



RESUMEN DE PRENSA

**FIN DE SEMANA
4 Y 5 DE MARZO**



La patria de Ferrovial son sus accionistas

La afrenta al Gobierno es un efecto colateral que la compañía no ha calculado por soberbia o torpeza

DECÍA el pirata de Espronceda que su única patria era la mar. Para una compañía cotizada con inversores internacionales, su única patria son sus accionistas. Ferrovial es una empresa que necesita captar ingentes cantidades de dinero para financiar la promoción de autopistas de peaje en todo el mundo, lo cual exige inversiones descomunales que se recuperan en décadas. Su interés por cotizar en Países Bajos y EEUU se debe a un solo motivo: captarán más dinero en mejores condiciones para desarrollar más proyectos con más rentabilidad... Y generarán así más beneficio a sus dueños (la familia Del Pino y también numerosos fondos de inversión que gestionan a su vez el ahorro de miles de familias).

La afrenta al Gobierno de España ha sido un efecto colateral que –por torpeza o por soberbia– la compañía no ha calculado correctamente antes de anunciar sus planes. Todo lo bueno que han dicho de Países Bajos (como que es un entorno estable y amigable para los negocios) se ha asemejado a una crítica implícita para nuestro país. Por los mismos motivos, otras firmas españolas sacaron a cotizar parte de sus negocios en EEUU y se contempló entonces como un éxito. Abengoa, sin ir más lejos, lo hizo con su filial tecnológica Telvent y con la sociedad de plantas termosolares Atlantica Yield sin que nadie le señalara como traidora de la nación.

Esto lo saben Pedro Sánchez y Nadia Calviño. Pese a todo, incapaces de nadar a contracorriente del estupor social y mediático que ha generado la supuesta fuga de una empresa del Ibex, han optado por enterrar definitivamente los mínimos principios liberales que han regido al Partido Socialista desde 1982. Llevan un año insultando al Ibex, a los del puro, a los de arriba, a los de los beneficios impúdicos a costa del sufrimiento de los débiles... y al más mínimo desplante llozan como folclóricas despechadas. «Ingrato, por qué te vas si a España se lo debes todo», gimotea Calviño. «Nos quedan otros empresarios patriotas, no como tú», le espeta un compungido Sánchez al presidente de Ferrovial. Un choque absurdo, vergonzoso y destructivo que se debe a que el Gobierno ha roto todos los cauces de comunicación con el mundo de la empresa por un mero cálculo electoral que ni siquiera le dará ningún rédito.

Con todo este embrollo se ha aireado que Ferrovial es la encargada de montar cada año la portada de la Feria. Los podemitas dicen que hay que rescindirles el contrato de inmediato. También se podría hacer una concesión, poner un peaje en cada arco, cobrarle a los foráneos por pisar el real y quizá así también se podría sacar a cotizar en la Bolsa de Nueva York a la Feria de Sevilla...

@lmontotor

SÁBADO



FRANCISCO J. LÓPEZ DE PAZ

El pelo de la dehesa

La misma Iglesia es la que encarga el remate de la Giralda y la mesa de altar de Santa Clara

Quien encarga al arquitecto Hernán Ruiz el diseño de un remate para la torre almohade de la antigua mezquita es la Iglesia. El que entonces era maestro mayor de la Catedral crea a mediados del siglo XVI un campanario y un templo en el estilo imperante en aquellos tiempos, el Renacimiento, que casa perfectamente con las formas de la torre que en estilo almohade se construyó unos cuatro siglos antes. Ni lo lapidaron ni le encargaron que desmontara ladrillo a ladrillo lo que había construido. La alternativa que se plantearon a este remate —un cuerpo cuadrado con un chapitel entroncado en las formas mudéjares— se desechó por fortuna aunque encajaba más en la estética de la torre.

Cuando en los años 80 del siglo pasado, el presidente francés François Mitterrand encarga un nuevo acceso al Louvre por la plaza de Napoleón, el arquitecto Ieoh Ming Pei idea la pirámide de cristal y de aluminio. Entonces la obra generó controversia porque hacía emerger un elemento contemporáneo en un espacio clásico. Hoy no se entendería el Louvre sin su hermosa pirámide transparente. Podemos seguir escribiendo sobre la convivencia o la complementariedad de las formas pero con estos dos ejemplos son suficientes. Porque el tercero ha sido un intento frustrado. Cuando la misma Iglesia que encargó el remate de la Giralda le pide al arquitecto Pablo Millán un altar para el templo de Santa Clara le da libertad para la creación. El autor concibe una pieza esquemática, de inspiración franciscana, como la orden que habitaba el convento, y no muy amplia, para que se vea lo que hay detrás que es el soberbio retablo de Martínez Montañés. Solo en mármol de aquí, salió por 12.000 euros porque si se hubieran decidido por el de Carrara habría costado 70.000. La mesa, con inspiración de Chillida, se coloca y al estilo de Sevilla comienza la cacería. Discrepar es sano, claro que sí, pero en los debates artísticos hay que tener cierta altura intelectual. La que no se ha cultivado en el arzobispado que, asustado por varios tuits, decide eliminarla y al hacerlo, destruirla. A alguien se le ha soltado el pelo de la dehesa. Habría que saber a quién.



El alcalde con el delegado de Hábitat Urbana en la zona de intervención // ABC

Rehabilitarán a partir de otoño 144 viviendas de Los Pajaritos

► La intervención llega a la zona más degradada con una inversión de 4,7 millones de euros

S. L. SEVILLA

El Ayuntamiento de Sevilla ha aprobado licitar las obras de rehabilitación de 144 viviendas de Los Pajaritos-Nazaret, en el Distrito Cerro-Amate, con 4,76 millones de euros de inversión y que incluye la reurbanización del entorno. A la par, se han iniciado las obras de la oficina desde donde la empresa municipal de la vivienda, Emvivesa, centralizará este proceso de rehabilitación.

La información a los beneficiarios y los trámites administrativos, para lo cual está adecuando un local anexo al mercado de abastos de La Candelaria.

Se trata de la operación de regeneración urbana promovida por el Ayuntamiento de Sevilla, para derribar inicialmente las 524 viviendas sociales municipales del barrio de Los Pajaritos y sustituir tales inmuebles por bloques de viviendas de nueva construcción. Para ello, años atrás fue acometida la demolición de las manzanas números 8 y 9 de Los Pajaritos, que sumaban un total de 96 viviendas; siendo levantadas en su lugar 62 pisos de nueva planta, optando después el Consistorio por la fórmula de la rehabilitación de las viviendas en lugar de la

demolición de los restantes bloques y la construcción de nuevos inmuebles.

«Damos hoy un paso trascendental para la primera fase de la esperada rehabilitación de esta barriada de Los Pajaritos, primero con la licitación de las obras, que comenzarán a ejecutarse el próximo otoño, una vez que concluyan los trámites para su adjudicación, y segundo, con la apertura a partir de este mismo verano de la oficina municipal donde se atenderá cualquier cuestión relacionada con las mismas. Estamos ante un nuevo modelo, en el que no derribamos para construir otros bloques, sino que rehabilitamos con criterios de sostenibilidad, eficiencia energética y accesibilidad», ha explicado el alcalde de Sevilla, Antonio Muñoz, quien ha visitado las obras del local de Emvivesa junto al edil de Hábitat Urbano, Juan Manuel Flores, y el gerente de Emvivesa, Felipe Castro.

La obra de rehabilitación de la barriada de Los Pajaritos-Nazaret, la primera de varias fases y que atañe a 144 viviendas, tiene un presupuesto de 4,7 millones de euros cofinanciados por el Ayuntamiento (1,7 millones), el Gobierno de España (2,2 millones) y la Junta de Andalucía (0,8 millones).

El proyecto de rehabilitación se destina a 128 viviendas de los bloques IV (calle Gavilán, 33, 35, 37 y 39 y Tordo 34, 36, 38 y 40) y V (calle Tordo, 31, 33, 35 y 37 y Estornino, 40, 42, 44 y 46); y las 16 existentes en el bloque X (calle Tordo, 23 y Estornino, 32). Esta primera fase tiene dos partes que se ejecutarán a la vez: por un lado, la rehabilitación en sí de las 144 viviendas, y, por el otro, la reurbanización del entorno.

Sanz reclama medidas contra la inseguridad en Contadores

S. L. SEVILLA

El candidato del PP a la Alcaldía de Sevilla, José Luis Sanz, asegura que en caso de ganar las próximas elecciones municipales garantizará la seguridad de los vecinos de Contadores que están al límite. «Tienen que soportar botellonas, fogatas y ruidos hasta altas horas de la madrugada y daños en los vehículos, sin que haya ningún control policial, a lo que se une un incremento de robos y hurtos».

El candidato del PP a la Alcaldía recordó que «en el Pleno de 17 de noviembre de 2022 se aprobó por unanimidad una propuesta del PP con una extensa batería de medidas para solucionar con urgencia los graves problemas de este barrio, que pasan por la necesidad de incrementar la presencia policial, corregir la suciedad, reforzar la actuación de los Servicios Sociales, atender al mantenimiento del Parque de Contadores, adecuar los solares y cuidar el arbolado del barrio». Pues bien, «más de tres meses después, los vecinos se quejan de la dejadez del gobierno».

viembre de 2022 se aprobó por unanimidad una propuesta del PP con una extensa batería de medidas para solucionar con urgencia los graves problemas de este barrio, que pasan por la necesidad de incrementar la presencia policial, corregir la suciedad, reforzar la actuación de los Servicios Sociales, atender al mantenimiento del Parque de Contadores, adecuar los solares y cuidar el arbolado del barrio». Pues bien, «más de tres meses después, los vecinos se quejan de la dejadez del gobierno».

TUSSAM

La ampliación de la línea 2 estrena este lunes su ampliación por la isla de la Cartuja

ABC SEVILLA

La sociedad Transportes Urbanos de Sevilla (Tussam) pondrá en marcha desde este próximo lunes la ampliación de su línea 2 para prestar servicio en el parque tecnológico Cartuja, donde está restringido el tráfico a los vehículos más contaminantes como Zona de Bajas Emisiones, medida que había despertado crítica sindical por afectar a trabajadores «con menos recursos económicos y que no pueden permitirse cambiar su coche», mientras el Gobierno local aseguraba soluciones de movilidad.

Se trata de la ampliación de la actual línea 2 Barqueta-Heliópolis desde su terminal actual en Barqueta hasta el interior de la Cartuja, estableciendo su nueva parada terminal en Torre Sevilla.

Supondrá una ampliación de 4,4 kilómetros por sentido y seis nuevas paradas en el pabellón de Andalucía, la Escuela de Ingeniería, la Facultad de Comunicación, la calle Louis Braille, el monasterio de la Cartuja y la Torre Sevilla. El nuevo recorrido vendrá acompañado de un incremento del número de vehículos que forman parte de esta línea, con entre 3 y 5 buses más, dependiendo del periodo horario. El recorrido se efectuará, a la ida y a la vuelta, por José de Gálvez, Juan Bautista Muñoz y Américo Vespucio y la distancia entre paradas será de 730 metros.

«Con la ampliación de la línea 2 para cumplimos con el compromiso que adquirimos con el objetivo de garantizar un transporte público al alcance de toda la ciudadanía, un transporte público descarbonizado y nuevas inversiones y proyectos necesarios para impulsar el transporte público», destacó ayer el alcalde de Sevilla, Antonio Muñoz.

COMUNIDAD DE PROPIETARIOS ZONA RESIDENCIAL CIUDAD JARDÍN LA MOTILLA

De conformidad con los artículos 17 y 19 de los Estatutos de la Comunidad, se convoca Asamblea de Propietarios, con carácter ordinario, a celebrar el próximo día 14 de marzo a las 20.30 horas en primera convocatoria y a las 21.00 horas en segunda, en los locales del Centro Social La Motilla, con arreglo al siguiente

ORDEN DEL DÍA:

1. Presentación de cuentas del ejercicio 2022 y, en su caso, aprobación de las mismas.
2. Propuesta y aprobación, en su caso, del presupuesto para el año 2023.
3. Informe del presidente.
4. Ruegos y preguntas.

Dos Hermanas, 27 de febrero de 2023
EL PRESIDENTE
Fdo: Domingo González Arjona



Estado en el que quedaron las vías del tranvía de Alcalá de Guadaíra por los años de abandono // ABC

ALCALÁ DE GUADAÍRA

La Junta moviliza 176 millones para afrontar la obra civil del tranvía

► Antes del verano se licitarán los contratos de electrificación, talleres y cocheras

S. P.
ALCALÁ DE GUADAÍRA

La consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, Marifrán Carazo, reivindicó ayer que el tranvía de Alcalá de Guadaíra, concebido hace más de 20 años, ya «se encuentra encarrilado después de salvar la financiación europea y reparar todos los destrozos ocasionados por el abandono de la infraestructura». Ahora encara una nueva fase, en la que la Junta de Andalucía «pondrá en marcha actuaciones que suman en torno a 176 millones de euros» para culminar la obra civil, ha indicado.

Marifrán Carazo hizo un repaso sobre el trabajo que se ha realizado para rescatar un proyecto que «estuvo a punto de naufragar debido a la controvertida gestión de los gobiernos anteriores», al recordar que se encontraron, cuando llegaron en el año 2019, una infraestructura que no sólo había sufrido robos y expolios, sino que además había perdido la financiación europea tras invertir 120 millones de euros desde 2004.

«No podíamos permitirnos tirar a la basura ese dinero de todos los andalu-

ces ni dejar de ejecutar esta infraestructura», advirtió la consejera durante su intervención en la comisión de Fomento del Parlamento de Andalucía.

De esta manera, detalló todos los pasos que se han dado para retomar el tranvía de Alcalá de Guadaíra, que han pasado desde convencer a la Comisión Europea con un proyecto nuevo para recuperar la financiación hasta asumir las consecuencias de los retrasos, con un sobrecoste de unos siete millones de euros entre resoluciones de contratos y «la reparación de los daños por expolios, robos y actos vandálicos ante el abandono de una infraestructura en la que no existía ni valla de protección». En paralelo, se han licitado, en medio de la pandemia, la redacción de los proyectos que eran necesarios para dar continuidad al tranvía de Alcalá de Guadaíra.

Actuaciones a licitar

«El proyecto está ahora encauzado y estamos viendo la luz al final del túnel», remarcó Marifrán Carazo, que ha enumerado las actuaciones que se licitarán o se van a afrontar en los próximos meses. La consejera ha precisa-

Carazo: «No podíamos permitirnos tirar a la basura ese dinero de los andaluces ni dejar de ejecutar esta infraestructura»

do que antes del verano se licitará la obra de electrificación, sistemas ferroviarios y acabados arquitectónicos de paradas y estaciones, con un presupuesto base de 82,5 millones, y posteriormente la obra de talleres y cocheras, por 40,5 millones de euros.

Asimismo, recordó que la Junta ya ha adjudicado por 7,1 millones de euros el contrato de project manager para la coordinación y control de las obras, pero también de los contratos para su explotación.

De igual manera, «en cuestión de días se va a adjudicar por más de 30 millones de euros la fabricación y adquisición de seis trenes, de los que cinco estarán en servicio y un sexto estará en talleres y cocheras». Todo ello, recordó, «se ejecutará después de que hayan finalizado recientemente los trabajos de reparación de toda la infraestructura dañada durante la última década por un presupuesto de 4,3 millones de euros».

