decreto. La consejera advierte de que "no sólo supone un riesgo para las

obras públicas, sino también para la continuidad de muchas empresas y puestos de trabajo". En ese sentido, aclaró que "las circunstancias siguen siendo adversas y complejas, con un aumento de la inflación y con la guerra en Ucrania aún presente" y, por ello, "al igual que han hecho otros países, el Gobierno de España debe aprobar esa prórroga para poder seguir licitando la obra pública y gestionar la importante cantidad de fondos que vienen de Europa".

La consejera hizo esta reclamación en la inauguración del I Salón de Infraestructuras Sostenibles de Andalucía (Insoan) que se celebró recientemente en el Palacio de Exposiciones y Congresos de Sevilla (Fibes).

Carazo insistió en que el Gobierno andaluz apoya sin fisuras a un sector de la construcción del que depende en buena medida la economía no sólo de Andalucía sino del conjunto del país.

La consejera de Fomento felicitó a los promotores de Gaesco y Fadeco por su perseverancia con el Salón de Infraestructuras Sostenibles de Andalucía, cuya celebración sufrió un importante retraso por la pandemia, pero ahora llega "en un momento en el que el sector de la construcción está más concienciado sobre la importancia de apostar por la sostenibilidad".

La titular de Fomento dejó constancia de la apuesta del Go-

La prórroga del decreto también servirá para gestionar los fondos de Europa

bierno andaluz por llevar a la práctica su Revolución Verde en el ámbito de la obra pública, mediante el uso de materiales menos contaminantes y más respetuosos con el medio ambiente, así como con el desarrollo de infraestructuras de movilidad más sostenibles.

Marifrán Carazo mostró su convencimiento de que "2023 será un año de reactivación del sector en Andalucía" de la mano de la obra pública. La titular de Fomento fijó esta fecha porque "se cuenta con un nuevo plan de infraestructuras, el Pitma, que apuesta por la movilidad sostenible" y también porque este año se van a poner en marcha importantes infraestructuras, como las ampliaciones de los metros de Sevilla, Málaga y Granada o la reanudación de las obras del tranvía de Alcalá de Guadaíra con la licitación, antes del verano, de las obras de talleres y cocheras y de los servicios de electrificación y arquitectura de paradas y estaciones.

INFRAESTRUCTURAS VERDES

La Consejería de Fomento ha emprendido varias iniciativas para incorporar la sostenibilidad en la obra pública. Ha impulsado el Plan Eco vivienda, con 616 millones de euros procedentes los fondos europeos Next Generation, para facilitar la construcción de promociones energéticamente sostenibles en suelo público, y conceder ayudas para la rehabilitación de edificios y viviendas. Han recibido casi 5.500 solicitudes. Asimismo, la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (AVRA) está desarrollando actuaciones para la mejora de la eficiencia energética en más de 1.000 viviendas públicas de la Junta. Hay otros trabajos de innovación que se están desarrollando en vivienda pública (agencia AVRA), como el proyecto de compra pública innovadora que "nos dotará de un sistema para la producción de vivienda industrializada de consumo energético casi nulo" y nuevos usos de la madera de chopo en la construcción con sistemas mixto de hormigón-madera.

'Sevilla City One' defiende que la ciudad puede captar inversiones por 5.500 millones debido a su atractivo

R. S.

Pedro Salvador Albiñana, coordinador general de la iniciativa de desarrollo urbanístico Sevilla City One, *Metropolis del Sur*, ha defendido recientemente en el Salón de Infraestructuras Sostenibles de Andalucía (Insoan), que Sevilla cuenta con "grandes oportunidades para transformarse en la metrópolis del sur de Eu-

ropa". Sevilla City One es una iniciativa que gira en torno al crecimiento urbanístico eficiente y sostenible de la ciudad hispalense en la que colaboran promotores como Aedas Homes, CBRE, Bekins, Caralca, Grupo Insur, LandCo, Metrovacesa y Vía Célebre, con el apoyo de la Asociación de Constructores y Promotores de Sevilla (Gaesco) y las administraciones públicas.

En su ponencia, Albiñana defendió que la ciudad hispalense podría captar inversiones por valor de "hasta 5.500 millones de euros" gracias a su "gran atractivo". Indicó que, según los datos del Sistema de Información Urbana del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sobre suelo urbanizable delimitado y urbano no consolidado en la primera corona metropolitana

de Sevilla, "las áreas de ampliación podrían alojar unas 34.000 nuevas viviendas, lo que daría una capacidad total de albergar más de 100.000 habitantes". Cotejando los sectores clasificados por el PGOU de 2006 con el grado de avance que registra el Colegio Oficial de Arquitectos, en Sevilla capital 34 sectores podrían desarrollarse en "un periodo de entre 3 y 4 años", defendió.



SEVILLA CITY ONE

Pedro Salvador Albiñana.

R. S.

Las compañías del Puerto de Sevilla pagan un Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI) hasta tres veces más alto que en el resto de los principales enclaves industriales de la provincia. Así lo refleja un estudio que analiza la aplicación de este gravamen en el recinto hispalense frente al resto de los 46 puertos de interés general estatales —entre ellos, los siete andaluces— y de los polos empresariales más relevantes a nivel provincial.

En concreto, este informe de la Asociación para la Promoción del Puerto de Sevilla (ProSevillaPort) revela que el 1,15% que se aplica de IBI a las empresas portuarias es muy superior al que se abona en otros municipios con un parque empresarial relevante, llegando, en algún caso, prácticamente a triplicarlo (Dos Hermanas tiene un 0,4%) y, en otros, a duplicarlo (Mairena del Alcor, Alcalá de Guadaíra y La Rinconada). También es sensiblemente superior al que se aplica la capital, situado en el 0,67%. “Esta situación conlleva, por ejemplo, que hay empresas radicadas en el Puerto de Sevilla que están abonando 240.000 euros anuales en concepto de IBI, mientras que en otros parques industriales de la provincia esa cifra sería de 120.000 e incluso de poco más de 80.000 euros, un aspecto que, sin duda, afecta a la competitividad de las compañías y a la del propio recinto portuario, que rebaja su atractivo de cara a la llegada de nuevas industrias”, afirma el presidente de ProSevilla-Port, Augusto Jannone.

El estudio, elaborado por Rafael Salgueiro —profesor de Administración de Empresas de la Universidad de Sevilla—, aborda

Las empresas del Puerto triplican su gasto de IBI respecto a las de la provincia



Un buque de grandes dimensiones atracado en el Puerto.

PUERTO DE SEVILLA

● ProSevillaPort reclama al Ayuntamiento una bajada impositiva para aumentar la competitividad y atraer nuevas inversiones

también de forma comparativa la situación en los demás puertos españoles calificados de interés general, que están dentro de la categoría de Bienes Inmuebles de Características Es-

peciales (BICE) a efectos de cálculo del IBI y sobre los que se aplica un gravamen establecido por cada Ayuntamiento que, tal y como recoge la ley, puede oscilar del 0,4% al 1,3%.

“Dada la elevada competencia entre los diferentes puertos, los estrechos márgenes en ciertas actividades portuarias y el aumento de costes, cada vez se sitúa como un factor más importante el IBI”, un impuesto por el que el Ayuntamiento hispalense recauda de las empresas ubicadas en el Puerto y de la propia Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) casi tres millones de euros al año, en torno al 1,6% so-

bre el total que el Consistorio cobra anualmente por este concepto (173 millones de euros).

Pese a que el Puerto de Sevilla es pequeño por el volumen de mercancías que mueve, una de las claves que explica los elevados ingresos que recibe el Ayuntamiento por el IBI es la amplia superficie que ocupan los terrenos portuarios (850 hectáreas), pero también por su alto valor catastral, que asciende a 261,7 millones de euros. No obstante, otras entidades locales cuyos puertos tienen un mayor valor catastral ingresan mucho menos que la ciudad hispalense. Es el caso, por ejemplo, de Santander (285 millones) o Vigo (267 millones) que, respectivamente, sólo abonan por este impuesto 1,7 y 2 millones de euros.

A nivel nacional, los diez recintos portuarios españoles que más aportan en términos absolutos por concepto de IBI son, de más a menos, los siguientes: Barcelona (10,59 millones), Valencia (7,2 millones), Tarragona (7,2 millones), Sevilla (2,98 millones), Algeciras (2,46 millones), Las Palmas (2,44 millones), Huelva (2,3 millones), Cartagena (2,06 millones), Vigo (2,01 millones) y La Coruña (0,95 millones).

Poniendo la lupa en Andalucía, los siete puertos considerados de interés general pagaron a sus respectivos municipios en concepto de IBI una cifra ligeramente superior a los 11 millones de euros, es decir, Sevilla equivale al 26%. En tres de ellos, se aplica el tipo máximo (Almería, Huelva y Málaga tienen un 1,30%), mientras que Algeciras y Sevilla presentan prácticamente el mismo porcentaje (1,16% y 1,15%). Por su lado, Cádiz tiene un 1,01% y la cifra más baja se da en Motril, con el 0,90%.

Un 13% de los usuarios del patinete eléctrico no conocen las normas de tráfico y de aparcamiento

Un estudio de la empresa Voi, que imparte cursos de formación, revela los errores de los usuarios

R. S.

Los usuarios del patinete eléctrico en Sevilla desconocen las normas de tráfico y de aparcamiento. Ésta es una de las conclusiones a las que ha llegado un estudio de la empresa Voi Technology, que dispone en Sevilla de un servicio de patinetes eléctricos compartidos. La formación que Voi imparte a través de RideLikeVoila permite que los usuarios que tienen conocimientos erróneos sobre conducción los corrijan y mejore su formación y su forma de conducir.

Así, algunos de los errores más comunes que se han detectado y que se han ayudado a corregir son sobre las reglas de circulación en el tráfico (13%), el cono-

cimiento del patinete y su funcionamiento (12%), las reglas de aparcamiento (11%), el comportamiento general al conducir el vehículo (10%) y las señales de tráfico (9,5%).

Numerosos informes ponen de manifiesto un aumento de los accidentes de tráfico en los que se ven implicados patinetes eléctricos. Sin embargo, ningún informe hace hincapié en dos aspectos importantes, como son las causas concretas de estos accidentes y si los accidentes tienen lugar con los patinetes eléctricos privados o compartidos. Por este motivo, Voi Technology ha compartido por primera vez los datos agregados de las respuestas que sus usuarios dieron al curso digital y gratuito de seguridad vial RideLikeVoila, con el fin de entender qué lagunas de conocimiento de los usuarios de patinetes quedan por cubrir.

Según estimaciones de la consultora GfK, en España circulan más de un millón de patinetes



Una joven en un patinete eléctrico.

JUAN CARLOS VÁZQUEZ

eléctricos. La gran mayoría de ellos, alrededor del 97%, son patinetes privados. Una encuesta del Real Automóvil Club de Cataluña demuestra que casi el 60% de los usuarios de patinetes privados asumen que circulan más rápido de lo permitido y un 16% confiesa haber trucado el patinete para circular a más velocidad.

Estos datos demuestran que, aunque el vehículo es básicamente muy parecido, existen diferencias sustanciales entre los patinetes privados y los compartidos, que hacen que los segundos estén mucho más controlados y, por tanto, sean más seguros que los primeros. En 2022, se registraron en España 299 siniestros graves con la implicación de un patinete eléctrico, con 12 muertes como resultado. En el 89% de los casos, había un turismo involucrado, según el comparador de seguros HelloSafe.