«Alcalá verá muy pronto cómo las obras del tranvía vuelven a activarse», ha relatado Marifrán Carazo, que ha añadido que se verán beneficiados «tanto los vecinos de Alcalá como los trabajadores de las empresas ubicadas en los polígonos industriales y los estudiantes de la UPO». Se calcula que con la puesta en marcha del tranvía de Alcalá de Guadaíra 2.560 personas dejarán de usar el coche en el primer año, lo que se traducirá en 4.130 toneladas de CO2 menos emitidas a la atmósfera.

La Junta exige por carta al Gobierno el mismo trato que Asturias y Cantabria

kioskoymas#secretaria@gaescosevilla.es

► Denuncia la falta de respuesta ante las deficiencias en la red ferroviaria de la comunidad

R. S.
SEVILLA

El error de cálculo en el diseño de los trenes que unen Cantabria y Asturias se ha solventado, a corto plazo, con una solución específica del Gobierno de España para ambas comunidades: un plan de inversión de más de 1.100 millones de euros – con un comisionado que supervise la ejecución de esta hoja de ruta – y una aportación económica adicional para extender la gratuidad de las cercanías ferroviarias en ambos territorios más allá del 31 de diciembre de 2023 (con una partida concreta en los Presupuestos Generales del Estado).

Este remedio al error de los trenes, aplicando un trato de favor en ambos territorios, ha hecho que salten chispas en la Junta de Andalucía, que todavía no ha logrado concertar una reunión con el Gobierno de Pedro Sánchez para dialogar sobre el futuro de las infraestructuras ferroviarias en la comunidad autónoma (dado que ni el exministro Ábalos ni su sucesora Raquel Sánchez han aceptado nunca mantener un cónclave entre el Ministerio de Transportes y la Consejería de Fomento).

En una carta a la que ha tenido acceso ABC, Marifrán Carazo, titular de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta, expresa tajantemente su disconformidad con Raquel Sánchez «por la fórmula que el Gobierno de España ha escogido para hacer frente a la deficiente gestión de los trenes de Cercanías en las comunidades de Cantabria y Asturias».

A juicio de Carazo, «resulta inconcebible que las consecuencias de un error de diseño achacable únicamente al personal técnico de su Ministerio la tengan que acabar pagando de su bolsillo todos los españoles bonificando con el dinero del erario pú-

blico la gratuidad del servicio en estas comunidades hasta que se incorporen progresivamente los nuevos trenes a la red ferroviaria en estos territorios».

Tras esta primera andanada, recuerda que «Andalucía lleva años clamando por una mayor apuesta del Estado en infraestructuras ferroviarias claves para la cohesión territorial y la movilidad de todos los andaluces; y sobre las espaldas de los ciudadanos andaluces ha recaído el perjuicio del mal servicio que en los últimos años está prestando Renfe».

Carazo reclama que Andalucía no sea una comunidad de segunda categoría. «Queremos recibir el mismo trato que el resto... Ni mejor ni peor, simplemente el mismo». Y bajo esta premisa, apela a la «responsabilidad y a la misma generosidad que ha



Tren hacia Cabezón de la Sal, en Cantabria // JUAN MANUEL SERRANO ARCE

mostrado el Gobierno con otros territorios» para que también «en Andalucía podamos gozar de unos servicios y una red ferroviaria modernos y a la altura que se merecen los ocho millones y medio de españoles

que poblamos esta comunidad». Por último, Carazo ha solicitado formalmente una reunión «en la que se pueda abordar cuanto antes las demandas de Andalucía en materia ferroviaria, donde existen instalaciones precarias y proyectos empantanados, de los que la conexión Algeciras-Bobadilla, el retraso de las obras del AVE en Almería o la ausencia de planificación ferroviaria en Huelva y Jaén son solamente algunos de otros muchos ejemplos que se pueden encontrar».

Proyectos pendientes

El Gobierno andaluz tiene sobre la mesa reivindicaciones en varios ejes. En el caso del Corredor Mediterráneo, reclama por ejemplo que «en el recorrido por la provincia de Almería resta por licitarse e iniciarse las obras de la segunda fase del nuevo acceso a Almería capital, y se deben precisar que los trabajos en ejecución o terminados se corresponden exclusivamente a obra de infraestructura (plataforma o túneles), restando aún por licitar el montaje de vía (superestructura), electrificación e instalaciones de seguridad».

El tramo que conecta Almería con Granada sólo se dispone de un Estudio Funcional (al que la Junta no ha tenido acceso aún), y no se conoce aún si se está tramitando el concurso para la redacción del proyecto de construcción, que además implicará trámites de información pública y ambiental para las variantes de trazado contempladas.

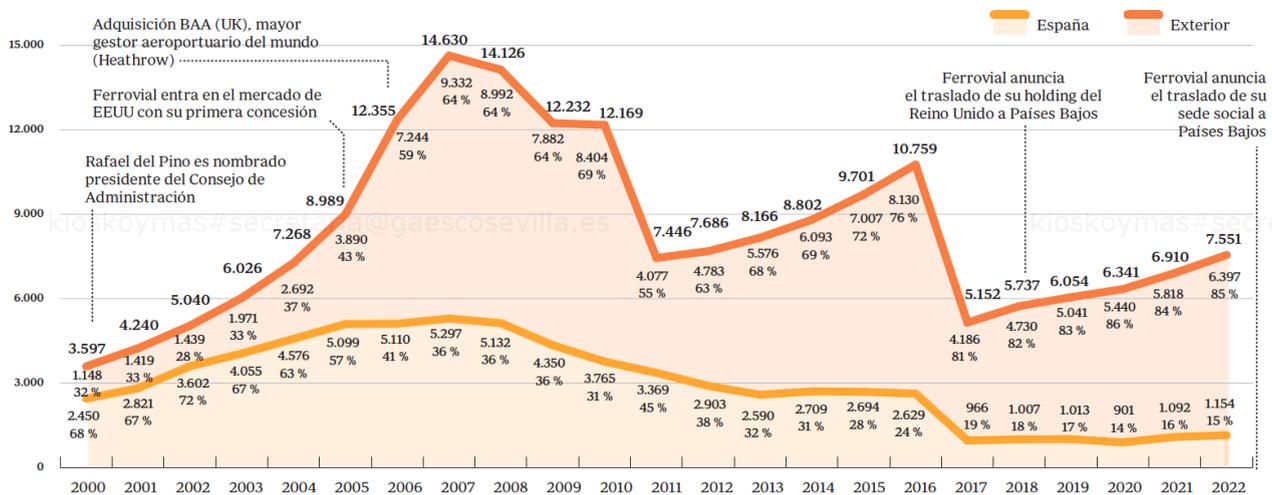
La Junta también quiere negociar con el Estado la entrada de operadores privados en la red de media distancia con trenes Intercity, para lo que está realizando un estudio de demanda. Esta cuestión, sin embargo, tampoco ha sido abordada aún por el Gobierno de España.

Un recorrido por los municipios de la provincia de Sevilla

«Las consecuencias de un error del Ministerio de Transportes las van a pagar de su bolsillo todos los españoles»

La internacionalización de Ferrovial

Evolución de los ingresos en millones de euros



Fuente: Ferrovial (informes anuales)

ABC

Ferrovial, dos décadas preparando el salto a Estados Unidos

► La empresa mudó su negocio extranjero a Países Bajos desde Londres por el Brexit. En el trasfondo de este paso estaba el sueño americano

BRUNO PÉREZ/ ANTONIO RAMÍREZ MADRID

En el año 1999 Ferrovial dio un paso decisivo en su entonces muy incipiente proceso de internacionalización. Se hizo con la concesión para los siguientes cien años de la gestión de la autopista 407 ETR de Toronto (Canadá), la primera autopista con peaje electrónico de libre acceso del mundo. El hito no solo puso en manos de Ferrovial el que está considerado como el contrato de concesión más importante del mundo sino que le proporcionó una fuente de ingresos estable y le abrió las puertas del mercado norteamericano.

La relevancia de esta adjudicación, que precedió la salida a Bolsa de la compañía en 1999, en la construcción de la gran multinacional que Ferrovial es hoy, es incuestionable y quizá también lo es para su organización societaria. Diez años después de hacerse con la concesión, Ferrovial creó en 2009 una socie-

dad en Países Bajos (BV) para gestionar su concesión más emblemática: 407 Toronto Highway BV.

El presidente ejecutivo de la compañía, Rafael del Pino, también eligió Países Bajos para instalar Rijn Capital BV, la sociedad patrimonial desde la que gestiona su participación mayoritaria en Ferrovial y allí decidió instalar la sociedad holding en la que aglutina los rendimientos de su negocio internacional, Ferrovial International, cuando el Brexit convirtió su sede original del Reino Unido, donde se localizan algunos de sus activos más potentes como el aeropuerto de Heathrow, en un entorno jurídico de riesgo. Con estos precedentes, extraña menos que la cúpula de Ferrovial haya elegido nuevamente la protección jurídica de Países Bajos para afrontar su paso más ambicioso: el aterrizaje de la compañía en el mercado de capitales más exigente del planeta, el de los Estados Unidos.

El sueño americano de Ferrovial, o de Rafael del Pino, viene de largo, al me-

nos desde que en 2004 su filial de gestión de autopistas, Cintra, se hiciera con la adjudicación de la primera autopista privatizada del país: la Skyway de Chicago. Al año siguiente, la tradicional carta a los accionistas de Del Pino se refería al hito en estos términos: «Estas operaciones abren nuevas posibilidades de desarrollo en un mercado prioritario, que demuestra nuestra capacidad para competir en los mercados más exigentes». En 2006 la aportación del negocio internacional de Ferrovial superó por primera vez la facturación del negocio español. Desde esa primera adjudicación la presencia de Ferrovial en Estados Unidos no ha dejado de crecer hasta el punto de convertirse en 2022 en uno de los cuatro principales mercados de la compañía.

La antesala

La entrada en Países Bajos era para Ferrovial un peaje obligatorio para asaltar los mercados en Estados Unidos. Lo justificó la empresa esta semana ante la CNMV. Primero con el argumento de la calificación triple A que ha recibido «sistemáticamente» el país desde principios de la década de los noventa y una prima de riesgo estable «frente a la de otros países». Esta seguridad es la que permite a las empresas financiarse de forma más barata y este es un factor pri-

mordial para una empresa que aspira a gestionar algunas de las infraestructuras más importantes de Norteamérica y que en su último informe anual ha señalado los riesgos políticos y regulatorios como el mayor riesgo estratégico para la operativa de la compañía.

El otro es el de cotizar en el país estadounidense, otro de los grandes anhelos históricos de Del Pino. Conquistar los parques de Wall Street era para Ferrovial cuestión de fijar su sede en Países Bajos y entrar al mercado de valores del país neerlandés como han hecho anteriormente otras grandes empresas europeas. ¿No podía hacerlo a través de España? Según la compañía las acciones de una sociedad española cotizada solamente pueden negociarse en EE.UU. a través de ADR, unos títulos que sirven para que los inversores estadounidenses puedan comprar acciones de una empresa extranjera en la propia Bolsa de EE.UU. El plan es que la triple cotización a la que aspira le permita acceder a los niveles de liquidez necesarios para expandirse allí.

Más allá de los argumentos esgri-



midos por la empresa, la salida tiene otras lecturas. La propia involución del sector constructor y concesional en España ha obligado a gigantes como Ferrovial a buscar su suerte fuera de nuestro país. El tijeateto estatal a las inversiones en obra pública durante la última década ha acelerado la expansión internacional de las empresas del sector. Aquí se hicieron grandes, para luego convertirse en gigantes del desarrollo de infraestructuras en todo el mundo. Con el impulso de la entrada en la Comunidad Económica Europea construyeron cada rincón de España, dejando un legado de carreteras, puertos, aeropuertos y líneas ferroviarias que son ejemplo en todo el planeta. Pero la crisis del ladrillo abrió una brecha insalvable en la inversión de obra civil que jamás se ha cerrado. Ni siquiera con los 170.000 millones de los fondos Next Generation. Hoy Ferrovial, Sacyr y ACS tienen más del 85% de su negocio en el exterior.

Ferrovial se ha convertido en un monstruo de la construcción y gestión de infraestructuras en todo el mundo. Hoy sigue levantando grandes proyectos de ingeniería, pero también tiene en cartera más de 2.000 kilómetros en autopistas en Norteamérica, Australia y Europa. En Estados Unidos está especialmente focalizado en los 'managed lanes', que son carriles de pago ubicados en carreteras urbanas con altas densidades de tráfico. El año pasado siguió potenciando este negocio con la apertura de la I-66 en Virginia y el aumento de su participación en la I-77 en Carolina del Norte. Y en el segmento de aeropuertos entró en el consorcio que construirá y gestionará hasta 2060 la nueva terminal 1 del aeropuerto JFK de Nueva York. El año pasado Canadá y Estados Unidos representaron el 36% de sus ingresos. El 92% de las inversiones comprometidas para el período 2023-2027 están en esta geografía.

Hoy, la realidad de Ferrovial poco tiene que ver con España. Sus ingresos, activos e inversores institucionales están más allá de la Península Ibérica. En una economía globalizada, la patria de las empresas es la que mejores condiciones ofrece a sus intereses.

Ferrovial lleva a cabo la ampliación de la I-35 en Texas (EE.UU.) // ABC



CON PERMISO

Ferrovial y el Gobierno del «¿y a ti qué más te da?»

Semana infausta para el sanchismo: sube la inflación, crece el paro, les estalla el escándalo de drogas, sexo y 'rock and roll' parlamentario y Rafael del Pino les envía al quinto ídem. La España del «¿y a ti qué más te da?» se va por el sumidero, con el gigante Ferrovial levantando la mano para decir que Pedro Sánchez está desnudo y que ahí se quedan

MARÍA JESÚS PÉREZ



EL hoy caído en desgracia y antaño poderoso Iván Redondo acostumbraba a ir apuntando barrotes en una pizarra de lunes a domingo para, llegado el último día, concluir visualmente y con aritmética elemental si la semana se había ganado o se daba por perdida. Aquella rudimentaria pero efectiva técnica de evaluación política habrá ido al trastero de la Bodeguita, junto con los bonos de Felipe González, la tabla de abdominales de Aznar, y el ábaco de contar nubes de Zapatero. De seguir ahí uno y otra -Redondo 'Godoy' y la pizarra de anotaciones-, el dibujo final sería de resultado catastrófico para Sánchez y su clá. En unos días ha acumulado otra subida de la inflación, interanual o como quiera mirarla; se ha desayunado con más parados y revalidando el récord de desempleo europeo; le ha estallado en las narices el 'caso Mediator', un escándalo canalla con todos los elementos pendenciosos para amargarle las elecciones, y un gigante empresarial español como Ferrovial ha anunciado su intención de llevarse su sede de España a Países Bajos. Un bajonazo para la autoestima del sanchismo.

Parece lógico pensar que la decisión de la dirección de Ferrovial no es un calentón ni se ha tomado a la ligera. Era una de las opciones que se barajaban desde que les tocó de lleno el asunto del Brexit. Así diseñan sus estrategias las empresas. Y cuanto más grandes más cuidadosas acostumbran a ser con las cosas del comer y los intereses de accionistas e inversores. Un plan para trasladar la sede social de una cotizada de primer nivel va siempre acompañado del trabajo de cientos de abogados, financieros, fiscalistas y

comunicólogos que durante muchos meses estudian los distintos escenarios, riesgos y oportunidades, fortalezas y debilidades, hasta llegar a la conclusión final. Y así ha sido en este caso. La marcha de Ferrovial no es un arrebató, pero el Gobierno ni la olió. Y si lo hizo nunca imaginó que serían capaces de dar el paso y dejar en evidencia las prácticas populistas de Sánchez y sus socios podemitas. Veremos si otros de los que ya conocemos ciertas estrategias -ACS, Iberdrola, Santander, Repsol- deciden dar similar paso si este Gobierno de coalición sigue una legislatura más y con sus ocurrencias legislativas.

Avisar al presi, por cierto, se le intentó avisar. Del Pino le llamó el día previo (martes 28 de febrero), pero Sánchez no descolgó el teléfono. Se le quedaría la llamada perdida. ¿Y a él qué? Pues miren lo que vino después. Tras comunicar la decisión el miércoles, la reacción desde el Gobierno fue una avalancha de improprios en público, y fue el propio Del Pino quien, para calmar las aguas, volvió a coger el teléfono para hablar con Nadia Calviño, Yolanda Díaz y María Jesús Montero. Él recibiría la llamada de Raquel Sánchez.

Pero las explicaciones dadas para fundamentar la decisión no les interesaba. La estrategia era desacreditar y tachar a la compañía y a la familia Del Pino de traidores a la patria. Descaradamente les acusaban una y otra vez de intentar no pagar impuestos en España. Qué más da que otras compañías con sede en los Países Bajos se hayan beneficiado de una menor volatilidad en sus costes de financiación gracias a una prima de riesgo del país más estable en

A Sánchez se le quiso avisar. Del Pino le llamó el martes por teléfono pero se quedó en llamada 'perdida'

comparación con otros países europeos, algo que redundaba después en la buena marcha del negocio, en pro de sus accionistas, inversores y empleados. Y que sea además una oportunidad para incrementar la notoriedad de su marca tanto en Europa como en el resto del mundo, con un marco jurídico más estable y una fiscalidad más atractiva.

Y es que estamos ante un Gobierno simplista, que trata de solucionar problemas complejos con soluciones facilonas. Así se explica la forma en que el portavoz del PSOE en el Congreso, Patxi López, zanjaba el otro día las preguntas de ABC a propósito de la 'escandalera Mediator': «¿Y a ti qué más te da?». Tan sofisticada doctrina parlamentaria ante un caso aparente de drogas, sexo y corrupción que salpica a la Cámara donde reside la soberanía popular, es la medida que tiene el PSOE de España, que podría resumirse también en un 'el cortijo es mío y hago lo que quiero'. Ante un fuego institucional de magnitudes bíblicas, Sánchez ni siquiera ha intentado apagarlo. Ni disimular siquiera. Todo lo contrario. El presidente ha liderado el ejercicio de matonismo contra Del Pino. 'Usted no sabe con quién está hablando', habrá pensado. Y de esa guisa se ha lanzado en tromba contra todo el cuerpo empresarial, dividiendo al Ibex 35 en dos, a las bravas: los patriotas y los antiespañoles. Los buenos y los malos. Los de arriba y los de abajo. Los que se quedan y los que se marchan. Ese es el problema de la España del «¿y a ti qué más te da?», que reduce la categoría a anécdota y un gran país como el nuestro pasa a ser visto como una república bananera ante la comunidad internacional.

Del Pino ha pasado a engrosar la lista de insultados del sanchismo, junto a Amancio Ortega, Ana Botín, Ignacio Galán y Juan Roig. Hasta Calviño se ha apresurado a acusar al equipo de gestión de Ferrovial de haber consolidado una gran multinacional gracias a una suerte de favoritismo, enchufismo o el simple azar, en lugar del fruto del trabajo y el esfuerzo de un equipo humano de primer nivel. Da igual. Lo importante es marcar al rival y cruzarle la cara con demagogia para que sirva de aviso a navegantes. Pero Ferrovial puede ser el principio del fin del cuento del sanchismo desnudo. El craso error que ha cometido Sánchez es atacar personalmente y en público a Del Pino, porque ha forzado que la gran empresa se una en defensa propia, dando la razón a la parte más agresiva del Ibex, que estaban ya a cara de perro con el presidente, y ahora ningún primer espada corporativo querrá salir a aplaudir a la grey sanchista en público.



DESAPARECEN LOS RÍOS DE FRANCIA

Un hombre camina con su perro por el cauce seco del río Issole, en Flassans-sur-Issole, Francia // REUTERS



EMBALSES CON MENOS AGUA EN REINO UNIDO

Tierra seca y agrietada en el embalse de Baitings, cerca de Rippon, Reino Unido, donde los niveles de agua son significativamente bajos // EP



Europa se seca en pleno invierno y se prepara para un verano sin agua

► No solo sufre el sur; Alemania, Inglaterra y Francia miran con preocupación sus embalses. En España, Cataluña prepara restricciones para seis millones de personas

ABC CORRESPONSALES

Con datos obtenidos del Observatorio Europeo de Sequía, la Comisión advertía el pasado verano, en el mes de agosto, que el Viejo Continente se enfrentaba a la peor sequía «desde hace al menos 500 años». «El grave déficit de precipitaciones ha afectado a casi todos los ríos de Europa», avisaba Bruselas en un comunicado. «La combinación de una sequía severa y de las sucesivas olas de calor ha creado una presión sin precedentes sobre los niveles de agua en toda la UE. Actualmente registramos

incendios sensiblemente por encima de la media y un importante impacto en las cosechas», avisaba entonces la comisaria de Cultura e Innovación, Mariya Gabriel. Este año las cosas no parecen mejorar. La situación del agua en Europa se ha vuelto «muy precaria», advierte un reciente estudio de la Universidad Tecnológica de Graz, Austria, en el que se utilizaron datos satelitales para analizar los recursos mundiales de aguas subterráneas. «Hace unos años, nunca habría imaginado que el agua sería un problema en Europa», aseguró Torsten Mayer-Gürr, uno de los investigadores del in-

forme. «Estamos teniendo problemas con el suministro de agua: tenemos que pensar en ello», avisa.

Cataluña, la peor sequía desde 1905

En España la peor situación se vive en la cuenca del Guadalquivir, donde están más acostumbrados a la escasez de lluvias y en Cataluña. Las cabeceras de los ríos catalanes llevan más de dos años asfixiadas por la sequía, y la reserva hídrica que abastece a Barcelona, Girona y áreas metropolitanas se encuentran solo al 27% de su capacidad. El Gobierno catalán aprobó el pasado miércoles el decreto que reconoce el estado de excepcionalidad en 224 municipios donde viven seis millones de personas. La medida implica reducir un 40% el agua para uso agrícola y un 15% para uso industrial en las zonas afectadas. Nada de agua potable para jardines ni calles. Las previsiones meteorológicas apuntan a una primavera lluviosa, pero la falta de precipitaciones en

esta región es la peor desde 1905. Para revertir la grave sequía deberían caer 50 litros de agua durante cuatro meses seguidos. La Generalitat está tomando decisiones inéditas como vaciar el embalse de Sau (Barcelona) y redirigir su agua al de Susqueda (Gerona). El agua es oro y es la única fórmula para preservar los 28 hectómetros cúbicos que aún conserva. Una medida, que la Generalitat considera «extremadamente técnica» y que fue propuesta por el Comité permanente de sequía. Una comisión del departamento de Acción Climática, precisó a Ep, que trabaja para garantizar que el traspaso se dé «con las máximas garantías ambientales, de preservación de la fauna y de salubridad» y aprovechamiento del agua.

Un 80% menos de precipitaciones en Francia

En el país vecino también se han avivado los peores temores tras treinta y cinco días sin lluvia. En Francia se teme una sequía más grave y profunda que la del año anterior, que ya fue considerada como histórica. Durante el verano del 2022, unos quinientos pueblos y ciudades francesas sobrevivieron con camiones de agua. Este año la crisis ha comenzado mucho antes, con una reducción de hasta el 80% en el volumen de precipitaciones. Christophe Béchu, ministro de Transición Ecológica analiza los riesgos crecientes: «Ha llovido menos. Los ríos y los embalses tienen menos agua. Las perspectivas son malas o muy malas». El Gobierno de Emmanuel Macron ha pedido a los prefectos que comiencen a tomar medidas «restric-



vas» en la gestión y distribución del agua en las siete cuencas hidrográficas de la Francia metropolitana.

La lluviosa Inglaterra espera lo peor

En Inglaterra, el periodo que va del 1 al 20 de febrero fue el más seco desde 1993, un dato que aumenta la preocupación que ya existía por el riesgo de que el país se enfrente, de cara al verano, a una sequía extrema peor que la del año pasado. Al menos así lo creen los expertos, que señalan que los embalses no se han llenado pese a estar aún en invierno y las previsiones meteorológicas indican que la primavera será cálida y seca.

Sam Larsen, director de programas y planificación de Water UK, que agrupa a las empresas de agua del país, aseguró en declaraciones recogidas por 'The Guardian' que «la escasez de lluvias está haciendo que la mayoría de los ríos del Reino Unido están por debajo de los niveles normales para esta época del año, lo que significa que hay menos agua disponible para la naturaleza, la extracción agrícola y el suministro público de agua». Hace unos días, la Agencia de Medio Ambiente de Reino Unido y el Grupo Nacional sobre Sequía informaron de que «después del verano más seco en casi 30 años, los expertos advierten de que otra ola seca y calurosa podría hacer que las condiciones de sequía regresen» este año.

Sin nieve en las cumbres alemanas

En Alemania, los meses de invierno están resultado demasiado secos, según el servicio Meteorológico Alemán (DWD),

EL NIVEL DE AGUA MÁS BAJO EN 30 AÑOS

Imagen aérea de la isla de San Biagio, en el lago de Garda, donde el agua cayó a su nivel más bajo en 30 años durante el invierno // AFP

y muy cálidos. Es el duodécimo invierno consecutivo en el que la tendencia se agrava.

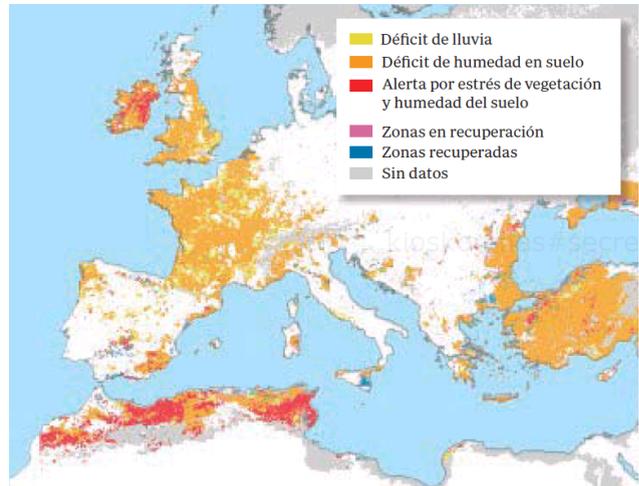
Peter Hoffmann, del Instituto de Investigación del Impacto Climático de Potsdam, destaca entre las consecuencias más visibles que las crestas de las cadenas montañosas bajas en Alemania, que anteriormente se mantenían blancas sin excepción, acusan cada vez con mayor frecuencia la falta de nieve, debido a las condiciones climáticas templadas. Este desarrollo no solo plantea desafíos para los operadores de turismo de invierno, sino también para los ciclos naturales del agua. «El déficit de nieve de hoy es la sequía del próximo verano y otoño», augura Manuela Brunner, jefa de Hidrología en el Instituto WSL de Davos. Sus datos corroboran la evolución a lo largo de las décadas; la cantidad de sequías causadas por la falta de nieve fue un 15% más alta en el periodo entre 1994 y 2017 que entre los años 1970 y 1993.

300.000 empresas italianas en crisis

La sequía preocupa al Gobierno de Giorgia Meloni hasta el punto de que le ha llevado a crear la figura de un comisario con «poderes ejecutivos». Se teme que la situación pueda ser crítica en verano. Los grandes lagos están reduci-

Situación de la sequía en Europa

Datos de febrero de 2023



Reserva de agua embalsada

Datos a 27 de febrero

Vertiente	% sobre el total de cada cuenca	Capacidad total en hm³
Vertiente Atlántica		
Cantábrico Oriental	84,9%	62 / 73
Cantábrico Occidental	71,2%	349 / 490
Miño-Sil	76,7%	2.324 / 3.030
Galicia Costa	81,8%	560 / 684
Cuencas internas del País Vasco	80,9%	17 / 21
Duero	64,5%	4.848 / 7.507
Tajo	62,6%	6.390 / 11.056
Guadiana	34,6%	3.288 / 9.498
Tinto, Odiel y Piedras	78,6%	180 / 229
Guadalete-Barbate	29,8%	493 / 1.651
Guadalquivir	25,6%	2.061 / 8.030
Total	50,1%	21.112 / 42.380
Vertiente Mediterránea		
Cuenca Mediterránea Andaluza	38,5%	452 / 1.174
Segura	35,5%	402 / 1.140
Júcar	61,2%	1.744 / 2.846
Ebro	57,2%	4.556 / 7.963
Cuencas internas de Cataluña	27,9%	189 / 677
Total	46,7%	7.343 / 13.800
Total peninsular	50,7%	28.455 / 56.069

Fuente: Copernicus y Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

ABC

dos al mínimo: el Garda está al 35%; Maggiore, al 38%, y Como, al 20%. Además, el río Po está casi seco, y sufren también la sequía los arroyos y los alpinos. Las lluvias en el último año se redujeron al menos en un 30%.

En Piemonte, según la Agencia Regional para la Protección del Ambiente (ARPA), el 2022 fue el peor año desde el punto de vista hidrológico de los últimos 65 años: los técnicos registraron una reducción del 60% de la nieve en los Alpes. Según Coldiretti, la mayor asociación italiana del mundo agrícola-

la, la sequía ha puesto en crisis a unas 300.000 empresas.

Para afrontar la sequía, el Gobierno prepara un decreto con medidas que permita gestionar la emergencia. Meloni ha decidido constituir una comisión de control integrada por varios ministros que estarán coordinados con las regiones para definir un plan hidrológico nacional.

Información elaborada por E. Armora; J.P. Quiñero; I. Salazar; R. Sánchez, y Á. Gómez Fuentes.

LA CATENARIA



ANA S. AMENEIRO

twitter @alamedera

● El nuevo Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla, paralizado desde 2018, sale de su bloqueo judicial y se volverá a licitar este año para adjudicar su redacción tras el verano

Impulso definitivo para atajar los atascos de tráfico en Sevilla

El problema del tráfico en Sevilla y los municipios de su corona más próxima es una constante a la que aún no se ha dado una solución definitiva, pese a los miles de vecinos que lo padecen: 1,5 millones de habitantes viven en este territorio que abarca la capital y sus conexiones con el Aljarafe. El intento de actualizar la planificación de la movilidad en las 45 localidades de Sevilla y su área metropolitana llevaba paralizado desde 2018 por un litigio en los tribunales entre la empresa adjudicataria (UTE Ingerop y BB&J)

Las encuestas de movilidad previas las hará la UTE Buchanan-Dataestudios

Consult) y la administración andaluza anterior, socialista, mientras avanzaba con normalidad en el resto de la región.