Los patinetes compartidos tienen un límite de velocidad máxima que se fija de forma centralizada y que garantiza el sistema GPS al que están conectados las 24 horas del día. Esto significa que no se puede circular a más de 25 km/h e incluso, cuando así lo establecen las autoridades municipales, a velocidades inferiores.

Calviño “duda” sobre los argumentos de Ferrovial para su traslado

● Ribera advierte de que habrá que ver si el Gobierno debe autorizar la operación societaria

Agencias SEVILLA

La vicepresidenta primera del Gobierno y ministra de Economía, Nadia Calviño, señaló ayer que en base a los análisis técnicos y la información disponible hasta el momento, “hay serias dudas” sobre los argumentos que ha esgrimido públicamente Ferrovial para explicar el traslado de su sede social a Países Bajos.

De hecho, reconoció que el Gobierno está estudiando en qué medida hay una diferencia en la normativa española con respecto a la de otros países europeos, preguntada por posibles cambios en la ley de cara a tener mayores facilidades para debutar en la Bolsa de Estados Unidos, como ha apuntado Ferrovial entre los motivos de este traslado.

Calviño insistió de nuevo en que el Gobierno no comparte esta decisión, que demuestra además una falta “total” de compromiso con España, según subrayó en declaraciones a los medios con motivo del acto *Mujeres protagonistas en la era digital* en la sede del Ministerio.

Más allá fue aún la vicepresidenta y ministra para la Transición Ecológica, Teresa Ribera, que avanzó sobre la anunciada marcha de Ferrovial a los Países Bajos, que le parece “un acto político de Rafael del Pino”, el presi-



La vicepresidenta primera y ministra de Asuntos Económicos y Transformación Digital, Nadia Calviño, ayer.

dente de esta empresa, que el Gobierno está analizando si puede actuar dentro del “marco de vigilancia con respecto a la inversión en sectores estratégicos” establecido por la crisis.

Se trata de ver si “se requiere una autorización explícita por parte del Consejo de Ministros o si la decisión se puede tomar sin ningún problema y trasladarse a otro país comunitario”, explicó.

Preguntada por si la empresa tiene que ser penalizada en los concursos públicos, Calviño agregó que se tiene que aplicar la ley y la igualdad de trato y todas las reglas nacionales e internacionales por lo que respecta a la contratación pública.

Indicó que estos días se está analizando “con detalle” los distintos argumentos e implicaciones y la información disponible hasta el momento y los análisis

técnicos lo que arrojan es que hay serias dudas sobre los argumentos utilizados por Ferrovial para tratar de explicar esta decisión.

Sobre las consecuencias de estos análisis, añadió que las decisiones las tiene que tomar la empresa y que no quiere adelantarse a las conclusiones de los análisis técnicos que están desarrollando entre los distintos ministerios y también en la Comisión Nacional del Mercado de Valores (CNMV).

“No se trata de uno u otro Gobierno, se trata de compromiso con España”, manifestó.

A este respecto, reiteró: “Todos los gobiernos del país, de uno u otro signo, han apoyado decididamente a Ferrovial, como se apoya a todas las grandes multinacionales españolas que han nacido y crecido gracias a la economía española gracias a los contribuyentes de nuestro país y a

los que hemos apoyado en el ámbito internacional”.

Los principales grupos de infraestructuras de España eludieron pronunciarse públicamente y de forma colectiva sobre el traslado de Ferrovial a Países Bajos, no así el presidente de la patronal Seopan, quien a título personal salió en su defensa denunciando las descalificaciones del Gobierno.

A punto de cumplirse una semana del sorpresivo anuncio realizado por Ferrovial, las grandes compañías se desmarcaron del comunicado enviado el pasado viernes por Seopan, que horas más tarde se atribuyó únicamente su presidente, Julián Núñez, dejando de manifestar que “ni la intención de emitirlo, ni su contenido, fueron puestos en conocimiento de las empresas asociadas previamente”.

Seopan, que agrupa a las grandes constructoras y concesionarias de infraestructuras, integra a empresas como la propia Ferrovial, ACS, Acciona, Abertis, FCC, Sacyr, OHLA, Itinere, Comsa o Grupo Sanjose, competidoras en su gran mayoría.

Tras las duras críticas vertidas por el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, y sus ministros contra la decisión de Ferrovial y el señalamiento de su presidente, Rafael del Pino, tanto el presidente de la CEOE, Antonio Garamendi, como el de la Confederación Nacional de la Construcción (CNC), Pedro Fernández Alén, quisieron trasladar su mensaje a la opinión pública.

Mientras que Garamendi advirtió de que los ataques a los empresarios desde el Gobierno estaban causando una situación peligrosa y generando un mensaje en España y fuera de inseguridad; Alén apuntaba que había que tener compromiso con el país también desde el Boletín Oficial del Estado (BOE), al tiempo que denunciaba los ataques que están sufriendo los empresarios y la inestabilidad normativa.

Tras ello, el viernes Seopan mandó un comunicado en el que denunciaba las “injustas descalificaciones” vertidas contra Ferrovial desde dentro y fuera del Gobierno, y anunció que ejercería cuantas acciones fuesen necesarias si se llegara a vulnerar la legalidad vigente y se producía un trato desigual o discriminatorio de la empresa en el ejercicio de su actividad en España.

De hecho, algunos políticos ya estaban planteando la posibilidad de excluirla de los concursos públicos e incluso revisar los contratos ya en vigor.

Además, en el comunicado se decía que en esta decisión no había un ánimo de beneficiarse de una menor carga impositiva, que se hacía en ejercicio de sus derechos y en cumplimiento con la legalidad española y comunitaria, y que no afectaría a la actividad de Ferrovial en España.

LA UNIVERSIDAD PÚBLICA EN EL DÍA DE LA MUJER

Tribuna Económica

GUMERSINDO RUIZ



HACE unos días la ministra de Hacienda y Función Pública, María Jesús Montero, dio una conferencia en la Facultad de Económicas de Málaga, con motivo del 50º aniversario de la Universidad, celebraciones que con tanto entusiasmo promueven rectorado y decanato. Puso énfasis en la igualdad de oportunidades que ofrece la universidad pública, y su contribución a la empresa y a la tecnología local-

les con la formación y aplicación de conocimiento; ni parques tecnológicos ni empresas en áreas punteras habrían sido posibles sin este flujo vital que, pese a todas sus ineficiencias, emana de la universidad. También se refirió al papel de la mujer en la ciencia; en España la participación de la mujer en la matrícula universitaria pasa del 20% hace 60 años al 56% en la actualidad, y en crecimiento, con un boom de la universidad pública. El porcentaje de mujeres en ciencias de la salud se mantiene en el 70%, sube en la última década en ciencias sociales y derecho, arquitectura, veterinaria, trabajo social y otros servicios (aunque no en carreras de turismo), y cae en ingenierías, matemáticas y estadística, informática y

ciencias. Algo falla en la Universidad, y también en la investigación y en la empresa con las condiciones de trabajo y remuneraciones que ofrecen, para que no se estimulen estos estudios, difíciles pero que son el corazón del progreso de un país.

Dos apuntes sobre el Día Internacional de la Mujer. Una, que se trata de un movimiento de derechos civiles impulsado desde el socialismo, que forma en los años sesenta a un movimiento feminista sobre libertad en la forma de vivir, igualdad laboral y papel en la sociedad y en la empresa. Más que mirar al pasado y sus circunstancias, hay que plantear el feminismo en las sociedades democráticas de forma práctica: el desarrollo profesional, atención a la familia, li-

bertades, y seguridad ante la violencia. Y en las no democráticas, como una cuestión de derechos civiles, de aquí la importancia del compromiso del gobierno Biden-Harris de llevar a la ayuda exterior los criterios de la nueva política sin precedentes en Estados Unidos sobre la igualdad de género.

La otra idea me viene de *The Wife of Bath: A Biography* (Princeton), el libro de Marion Turner, de Oxford, sobre Alison, el inspirador icono feminista de *Los cuentos de Canterbury* de Chaucer, que envió cinco veces, y llevaba una vida, en el siglo catorce, con unas libertades sorprendentes; aunque es una figura de ficción, muestra que la mujer disfrutaba de libertades que se fueron perdiendo ante

reacciones sociales, principalmente en el siglo diecinueve. “Alison es —dice Marion Turner— una mujer real, no una princesa, una criada, o una bruja, sino una empresaria, con su dinero, sexualmente activa”. Este apunte de una época tan lejana regocija por las peripecias y el alegre desdoro de Alison, pero también es una advertencia sobre la fragilidad del movimiento feminista, cuyo progreso no está garantizado, como observamos en la reticencia ante subidas salariales que afectan principalmente a mujeres, el cuestionamiento permanente sobre el embarazo, y la falta de cuidado al elaborar leyes que buscando protegerlas hacen vender aquello de que el infierno está empedrado de buenas intenciones.

El coordinador de Sevilla City One ve posible captar inversiones por valor de "hasta 5.500 millones" de euros



Sevilla City One en el Salón de Infraestructuras Sostenibles de Andalucía - EUROMEDIA

Europa Press Andalucía

Publicado: lunes, 6 marzo 2023 15:22

    Newsletter

@epandalucia

SEVILLA, 6 Mar. (EUROPA PRESS) -

Pedro Salvador Albiñana, coordinador general de la iniciativa de desarrollo urbanístico 'Sevilla City One, Metrópolis del Sur', ha defendido recientemente en el Salón de Infraestructuras Sostenibles de Andalucía (Insoan), en el marco de una ponencia sobre infraestructuras para la sostenibilidad, que la ciudad hispalense podría captar inversiones por valor de "hasta 5.500 millones de euros" gracias a su "gran atractivo".

En su intervención, Pedro Salvador Albiñana indicaba que según los datos del Sistema de Información Urbana del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana sobre suelo urbanizable delimitado y urbano no consolidado en la primera corona metropolitana de Sevilla, se puede extraer que "las áreas de ampliación podrían alojar unas 34.000 nuevas viviendas, lo que daría una capacidad total de albergar más de 100.000 habitantes".

Cotejando los sectores clasificados por el PGOU de 2006 con el grado de avance que registra el Colegio Oficial de Arquitectos de Sevilla, "sólo en Sevilla capital contamos con 34 sectores" que podrían desarrollarse en "un periodo de entre 3 y 4 años", defendía.

Según su tesis, este punto de partida podría suponer "un gran atractivo a la inversión, que podría alcanzar hasta los 5.500 millones de euros, de los que casi 700 millones se vincularán a la transformación urbana", destacando además "la inmejorable situación de Sevilla para afrontar este reto con una buena parte del trabajo ya iniciado".

"Contamos con un PIB próximo a los 40.000 millones de euros y somos la cuarta economía de España, somos la tercera área metropolitana de España y nos situamos entre los 30 mayores de la UE", resaltó en su intervención, exponiendo que la primera actividad agregada de la capital hispalense es la que conforman los tres nodos logísticos más vinculados a la innovación: el parque de empresas aeronáuticas Aerópolis, el parque tecnológico Cartuja y el Puerto de Sevilla.

También destacaba el papel "vertebrador" de las universidades de Sevilla, la reciente designación de la ciudad como sede de la futura Agencia Espacial Española y el posicionamiento de la ciudad en el sector del turismo.