Afortunadamente en Sevilla ya se ha desbloqueado la redacción del nuevo Plan de Transporte Metropolitano, lo que permitirá dar un impulso definitivo a las actuaciones para tratar de reducir los atascos de tráfico. Los embotellamientos más graves colapsan a diario las entradas y salidas de la capital en horas punta. También es urgente dotar a las localidades del Aljarafe entre sí y con la capi-

tal de un eficaz transporte público que corrija un déficit endémico.

Tras el cambio de Gobierno en la Junta, la Consejería de Fomento de Marifrán Carazo está resolviendo el contrato con el anterior adjudicatario –una de cuyas empresas (BB&J) se ha disuelto– y va a licitar de nuevo la redacción del Plan Transporte Metropolitano de Sevilla con la previsión de adjudicar el contrato tras el verano. Fomento critica que en la anterior etapa de Gobierno socialista la judicialización del plan sevillano de transportes enquistó la situación.

Tras el trámite de audiencia, la empresa Ingerop, la única de la UTE que queda tras la disolución de BB&J, ha alegado y en este momento la Consejería está valorando sus alegaciones. Fomento aclara que la licitación será un procedimiento abierto al que podrán concurrir todas las empresas que estén interesadas.

En paralelo, la administración andaluza prepara los trabajos de campo que servirán de base para el análisis y diagnóstico de la movilidad en Sevilla que serán incorporados al futuro Plan. Este contrato para caracterizar la movilidad en el Área Metropolitana de Sevilla ha sido propuesto para su adjudicación a la UTE Buchanan Consultores SA - Dataestudios Investigación y Estrategia SL, por 235.948 euros (IVA incluido) y cuenta con un plazo de ejecución de 5 meses. La adjudicación se formalizará en breve.

El trabajo de campo de la movi-

lidad en el área metropolitana consiste en encuestas telefónicas, presenciales y de aforo. Con la anterior adjudicataria hubo diferencias respecto al método de encuestas telefónicas domiciliarias que había realizado. Además se pondrán a disposición del adjudicatario diversos estudios actualizados realizados con tecnología Big Data, a través de terminales de telefonía móvil.

Se analizarán los desplazamientos dentro del Área Metropolitana y entre ésta y otras poblaciones, ciudades, regiones y países con encuestas a la población residente y no residente que se desplaza hasta ésta por distintos motivos, como trabajo, estudios, ocio y otros. A estas encuestas se sumarán datos obtenidos de los aforos existentes en el ámbito de actuación junto a otros aforos en zonas de especial interés.

La información obtenida servirá de base para elaborar la Planificación de la Movilidad en el Área Metropolitana de Sevilla y proyectar así infraestructuras y equipamientos en este ámbito: platafor-

mas reservadas para líneas de altas prestaciones (metro, tranvía, BRT, Bus-VAO), intercambiadores, carriles bici metropolitanos, aparcamientos seguros para bicicletas y aparcamientos disuasorios y servicios de transporte público metropolitano, entre otros. Asimismo servirán para planificar la puesta en marcha de servicios anexos al transporte público metropolitano: préstamo de bicicletas en estaciones e intercambiadores o servicios de transporte que satisfagan la demanda.

Mientras Sevilla sale de su parálisis en planificación de la mo-

vilidad, en el resto de Andalucía los demás planes de transporte metropolitano están en marcha. El primero en aprobarse será el de Málaga, al que seguirán a lo largo del año los de Campo de Gibraltar, Huelva, Jaén, Cádiz, Granada, Almería y Córdoba, por este orden. El primer plan metropolitano de transportes de Sevilla de 2006 se quedó obsoleto y se cumplió bien poco: la primera línea del Metro, mientras se quedaron sin hacer demasiados proyectos, como los carriles Bus-VAO, los tranvías de Dos Hermanas, de Alcalá y del Aljarafe.



Tráfico en la autovía (A-49) que comunica la capital con el Aljarafe.

JUAN CARLOS VAZQUEZ

GA GÉNOVA
ABOGADOS

Génova Abogados

Más de 30 años a su servicio

www.bufetegenova.com



SEVILLA

Licitan la rehabilitación de 144 viviendas de Los Pajaritos-Nazaret

● El Ayuntamiento inicia la adecuación de la oficina que atenderá a los vecinos en todo el proceso

R. S.

El Ayuntamiento de Sevilla ha aprobado la licitación de las obras para la rehabilitación de 144 viviendas de Los Pajaritos-Nazaret, en el Distrito Cerro-Amate, con 4,76 millones de euros de inversión y que incluye la reurbanización del entorno donde se ubican. A la par, se han iniciado ya las obras de la oficina desde donde la empresa municipal de la vivienda, Emvivesa, centralizará este proceso de rehabilitación, la información a las y los beneficiarios y los trámites administrativos, para lo cual está adecuando un local anexo al mercado de abastos de La Candelaria.

La obra de rehabilitación de la barriada de Los Pajaritos-Nazaret, la primera de varias fases y que atañe a 144 viviendas, tiene un presupuesto de 4,7 millones de euros cofinanciados por el Ayuntamiento (1,7 millones), el Gobierno de España (2,2 millones) y la Junta de Andalucía (0,8 millones). El proyecto de rehabilitación atiende a un trabajo coordinado entre Emvivesa, la Gerencia de Urbanismo y Medio Ambiente y el Distrito Cerro-Amate y se destina a 128 viviendas de los bloques IV (calle Gavilán, 33, 35, 37 y 39 y Tordo 34, 36, 38 y 40) y V (calle Tordo, 31, 33, 35 y 37 y Estornino, 40, 42, 44 y 46) y las



El alcalde visita la oficina que atenderá a los vecinos de Los Pajaritos en todo el proceso.

16 existentes en el bloque X (calle Tordo, 23 y Estornino, 32).

El proyecto en esta primera fase tiene dos partes que se ejecutarán a la vez: por un lado, la rehabilitación en sí de las 144 viviendas, y, por el otro, la reurbanización del entorno. El contrato licitado ayer incorpora, además, los recursos necesarios para hacer frente a los realojos temporales que sean necesarios para acometer un proyecto que, sumada la intervención social a las obras en sí, alcanza una inversión de 6 millones de euros.

Son viviendas todas públicas y en régimen de alquiler en cuatro edificios de cuatro plantas sobre rasante y con una superficie construida de 9.998 metros cuadrados sobre rasante. Las obras incluyen las reparaciones que resulten necesarias en el estado de conservación de la estructura, de las insta-

laciones comunitarias a partir de una rehabilitación integral y de todas las cubiertas y azotea, la retirada de amianto, la renovación de las instalaciones de saneamiento, fontanería, electricidad, telecomunicaciones y contra incendios de las zonas comunes hasta la entrada en las viviendas, sin entrar en el interior de estas más allá de lo necesario para realizar las conexiones necesarias y actuaciones de mejora de las fachadas.

En cuanto a la reurbanización del entorno, se prevé la reparación de los elementos urbanos y la mejora de aceras atendiendo a la normativa de accesibilidad universal, el arbolado y otras instalaciones urbanas y abordan-do la peatonalización de calles que, por sus características, no necesitan mantener la circulación rodada. En lo que respecta a

las obras en el local anexo al mercado de abastos de La Candelaria, que el Área de Patrimonio Municipal e Histórico Artístico cedió a Emvivesa con el fin de convertirlo en la sede de la Oficina de Planeamiento, Información y Acompañamiento Social de la Rehabilitación de Los Pajaritos, atenderá a los vecinos desde este verano. Las obras, asumidas al completo con fondos municipales, se han licitado por un presupuesto base de 73.000 euros, IVA no incluido, y el plazo de ejecución es de cuatro meses.

En paralelo, se trabaja en posteriores fases para lograr una rehabilitación completa de las 428 viviendas públicas de Los Pajaritos-Nazaret con una inversión total estimada en 32 millones de euros para lo que se aspira a la captación de fondos europeos.

El lunes se amplía el servicio de bus de la línea 2 por Cartuja

R. S.

Tussam pondrá en funcionamiento la ampliación de la línea 2 para prestar servicio en el PCT Cartuja a partir del lunes, 6 de marzo, dentro de su estrategia de impulsar el transporte público, para reducir emisiones contaminantes en la ciudad y en el marco de la implantación de la Zona de Bajas Emisiones de Cartuja a principios del presente año.

En este caso, se trata de la ampliación de la actual Línea 2 Barqueta-Heliópolis desde su terminal actual en la Isla de la Cartuja, estableciendo su nueva parada terminal en Torre Sevilla. Supondrá una ampliación de 4,4 kilómetros por sentido y seis nuevas paradas en Pabellón de Andalucía, Escuela de Ingeniería, Facultad de Comunicación, Louis Braille, Monasterio de la Cartuja y Torre Sevilla. El nuevo recorrido vendrá acompañado de un incremento del número de vehículos que forman parte de esta línea para garantizar que se mantengan las frecuencias de paso. Por tanto, el recorrido se efectuará, a la ida y a la vuelta, por José de Gálvez, Juan Bautista Muñoz y Américo Vespucio y la distancia interparadas será de 730 metros.

La línea 2 dispone durante un día laborable de 18 coches en las horas punta de mañana y mediodía y de 12 a 14 coches el resto del día. La frecuencia de paso entre autobuses se sitúa en seis minutos en dichas puntas horarias.

Cinco fuerzas políticas se suman a la confluencia impulsada por Podemos e IU

Más País, EQUO, Iniciativa del Pueblo Andaluz, Los Verdes y Alianza Verde compartirán papeleta

R. S.

Hasta cinco organizaciones políticas del ámbito progresista se han sumado al proyecto de confluencia impulsado por Podemos e Izquierda Unida de cara a las próximas elecciones municipales de mayo en la ciudad de Sevilla. Se trata de Más País, EQUO, Iniciativa del Pueblo Andaluz, Alianza Verde y Los Verdes, por

lo que serán siete los partidos del espacio progresista quienes formen finalmente la coalición y que compartan papeleta electoral en los comicios del 28-M.

La candidata a la Alcaldía, Susana Hornillo, y el número dos de la candidatura, Ismael Sánchez, junto a representantes del resto de fuerzas, presentaron ayer la confluencia a las puertas del Ayuntamiento hispalense. Según explicó Hornillo, la unidad ante las próximas elecciones municipales es "la mejor forma de asegurar un gobierno de progreso para esta ciudad", por lo que agradeció a todas las fuerzas participantes su apues-



Confluencia de izquierda para las elecciones municipales de mayo.

ta por priorizar los consensos y apartar las diferencias tal como reclamaban las bases.

Asimismo, la candidata señaló que el nuevo espacio político representa un proyecto de ciudad alternativo al modelo "agotado" de PP y PSOE. En este sentido, recordó que Sevilla ha perdido en los últimos 20 años el equivalente en población a Carmona como resultado del incremento del precio de la vivienda, la precariedad laboral y la apuesta por el turismo como principal actividad económica. "Sevilla se ha convertido en un lugar inalcanzable para las personas normales y corrientes", afirmó la dirigente, que considera urgente "recalibrar el foco de las políticas municipales" para ponerlas al servicio de la ciudadanía, favorecer la igualdad entre barrios y afrontar los retos del cambio climático y la transición ecológica.

PANORAMA | Economía



Sede de Ferrovial en Madrid.

Crece el conflicto entre el Gobierno y Ferrovial por su marcha a Países Bajos

● La patronal Seopan sale en defensa de la compañía y critica al Ejecutivo por sus "injustas descalificaciones"

El conflicto entre el Gobierno y Ferrovial se endureció tres días después de que la compañía anunciara el traslado de su sede a Países Bajos, y ayer enfrentó a la patronal de las concesionarias con el Ejecutivo, mientras que el presidente Pedro Sánchez volvió a cargar contra el empresario Rafael del Pino.

La patronal Seopan, que representa a las grandes constructoras y concesionarias de infraestructuras de España, expresó su "más absoluto rechazo a las injustas descalificaciones" de las que está siendo objeto Ferrovial "desde dentro y fuera del Gobierno" y negó que en la decisión de su traslado haya influido el ánimo de beneficiarse de una menor carga impositiva.

En un comunicado, manifiesta además su voluntad de "ejercer cuantas acciones pudieran corresponderle ante cualquier medida que, con vulneración de la legalidad vigente, pudiera constituir un trato desigual o discriminatorio de la empresa en el ejercicio de su actividad empresarial en España".

El propio CEO de Ferrovial, Ignacio Madridijos, solicitó que "nadie dude de la continuidad en España" de la compañía. "El plan es mantener el empleo, la actividad, las inversiones y seguir contribuyendo fiscalmente, como siempre hemos he-

cho", recalcó en un vídeo difundido por la empresa.

Madridijos explicó en él que Ferrovial quiere "seguir creciendo" y que lo que propone a los accionistas es una reorganización societaria acorde con el perfil de la empresa, cuya actividad internacional representa más del 80% y que tiene en Norteamérica, su principal mercado.

El Gobierno, sin embargo, sigue sosteniendo que el traslado de sede se debe a motivos fiscales y que el presidente de Ferrovial, Rafael del Pino, la tercera mayor fortuna de España, no está comprometido con su país.

Desde Finlandia, Pedro Sánchez dijo que "la patria no es sólo hacer patrimonio, sino ser solidario y arrimar el hombro y ayudar cuando tu país lo necesita" y que Del Pino hizo su fortuna "gracias a nuestro país y a la contribución de los españoles".

Mil millones de euros es lo que la multinacional española recibió en adjudicaciones de obras en los últimos años, según la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, que opinó que por ello "hay cuanto menos más de mil millones de razones para que siga manteniendo aquí su sede social".

En la polémica entró ayer el líder del PP, Alberto Núñez Feijóo, para criticar que el Gobierno, en vez de buscar soluciones para que las empresas "confíen" y "se queden" en

España, haya optado por el "insulto y la descalificación personal". Feijóo, que dijo que la marcha de Ferrovial le produce "disgusto institucional y personal", acusó a Sánchez de ser "más *hooligan* que *hadié*" y de estar "incendiando el problema".

Explicó que, de ser él el presidente del Gobierno, llamaría a la empresa para "saber qué es lo que gana yéndose de España" y valorar las posibilidades para que "gane lo mismo manteniéndose en España", por ejemplo, estudiando la opción de "cotizar en varios parques bursátiles".

Algo que ya está analizando el titular de Asuntos Económicos, Nadia Calviño, ya que Ferrovial asegura que con su sede en España no puede cotizar en Estados Unidos, que es su objetivo, mientras que sí lo puede hacer con su matriz en Países Bajos.

Según explicaron a Efe expertos bursátiles, la primera razón de una empresa para cotizar en Estados Unidos es que sus acciones ganen volumen, y otro motivo es para ganar visibilidad e inversores.

Al cotizar en Estados Unidos una empresa tendrá más fácil financiarse en dólares, ya sea vía préstamos con bancos del país o con la emisión de nuevas acciones o deuda, si las condiciones son mejores que las de su país de origen.

Los expertos consultados señalan también que Países Bajos "no es un paraíso fiscal", aunque tiene un "clima de inversión atractivo".

Según la ONG Tax Justice Network, los esquemas fiscales neerlandeses infligen una pérdida de más de 25.000 millones de euros cada año a otros países.

● Estima el BdE que las rentas altas se han beneficiado de casi la mitad de la bonificación de carburantes para paliar la inflación

LA INDIRECTA DEL RICO



economía@empleo@grupojoly.com

HACE algo más de una semana, el Banco de España difundió un informe del que, a través de la agencia Efe, se hicieron eco los nueve periódicos del Grupo Joly y *El País*; un número sorprendentemente bajo de medios, a pesar de la significación de la noticia: "Las rentas altas absorbieron casi la mitad de la bonificación de carburantes". Los sobornos de Camp Barça y hasta Iker Jiménez y *First Dates* son de mayor interés para el público general que dónde se generan y dónde se aplican los ingresos públicos obtenidos con los impuestos de los españoles, en una situación histórica de pospandemia Covid-19 e inflación desatada y dañina para los hogares, debida, por lo demás, a una guerra que se dirime con alta peligrosidad "en la otra esquina", como quien dice. A riesgo, pues, de situarnos en una torre de marfil tecnocrática—o algo peor—, comentaremos el asunto en esta sección (repite, una de las pocas secciones de Economía que recogió en España una noticia de alcance, sobre todo para saber de qué se alimenta nuestra mayor cosa común, nuestra *res publica*, término compatible con nuestro sistema de monarquía parlamentaria, a pesar de que de ese latinazgo viene el sustantivo "república").

Del titular podemos obtener una primera conclusión: que las rentas altas se beneficiaron proporcionalmente más que las medias o bajas del descuento del litro de carburante que ha costado el Estado para amortiguar el efecto de la subida de precios rampante de este producto por causa de la Guerra de Ucrania, un detonante de graves aumentos de costes y precios (que no son lo mismo... o no son razonables los últimos; estar por cuantificar una inflación bandolera, que es la que se genera con la repercusión más que proporcional del incremento de sus cos-

tes por parte de quien, de pronto, se ve con la sartén por el mango, sencillamente, ante la perspectiva de especular con picardía). Según las simulaciones del BdE, de los 3.060 millones de desembolsados con este propósito por el Estado desde el 27 de diciembre, las rentas altas recibieron casi la mitad (1.377 millones, un 45% del total), el triple de lo obtenido por los hogares de menor renta. Cabe deducir aritméticamente que las rentas bajas se ahorraron en gasolina y gasoil sólo 459 millones, y por tanto las rentas medias se ahorraron el resto, 918 millones. Según el INE, rentas altas son las que perciben al año más de 46.000 euros brutos; las bajas, menos de 13.000, y la gran mayoría, las clases medias, ingresan entre una y otra cifra. Según la OCDE, y redondeando, en España las clases se reparten el total de la población así: 12% alta, 55% media, 17% baja y 16% pobre.

Es imprescindible recordar dos cosas para comprender bien análisis estimativo del banco central español (delegado del BCE en Es-

Las rentas altas que tributan aportan más por IRPF... y también por IVA: consumen más

paña; también centro de estudios). Primera, que quien más se ha beneficiado de la inflación en asuntos de carburante es el propio Estado, tanto por el impuesto especial o específico del combustible como por el IVA que se repercute a cada litro surtido. Eso no está bien ni mal. Es así, una paradoja que conviene no olvidar: la inflación galopante ha sido a corto plazo oxígeno presupuestario. Segunda, que las rentas altas no sólo tributan más y más que proporcionalmente—no hablamos de las que defraudan o evaden, sino de las controladas por la AEAT— por IRPF, un impuesto directo y progresivo, sino, como se ve, también por impuestos indirectos y menos "justos", o sea, por los que se aplican al consumo, sea de gasolina o sea por cualquier otra compra o inversión que lleve IVA (todo, digamos). O sea, que no nos quedemos en el titular *clásista* de la noticia. Las clases altas convienen al país. Si tributan lo que deben, claro está. Si es que ganar 5.000 brutos al año es una cosa muy alta, que ésa es otra.

Ghenova aumentará en 2023 un 20% la plantilla y superará los mil empleos



Francisco Cuervas, CEO de Ghenova, ayer, ante la sede de la compañía en Sevilla.

JUAN CARLOS VÁZQUEZ

● La ingeniería sevillana demanda personal tras un año 2022 en el que su negocio volvió a crecer un 25%, hasta los 34,5 millones

Alberto Grimaldi SEVILLA

Ghenova, la multinacional sevillana de la ingeniería, cerró de nuevo su último ejercicio fijando marcas: la cifra de negocio de 2022 establece un nuevo récord de 34,5 millones de euros y confirma que la senda de expansión y crecimiento de la compañía tiene aún mucho recorrido.

Este nivel de facturación supone un crecimiento superior del 25%, sobre los 27,5 millones consolidados (29,7 sin consolidar las operaciones intragrupo) que obtuvo en 2021, destaca su CEO y copropietario, Francisco Cuervas.

El Ebitda ha sido del 8,7% sobre la cifra de negocio, por lo que se sitúa en unos tres millones de euros, lo que supone una leve contracción del margen por efecto de la inflación, singularmente del coste de la plantilla.

Pese a ello, el principal foco de la compañía, reconoce Cuervas, para sostener el plan de crecimiento que tiene en marcha es captar talento. "Hemos terminado 2022 con una plantilla en todos los países en los que operamos de 800 personas y nuestro objetivo es antes de que termine 2023 haber superado los mil empleos", detalla el CEO del Grupo Ghenova para confirmar que esperan lograr un aumento del 20% en el empleo generado.

Y todo ello porque su cartera de negocio sigue creciendo también a doble dígito. Cuando comenzó

el año 2022 estaba en 35 millones y un año después supera los 40 millones.

Para atender ese crecimiento de la contratación, la empresa sigue en un proceso de expansión, tanto en el ámbito nacional como en el internacional.

NUEVAS DELEGACIONES

Cuervas explicó que tras las recientes aperturas en Córdoba y Granada, relacionadas con el incremento de negocio relacionado con Defensa y su apuesta por la inteligencia artificial, respectivamente, Ghenova está en proceso de abrir nuevas delegaciones en Asturias, País Vasco -en Vizcaya- y Canarias -en Las Palmas-, precisamente para incorporar talento especializado y lograr su objetivo de crecimiento del empleo.

Las dos delegaciones de la cornisa cantábrica arrancarán con plantillas de unas 30 personas, ya que son ubicaciones con tradición de construcción naval, sector de la ingeniería en el que Ghenova es referente. "A medio plazo esas dos delegaciones, que tendrán carácter multidisciplinar para atender a las tres verticales de negocio -naval, energía y digital-, calculamos que sean oficinas con unas cien personas de plantilla". En el caso canario, que también será multidisciplinar, calculan una demanda para tener una plantilla estable de unas 30 personas.

El vertical de negocio de inge-

nería naval está asumiendo mucha demanda de trabajo, singularmente del área de Defensa, porque la civil, está en un momento en el que todavía no se han recuperado los niveles de proyectos previos a la pandemia de Covid-19.

El cliente de referencia para Ghenova en este vertical, Navantia, está desarrollando un importante programa para las fragatas F110 que está copando la capacidad de trabajo de la delegación en Galicia. "El programa de las F110 está en pleno apogeo y hay picos de trabajo que necesitan casi a 200 ingenieros", detalla Cuervas, que también destaca que la empresa de construcción naval de la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI)

Este año quedará definida su estrategia de crecimiento de capital y no descarta salir a Bolsa

también está arrancando el programa del nuevo Buque de Acción Marítima de Intervención Subacuática (BAM-IS), que se desarrollará en los astilleros andaluces de Navantia.

Ghenova también tiene expectativas de participar en algunos de los contratos que Navantia licite para desarrollar el encargo de construir los buques del programa Fleet Solid Support (FSS) de la Royal Navy británica.

Aunque Defensa es de las partes del negocio naval que más crece, Ghenova se ve preparada para atender la demanda de buques de

prospección que muchos países necesitan en la carrera por conseguir recursos energéticos y minerales actual. "Defensa y la búsqueda de recursos naturales son negocios en auge, porque se necesitan buques de prospección, oceanográficos, hidrográficos o sísmicos para localizarlos y militares para defender las aguas donde se localicen", explica Cuervas.

El crecimiento también es internacional, además de mantener el negocio que ya desarrolla en América Latina, EEUU o Australia. Ghenova está explorando nuevos mercados en los que Navantia está impulsando mucho su actividad comercial, caso de Arabia Saudí, donde hay una delegación de la ingeniería sevillana en proyecto.

En la vertical de energía, la coyuntura actual, mediatizada por la guerra en Ucrania, la volatilidad del gas y la necesidad de acelerar la independencia energética con más renovables y el desarrollo del hidrógeno, también hay oportunidades de negocio en las que está inmersa Ghenova.

"Somos una ingeniería transversal que da una respuesta completa al cliente sin privilegiar ninguna tecnología", recuerda Cuervas antes de enfatizar que también desarrollan proyectos de "waste to energy" e incluso de mosca soldado".

Respecto al vertical digital, está creciendo al mismo ritmo que el área de negocio de Defensa.

También en IA están inmersos en diferentes desarrollos para los sectores agro y de acuicultura

En 2022 se ha terminado la integración de esta área de negocio en Ghenova Digital (a partir de la antigua Soologic) y Ghenova Siman (antes Perama), y que está centrada en el mantenimiento predictivo en el ámbito naval e industrial.

Además, se han creado dos áreas de negocio -édica marina y puertos- en las que se espera gran demanda y que reportarán a la dirección general y se nutrirán de recursos de las tres verticales en función de cada proyecto.

También está en proceso la culminación de la ordenación societaria del grupo que espera cerrarse en los próximos meses y que tendrá especial incidencia en el vertical de energía.

En esta reordenación, todas las filiales extranjeras dependerán de la matriz del grupo en la que son socios Carlos Alejo y Raúl Arévalo junto a Cuervas.

El grupo mantiene la hoja de ruta de crecimiento de capital para sostener el crecimiento orgánico que necesita la empresa, que pretende llegar a una cifra de negocio de 100 millones a medio plazo. El CEO señala también en este aspecto 2023 como un año clave en el que quede definitivamente definida la fórmula para captar capital, entre las que no se descarta la cotización en Bolsa de parte del accionariado.

La UE negocia con EEUU la supresión de aranceles a la aceituna negra

Agencias MADRID

El comisario europeo de Comercio, Valdis Dombrovskis, mantuvo ayer una reunión con la secretaria de Comercio de Estados Unidos, Gina Raimondo, para abordar la supresión de los aranceles a la aceituna negra española, que debían haber sido eliminados el pasado mes de enero.

Así lo ha manifestado el también vicepresidente de la Comisión Europea en un mensaje en el red social Twitter, en el que ha detallado que ambos funcionarios han intercambiado "puntos de vista" sobre el caso de las aceitunas españolas.

La reunión tiene lugar después de que el pasado 14 de enero Washington incumpliera el dictamen de la Organización Mundial del Comercio (OMC) contra sus aranceles a las aceitunas negras españolas.

En agosto de 2018, Estados Unidos impuso aranceles del 35% a la importación de acei-

La reunión se celebra después de que EEUU haya incumplido el dictamen de la OMC

tuna negra procedente de España a raíz de una denuncia del sector productor de California. Estas denuncias acusaban a la industria española de la aceituna negra de vender a bajo coste y consideraban, además, que las ayudas de la PAC que percibía el sector suponían un dumping para el mercado americano.

Desde entonces, las exportaciones españolas de aceituna negra han caído un 68%, motivo por el que el sector español ha perdido competitividad, según han denunciado en reiteradas ocasiones Cooperativas Agroalimentarias de España y la patronal aceitunera española Asemesa.

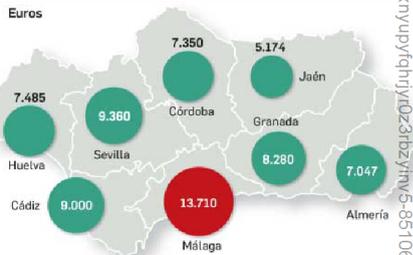
El pasado 30 de enero el ministro español de Agricultura, Pesca y Alimentación, Luis Planas, dijo en Bruselas, donde participaba en un Consejo de titulares comunitarios del ramo, que España había pedido a la Comisión Europea llevar de nuevo a Estados Unidos ante la Organización Mundial de Comercio (OMC) por los aranceles a las aceitunas españolas, dado el incumplimiento del dictamen.

PANORAMA | Economía

OBSERVATORIO INMOBILIARIO

Rentabilidad por alquiler de la vivienda en Andalucía

Alquiler medio anual 2022



FUENTE: Euroval/INSTAT. GRÁFICO: Dpto de Infografía.

● La oferta de alquiler andaluza está muy concentrada en provincias como Málaga y Sevilla

ARTÍCULO ELABORADO POR INSTITUTO DE ANÁLISIS INMOBILIARIO, EUROVAL

OMAMOS una muestra de ofertas de vivienda en alquiler y los últimos datos disponibles de precios de vivienda, y calculamos la rentabilidad como un cociente. Aunque resulta obvio, la misma rentabilidad puede obtenerse con datos diferentes de rentas de alquiler precios, y a menudo alquileres muy altos pero inferiores a los precios que alcanza la vivienda dan rentabilidades relativamente bajas. Hay que tener en cuenta que se trata de ofertas, y la generalidad de la subida de alquileres en Andalucía señala que puede haberse dado un efecto de contagio ante unas expectativas por el alza de los alquileres en algunas zonas locales tensionadas, como en Málaga, o del resto de España donde el fenómeno es también general.

En España la rentabilidad pasó de 4,96% en 2021 a 5,85% en 2022, y en Andalucía de 5,2% a 6%. Hay que considerar que en rentabilidades, estas décimas, capitalizadas y para un período largo, pueden ser bastante significativas. La mayor rentabilidad muestra el importante incremento de las rentas de alquiler, por encima del precio medio de la vivienda. Córdoba, Huelva y Granada tienen rentabilidades de en torno al 6,8%; Sevilla, Almería, y Jaén van del 6,6% al 6,2%; Cádiz, 5,7% y Málaga, 5%. Todas las provincias suben entre 2021 y 2022 salvo Cádiz, que permanece estable. Los alquileres medios anuales van de 5.175 euros en Jaén a 13.710 euros en Málaga; de 9.360 a 7.047, de más a menos, Sevilla, Cádiz, Granada, Huelva Córdoba y Almería. Del cociente entre estas rentas de alquiler y el precio medio de la vivienda salen las rentabilidades; en la provincia de Sevilla el alquiler medio es el 68% del de Málaga, y el precio medio de la vivienda el 51%, por lo que la rentabilidad es más alta.