Así, Sevilla cuenta con "grandes oportunidades para transformarse en la metrópolis del Sur de Europa", según el coordinador de 'Sevilla City One, Metrópolis del Sur', una iniciativa que gira en torno al crecimiento urbanístico eficiente y sostenible de la ciudad hispalense, que promueve unas jornadas al respecto, como "foro de encuentro y debate" sobre los procesos de transformación urbana sostenible y los modelos de aplicación a Sevilla.

En la iniciativa, así colaboran promotoras como AEDAS Homes, CBRE, Bekinsa, Caralca, Grupo Insur, LandCo, Metrovacesa y Vía Célere, con el apoyo de la Asociación de Constructores y Promotores de Sevilla (Gaesco) y las administraciones públicas.

Publicidad

¡ÚNETE AL **AHORRO!** **ÚNETE AL BRICOCLUB**

BRICO DEPOT
ES LO TUYO

Las nuevas hipotecas caen en enero a mínimos de año y medio

La banca concedió 4.102 millones de euros para comprar viviendas, el nivel más bajo desde agosto de 2021, mientras que el saldo vivo marca mínimos desde junio de 2021



Comentarios: 0



EUROPA PRESS - Archivo

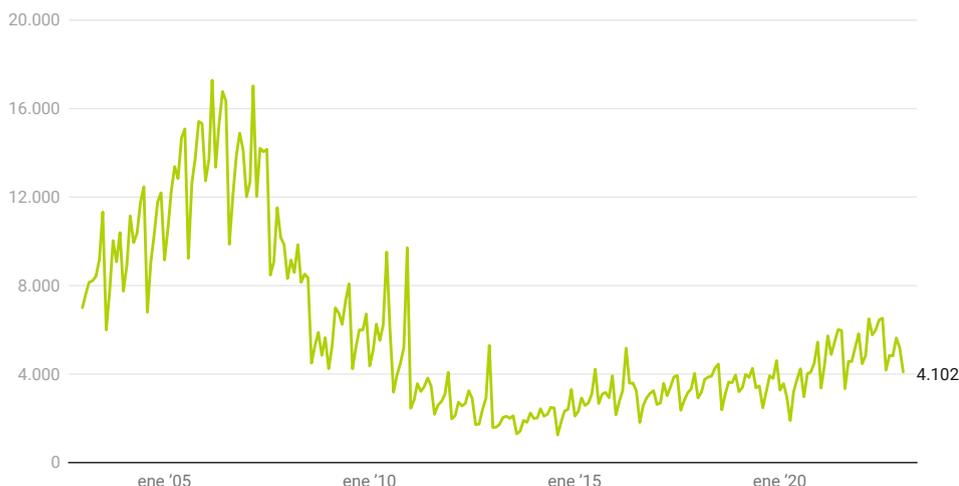
Autor: Redacción
6 Marzo 2023, 15:07

La actividad hipotecaria saldó el mes de enero con **la generación de nuevos créditos por valor de 4.102 millones de euros destinados a adquirir vivienda, lo que supone el nivel más bajo desde agosto de 2021**, según los datos difundidos por el Banco de España.

En comparación con diciembre, la generación de nuevas hipotecas **experimentó un descenso del 21%, mientras que frente a enero de 2022 la caída fue del 8,2%**.

Concesión de nuevas hipotecas para la compra de vivienda

[Cifras mensuales, en millones de euros]



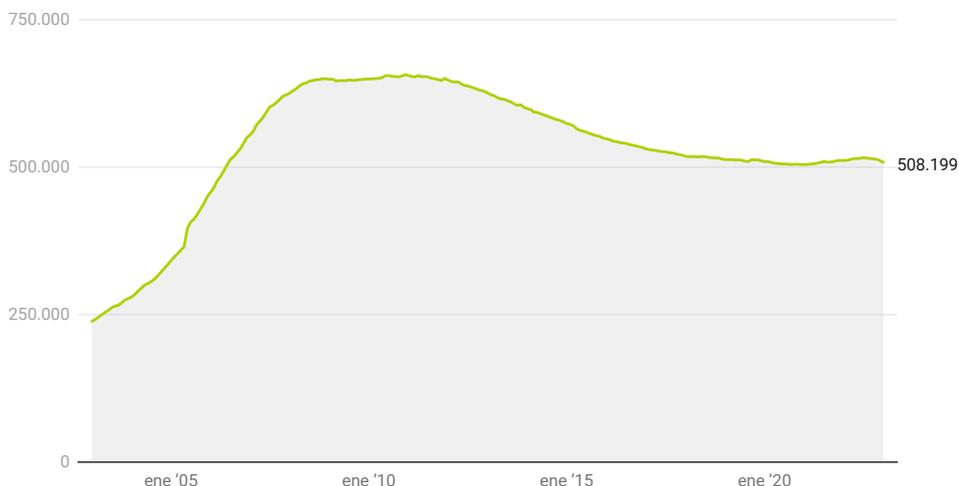
Fuente: Banco de España • [Descargar los datos](#) • Creado con [Datawrapper](#)

Por plazo de vencimiento, **el 50,6% del total tuvo un plazo superior a 10 años**, mientras que el 22,5% se firmó con un plazo de vencimiento de entre 1 y 10 años. Un 26,9% del total se registró con un plazo de vencimiento inferior a un año.

Teniendo en cuenta las amortizaciones, **el saldo vivo de crédito a la vivienda en el primer mes del año fue de 508.199 millones de euros, lo que supone un descenso del 0,5%** respecto al mes de diciembre. De esta forma, el saldo vivo hipotecario ha caído a su menor nivel desde junio de 2021.

Evolución del saldo vivo hipotecario en España

[Datos mensuales, en millones de euros]



Fuente: Banco de España • [Descargar los datos](#) • Creado con [Datawrapper](#)

Respecto al precio, el tipo de interés medio ponderado sin contar gastos conexos (TEDR) de los saldos vivos experimentó un alza de 22 puntos básicos, hasta situarse en enero en el 2,35%. Respecto a enero de 2022, el tipo medio se ha elevado en 1,15 puntos porcentuales.



▼ [Ver comentarios \(0\) / Comentar](#)

Etiquetas

[Concesión hipotecas](#)

[Estadísticas hipotecas](#)

[Banco de España](#)

[Market navigator](#)

[Imagen del día](#)

Madrid pide a Sánchez más armas fiscales

Madrid necesita un marco fiscal propio si quiere competir en igualdad de condiciones con otras plazas financieras de Europa para captar talento e inversiones. Por ello, el Ayuntamiento madrileño va a reclamar al Gobierno central una reforma de la ley de capitalidad que aumente sus competencias en materia tributaria. Un privilegio del que ya disfrutaban otras capitales de la zona euro que, gracias a tener una mayor capacidad de actuación en el terreno tributario, han tenido más éxito para atraer a los grupos multinacionales que han decidido abandonar Londres en los últimos años a raíz del Brexit. El ayuntamiento defiende que la mejor forma de evitar que se produzcan en el futuro nuevos traslados de grandes empresas a otras plazas financieras es crear un marco favorable para los inversores, en contraste con la irresponsable estrategia de amedrentamiento público a Ferrovial y sus directivos por la que han optado PSOE y Podemos tras el anuncio de trasladar su sede social a Países Bajos. Además, Madrid considera que ha sido discriminada con la política de inversiones de Pedro Sánchez. De ahí que el consistorio vaya a solicitarle también un mayor margen de decisión en otras áreas que considera críticas para convencer a las empresas extranjeras y los profesionales –en especial, los llamados nómadas digitales– de que opten por instalarse en la ciudad: financiación, infraestructuras y seguridad. Un marco que permitiría agilizar el desarrollo de grandes planeamientos urbanísticos donde ubicar las nuevas inversiones, que se demoran durante años por los trámites burocráticos de las diferentes administraciones, así como la mejora de los servicios públicos de transporte y los nudos de conexión con la capital. Sin embargo, es difícil imaginar que la petición del alcalde madrileño de poder bajar impuestos a los inversores vaya a ser atendida por el Ejecutivo central, que ha sostenido una estrategia de acoso y derribo contra las rebajas fiscales de la Comunidad de Madrid, cuyo culmen ha sido la puesta en marcha de un impuesto a las grandes fortunas para revertir las bonificaciones aplicadas en ésta y otras regiones gobernadas por el PP en el Impuesto sobre el Patrimonio. O que ha criticado la nueva deducción anunciada por el Ejecutivo regional a las inversiones de los no residentes que se instalen en Madrid. Pero como está quedando patente, es necesario mejorar el clima de negocios para recuperar la confianza de inversores y empresarios.

La capital quiere competir en igualdad de condiciones con otras plazas financieras de la UE

La solución francesa al alza de los alimentos

El acuerdo con el Gobierno francés del sector de la distribución para reducir sus márgenes como vía para bajar el coste de la cesta de la compra ha reavivado el debate interno entre PSOE y Podemos respecto a cómo atajar la histórica inflación de los alimentos. Los populistas exigen topar los precios de los alimentos por ley, mientras que los socialistas defienden las medidas en vigor y que sea el propio sector el que ajuste sus tarifas. La líder de Podemos en el Ejecutivo, Yolanda Díaz, aprovechó para recordar que desde el pasado verano ha reclamado a la distribución una iniciativa como la francesa, pero conviene aclarar que el pacto en el país vecino deja a criterio de las empresas y no del Ejecutivo la decisión de qué productos bajarán de precio y cuánto el próximo trimestre. En Francia tampoco habrá una cesta común en todos los supermercados con precios más bajos, como pide Díaz, para garantizar la libertad comercial y la competencia, ni límites al coste de los alimentos porque la normativa comunitaria lo impide, aunque Podemos insista en lo contrario. Por otro lado, los márgenes de la distribución alimentaria en el país vecino son mayores que en el nuestro por ser aquel un mercado más concentrado. Pero el Gobierno francés también se distancia de las medidas aplicadas hasta ahora en España, con una crítica expresa de su ministro de Economía, Bruno Le Maire, a la rebaja del IVA de los alimentos por su alto coste para las arcas públicas y el escaso beneficio para los consumidores. Francia ha actuado más tarde contra la inflación de los alimentos, pero al ir de la mano del sector su plan será más eficaz.

La mina de oro de Ferrovial en EEUU

EEUU es un mercado gigantesco para los grupos de infraestructuras internacionales. Están previstas inversiones por 1,2 billones de dólares en los próximos diez años. Los proyectos de movilidad forman parte del corazón de este macroplan que se apoya, a diferencia de España, en fórmulas de colaboración público privada, más conocidas como Public Private Partnership (P3). Ferrovial es un experto de referencia en este tipo de iniciativas. La compañía desembarcó en la región a través de Canadá al ganar la concesión de la circunvalación de Toronto ETR 407. En la década de los 2000, el grupo de la familia Del Pino llegó a Estados Unidos a través del mercado secundario con las privatizaciones de las autopistas Chicago Skyway e Indiana Toll Road. Fueron dos grandes fracasos, ya que el alto coste de la financiación llevó a los dos peajes a la quiebra y los acreedores se las revendieron a fondos de inversión. En paralelo, Ferrovial desembarcó en Texas, que ha convertido en su gran base de operaciones y desde la que ha exportado su *know how* a otros estados de la EEUU. No ha sido un camino fácil para llegar hasta lo que es hoy: el mayor promotor de carreteras texano, con actividad en Georgia y en Virginia. La guinda ha sido la compra a Carlyle de la mayoría de las acciones de la sociedad encargada de construir y explotar la nueva

Terminal 1 del aeropuerto JFK de Nueva York. En Texas, Ferrovial explota dos autopistas, la LBJ y la NTE, que le reportaron 120 millones de euros en dividendos en 2022. Pero en 2016 el grupo tuvo que afrontar la suspensión de pagos de la autopista SH-130, un activo que costó más de 1.200 millones de euros. A pesar de las dificultades, Ferrovial mantiene una confianza ciega en el mercado estadounidense en el que aspira a cotizar este año. La dimensión adquirida en EEUU podría multiplicarse en los próximos años si fructifican algunas de las oportunidades en las que trabaja la empresa desde hace meses. Tiene una mina en autopistas.

Antolin renueva sus ambiciones

El fabricante de componentes Antolin es líder mundial en techos y tiene un fuerte posicionamiento en puertas. El grupo acaba de estrenar nueva entidad corporativa y presentó ayer su *Plan de Transformación 2023-26*, que tiene tres grandes objetivos: aumentar la rentabilidad; desarrollar mayor presencia en mercados de crecimiento; y ser un polo de atracción de talento. Aspira a un crecimiento de ventas de entre el 7% y el 8% anual, hasta 6.000 millones en

2026, con un margen ebitda de al menos el 10%. Para ello, el fabricante de componentes prevé aflorar ahorros de 300 millones en una nueva estructura más simple que ponga al cliente en el centro de las decisiones. La nueva organización separa las unidades de negocio en dos áreas: Sistemas de Producto (que incluye techos, puertas, paneles de instrumentos y consolas centrales) y Soluciones Tecnológicas, que abarca iluminación y electrónica, y que se espera pase del 9% al 15% de las ventas totales. Antolin es uno de los tres grandes del sector en España, junto con Cie Automotive y Gestamp, y su capital es 100% familiar. El grupo nació como modesto taller mecánico en Burgos en los años cincuenta y en la actualidad cuenta con 140 centros productivos en 26 países, con una plantilla formada por 25.000 personas, lo que supone un espectacular desarrollo. El grupo finalizó 2022 con una cifra de negocio de 4.451 millones de euros y con un beneficio bruto de explotación (ebitda) de 300 millones.

La compleja madeja de Telecom Italia

En noviembre de 2021, Telecom Italia (TIM), el mayor grupo de telecomunicaciones italiano, recibió una oferta de compra, que no prosperó, del fondo estadounidense KKR valorando el capital en 10.800 millones de euros, con una prima del 46% sobre el precio de cotización previo y un valor empresa, incluyendo deuda, de 33.000 millones. En la actualidad, la capitalización bursátil asciende a 6.750 millones, con una subida de la cotización del 33% en los últimos doce meses. Su mayor accionista es la francesa Vivendi con el 23,7% del capital, seguida del banco público Cassa Depositari e Prestiti (CDP) con el 9,8%. En 2022, TIM tuvo ingresos y ebitda de 15.788 y 5.347 millones de euros, cerrando con deuda neta de casi 25.400 millones, que supone una ratio de apalancamiento muy elevada de 4,7 veces. Hace un mes, KKR volvió a la carga con una oferta estimada en 20.000 millones por la red de infraestructuras fijas –propiedad de la recién escindida NetCo– y el negocio de cable submarino, que el consejo rechazó por no cumplir con sus expectativas, solicitando una oferta mayor. Ahora, CDP y el grupo inversor australiano Macquarie han presentado una oferta no vinculante por esos activos por un importe semejante al de KKR y con validez hasta el 31 de marzo. El Gobierno italiano tiene derecho de veto, dado que es un negocio estratégico que además emplea a 40.000 personas. Sobre el papel, TIM tiene escaso margen de negociación debido a su altísimo endeudamiento.

Aena toma impulso en Brasil, un mercado estratégico

Como un reloj, Aena va cumpliendo las metas intermedias planteadas en su nueva concesión de Brasil (Boab), consistente en la adjudicación, el pasado verano, de once aeropuertos, que se suman a los seis que comenzó a explotar en el primer trimestre de 2020. La cotizada española acaba de inyectar el equivalente a 440 millones de euros en su filial Boab. Esta sociedad tendrá que pagar un canon inicial por 2.450 millones de reales al Gobierno nacional y acometer una serie de inversiones cifradas en unos mil millones de euros durante los treinta años de la concesión, si bien esta cifra se concentrará en los primeros cinco años y en el aeropuerto de Congonhas, en São Paulo. El gestor aeroportuario calcula que las 17 infraestructuras que gestionará en el país canalizarán la quinta parte de todo el tráfico nacional. El grupo presidido por Maurici Lucena prevé firmar el contrato este mismo marzo y posteriormente comenzará a gestionar esos once aeropuertos. Se abrirá así una nueva etapa en un merca-

EN BOLSA



do en el que la compañía tiene puestas muchas esperanzas y que en 2022 ya registró para Aena más pasajeros que en 2019. La cotizada tiene Brasil como uno de sus países estratégicos, sobre todo con vistas a seguir creciendo. En su plan estratégico 2022-2026, se contempla un impulso a la internacionalización en las zonas en las que ya tiene presencia y es más fácil capturar sinergias. Y Brasil es el favorito.

EMPRESAS

POLÉMICA MUDANZA DEL GIGANTE DE LAS INFRAESTRUCTURAS

Ferrovial puja por activos de 4.000 millones para doblar tamaño en EEUU

AUTOPISTAS/ El grupo de la familia Del Pino se enfrenta a Acciona y ACS en las 'managed lanes' de Georgia y Louisiana y ha propuesto ampliar los corredores de pago de la I-77 en Carolina del Norte.

C.Morán. Madrid

EEUU representa la principal fuente de ingresos y de inversiones de Ferrovial, una de las razones por las que el grupo de infraestructuras fundado por la familia Del Pino ha decidido mover su sede a Países Bajos para comenzar a cotizar en Wall Street antes de que acabe este año.

La compañía ya tiene bajo gestión autopistas de peaje en operación y en distintas fases de construcción y apunta al menos a otros tres grandes proyectos de carreteras en los próximos meses, con presupuestos de inversión de más de 4.000 millones de dólares. De salir ganador, Ferrovial daría un salto para doblar su tamaño, potenciando la generación de caja vía dividendos de esos activos.

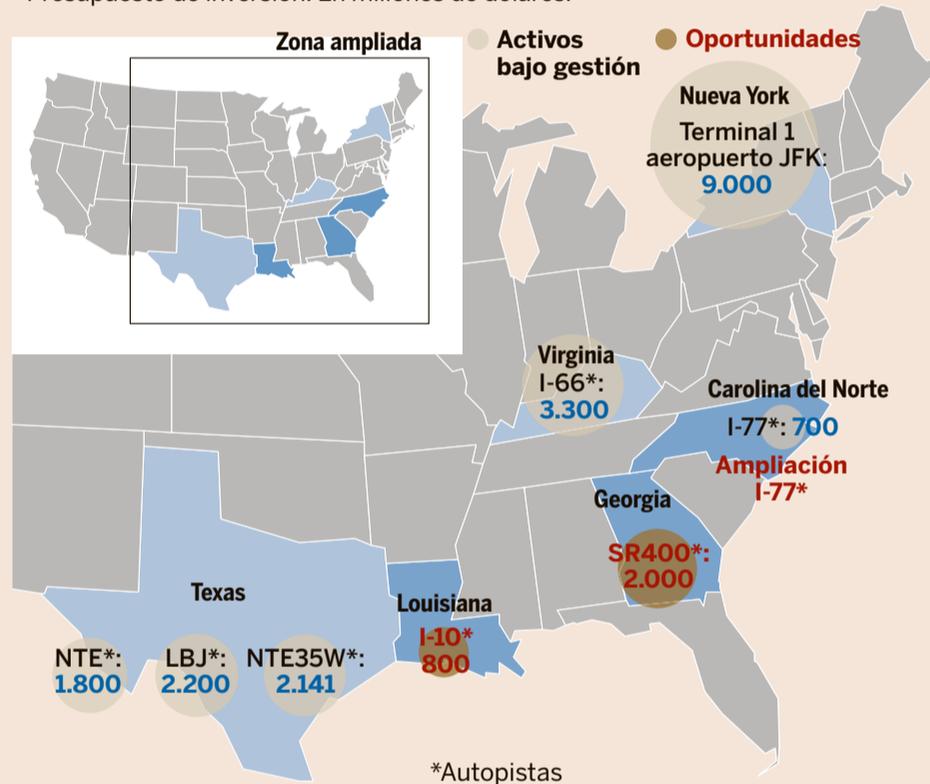
Actualmente, Norteamérica (EEUU y Canadá) representa la mayor plataforma de crecimiento, con un peso del 39% sobre la cifra de negocio de 2022 (2.437 millones de euros) y un beneficio bruto de explotación (ebitda) de 207 millones de euros.

En términos de valoración del mercado, EEUU representa más del 83% de Ferrovial, una de las razones por la que es la mayor empresa del sector por capitalización en la Bolsa española (más de 20.000 millones de euros). Ferrovial ya recibió el año pasado 123 millones de euros de sus autopistas texanas (LBJ y NTE) y va a experimentar un importante crecimiento este año al incorporar los pagos previstos por la autopista I-66 de Virginia.

La compañía está bien posicionada en el proyecto SR 400, en el estado de Georgia. Según sus cálculos, las autoridades locales lanzarán la licitación de esta *managed lane* (carriles de pago en un corredor gratuito para descongestionar la alta densidad de tráfico) en agosto de este año. El volumen de inversión en esta autopista es de unos 1.700 millones de euros. Las expectativas de Ferrovial sobre esta concesión son tan altas que ha condicionado el calendario de su próximo *Investors*

UN MERCADO LLENO DE OPORTUNIDADES

Presupuesto de inversión. En millones de dólares.



Expansión

Fuente: elaboración propia

La inversión en la India IRB crece un 45% desde 2021

C.M. Madrid

Ferrovial invirtió 360 millones de euros a finales de 2021 para convertirse en el segundo mayor accionista del promotor indio de carreteras IRB. En aquel momento, la compañía asiática cotizaba a 22 rupias por acción (unos 0,22 euros por título). Ayer, el grupo indio cerró en la Bolsa de su país a 30,6 rupias, lo que representa un aumento del 45% desde la llegada de Ferrovial.

IRB anunció la semana pasada una nueva concesión al recibir el encargo de la Autoridad Nacional de Carreteras de la India (NHAI) para la construcción de una carretera de seis carriles en Gujarat que conecta Samakhiali y Santalpur. El presupuesto de inversión asciende a unos 250 millones de euros. El corredor tiene una longitud de 90 kilómetros, con un plazo de explotación de 20 años.

IRB Infrastructure, que ha recuperado el dividendo, cerró su ejercicio fiscal, hasta marzo de 2022, con récord de beneficio gracias al levantamiento de restricciones por el Covid, que le permitió incrementar los ingresos por peaje y reactivar obras suspendidas por la pandemia. La compañía ganó 10.540 millones de rupias (unos 44,2 millones de euros), lo que representa un 208% más que un año antes.

day a la presentación de la oferta.

Enfrente tendrá rivales de talla mundial. La española Acciona ha formado equipo con el fondo de inversión francés Meridiam (Ferrovial se ha

aliado con Macquarie). Como finalista también figura la concesionaria ASTM, el grupo perteneciente a la italiana Gavio y al fondo Ardian, que se ha aliado con la israelí Shikun & Binui. En este consorcio

también hay presencia española, ya que, aunque no participa como socio capitalista, la española FCC forma parte del equipo de contratistas principales.