Es significativo que la oferta de alquileres se concentre en unas pocas provincias, de manera que entre Málaga y Sevilla tienen el 50% de la muestra. En un trabajo reciente de Euroval (<https://euroval.com/febrero-2023-relacion-entre-ofertas-de-viviendas-a-la-venta-y-ofertas-para-alquiler/>) comparamos para 25 ciudades españolas la proporción media ponderada entre oferta de vivienda para la venta y para alquiler. En Málaga hay 11,1



Anuncio de una vivienda en alquiler.

RENTABILIDAD DE LA VIVIENDA EN ALQUILER EN LAS PROVINCIAS

	Rentabilidad alquiler 2021	Rentabilidad alquiler 2022	Precio medio vivienda 2022	Alquiler anual 2022
España	4,96%	5,85%	183.626	10.500
Andalucía	5,2%	6,0%	172.079	9.345
Almería	6,0%	6,5%	107.620	7.047
Cádiz	5,7%	5,7%	156.658	9.000
Córdoba	6,2%	6,8%	107.355	7.350
Granada	6,5%	6,7%	123.639	8.280
Huelva	6,3%	6,8%	110.527	7.485
Jaén	5,8%	6,2%	83.855	5.175
Málaga	3,9%	5,0%	275.604	13.710
Sevilla	6,2%	6,6%	141.047	9.360

Fuente: MITMA/Euroval

EN CORTO

Residencial, vivienda en venta

Metrovacesa adquiere suelo de la Junta de Andalucía en una inversión de 15 millones para un proyecto residencial en Granada, con 6.330 metros cuadrados para construir hasta 200 viviendas; se hace hincapié en obtener la calificación más elevada en certificación energética. Metrovacesa tiene 50 promociones activas en Andalucía con unas 3.000 viviendas, y ésta es la primera en Granada. También Aedas Home impulsa su octava promoción en Granada, con 118 viviendas, precios desde 238.500 y viviendas de dos a cuatro dormitorios; se menciona la excelencia en los espacios comunes y construcción, que tiene en cuenta la eficiencia energética y de emisiones; estas viviendas se suman a las casi 700 que ha construido en la ciudad. Metrovacesa anuncia el inicio de las obras de un proyecto en Córdoba con inversión de 12,8 millones para viviendas en edificios independientes y amplios espacios comunes; tiene ya 400 viviendas en distintas fases. La actividad de Pryconsa en Andalucía es relativamente escasa, pero señala que ha entregado 62 vi-

vindas en Isla Canela (Huelva), y dispone de suelo en Palomares del Río (Sevilla). Por su parte, ASG Homes empieza 2023 con dos proyectos en Andalucía, en Málaga y Sevilla Este, donde empieza una tercera fase de la promoción Argos, de 194 viviendas. Grupo Insur inicia las obras de 311 viviendas y una inversión de 61 millones, con amplios espacios comunes multiusos, en Entrunco, Sevilla, que es hoy la zona de mayor desarrollo urbanístico en Andalucía. Construcciones Amenabar realiza las obras de *Med Hills*, en Fuengirola (Málaga), que gestiona BSA Consult y comercializa Savills, son 396 viviendas en 10 bloques y espacios comunes que buscan la interacción entre los residentes.

Residencial, alquileres

Adsolum, del grupo Altamira doValue adquiere por 37 millones un suelo en Málaga para construir en dos edificios 100 viviendas destinadas al alquiler libre, así como espacios de uso hotelero y oficinas. La inmobiliaria de origen francés Bati-part, adquiere en Málaga un edificio de 32 viviendas de uno y dos dormitorios destinado al alquiler; la operación es asesorada por Savills.

Comerciales y otros usos

El fondo Carmila vende a una sociedad familiar por 75 millones dos centros comerciales en Málaga y dos en Cádiz, y se sigue encargando de la gestión de los activos y el arrendamiento. Con estas operaciones los fondos tratan de mostrar a los inversores que sus activos tienen relativamente liquidez. La cadena Lidl destaca su expansión en Andalucía, pues de los cinco supermercados que abre en España, uno es en Jerez de la Frontera y otro en Málaga, y pone en marcha otro en Huércal-Overa (Almería). Por su parte, Insur alquila a Mercadona un espacio en Sevilla para abrir un supermercado de 1.624 metros cuadrados, que sigue un modelo completo de eficiencia energética. En el ámbito de la energía fotovoltaica, eólica y biomasa, Bogaris comunica sus desarrollos en Andalucía, donde dispone ya de una potencia de 465 MW, y con el objetivo de alcanzar 600 MW; sus instalaciones están en Huelva, Cádiz, Sevilla y Málaga; la empresa ve un gran potencial, puesto que sólo el 50% de la energía producida en Andalucía es renovable.

ofertas de venta por 1 de alquiler, en Córdoba 10,8, Almería 6,3, Granada 4,7 y Sevilla 3,4, que es donde hay una mayor oferta de vivienda en alquiler respecto a las viviendas en venta.

Conviene indicar que poblacio-

nes relativamente pequeñas no es que carezcan de ofertas de vivienda en alquiler, sino que no están visibles en los portales inmobiliarios, utilizándose formas distintas de darles publicidad. Otra importante limitación de los datos

se da en vivienda nueva, sobre la que apenas hay oferta de alquiler, y en general los proyectos de construir para alquiler, públicos o privados, que se colocan por las propias promotoras y comercializadoras a través de sus redes.



JAIME MARTÍNEZ VALDERRAMA

Ingeniero agrónomo e investigador del CSIC

“Los desiertos no están muertos gracias a que no vive mucha gente”

Miguel Lasida

—¿Impresiona adentrarse por primera vez en el desierto?

—Impresiona pensar que todo lo que uno tiene es lo que lleva encima, un claro desafío de supervivencia.

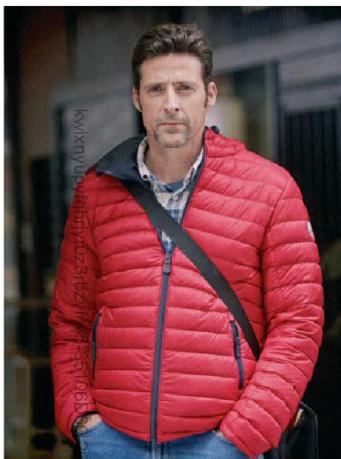
—No hay mejor sitio para mirar el firmamento que un desierto. ¿Qué tienen esas noches aparte de constelaciones y fantasías ancestrales?

—En el suelo hay escorpiones, arañas y culebras y por eso duermo en lo alto de los coches. Aparte de los cielos nítidos, me fascina el silencio. Acostumbrados como estamos a tantas notificaciones y estímulos, ahí no hay cobertura, sólo silencio. Es perfecto.

pandirse o retraerse, pero cuando vemos en las ciudades polvo en suspensión tiene que ver muchas veces con un mal uso del territorio. Eliminar la vegetación crea tierras desestructuradas. Cuando hay tormentas de viento, esa tierra vuela y llega por los aires.

—¿Corre entonces el Sahara o viene caminando?

—Va a un ritmo muy lento. No va a llegar aquí. Es un gran error vincular exclusivamente el proceso de desertificación al avance de los desiertos. Muchas veces se ha planteado poner murallas de árboles para frenarlos. Se ha hecho en Argelia y en Marruecos. Mientras, en la otra parte de los árboles se intensifica la ga-



VIGILANTE DE LAS ARENAS

Ingeniero agrónomo y especialista en modelos de simulación, Jaime Martínez Valderrama trabaja en el departamento de Desertificación y Geoeología de la Estación Experimental de Zonas Áridas del CSIC en Almería, donde desarrolla herramientas para vigilar los procesos de desertificación. Martínez Valderrama define como factores principales en la desertificación en Andalucía el cambio climático, la agricultura intensiva y el turismo masivo.

—En China han tenido que parar reforestaciones masivas por ese motivo.

—La exuberancia del paraíso, si es artificial y forzada, puede conducir entonces a paraísos desérticos.

—El paraíso no es el mismo en todos lados si lo concebimos como el mejor ecosiste-

ma posible en un lugar determinado. Un paraíso puede estar hecho, por tanto, de matorrales, de encinas o de grandes árboles.

—¿Son los desiertos más propicios para el desierto o para el vagabundeo?

—En los desiertos la gente está mayormente ganando-

se la vida. Son pastores nómadas que dejan el desierto en cuanto tienen una oportunidad de vida mejor. La aventura vagabunda puede ser divertida diez o quince días, pero es muy duro vivir con esa incertidumbre de lluvias y con el resto de las carencias. En el Himalaya, que es un desierto de altura, sí he conocido a eremitas que han ido buscando la soledad y el retiro.

—El desierto está muy presente en los libros sagrados de las religiones monoteístas. ¿Es más fácil hablar con el Dios único en esa intimidad de la inmensidad?

—Es que desaparecen las interferencias. Con el silencio escuchas tu propia respiración. Eres más consciente de que estás. Eso, en general, te llama a la reflexión. Uno tiene más paz, algo complicado de encontrar hoy.

—Usted que conoce bien el Sahara, ¿qué encontraría el Principito de Saint-Exupéry que no pudiera encontrarse ahora?

—Hace cien años había en el Sahara mucha más fauna. Los animales vivían muy tranquilos, apenas estaba el hombre, pero aparecieron los todoterrenos y las miras telescópicas de los rifles. Muchas especies se han extinguido y algunas sobreviven pero en centros de cautividad.

—Hoy hay desiertos que emulan los paisajes de *Las mil y una noches* y de las cuevas de Alifabá.

—Bueno, esos parques temáticos están más en los bordes del desierto. Las zonas más profundas son incluso peligrosas.

—¿A qué se refiere?

—Los desiertos están llenos de recursos muy codiciados. En el Sahara hay unas importantes minas de fósforo, en el altiplano boliviano se encuentra el metal litio y en la Cachemira india hay una disputa en un desierto de montaña. En los tres sitios he encontrado minas antipersona.

—El compositor noruego Grieg le puso música al amanecer del Sahara sin haber estado nunca en el desierto. ¿Es eso posible?

—Lo veo complicado...

—¿Cómo es el amanecer allí?

—Muy frío. Uno se despierta aterido y con ganas de hacer un fuego, cosa que también da una sensación de libertad, teniendo en cuenta lo difícil que es hacerlo aquí. El fuego ardiendo, el café calentándose en las brasas y la libertad son factores que contribuyen a ese amanecer particular en el Sahara.

—¿Cómo es posible esa pasión suya por el desierto —le preguntan a Lawrence de Arabia— siendo un lugar que sólo soportan los dioses, los escorpiones y los beduinos? El militar inglés contesta que el desierto está limpio. ¿La civilización pervierte las arenas?

—Se tiende a pensar que las arenas del desierto pueden cubrir civilizaciones y el problema en realidad es la civilización, que sobreexplota los recursos y crea desiertos adonde va.

—¿Están limpios entonces los desiertos?

—Son sitios que acaban embaucando a quien va. Todo es más simple, todo está la vista, apenas hay vegetación y puedes ver casi todas las cosas. Y hay más sorpresas de lo que parece.

—Y no están muertos...

—No están muertos. Y en parte es gracias a que no hay mucha gente en ellos.

“Alicatar todo con bosque es una idea equivocada en la lucha contra la desertificación”

—¿Ha encontrado también desiertos en las ciudades?

—En un desierto hay poca gente pero si encuentras a alguien o alguien te encuentra a ti, pues lo normal es que te localicen a ti, en seguida se acercan a hablar. Tienen curiosidad por saber de dónde eres, de dónde vienes y adónde vas. En las ciudades, donde cada uno va a lo suyo, puedes estar más solo que en un desierto.

—A veces hay calma y hay tormentas de arena. ¿Los desiertos caminan o corren?

—El movimiento de los desiertos responde a pulsiones climáticas, pueden ex-

nadería hasta el punto de que gigantes zonas de planas desaparecen y aparecen dunas donde no las había. Eso es la desertificación, que haya dunas donde antes había vegetación, no que el viento mueva las dunas.

—¿No era el Paraíso de Adán y Eva lo opuesto a un desierto?

—Alicatar todo con bosque es una idea equivocada en la lucha contra la desertificación. Hay sitios donde los bosques no encajan. Ha habido problemas cuando se han hecho reforestaciones en sitios donde no llueve mucho y se evapora mucha agua. Te cargas el equili-

Cada mañana en tu kiosko
Diario de Sevilla

Atención al Suscriptor, lunes a viernes laborables:

suscripciones@grupojoly.com

900 199 931 (De 8 a 15 horas)

Nuevas Suscripciones: 635 607 610



Siempre
en tus
manos



Tarifa exclusiva Suscriptor
Lunes a domingo 46,50€ mes

La obra del puente del Centenario sigue progresando lentamente

● El Ministerio asegura que los trabajos "avanzan adecuadamente" según lo previsto

Ana S. Ameneiro

Siguen progresando lentamente los trabajos para reforzar el puente del Centenario, ampliarlo con un carril más (seis en total) y cambiar los tirantes que acomete el Ministerio de Transporte. Por ahora las obras están en la fase de refuerzo de la estructura del puente y aún no se han cambiado los tirantes. Este gigantesco puente forma parte de la SE-30, la primera ronda de circunvalación de Sevilla.

La obra del refuerzo y cambio de tirantes del puente del Centenario cumplirá dos años este verano. Comenzó en agosto de 2021 y tiene un plazo de ejecución de dos años y tres meses (27 meses).

Hasta ahora se ha completado la cimentación del terreno donde se asienta y, en la actualidad, se está finalizando el refuerzo de las pilas de retenida (pilas 13 y 16), las que se sitúan junto a los pilonos centrales (pilas 14 y 15) con forma de U invertida. Estos trabajos se hallan a un 95% de ejecución, según datos facilitados a este periódico por el Ministerio de Transportes, que asegura que "las obras avanzan adecuadamente según su programa de trabajos, con avances significativos".

El Ministerio incluye entre estos avances significativos el grado de ejecución al 95% en los trabajos de las pilas de retenida y la ejecución de las marquessinas para proteger el tablero de los trabajos que se van a realizar en la cota superior, que comenzaron a instalarse a mediados de febrero.

En el tablero por el que circula el tráfico se han colocado dos



Primer plano de las estructuras colocadas para trabajar en la cota superior del puente, el pasado viernes. FOTOS: JUAN CARLOS MUÑOZ

No hay reclamación por ajuste de precios

La obra del puente del Centenario la está ejecutando la Unión Temporal de Empresas formada por Acciona Construcción, la sevillana Tecade y Freyssinet con un presupuesto de adjudicación de 86,39 millones de euros. El Ministerio de Transporte que dirige la socialista Raquel Sánchez ha respondido, a preguntas de este periódico, que la UTE de la obra del puente no ha planteado hasta ahora ninguna reclamación por la inflación y la subida de precios de los materiales. "En caso de plantearse una reclamación en materia de precios de los materiales (cuestión que no ha sucedido), se estudiaría conforme al procedimiento reglamentado de revisión oficial de precios", aclara el Ministerio de Transporte.