La autopista de peaje SR

Texas tiene previsto invertir en los próximos 10 años 80.000 millones en carreteras

La compañía ha propuesto a Carolina del Norte más 'managed lanes' en la I-77

400 Express Lanes, un corredor de casi 20 kilómetros de longitud, es la principal conexión norte-sur entre los centros de empleo de Atlanta y los centros de empleo y áreas residenciales del norte de los condados de Fulton y Forsyth. La autoridad de Transportes de Georgia lanzó en marzo de 2022 el proceso de licitación para el diseño, construcción, financiación, operación y mantenimiento. El proyecto consiste en la ejecución de 16 millas de carriles rápidos que se construirán en el interior de los carriles de uso general ya existentes en esta autopista y se conectarán en el futuro con el proyecto I-285 Top End Express Lanes, otro de los grandes peajes previstos por el estado, con un menor grado de avance.

Ferrovial también sigue de cerca el concurso del proyecto sobre la I-10 de Louisiana. Se trata de la construcción de un puente de peaje donde también compiten ACS y Acciona. Ferrovial acude a la puja de la mano de la francesa Vinci, mientras que ACS se ha aliado a Macquarie. Acciona ha formado consorcio con Plenary. En juego hay inversiones por unos 800 millones de euros.

Ferrovial también trabaja codo con codo con las autoridades de Transporte de Carolina del Norte, a las que les ha propuesto la instalación de carriles de pago *managed lanes* en el corredor I-77 hasta la frontera con Carolina del Sur. Se trata de una propuesta no solicitada que el Gobierno estatal ha comenzado a analizar para decidir si finalmente lanza la licitación, con una inversión que se aproxima a otros

RIVALES

Ferrovial se enfrenta cada vez con más frecuencia a rivales españoles en EEUU. Destaca ACS, y también figuran Acciona, FCC y Sacyr.

2.000 millones de dólares.

En Texas, Ferrovial ya figura como el mayor promotor privado de carreteras con tres activos (LBJ, NTE y NTE W35). En septiembre del año pasado, el gobernador de Texas, Greg Abbott, lanzó un ambicioso plan de inversión pública dotado con 85.000 millones de dólares para mejorar la congestionada red del Estado, que provoca miles de millones de pérdidas al año. Texas tiene identificados 100 proyectos que saldrán a concurso en los próximos diez años. Ferrovial, a través de Cintra y de su filial local Webber, aspira a participar en alguno de los proyectos, donde figuran las conexiones con las grandes ciudades, entre las que sobresalen Austin, Dallas, Houston, Fort Worth y San Antonio.

Aeropuertos

Ferrovial sigue de cerca las oportunidades de autopistas en EEUU, sin descuidar el sector aeroportuario donde se va a convertir en un operador estrella con la construcción y operación de la nueva Terminal 1 del aeropuerto JFK de Nueva York. Las inversiones previstas en esta infraestructura rondan los 9.000 millones de dólares.

En junio de 2022, Ferrovial cerró la compra de la sociedad que se encargará de la nueva terminal tras llegar a un acuerdo con el fondo de inversión Carlyle para adquirir por 1.140 millones de dólares el 96% del 51% de la sociedad promotora, lo que le convirtió en socio mayoritario, por delante de JLC, el fondo de Magic Johnson (30%), Ullico (19%) y el Aeropuerto de Múnich.

Ferrovial ya ha abierto en Nueva York la oficina técnica para liderar los trabajos de ingeniería y diseño de la terminal. El grupo español no va a trabajar, de momento, en la etapa constructora, ya que no dispone de filial en Nueva York. El principal contratista en este proyecto es el consorcio formado por las locales Tishman y Aecom.

POLÉMICA MUDANZA DEL GIGANTE DE LAS INFRAESTRUCTURAS

El resquicio de la ley antiopa para presionar a Ferrovial

FUSIÓN INVERSA/ La normativa de control de inversiones foráneas contempla analizar operaciones de filiales extranjeras de grupos españoles, como es el caso.

Roberto Casado. Madrid

El Gobierno español está trabajando de manera intensa para encontrar posibles vías legales que le permitan intervenir en el plan de Ferrovial para llevar su sede a Países Bajos, y sus servicios jurídicos creen haber encontrado un posible clavo al que agarrarse en la normativa de control de las inversiones extranjeras.

Como advirtió el pasado fin de semana Teresa Ribera, ministra de Transición Energética, el Ejecutivo estudia si la mudanza del grupo constructor y de infraestructuras podría necesitar una "autorización explícita" del Consejo de Ministros. La única vía posible para ello es aplicar al traslado la normativa que desde el Covid suspende la libertad de inversión extranjera (incluida la de la Unión Europea hasta diciembre de 2024) en sectores estratégicos.

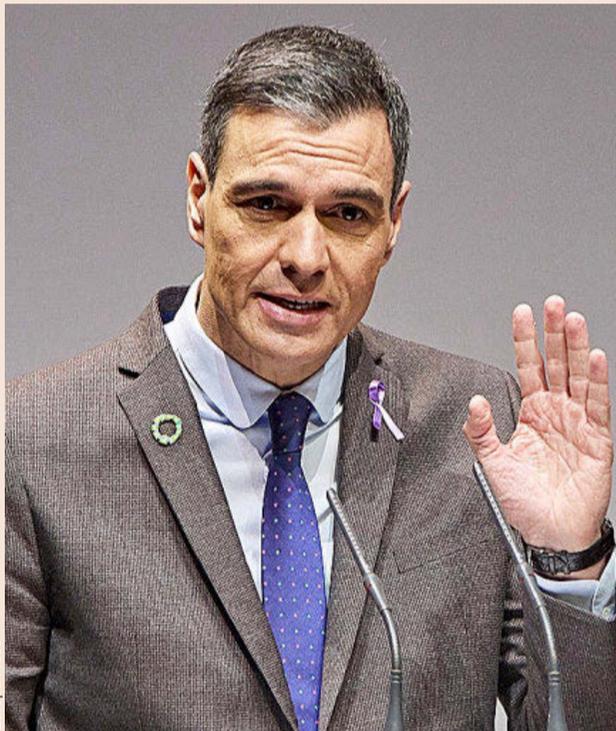
No parece obvio que el proyecto de Ferrovial, que supone la absorción de la cabecera española del grupo por su filial internacional basada en Ámsterdam, suponga un cambio de control que requiera el permiso bajo esa legislación.

Pero fuentes del ámbito legal señalan que la ley incluye entre los sujetos "no residentes" sometidos a esa supervisión a "las sucursales y los establecimientos permanentes en el extranjero de personas físicas o jurídicas residentes en España".

Y además, "el régimen de suspensión de liberalización de determinadas inversiones extranjeras directas en España se aplicará hasta el 31 de diciembre de 2024 a las inversiones extranjeras directas sobre empresas cotizadas en España, o sobre empresas no cotizadas si el valor de inversión supera los 500 millones de euros, realizadas por residentes de otros países de la Unión Europea".

En una lectura estricta, se podría argumentar que Ferrovial Internacional, como establecimiento en Países Bajos, va a absorber en la fusión a una empresa cotizada española con activos estratégicos, caso del grupo Ferrovial.

Eso le obligaría a pedir la



Europa Press

El Gobierno quiere tener algo que decir en la absorción del grupo Ferrovial por su holding holandés

Si se aplica el control a la inversión foránea, tendría que autorizarla el Consejo de Ministros

Hay abogados que consideran que una intervención llevaría a un choque de Madrid con Bruselas

El presidente del Gobierno español, Pedro Sánchez.

Una norma parcheada pendiente de aclaración

R. Casado. Madrid

Desde que el Gobierno suspendiera en marzo de 2020 la libertad de inversiones en España, el Ministerio de Industria ha recibido alrededor de mil consultas de instituciones foráneas que buscaban luz verde a una transacción.

Prueba de la ambigüedad de la norma, parcheada a través de varios decretos de urgencia en los últimos dos años, apenas un 20% de esas consultas han

resultado luego en procedimientos de autorización, al ser consideradas como adquisiciones relevantes de activos estratégicos.

Hace más de un año, el Gobierno intentó aclarar la normativa con un borrador de ley de inversiones extranjeras (sustituyendo a la actual de 2003), pero esa iniciativa quedó en el limbo.

Quizá la operación más destacada que ha llegado en este periodo al Consejo

de Ministros fue la opa del fondo australiano IFM por una participación en Naturgy, autorizada con condiciones.

Ahora mismo, el Ejecutivo tiene entre manos algunas transacciones relevantes, como la venta del fabricante de municiones Expal al grupo alemán Rheinmetall.

En 2021, último año con datos, el Gobierno autorizó 48 compras extranjeras, 6 de ellas con condiciones.

suspensión del régimen de liberalización del artículo 7 Bis, evidentemente no aplica: ¿dónde está la inversión extranjera sujeta a control? ¿Quién es el nuevo inversor extranjero?".

En su opinión, "cualquier medida que se pretendiese adoptar contra el traslado al amparo de esta Ley, contravendría el art. 63 del TFUE, que prohíbe las restricciones a los movimientos de capitales entre Estados miembros".

resultado luego en procedimientos de autorización, al ser consideradas como adquisiciones relevantes de activos estratégicos.

Hace más de un año, el Gobierno intentó aclarar la normativa con un borrador de ley de inversiones extranjeras (sustituyendo a la actual de 2003), pero esa iniciativa quedó en el limbo.

Quizá la operación más destacada que ha llegado en este periodo al Consejo

de Ministros fue la opa del fondo australiano IFM por una participación en Naturgy, autorizada con condiciones.

Ahora mismo, el Ejecutivo tiene entre manos algunas transacciones relevantes, como la venta del fabricante de municiones Expal al grupo alemán Rheinmetall.

En 2021, último año con datos, el Gobierno autorizó 48 compras extranjeras, 6 de ellas con condiciones.

suspensión del régimen de liberalización del artículo 7 Bis, evidentemente no aplica: ¿dónde está la inversión extranjera sujeta a control? ¿Quién es el nuevo inversor extranjero?".

En su opinión, "cualquier medida que se pretendiese adoptar contra el traslado al amparo de esta Ley, contravendría el art. 63 del TFUE, que prohíbe las restricciones a los movimientos de capitales entre Estados miembros".

Calviño dice que "las razones de Ferrovial no se sostienen"

Expansión. Madrid

La vicepresidenta primera del Gobierno y ministra de Asuntos Económicos y para la Transformación Digital, Nadia Calviño, aseguró ayer que "no se sostienen" las razones que ha esgrimido públicamente Ferrovial para su traslado a Países Bajos. "La información disponible hasta el momento y los análisis técnicos arrojan serias dudas sobre la sustancia de los argumentos [de Ferrovial]", subrayó la vicepresidenta en declaraciones a RNE recogidas por Ep.

Calviño recordó además que la CNMV está analizando los motivos que ha argumentado la empresa para mudarse a Países Bajos, entre ellos el de ubicarse allí para poder saltar a cotizar en EEUU. "Los análisis técnicos de la CNMV no parecen dar sustancia a estos argumentos y por eso prima la impresión de una falta de compromiso con su país", precisó Calviño, que insistió en que la decisión de Ferrovial es "errónea" y demuestra "una falta total de compromiso" con España.

La vicepresidenta afirmó que, aunque corresponde a la compañía tomar sus decisiones, el Gobierno, "que representa el interés general", tiene que analizar también las implicaciones de la marcha de Ferrovial, que es exactamente lo que está haciendo. "Los gobiernos tienen una función y una acción, que tiene que ser la de defender el interés general, y a lo largo de las últimas décadas se ha defendido el interés de las grandes multinacionales españolas, que han crecido con el apoyo de los contribuyentes y de los Gobiernos españoles, dentro y fuera de España", dijo.

Preguntada por si el objetivo del traslado de Ferrovial es pagar menos impuestos, Calviño ha indicado que no quiere "especular" al respecto y ha insistido en que ahora mismo se está en una fase de análisis y evaluación de los argumentos y de las implicaciones de esta decisión. "Por ejemplo, se ha hablado del [rátigo] AAA de Holanda, pero podrían ha-

"Si el motivo es el rating triple 'A' de Países Bajos podrían haberse ido a Alemania", alega



La ministra de Asuntos Económicos, Nadia Calviño.

Economía asegura que el Gobierno ha defendido el interés de las grandes multinacionales

berse ido a Alemania si estuvieran buscando la triple A. Esto es muy relevante para sectores como el financiero, pero mucho menos para un sector como el de las infraestructuras. A eso me refiero con que el análisis técnico arroja serias dudas sobre los argumentos", señaló.

Sobre si se le puede exigir a la compañía el mantenimiento del empleo, Calviño recordó que las medidas que se pusieron en marcha para responder a la pandemia (prestaciones para autónomos, avales públicos del ICO y los expedientes de regulación temporal de empleo) "se orientaron claramente al mantenimiento del empleo en España".

En respuesta a la posibilidad de que la marcha de Ferrovial tenga que ver con la inseguridad jurídica de España, la vicepresidenta afirmó que "los empresarios saben muy bien que no es así" y que, de hecho, España es un país que ahora mismo está captando "un gran volumen" de inversiones. "La economía española está considerada como particularmente atractiva desde el punto de vista de la inversión y del establecimiento de proyectos empresariales que crean empleo y que crean riqueza en nuestro país, precisamente por la seguridad jurídica que tenemos", defendió.

Siete regiones no recuperarán su PIB previo a la pandemia en 2023

PREVISIÓN DE FUNCAS/ Cataluña, Asturias, Cantabria, Castilla y León, Extremadura, Baleares y Canarias no han llegado a su nivel de 2019. Las dos regiones isleñas, eso sí, son las que más crecerán este año.

Carlos Polanco, Madrid

El revés del Covid ha dejado en España cicatrices mucho más profundas que en el resto de países de la eurozona. Es el único en el que la actividad todavía no se ha recuperado y un vistazo a la evolución económica por regiones da el porqué: según Funcas, la recuperación de Asturias, Baleares, Canarias, Cantabria, Castilla y León, Cataluña y Extremadura llegará más tarde de 2023, mientras que el resto de regiones lo hicieron el pasado año o lo harán este.

“Todas las comunidades se desacelerarán en 2023 como consecuencia del impacto de la inflación en la capacidad de compra de las familias”, subraya el informe de la entidad de estudios, que también señala que “el principal motor de crecimiento procederá del estímulo de los fondos europeos y de la normalización de la actividad turística”. España, por su parte, cerrará el año con un crecimiento del PIB del 1,3% y una tasa de paro del 12,3%.

• **Andalucía.** Pese a una fuerte moderación en su crecimiento durante 2023, la economía andaluza podrá cerrar en su nivel de actividad de 2019 gracias a una escalada del PIB del 1,3%, como la media nacional. Dos factores evitan un mayor crecimiento: una industria poco dedicada a las actividades que serán más dinámicas y un tímido avance del turismo en la región.

• **Aragón.** Ya se recuperó en 2022. Este año crecerá un 0,9%, de las que menos, pero su industria de bienes de equipo se beneficiará mucho de los fondos europeos, y la del automóvil tiene amplio margen de mejora.

• **Asturias.** Comparte con Aragón una de los crecimientos más bajos, del 0,9%, en su caso por el éxodo de población en edad de trabajar. En 2023 no alcanzará el PIB previo a la pandemia por el bajo impacto del turismo en la región y por “una industria muy orientada a las semimanufacturas, sector que no será el más expansivo”.

• **Baleares.** El fuerte impulso que tomará el turismo provo-

cará que Baleares será la región con mayor crecimiento en 2023, del 3,3%, y la segunda mejor tasa de desempleo, del 8,9%. Aun así ni con eso alcanzará el PIB de 2019 y tendrá la segunda mayor brecha entre 2023 y 2019, del 1,7%.

• **Canarias.** La mayor brecha la ostentará Canarias, que pese a ser la región con mayor crecimiento en el año, del 2,2%, según las previsiones, estará todavía a final de 2023 un 2,7% por debajo de su actividad de 2019. Y eso que la recuperación del turismo nacional ya se produjo durante el año pasado y la del internacional llegará en este.

• **Cantabria.** Un dato positivo y otro negativo en la realidad de esta región norteña: el primero, el de desempleo, pues presenta una de las mejores tasas de España, del 9,3%; el segundo, el de crecimiento, que será el menor de todo el país, un 0,8%, insuficiente para la recuperación a lo largo de este año, por su economía con poco peso “en los sectores de mercado más pujantes”.

• **Castilla y León.** La fuerza en la región del sector del automóvil no evitará que la subida del PIB sea tímida, sólo del 1%, con lo que aún está por debajo de 2019. Otras industrias potentes en Castilla y León como la alimentación no tendrán mucha pujanza.

• **Castilla-La Mancha.** Otra de las recuperadas ya en 2022 que sin embargo este año tendrá un crecimiento por debajo de la media nacional. Su tejido industrial tiene poca capacidad de absorción de los fondos y el turismo no es muy destacado.

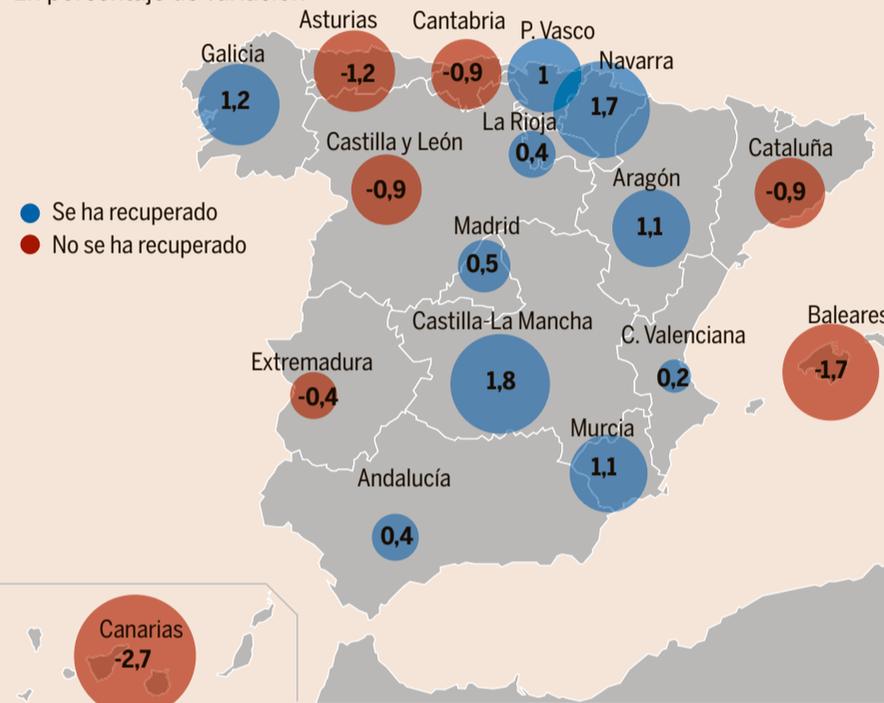
• **Cataluña.** Es la mayor economía regional que no se recuperará este año. Funcas señala que, aunque tendrá un crecimiento superior a la media, impulsado por el turismo y los fondos europeos, le queda todavía camino por recorrer para volver a 2019.

• **Comunidad Valenciana.** Su avance previsto en 2023 del 1% será suficiente para que sea otra de las regiones que supere la actividad de

¿QUÉ COMUNIDADES HAN RECUPERADO SU ACTIVIDAD TRAS EL COVID?

► Brecha del PIB en 2023 respecto a 2019

En porcentaje de variación



► El PIB y la tasa de paro por regiones en 2023

Tasa de variación anual del PIB y de paro, en porcentaje

	PIB	PARO
Baleares	3,3	8,9
Canarias	2,2	16,9
Navarra	1,4	8,9
País Vasco	1,4	7,9
Comunidad de Madrid	1,4	11
Cataluña	1,4	9,3
Andalucía	1,3	18,5
España	1,3	12,3
Galicia	1,2	10,3
Castilla-La Mancha	1	14,1
Comunidad Valenciana	1	12,7
Extremadura	1	16,9
Castilla y León	1	9,3
Región de Murcia	0,9	13,1
Aragón	0,9	9,2
Asturias	0,9	12,3
La Rioja	0,8	9,2
Cantabria	0,8	9,3

Expansión

Fuente: Funcas

2019. El buen hacer de la Comunidad a lo largo de este año dependerá del turismo y del automóvil, de los que ambos se espera que den la talla.

• **Extremadura.** Los fondos europeos no regarán la economía extremeña, debido a

un tipo industria que no se podrá beneficiar mucho de los mismos. El PIB crecerá un insuficiente 1% este año, y la tasa de desempleo será la segunda peor del país, del 16,9%, igual que Canarias.

• **Galicia.** La expansión turís-

tica esperada para 2023 será contrapeso suficiente para una industria con una “orientación poco favorable hacia las actividades que se espera sean las más dinámicas”. De ahí su crecimiento esperado en 2023 del 1,2%. El desempleo, en el 10,3%.

Cataluña es la mayor economía regional entre las que todavía no alcanzarán su PIB de 2019

Madrid desdice a Funcas y señala que la recuperación de su actividad se produjo a finales de 2022

• **Madrid.** La región crecerá un 1,4% en 2023, un poco por encima de la media nacional, para alcanzar así el nivel pre-pandemia, gracias a los bienes de equipo y un sector servicios “muy especializado en actividades de mayor cualificación”. Al menos así lo asegura Funcas, algo con lo que el gobierno regional no está de acuerdo. “Los datos del Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid confirman que la región recuperó el PIB pre-pandemia durante 2022”, afirman desde la institución.

• **Murcia.** Su crecimiento del 5% en 2022 la convirtió en una de las regiones que más rápido se recuperaron. No obstante, 2023 será un año peor, con un crecimiento del 0,9% y la quinta peor tasa de paro, del 13,1%.

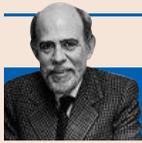
• **Navarra.** El PIB navarro estará a finales de este año un 1,7% por encima de 2019, sobre todo por su robusto crecimiento del 5,7% en 2022, con el que ya consiguió la recuperación. Además, el PIB se moderará, como en todas las regiones, pero aún así seguirá por encima de la media nacional. Es la ventaja de tener una de las industrias mejor posicionadas para recibir los fondos europeos.

• **País Vasco.** Igual que Navarra, registró en 2022 un crecimiento del 5,7%, con la diferencia de que la recuperación llegará este año, no durante el pasado. Su industria fue su principal fortaleza, gracias a su protagonismo en el sector de la energía, con el que también tuvo un fuerte papel en las exportaciones nacionales. Su economía crecerá un 1,4% en 2023.