El refuerzo de las pilas de retenida se ha ejecutado al 95%.

estructuras de madera que salvan el tráfico a la altura de cada uno de los pilonos centrales y son necesarias para acometer próximamente el cambio de tirantes. El tráfico se cortó diez noches en febrero para los trabajos previos de preparación antes del cambio de tirantes. Se cortó totalmente la calzada en ambos sentidos entre los kilómetros 10 y 12, desde las 21:30

hasta las 06:00 los días 12 al 17 y 19 al 24 de febrero. Ganará un carril más hasta tener seis en total por la vía de desplazar lateralmente sus tirantes al mismo tiempo que estos se reponen por otros nuevos y más modernos.

Si todo va bien y no hay retrasos significativos, el puente del Centenario estará listo para acoger más densidad de tráfico a finales de este año 2023.

Atropellada una mujer en patinete en la Ronda Urbana Norte

R. R.

Una mujer de 31 años tuvo que ser hospitalizada ayer tras ser atropellada por un cuatriciclo, un pequeño turismo, en la Ronda Urbana Norte, según informó emergencias Sevilla. La mujer circulaba con auriculares en un patinete eléctrico por un paso de peatones.

La Policía Local de Sevilla está investigando el suceso que fue captado por las cámaras de Tráfico. La prueba de alcoholemia tuvo un resultado negativo.

Esta vía urbana acumula cuatro víctimas mortales en tres meses. El pasado 11 de febrero una joven de 20 años falleció en un aparatoso accidente. A las ocho de la mañana

Resultó herida por un vehículo pequeño cuando circulaba por un paso de peatones

se produjo una colisión a la altura de la calle Parque de Grazelema, en el barrio de Pino Montano, en el que se vieron implicados varios vehículos. Otro joven de 20 años, conductor novel del turismo presuntamente causante del siniestro fue detenido. Según las pruebas realizadas en el momento del accidente por la Policía Local, el chico triplicaba la tasa máxima permitida de alcoholemia.

La Ronda Urbana Norte se ha convertido en el principal punto negro de Sevilla capital por su peligrosidad. Además de estos cuatro accidentes mortales, ha habido una sucesión de siniestros con heridos y de incidentes, lo que ha motivado las quejas de numerosos vecinos.

Somos

COMPROMISO / DIVERSIDAD / EDUCACIÓN INTEGRAL / ACOGIDA / EDUCACIÓN EN VALORES / SERVICIO A LOS DEMÁS / INNOVACIÓN / ENTORNO SEGURO Y FELICIDAD / FAMILIA / SOLIDARIDAD

Elige concertada



escuelas católicas
andalucía

ANDALUCÍA

ENERGÍAS RENOVABLES | SE ENCUADRARÍA EN LA ZONA HABILITADA POR EL GOBIERNO ENTRE CARCHUNA Y ALBUÑO

Capital Energy proyecta un parque eólico marino en la costa de Granada

● Se situaría a unos 27 kilómetros de distancia al punto más cercano de la costa en línea recta para minimizar el impacto visual, a una profundidad de entre 700 y 900 metros

Alba Feixas GRANADA

El Albaicín se acerca cada vez más a la Costa de Granada gracias a una iniciativa impulsada por la empresa Capital Energy, que ha presentado ante el Ministerio para la Transición Ecológica un proyecto para la construcción de un parque eólico marino en el litoral granadino, y que se denominará Parque eólico marino Albaicín. Las energías renovables siguen dando pasos de gigante, cada vez adquieren mayor potencial, y Granada se puede situar en la vanguardia nacional de este tipo de energía con la instalación de esta instalación eólica, que iría ubicada en la parte oriental de la Costa Tropical. La noticia corrió como la pólvora después de la aprobación por parte del Consejo de Ministros al pri-

El proyecto, que ahora está en evaluación ambiental, tendría 34 turbinas y 510 MW

mer Plan de Ordenamiento del Espacio Marítimo (POEM), y se conociese la intención de delimitar una zona entre Carchuna y Albuñol para poder desarrollar un parque eólico marino.

Una iniciativa que podría suponer una importante creación de empleos, más de 1.500 puestos de trabajos directos en los periodos punta de las obras, así como la generación de energía limpia para abastecer a una importante zona de la comunidad autónoma. Esta instalación, junto a una similar también proyectada en Málaga, serían las primeras en realizarse en Andalucía.

El proyecto se encuentra aún en fase inicial, ya que la empresa que ha mostrado su intención de hacerse con las instalaciones en la Costa de Granada, Capital Energy, lo tiene en evaluación ambiental, aunque no se cierra la posibilidad a otras eléctricas para que presenten sus candidaturas. De momento, solo esta empresa se ha presentado al alcance del estudio de impacto ambiental para instalar los aerogeneradores, según fuentes consultadas por este periódico.

La pretensión es poner en marcha una instalación que cuente con 510 megavatios de potencia, con los que la compañía española



Recreación de un parque eólico marino.

alcanzaría los cerca de 2.000 MW en diferentes proyectos. Albaicín, como se llama el planteado, sería el de mayor capacidad de la empresa y que pasaría a la lista de parques eólicos junto a Breogán o Volanteiro; constaría de 34 turbinas de una potencia cada una de 15 megavatios (MW).

En la actualidad hay una moratoria para la tramitación de los proyectos comerciales de eólica marina. Solo los de I+D+I están exentos. Dicha moratoria responde a que hasta hace muy poco no existían los POEM, y que el procedimiento para tramitar este tipo de proyectos se remonta a 2007, por lo que está desfasado con relación a la normativa y al estado de la tecnología en la actualidad, según apuntan a Granada Hoy fuentes ministeriales. Antes de esto solamente había cuatro parques marinos en tramitación: tres en Canarias -Mar de Canarias, Proyecto Elisa y Parque Eólico Gofio- y uno en el País Vasco -BIMEP-. El primer Plan de Ordenamiento del Espacio Marítimo (POEM) aprobado permitirá, entre otras cuestiones, delimitar

Parque eólico marino flotante Albaicín



las zonas en las que podrá desarrollarse eólica marina, que, en su conjunto, suman 5.000 kilómetros cuadrados, el 0,46% de las aguas nacionales, y que en el caso del litoral granadino abarcaría una franja entre Carchuna-Calahonda y Albuñol.

Dichas fuentes señalan que hasta que se apruebe la nueva regulación, los promotores no pueden iniciar la tramitación de sus proyectos, pero están avanzando en su diseño, así como trabajando con posibles proveedores y presentando a las autoridades y po-

blación local. Pasado este trámite, y a la espera de la aprobación medioambiental, deberán valorarse todos los proyectos presentados, una vez superada la primera subasta, serán necesarios entre 42 y 60 meses para la instalación de los primeros aerogeneradores, aunque este proceso no implica ningún compromiso por parte del promotor o de la Administración.

En el caso del parque que iría ubicado en las aguas próximas a Granada, se ha delimitado un área para albergar estas instalaciones eólicas, que todo apunta a que no serán visibles desde la orilla de la playa, ya que el POEM delimita una distancia de la costa que varía de los 25 a 40 kilómetros. En el caso de Albaicín se situaría a unos 27 kilómetros de distancia del punto más cercano de la costa en línea

La inversión, si se pasan todos los trámites, sería muy alta: 2.000 millones de euros

recta, para minimizar el impacto visual, según apuntan a este periódico fuentes de la empresa, quienes precisan que se situarían en profundidades de entre 700 y 900 metros y que precisará de una subestación flotante.

Supondría una inversión de más de 2.000 millones de euros, una cifra económica que de primeras podría parecer elevada pero que está justificada ya que las inversiones para proyectos de este calado son más importantes que para un parque eólico terrestre.

Hace unos días el Ministerio para la Transición Ecológica definió el POEM, algo que según fuentes de la Capital Energy, continúan estudiando. Aun así, aseguran que es "absolutamente viable" y que están apostando fuerte por él, al ser su único proyecto de eólica marina en Andalucía. Con relación al motivo para elegir la comunidad autónoma andaluza para fijar su gran proyecto de energía renovable, apuntan que reúne todas las características para acoger energías renovables. "Tiene una calidad muy buena de recurso eólico y fotovoltaico, además de contar con una industria importante. No solo se trata del desarrollo de la energía renovable, sino de todo lo que se puede desarrollar en torno a ello, y en



Imagen de una subestación eléctrica de un parque eólico marino.

FRANCIS TSANG

kwxixnyupytqthjy70z3tbyinv5-85106D80-2651-41DE-A0D6-AA818C591E8F

Andalucía se reúnen todos esos requisitos", apuntan.

¿PERO PARA QUÉ SIRVE?

Se trata de una gran instalación formada por aerogeneradores, es decir, exactamente lo mismo que los molinos de viento que hay visibles en distintos puntos de la provincia, colocados de forma estratégica en lugares donde poder sacar la mayor cantidad energética posible. La gran diferencia es que al ubicarse en alta mar las corrientes son mayores y no hay obstáculos presentes que puedan contrarrestar la velocidad del viento. De esta forma se puede aprovechar mucho mejor su fuerza.

Los plazos serán lentos: de la primera subasta a las obras pueden pasar de 42 a 60 meses

Además, otro de los factores determinantes es la facilidad en el transporte marítimo que permite que las construcciones sean mucho mayores que las realizadas en tierra, lo que significa que cuanto mayor sean los aerogeneradores, mayor energía se podría conseguir.

Lo ideal es que estos parques eólicos marinos se instalen en aguas poco profundas, y que no estén lo suficientemente cerca de la línea litoral como para entorpecer tanto las rutas marítimas, en

¿Qué es un parque eólico marino?

Se trata de unas instalaciones ubicadas mar adentro que permiten a las empresas que las explotan obtener una fuente limpia y renovable de energía proveniente de la fuerza del viento. Por norma general se instalan lejos de la zona de costa, así como intentando no interferir en las rutas de tráfico marítimo del lugar o en los espacios naturales protegidos. Además, buscan no ubicarse en lugares asiduos de los pescadores. Su función es similar a los aerogeneradores instalados en tierra. Cuentan con una turbina que transforma la fuerza del viento en electricidad gracias al movimiento de las palas del molino. Esta energía pasa a un generador que funciona con una turbina de imanes y que, finalmente se transforma en electricidad. Esta energía presenta una serie de ventajas frente a otras, al ser limpia, de bajo impacto ambiental e ilimitada, aunque si instala en sitios alejados de la población al poder provocar un impacto visual y generar bastante ruido. Una de las principales ventajas es que pueden generar una mayor cantidad de energía al aprovechar la fuerza del viento, mayor en el caso de la alta mar.

este caso las establecidas con el Puerto de Motril, los lugares de pesca o las zonas protegidas medioambientalmente. En el caso del PEM flotante Albaicín no habría afecciones a caladeros ni figuras medioambientales.

El Gobierno central ha diseñado una hoja de ruta de la eólica marina y las energías del mar con la intención de desarrollar de forma ordenada y responsable las energías renovables en las aguas territoriales. De esta forma pretenden que sea respetuoso con el medio ambiente, compatible con otros usos y actividades, y aprovechar para mejorar el conocimiento del medio marino. Dentro de esta nueva línea está prevista la instalación de hasta 3 GW de eólica marina hasta 2030 en toda España y la creación de 40.000 empleos para todos sus proyectos.

En la actualidad hay más de 45 solicitudes de determinación de alcance de proyectos de eólica marina en toda España, aunque algunos se solapan al estar previstos en el mismo lugar. Además, algunos estaban previstos en zonas que quedan fuera de las ZAP de la eólica marina, por lo que son inviables.

Aunque aún se desconocen los plazos reales, desde el Gobierno apuntan que están trabajando en la nueva regulación de la eólica marina y las energías del mar para iniciar su tramitación lo antes posible, con el objetivo de lanzar este mismo año la primera subasta de energía eólica marina en España.

Muere el marido de la alcaldesa de Marbella a los 80 años

Conchi García

El marido de la alcaldesa de Marbella, Lars Gunnar Broberg, murió ayer por la tarde a los 80 años, tras llevar varios días ingresado en el Hospital Costa del Sol por su delicado estado de salud.

Lars Gunnar Broberg y Ángeles Muñoz estaban casados en segundas nupcias y tienen dos hijos en común. Él, además, tenía otros dos hijos de su relación anterior. En los últimos meses, su nombre había sonado mucho en los medios de comunicación por su procesamiento en una causa que se sigue en la Audiencia Nacional por una presunta trama de blanqueo de capitales y tráfico de drogas.

El procedimiento contra Lars Gunnar Broberg se detuvo precisamente debido al "deterioro físico y mental" que sufría, pero en la misma causa sigue investigado su hijo, Joakim Peter Broberg, al que la Audiencia Nacio-

Lars Gunnar Sune Broberg, cuyo estado de salud era delicado, falleció en el hospital

nal atribuye los presuntos delitos de pertenencia a "organización criminal" y "blanqueo de capitales procedentes del narcotráfico" -los mismos que a su padre-, además de un delito contra la salud pública.

En abril del pasado año, el hijo de la alcaldesa fue detenido en Brasil y posteriormente entregado a España, donde estuvo en prisión desde el 23 de diciembre de 2021 hasta el 11 de abril 04 de 2022. Según el auto de procesamiento, Joakim Peter Broberg ostentaría "el rol de jefe o administrador de la organización criminal", liderada por ciudadanos de nacionalidad sueca asentados en España.

No son pocos los problemas que esta causa está dando a la regidora de Marbella y senadora por el PP. El pasado mes de noviembre, en plena tormenta por el caso, Muñoz hizo una actualización de su declaración de bienes patrimoniales en el Senado para incluir la adquisición del 100% de una sociedad y una casa en Suecia, un incremento de casi tres millones de euros.

El pasado enero fue respaldada por el PP, que la nombró candidata a la reelección para las próximas elecciones municipales.

El PSOE critica el "disparatado" incremento del gasto farmacéutico

Efe SEVILLA

El PSOE de Andalucía denunció ayer el "disparatado" incremento del gasto farmacéutico realizado por la Junta de Andalucía, sin que ello esté suponiendo una mejora de la atención sanitaria en la comunidad.

Así lo expresó María Ángeles Prieto, la portavoz parlamentaria socialista de salud y consumo, que censuró que "el gasto farmacéutico en Andalucía se ha disparado un 34% en los últimos cuatro años", desde que gobierna el PP, lo que, según ella, es una muestra más "de la mala gestión del Partido Popular en materia de sanidad pública".

Prieto criticó que el Gobierno andaluz de Juanma Moreno "no ha conseguido en ningún caso una mejora de la atención sanitaria". Sin embargo, dice, sí está logrando "que las empresas farmacéuticas hagan más negocio".

Según los datos del PSOE, en el último año, la Junta de Andalucía ha gastado más de 2.500 millones de euros en fármacos, lo que supone el 19% del presupuesto total de sanidad, 321 millones más que en 2021. "Una cifra muy alta, a la cabeza entre las comunidades autónomas de España", asegura la portavoz del PSOE.

El PSOE de Andalucía apunta en una nota de prensa que gracias al Gobierno andaluz del Partido Popular, las grandes multinacionales farmacéuticas y las distribuidoras están obteniendo cuantiosos beneficios.

Y señala que a esta situación se ha llegado después que en 2019 Moreno eliminara la subasta de medicamentos, una de las herramientas de control del gasto farmacéutico que permitía ahorros de más de 700 millones de euros en los años que estuvo en activo por la compra centralizada y en grandes cantidades de medicamentos. "Estos ahorros motivados por la subasta de medicamentos se reinvertían en la mejora de la atención sanitaria pública", expresa Prieto.