• **La Rioja.** Otra de las que se recuperarán a lo largo de este año es La Rioja, y eso que tendrá el peor crecimiento del PIB junto a Cantabria, del 0,8%. “Las características estructurales de esta región no son especialmente propicias para beneficiarse de los factores impulsores del crecimiento”, aduce la entidad de estudios. Su desempleo será sólo del 9,2%, uno de los más bajos del país.

Opinión

Acosar a Ferrovial justifica su marcha



Juan Pedro Marín Arrese

Vaya por delante que el cambio de sede anunciado por Ferrovial constituye una mala noticia para el país. Que genere disgusto en el Ejecutivo resulta comprensible. Que trate con buenas maneras de disuadirle entra dentro de la lógica. Pero el implacable acoso con el que los círculos de poder y sus corifeos someten a la empresa y a su presidente se erige en sobrado argumento para justificar su marcha. Se presume de europeísmo, pero se persigue al que pretende ejercer una de las libertades fundamentales reconocidas en los Tratados. No se trata sólo de calificativos despectivos cuando no injuriosos, como colgar el sambenito de antipatriota a Rafael del Pino, o acusarle de codicia o afán de eludir impuestos, en un auto de fe digno de nuestra más negra leyenda. El propio presidente del Gobierno se permite poner en duda la legalidad de la operación, en abierta invitación a instigar una auténtica cacería institucional.

Tan desafortunada reacción sólo puede minar, aún más, la confianza de los inversores y acrecentar el daño infligido por el anuncio. Refleja, en el fondo, despecho al constatar que no sale gratis el clima de intimidación contra la clase empresarial que irresponsablemente se promueve desde instancias ministeriales. Las grescas andanadas contra Amancio Ortega o Juan Roig, las eléctricas o la banca, se han tolerado por quien debió cortarlas de raíz. Lejos de eso, el máximo responsable se suma al carro de esta deriva demagógica demonizando a los poderosos y a las grandes empresas, en un intento de congraciarse con unos votantes que parecen darle la espalda, salvo en la encuesta cocinada en su propia casa. Tantos motivos se acumulan para hacer las maletas que no extraña que se equipare el anuncio de Ferrovial a una afrenta personal.

Se han vertido descalificaciones tan indocumentadas que causan sonrojo. Que Ferrovial le debe todo a la sociedad española equivaldría a reconocer que las licitaciones obtenidas se otorgaron a dedo, incurriendo en abierta prevaricación. Que la pertenencia de España a la Unión Europea garantice idéntico nivel de seguridad jurídica que Holanda casa mal con el intervencionismo de alpargata que se practica en nuestro país. Desde gravámenes de corte caprichoso inspirados por un afán confiscatorio hasta la congelación por las buenas de los precios de los alimentos que propugna toda una vicepresidenta del Gobierno. Por no hablar de las presiones al empresariado para que acepten sumi-

los las exigencias salariales de los sindicatos, bajo la amenaza de descremar con gravámenes a quien se resista. Compartimos con los Países Bajos un mismo proyecto europeo, pero desde presupuestos que nos inclinan más al régimen que sirve de fuente de inspiración al socio morado de la coalición. Ese que alienta sin tapujos la ocupación de pisos y locales a guisa de solución habitacional en lugar de promover la vivienda social como en Holanda. Así nos va.

Antecedentes

Se despacha alegremente la muy superior calificación crediticia del país de destino, alegando que una empresa del porte de Ferrovial puede acceder a los mercados mundiales de capital en igualdad de condiciones permaneciendo en España. Frágil es la memoria. Quienes esto esgrimen olvidan la amarga travesía del desierto que provocó la elevada prima de riesgo de nuestro país hace una década. Se cerró entonces por completo el grifo del crédito internacional a nuestras empresas, incluso negándose a aceptar los avales emitidos por entidades españolas en banales operaciones comerciales. Con tales antecedentes, pretender que no existe diferencia alguna con Holanda resulta temerario. Más aún cuando doblamos a ese país en tasa de endeudamiento público y las mu-

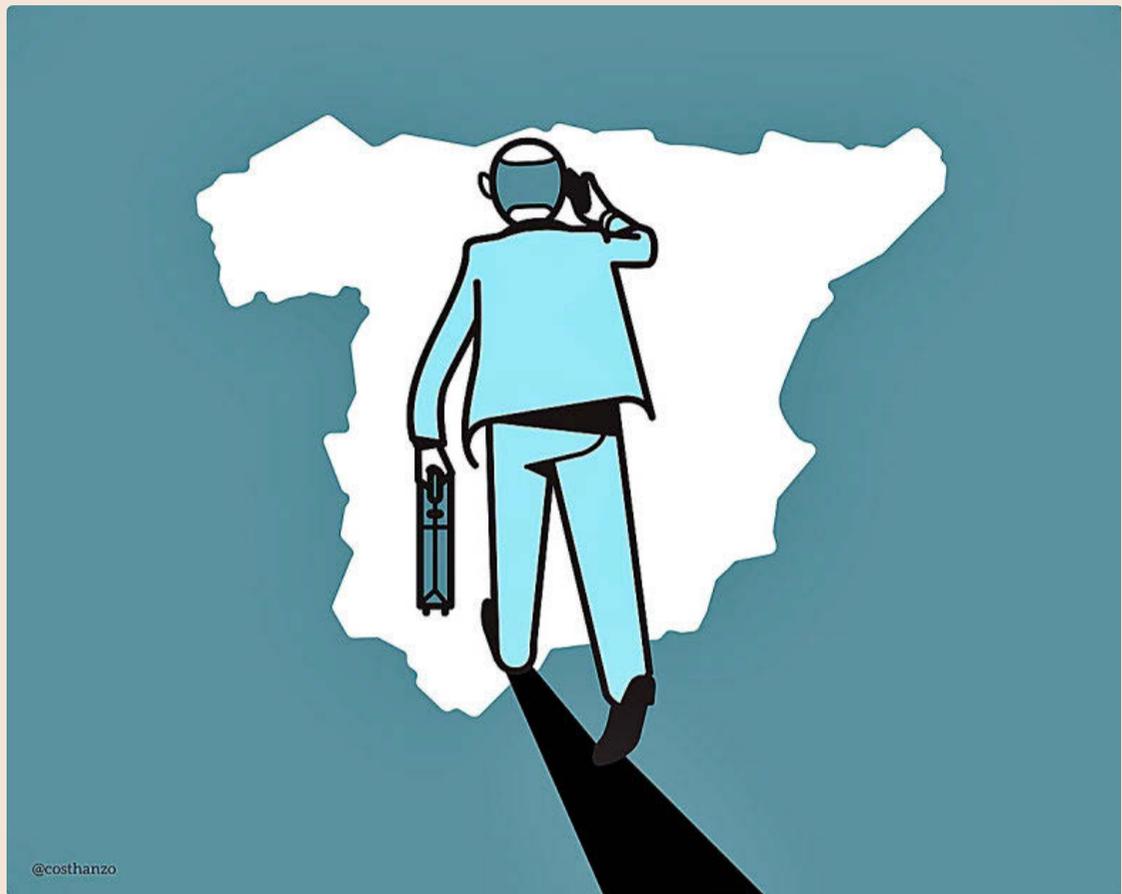
Que la pertenencia a la UE garantice idéntico nivel de seguridad jurídica que Holanda casa mal con el intervencionismo de alpargata

letas que nos presta actualmente el BCE pueden tener los días contados.

Como osado resulta aseverar que las principales multinacionales españolas ya cotizan en Nueva York para desacreditar la aspiración de Ferrovial de ampliar su accionariado accediendo a esa Bolsa desde Holanda. Equiparar la modalidad de los ADR (*American Depositary Receipt*) usada por nuestras multinacionales con una verdadera cotización resulta sorprendente. Más aún cuando se llega a insinuar que el *watchdog* de los mercados se sumaría a este argumento. Sólo desde un escaso afán de documentarse cabe sostener tamaño equiparación sin reparar en los superiores costes y riesgos que comportan los ADR. Que se sepa, ninguna sociedad española cotiza de lleno como la holandesa ASML en el Nasdaq 100. Por algo será.

Ni siquiera el reproche fiscal puede prosperar, al ahorrarse Ferrovial el impuesto sobre dividendos de filiales extranjeras que España grava en solitario aquí en Europa, de impacto testimonial para las arcas públicas. Lo que importa es que Ferrovial preservará la actividad y el empleo en España, salvo que su inclusión en una lista negra le orille de la contratación. Que todo puede ocurrir en un clima tan irrespirable.

Economista



¿Por qué se van las empresas de España?



Rubén García-Quismondo

Si experiencia en Holanda, desde un punto de vista empresarial, con una visión económica y jurídica, me dice que es un país serio con muchas ventajas en muchos sentidos, aunque las condiciones que ofrece no son mucho mejores que las que tenemos en España; a pesar del ambiente creado en nuestro país contra las empresas y los empresarios, y la arbitrariedad a la que éstos están sometidos.

Holanda, como país en sí, es bonito y atractivo, pero también serio, aunque algo aburrido si lo comparamos con el nuestro. Ferrovial hace mucho que se fue; su negocio lo tiene fundamentalmente en Reino Unido, no en la UE, y también en EEUU y Canadá. En mi opinión, Ferrovial se va de España a Holanda, donde ya estaba, en busca de un mercado financiero mucho más líquido, que no es precisamente el holandés; otra cosa serían Fráncfort, París o Londres, incluso Madrid. Holanda es sólo un paso intermedio, su objetivo son los Estados Unidos.

De una parte, las empresas adoptan sus decisiones en función de su cuenta de resultados y estrategias. De otra, es evidente que este Gobierno, o lo que es lo mismo, buena parte de sus ministros, son hostiles a la iniciativa empresarial y a los empresarios, pero no por las declaraciones de este o aquel ministro, o alto cargo, que no se debe negar que desaniman; sino porque la realidad de la presión fiscal, que no se mide sólo como porcentaje del PIB, ya no baja por la vía del gasto del 50%, y por la de los ingresos del 44%-46%. O sea, que es muy alta, como también por el “esfuerzo fiscal” que hacen los que trabajan y pagan sus impuestos.

La actitud de la Agencia Tributaria es agresiva, como la de la Seguridad Social, porque el nivel de gasto público es muy elevado, y eso les genera una presión “de arriba” brutal, que se traduce en incentivos a sus funcionarios, que sufren una fuerte presión para “recaudar” que es as-

fixiante. El empresario o profesional, que es inspeccionado, revisado, sancionado, sobre el que pesan todo tipo de normativas, que crecen de manera enfermiza, se siente cada vez menos respetado, y más asfixiado.

Excesivos costes y exigencias

Al empresario, le cuesta pagar todo porque es excesivo el coste salarial; no los salarios, sino su coste. Basta pensar en la normativa que debe cumplir una simple pyme, sea contable, fiscal, mercantil, laboral, de la Tesorería General de Seguridad Social, de seguridad e higiene, prevención de blanqueo, acoso laboral, sistemas del control de los tiempos de jornada, y así un largo etcétera. Esa realidad tozuda que estamos viviendo es la que explica que los concursos de acreedores hayan dado en 2022 los números más altos de la historia pese a prórrogas y créditos del ICO, pero sin acompañarlos apenas de ayudas directas, como en el resto de la UE.