El PSOE de Andalucía anuncia que llevará la Parlamento la próxima semana una iniciativa para que se limite el gasto farmacéutico a través de distintas medidas de control.

Ferrovial instruye a la dirección para vigilar represalias en la obra pública

CONTRATACIÓN/ El grupo de infraestructuras reúne a los equipos de contratación ante los ataques sufridos por parte del Gobierno. España licita al año contratos por valor de 30.000 millones de euros.

C. Morán. Madrid

Los ataques en la última semana del presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, y varios ministros destacados han encendido las alarmas en Ferrovial, ante el temor de que esa hostilidad se traduzca en pérdida de trabajo en España.

La compañía ha convocado a sus equipos de alta dirección, principalmente los relacionados con contratación, para que estén vigilantes e intensifiquen sus contactos con sus clientes tradicionales para que conozcan de primera mano su versión sobre la decisión de convertir España en una sucursal cotizada de su nueva matriz con residencia en Países Bajos.

Los contactos con los principales órganos contratantes del Estado y con las autoridades fiscales se producen en un momento en el que el volumen de obra pública licitada se va a multiplicar gracias a la inyección de fondos de la UE a través del mecanismo de reconstrucción y resiliencia (Next Gen). Solo en lo que se refiere al Ministerio de Transportes, la inversión comprometida en los Presupuestos de este año asciende a 16.500 millones, de los cuales 5.400 millones corresponden a fondos Next Gen, la mayor parte empleados por Adif para la red de alta velocidad y de cercanías.

En Ferrovial saben de primera mano que las empresas de construcción extranjeras representan una parte muy residual de la contratación en España. En concreto, de los más de 4.600 millones de euros de obra contratada por la Administración General del Estado (Ministerio de Transportes y de Transición Ecológica), solo el 0,1% (dos millones de euros) fueron a parar a empresas extranjeras. El resto, se lo repartieron constructoras nacionales, entre las que sobresalen las grandes corporaciones que cotizan en Bolsa.

“La compañía se afana en Adif es el primer cliente estatal de Ferrovial, con 115 millones de euros el año pasado

LOS LÍDERES DE LA OBRA PÚBLICA EN ESPAÑA

Adjudicaciones 2022, en millones de euros.

> Administración Central (Total)	> Adif	> D.G. Carreteras	> Enaire	> Puertos del Estado
ACS 652	ACS 501	ACS 96	Acciona 218	Ferrovial 29
Acciona 304	FCC 203	OHLA 74	Ferrovial 14	FCC 24
FCC 283	Sacyr 136	Acciona 26	ACS 8	Acciona 19
OHLA 230	OHLA 122	Ferrovial 14	OHLA 5	OHLA 10
Ferrovial 187	Ferrovial 115	FCC 12	FCC 0	ACS 7
Sacyr 176	Acciona 30	Sacyr 7	Sacyr 0	Sacyr 0

Expansión

Fuente: Elaboración propia

reinvidicar sus raíces españolas ante las acusaciones de falta de patriotismo. Entre los últimos gestos del grupo, acaba de anunciar una nueva inversión en España que se conocerá en los próximos días”, defienden desde Ferrovial que, en la actualidad, participa en varias grandes licitaciones de obra pública española.

Destacan los concursos de Adif, empresa dependiente del Ministerio de Transportes dirigido por Raquel Sánchez,

Transportes solo encargó dos millones en obras a firmas extranjeras en 2022, el 0,1% del total

que hace solo dos días se refirió a la empresa de Rafael del Pino destacando “el poco compromiso social de aquellos que muchas veces se señalan como patriotas”.

Ferrovial, que concurre con Comsa y FCC, figura co-

mo favorito para adjudicarse las obras de la nueva estación del AVE de Montcada (Barcelona) con un presupuesto de 600 millones de euros, el mayor contrato de Adif en 2023. El grupo constructor también se ha interesado por el nuevo plan de carreteras de Aragón, un proyecto de 3.000 millones de euros de cifra de negocio. En energía, junto a su socio alemán RWE, quiere participar en las subastas de eólica flotante marina en las

costas españolas, un plan que requiere inversiones globales por varios miles de millones.

Además, Ferrovial está ejecutando alguna de las obras de mayor presupuesto en Madrid, como el soterramiento de la M-30 a su paso por el antiguo estadio Vicente Calderón (300 millones de euros), el alumbrado de la capital por 94 millones o trabajos para el Canal de Isabel II por 509 millones de euros, entre otros encargos.

Lío en Seopan por apoyar a Ferrovial

C. Morán. Madrid

La defensa de la decisión adoptada por Ferrovial de llevarse la sede social del grupo a Países Bajos para dar el salto a Wall Street ha generado apoyos, pero también críticas en el seno del colectivo empresarial.

Las diferencias de criterio quedaron estos días patentes en el seno de la patronal Seopan, la organización que representa los intereses de los grandes grupos de infraestructuras, en la que Ferrovial es miembro destacado y fundador.

El viernes pasado, Seopan

emitió una nota de apoyo sin reservas a la decisión de Ferrovial y amenazó al Gobierno con acciones judiciales en el caso de detectar irregularidades en el mercado de obra pública. “Seopan debe dejar constancia de su más absoluto rechazo y de su voluntad de ejercer cuantas acciones pudieran corresponderle ante cualquier

Los socios no secundan el mensaje de apoyo publicado por Julián Núñez

medida que, con vulneración de la legalidad vigente, pueda constituir un trato desigual o discriminatorio”, indicó con dureza la patronal presidida por Julián Núñez, en referencia a “las descalificaciones de toda índole de las que Ferrovial está siendo objeto”.

El resto de empresas que componen la organización,

El presidente de Seopan anuncia acciones judiciales si Ferrovial es “discriminada”

entre las que sobresalen FCC, ACS, Sacyr, Acciona y OHLA, forzaron a Julián Núñez a dar marcha atrás y rectificar el comunicado, que no había sido consensuado con el resto de socios. “Julián Núñez lanzó la nota en defensa de Ferrovial sin consensuar”, indicaron este fin de semana fuentes de las empresas, lo que pone de manifiesto la división de opiniones en el seno del sector constructor.

La propia Seopan dio cuenta de esa división interna y rectificó a las pocas horas de su primer comunica-

do. “Ni la intención de emitir un comunicado de prensa, ni su contenido, fueron puestos en conocimiento de las empresas asociadas previamente. En consecuencia, El comunicado emitido debe considerarse única y exclusivamente, como mi opinión y valoración”, aclaró Julián Núñez.

Ferrovial sí ha recibido el apoyo explícito de otras organizaciones empresariales como CEOE, cuyo presidente, Antonio Garamendi, ha dicho que “ojalá en España hubiera más ‘Rafaeles’ del Pino”.

QUINTO

Ferrovial no es el primer contratista del Estado. Por delante figuran firmas como ACS, Acciona, FCC y OHLA, según el ránking de 2022.

La compañía controlada por la familia del Pino (el presidente Rafael del Pino es el mayor accionista con el 20%) ha reducido sensiblemente su presencia en España en los dos últimos años tras desprenderse de casi la totalidad del negocio de servicios, vendido al fondo de inversión Portobello (175 millones) y Grupo Schwarz (1.130 millones). Además, tras desprenderse del 100% de Ausol, el grupo ya no tiene presencia en autopistas de peaje, salvo las participaciones en la catalana Autema y en el pago por disponibilidad entre Benavente y Zamora.

De la cartera de construcción en el mundo de 15.000 millones, solo 2.000 millones corresponden a España. Ferrovial dejó hace años de ser líder en obra pública, pero conserva una buena posición como contratista para los órganos que dependen directamente del Gobierno. En 2022 ocupó, de los seis grupos cotizados, el quinto puesto por detrás de ACS, Acciona, FCC, y OHLA. Contrató obras para el Ministerio de Transportes por valor de 187 millones, sólo por delante de Sacyr, con contratos valorados en 176 millones.

La Llave / Página 2

Opinión / Tom Burns Ferrovial como categoría / Página 39

El Gobierno amenaza con aplicar a Ferrovial el escudo antiopas

OFENSIVA/ La vicepresidenta tercera asegura que analizan si requiere una "autorización explícita" del Consejo de Ministros.

C.M./R.C. Madrid

El Gobierno está analizando si puede actuar dentro del "marco de vigilancia con respecto a la inversión en sectores estratégicos" establecido por la crisis, según reveló ayer Teresa Ribera, vicepresidenta tercera del Gobierno y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Según explicó Ribera en una entrevista en *Radio Galicia-Cadena Ser*, 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".

Sin embargo, no parece sencilla encontrar la vía por la que la normativa antiopas extranjeras podría ser utilizada para frenar el traslado de Ferrovial a Países Bajos, según explican fuentes jurídicas.

En 2020, poco después del primer confinamiento del Covid, el Gobierno español suspendió la libertad para realizar inversiones en sectores estratégicos, para evitar que grandes grupos españoles fueran comprados por firmas foráneas (incluidas las de la UE de manera transitoria) a precios de ganga.

Esto implica que un inversor extranjero, cuando quiere tomar más del 10% de una compañía cotizada en sectores clave (como energía, telecomunicaciones, infraestructuras, defensa o medios) debe antes pedir permiso al Consejo de Ministros. Ejemplo de ello fue la entrada del fondo australiano IFM en Naturgy.

Requisitos

Aunque la salida de Ferrovial a Países Bajos pueda ser englobada en el espíritu de esa norma (se trata de una compañía con activos estratégicos cuyo centro de decisión va a otro país europeo), no parece cumplir los requisitos para que sea analizada por el Consejo de Ministros. La sociedad holandesa que absorbe a Ferrovial tiene los mismos accionistas, y no hay ningún socio extranjero en el grupo con



Teresa Ribera, vicepresidenta tercera del Gobierno.

La ley antiopas extranjeras permite al Ejecutivo proteger activos españoles de operaciones hostiles

La sociedad holandesa que absorberá a Ferrovial tiene sus mismos accionistas

más del 10% (el que más posee es TCI con el 6,5%).

El caso más parecido fue el de Wallbox, empresa catalana de cargadores, que se fusionó en Holanda con la compañía americana Kensington Acquisition para poder salir a la Bolsa de Nueva York. En este caso, pidieron autorización al Gobierno ya que los socios de esa firma pasaron a tener más del 20%.

El Gobierno tendrá que hacer una interpretación muy amplia de la norma para que la fusión de Ferrovial pase por el Consejo de Ministros. En principio, la empresa no tiene intención de solicitar esta autorización. Su asesor legal es Uría Menéndez.

Las declaraciones de Ribera se suman a las críticas de la

ministra de Economía, Nadia Calviño, que ayer reiteró el rechazo del Gobierno al traslado de la sede de Ferrovial, que en su opinión "no tiene nada que ver con alguna acción u omisión por parte del Ejecutivo", ya que "a las empresas españolas les va muy bien con este Gobierno".

En una entrevista publicada ayer en *La Vanguardia*, Calviño ha asegurado que la información que tiene el Gobierno y los análisis técnicos plantean "muchas dudas" sobre los argumentos que ha dado la empresa para justificar esta decisión, que ha calificado de "errónea".

La ministra defiende que España es un país con una "altísima seguridad jurídica" y que el Gobierno ha demostrado su compromiso con los empresarios con una política económica "coherente, responsable y equilibrada".

La decisión de Ferrovial ha sido duramente criticada por el Gobierno. La ministra de Derechos Sociales, Ione Belarra, ha calificado a Ferrovial de "empresa pirata" y el presidente Pedro Sánchez acusó al presidente de la empresa, Rafael del Pino, de no estar comprometido con España.

Grupo Anfi busca comprador tras entrar en concurso de acreedores

Álvaro Zarzalejos. Madrid

El administrador concursal del Grupo Santana Cazorla, gigante canario del sector de la construcción, el turismo y la hostelería en concurso de acreedores, ha puesto en marcha el proceso para la venta de las participaciones del 50% que tiene en las sociedades Anfi Sales y Anfi Resorts, que en conjunto constituyen el grupo turístico Anfi. Actualmente, Anfi pertenece de forma conjunta a Anfi International BV, vinculada a Lopesan, y Santana Cazorla, cada uno con el 50%.

La compañía, asesorada por Kepler-Karst, ha encargado a la firma Kroll la elaboración de un *teaser* que ya circula entre fondos y otros potenciales interesados en adquirir estas participaciones, que tienen un valor de mercado conjunto de 202 millones, según el avance del cuaderno de venta al que ha tenido acceso EXPANSIÓN. La operación incluye "los derechos políticos que ostenta Grupo Santana Cazorla a través de una *golden share* (acción de oro), otorgando una mayoría efectiva al comprador".

La sociedad Anfi Sales se dedica a la explotación y comercialización, bajo la modalidad de *timesharing*/multipropiedad de cuatro clubs Anfi del Mar con 7.500 habitaciones y 15.000 camas y dos complejos compuestos por 18 villas de lujo y 119 apartamentos ubicados en el entorno de

40.000 SOCIOS

El Grupo Anfi cuenta con **40.000 socios** con derecho de uso de apartahoteles o villas en los complejos de Anfi del Mar y Anfi Tauro.

dos campos de golf en el Valle del Tauro. Todos los activos están situados en el sudoeste de Gran Canaria. Por su parte, Anfi Resorts es la sociedad administradora de los complejos turísticos y residencias de Anfi del Mar.

Actualmente, el Grupo Anfi cuenta con 40.000 socios poseedores de derecho de uso de apartahoteles o villas en los complejos de Anfi del Mar y Anfi Tauro.

El *teaser* de venta elaborado por Kroll como experto independiente señala que Anfi Internacional BV tiene "un derecho de adquisición preferente" de estas acciones,

Santana Cazorla, activa la venta de sus participaciones en Anfi Sales y Anfi Resorts

Anfi Sales y Anfi Resorts facturaban de forma conjunta 50 millones de euros antes del Covid-19

nes, aunque también afirma que "existe una prevalencia en el interés de continuidad empresarial sobre los derechos reconocidos a terceros", todo ello con el objetivo de maximizar el beneficio obtenido con la operación, bautizada como Proyecto Atticus.

Concursos

El administrador concursal ya ha solicitado al Juzgado de lo Mercantil número 2 de Las Palmas de Gran Canaria que lleva el concurso la autorización para vender las citadas participaciones.

Los concursos de Anfi Sales y Anfi Resorts los lleva el Juzgado de lo Mercantil número 1 de Gran Canaria, pero está pendiente de resolverse la petición para acumular todos los concursos en un único juzgado.

El valor completo de ambas sociedades asciende, según el citado *teaser*, a 404 millones de euros, y en los dos concursos hay reconocidos créditos por valor de 295 millones de euros, 172 millones de euros de Anfi Sales y 123 millones de euros de Anfi Resorts.

En 2019, último año antes de la pandemia, ambas sociedades declararon una facturación conjunta de 50 millones de euros.

Durante los años 2020 y 2021, las ventas de Anfi Resorts y Anfi Sales disminuyeron un 41% y un 53%, respectivamente, frente a las cifras de 2019, como consecuencia del Covid-19.



En la imagen, uno de los hoteles del Grupo Anfi.