Se habla en nuestro país sólo de empresas grandes, lo que muestra otra vez el desconocimiento completo de la realidad española empresarial; decenas de miles (datos del ICEX) son empresas internacionales con niveles de facturación, localización de activos en porcentajes elevadísimos fuera de España, y éstas son las pymes. Por tanto, no es Ferrovial, que muy hábilmente desde el prisma de la gestión de sus activos concesionales se había ido ya, y ahora se va a Norteamérica —o sea a EEUU o Canadá—, o a Reino Unido, porque ya está allí. Son las decenas de miles de empresas que nos tuvimos que ir hace años de nuestra tierra, y que nos lleva a pasar meses fuera de nuestras casas para abrir mercados en el exterior. Y se nos cae la cara de vergüenza cuando vuelves a casa y ves los telediaros con el trato que recibimos los empresarios, porque luego tienes que volver fuera y afrontar con orgullo ser español. Irse de tu tierra es una decisión brutal. Quizá porque llevo décadas haciéndolo puedo decirlo.

Insisto, no es sólo Ferrovial, son miles de empresas desconocidas que deciden invertir en otros países, por estrategia, por diversificación, por internacionalización, y lamentablemente, por temor también.

Socio director de Quabbala, abogados y economistas

No es sólo Ferrovial, miles de empresas desconocidas deciden invertir en otros países

El empresario o profesional se siente cada vez menos respetado, y más asfixiado

Ferrovial: salida, voz, lealtad



CRÓNICAS MÍNIMAS

Manuel Conthe
mconthe@yahoo.com

Ferrovial tenía planeado ya desde hace años la fusión entre su actual matriz, Ferrovial S. A., y su filial holandesa, Ferrovial International SE (FISE), con la primera como absorbente. Por eso, lo novedoso de la propuesta que el martes pasado su Consejo de Administración elevó a la próxima Junta fue que la fusión propuesta sea “inversa”: la sociedad absorbente será la holandesa FISE, lo que conllevará el traslado desde España a los Países Bajos del domicilio del Grupo.

Argumentos de Ferrovial

El Consejo justificó así públicamente su decisión:

1. Países Bajos es un país con calificación crediticia ‘AAA’ y una baja prima de riesgo, gracias a su solidez financiera y su estabilidad. Eso hace que las compañías con sede en los Países Bajos se beneficien de unos costes de financiación más bajos.

2. Países Bajos es un país con un entorno favorable para negocios e inversores y con un “ordenamiento jurídico confiable”.

3. Una mayor presencia en Países Bajos, donde confluyen muchas multinacionales, proporcionará a Ferrovial una cantera todavía mayor de talento internacional y hará más notoria su marca.

4. Cotizar en Estados Unidos y ser incluida en uno de sus índices bursátiles es un objetivo estratégico que Ferrovial no puede conseguir desde España: “Las acciones de una sociedad española cotizada en España solamente pueden negociarse en Estados Unidos a través de *American Depositary Receipts*, que no permiten acceder a los índices bursátiles estadounidenses.

La compañía destacó que la reorganización no afectará a su actividad o empleo en España; que en 2022 ya obtuvo el 82% de sus ingresos de su negocio internacional; y que el cambio de sede no tendrá apenas impacto fiscal para la compañía. Tras los ataques

del Gobierno, el presidente de la compañía, Sr. Del Pino, hizo saber que mantendrá su residencia fiscal particular en España.

Techo soberano y seguridad jurídica

El primer argumento de Ferrovial, sobre la calificación crediticia del país sede, me parece fundado, especialmente en momentos de crisis. Como señaló hace años un estudio del Fondo Monetario Internacional (FMI), “aunque las compañías calificadoras han abandonado progresivamente la política de nunca dar a un emisor privado una calificación crediticia superior a la de su ‘soberano’ (*sovereign ceiling*), las calificaciones soberanas siguen siendo un factor influyente en las calificaciones de crédito de las empresas”. Calificaciones aparte, en la percepción de los mercados y analistas financieros ese vínculo me parece innegable: quedó patente durante la crisis del euro de 2010-2013, cuando el aumento de las primas de riesgo de países como España afectó adversamente a todas sus empresas, incluso las más internacionalizadas. En tiempos de crisis, el análisis racional del riesgo de una compañía da paso a juicios sumarisimos, y su nacionalidad activa todos los estereotipos, buenos o malos, vinculados a ese país.

Lo sé porque durante aquellos años yo era consejero de otra gran empresa multinacional española, Acerinox, con mucha actividad fuera de España (especialmente, en Estados Unidos) y me vino a la mente –aunque jamás insinué– que el interés social podría justificar un cambio de sede.

El segundo argumento tiene también, por desgracia, fundamento. España fue, durante muchos años, un país con instituciones sólidas y gobiernos muy cualificados que inspiraban confianza, dentro y fuera de España (los “prusianos del Sur”, nos llamaron al poco de entrar en la Comunidad Económica Europea). Pero el efecto dañino de la colonización progresiva por parte de los partidos (tanto PP como PSOE) de varias instituciones independientes clave (como el CGPJ o el Tribunal Constitucional) –que no ha alcanzado, por fortuna, ni a la Co-



Ferrovial está especializada en la construcción civil de infraestructuras.

rona, gracias a su carácter hereditario, ni a los Tribunales, ni a los supervisores y reguladores económicos– y el sostenido proceso de “selección adversa” de la clase política –a los diputados se les exige sumisión y dedicación completa, no valía, y eso excluye o desanima a muchos buenos profesionales– se han visto agravados en esta Legislatura por dos graves patologías legislativas: la consagración definitiva del Real Decreto-Ley como medio principal de legislar, y todavía peor, el uso por los grupos parlamentarios de proposiciones de ley y enmiendas para, en concierto con el Gobierno, soslayar cualesquiera informes preceptivos y modificar normas con rango de Ley en cuestión de semanas: fue el procedimiento seguido, por ejemplo, para modificar los delitos de sedición y malversación; o para aprobar la ley 38/2022, que dio el nombre de “prestaciones públicas patrimoniales no tributarias” a los nuevos tributos extraordinarios aplicables a las compañías energéticas y entidades de crédito, y a la que se incorporó, por vía de una enmienda, el nuevo impuesto extraordinario sobre el patrimonio. Solo un ciego puede afirmar que la seguridad jurídica en España no ha mermado a lo largo de esta Legislatura.

No estoy en condiciones de pronunciarme sobre el tercer argumento, ni tengo suficiente información para hacerlo sobre el cuarto. Es cierto, como señalaba EXPANSIÓN el sábado, que no existe en la actualidad un

acuerdo de conexión entre Iberclear –la entidad en que están anotadas las acciones de las compañías cotizadas en la Bolsa española– y la entidad que cumple una función semejante en Estados Unidos, la *Depositary Trust & Clearing Corporation (DTCC)*, y que la DTCC sí tiene tal interconexión o “pasarela” con Euroclear, la central utilizada por las Bolsas europeas integradas en Euronext, como la de Ámsterdam. Pero si ese fuera el obstáculo para que las acciones de Ferrovial logren su ansiada cotización en Nueva York, y no a través de *American Depositary Receipts*, sospecho que las autoridades españolas y BME, advertidas con antelación de la inquietud de Ferrovial, podrían haber buscado alguna solución. Gracias a que la “fontanería” de los mercados financieros es un ámbito técnico que no suscita interés político, ni la CNMV ni los sucesivos gobiernos, incluido el actual, han escatimado esfuerzos para introducir todas las mejoras precisas.

La reacción del Gobierno

De la reacción de la parte del Gobierno ajena a Unidas Podemos –de esta última, mejor no hablar– lo más grave lo escribió el domingo *El País*, periódico muy afín al presidente y, por eso, fiable sobre este punto: “Sánchez ordenó salir en tromba contra Del Pino y reforzar la ‘marca España’”. Y, en efecto, como lebreles bien adiestrados, incluso ministros de perfil técnico como el Sr. Escrivá se apresuraron a efectuar “reflexiones” públicas basadas en

variantes del argumento fiscal (“la patria no es sólo hacer patrimonio”) que había lanzado su jefe: “¿Qué mala consejera es la codicia a veces!”, declaró Escrivá, para sugerir luego que Ferrovial busca un “arbitraje fiscal a corto plazo” basado en conseguir el 100% de la exención en la tributación de los dividendos de filiales extranjeras (que en España es ahora del 95%).

Aunque la desmesura se moderó luego, las últimas declaraciones de la ministra Ribera y de la vicepresidenta primera Calviño dejan traslucir que el Gobierno busca cómo sujetar a su autorización, al amparo de la excepcional “norma antiopas” que se aprobó al principio de la pandemia del Covid, el traslado de la sede social de Ferrovial. Seguro que algún maestro de la “seguridad jurídica” afín al Ejecutivo logra retorcer la norma hasta lograr el resultado apetecido.

En su célebre libro *Exit, Voice and Loyalty. Responses to Decline in Firms, Organizations and States* (1970), el gran economista germanoamericano Albert O. Hirschman analizó el dilema de quien, miembro o cliente de una empresa, organización o Estado, está insatisfecho con su funcionamiento. Tiene tres alternativas: aguantar en silencio, por “lealtad”; hacer oír su “voz” (*voice*), es decir, quejarse; o, si le resulta posible, irse en silencio, sin alboroto (*exit*). Hirschman, tras rechazar la “trampa de la lealtad”, sostuvo que la mezcla óptima voz-salida depende de cada organización. Pero consideró “deplorable” la escasez de salidas porque “la salida juega una función esencial para restaurar una actuación de calidad del gobierno, como de cualquier otra organización. La cumplirá haciendo que el Gobierno se reforme o que caiga, pero en ambos casos el sobresalto provocado por la aparatosa salida de un miembro respetado será en muchas situaciones un indispensable complemento de la voz”.

A mí también me entristece que el interés social de Ferrovial –que es el común de sus accionistas– le aconseje trasladar su sede a Holanda. Me parece prudente que no consultara al Gobierno antes de que su Consejo aprobara la propuesta. Y espero que la decisión, si la Junta la aprueba, sea un sobresalto que frene la “podemización” del actual Gobierno y el deterioro de las instituciones españolas.

Expansion.com BLOGS

Todas las Crónicas Mínimas en
www.expansion.com/blogs/conthe

Expansión

DIRECTORA ANA I. PEREDA

DIRECTORES ADJUNTOS: Manuel del Pozo, Iñaki Garay

Subdirector: Pedro Blurrún. Desarrollo digital: Amparo Polo. Corresponsal económico: Roberto Casado. Redactores jefes: Mayte A. Ayuso, Juan José Garrido, Tino Fernández, Javier Montalvo, Emelia Viaña, Clara Ruiz de Gauna, Estela S. Mazo, José Orihuel (Cataluña) y Miguel Ángel Patiño

Finanzas/Mercados Laura García / Economía Juan José Marcos / Opinión Ricardo T. Lucas / Directivos Nerea Serrano
Nueva York Sergio Saiz / Comunidad Valenciana Julia Brines / Cataluña Artur Zanón / Diseño César Galera / Edición Elena Secanella

Unidad Editorial
EDITORA

Unidad Editorial Información Económica, S.L.U.
Avenida de San Luis, 25 (28033 Madrid)
Teléfono de contacto: 91 443 50 00

ADMINISTRADORES
Stefania Bedogni
Nicola Speroni

DIRECTOR GENERAL DEL ÁREA NEWS
Javier García Pagán

DIRECTOR DE NEGOCIO
Manuel Bada

COMERCIALIZACIÓN DE PUBLICIDAD
Unidad Editorial, S.A.

DIRECTOR GENERAL DE PUBLICIDAD
Sergio Cobos