



31 de mayo de 2016

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

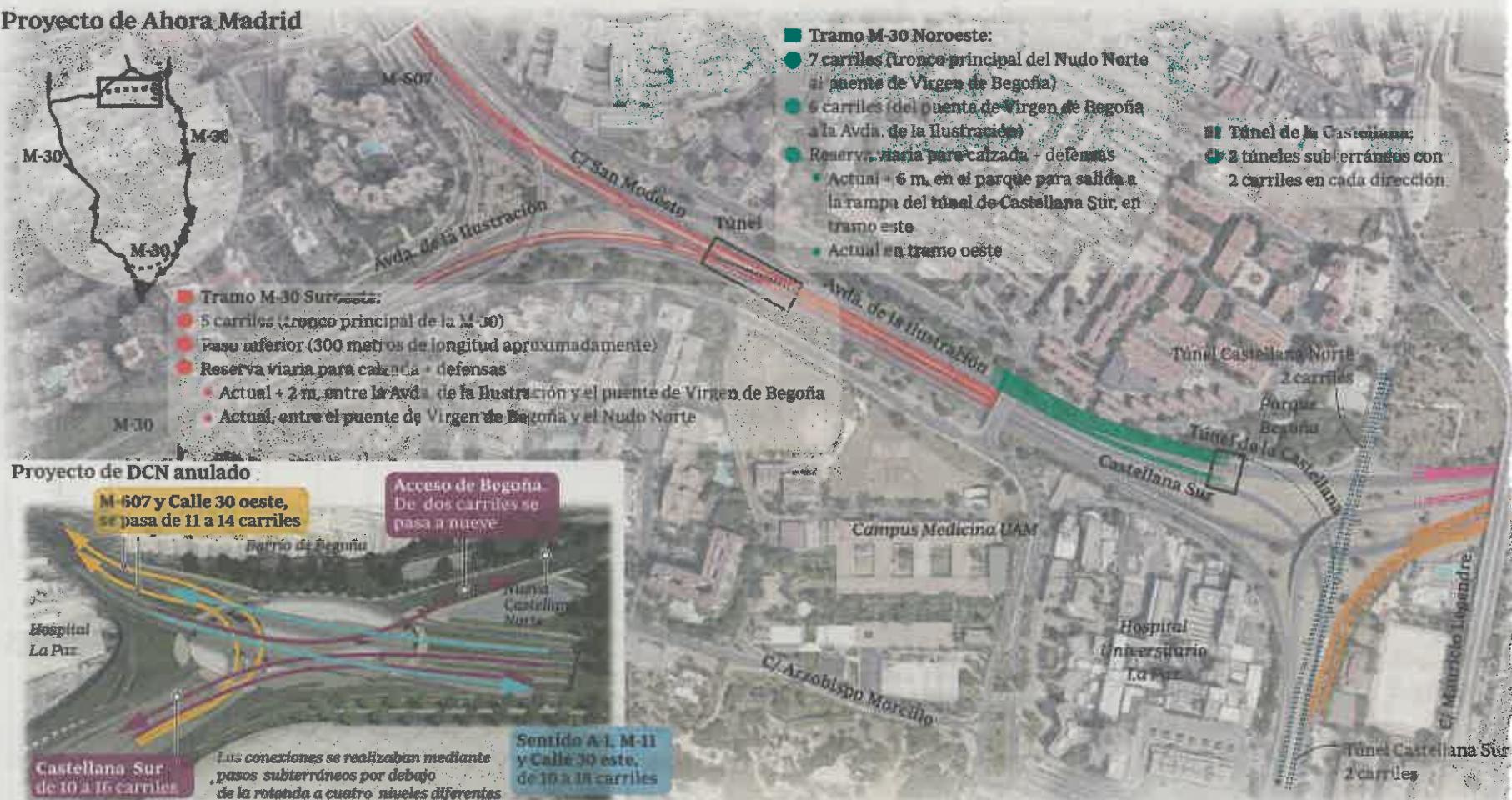
Cuatro <<scalextric>> y dos túneles para aliviar el tráfico del Nudo Norte.... ABC, 31 de mayo

Wanda analiza varias ofertas por el edificio España, incluida una española....EL PAÍS, 31 de mayo

El parón del AVE de bajo coste abre una crisis interna en Adif....EL MUNDO, 31 de mayo

Los visados para casas nuevas suben un 57%, el mejor dato desde 2011....EL PAÍS, 31 de mayo

Proyecto de Ahora Madrid



Nuevo plan de movilidad Cuatro «scalextric» y dos túneles para aliviar el tráfico del Nudo Norte

► El Ayuntamiento iniciará las obras, al margen de la operación Chamartín, a finales de 2017 o principios de 2018

TATIANA G. RIVAS
MADRID

El Gobierno de Manuela Carmena (Ahora Madrid) presentará en junio su plan de Movilidad, y una de las grandes operaciones estrella que incluye es la remodelación del Nudo Norte. El Área de Desarrollo Urbano Sostenible (DUS), que dirige José Manuel Calvo, espera comenzar los trabajos en esta zona a finales de 2017 o principios de 2018; una de las cuestiones clave es que su puesta en marcha no dependerá de que los propietarios del suelo se pongan de acuerdo para que salga adelante el nuevo plan Chamartín, rebautizado como Madrid Puerta Norte.

«La capital necesita una solución para este punto problemático y la necesita ya. Es una prioridad», manifiestan desde DUS.

Distrito Castellana Norte (DCN), el promotor que prometía invertir 4.800 millones de euros durante 20 años en la prolongación de la zona norte, ofrecía al Consistorio sufragar esta obra; valoraba la cometida en 146 millones de euros. Ahora será el Ayuntamiento madrileño, propietario de los viarios desde 2003, el que se encargue de asumir estos trabajos con total independencia. Ya ha esbozado su diseño: simplifica el proyecto que presentó el BBVA y el Grupo San José, reduce el presupuesto hasta los 110 millones de euros y también los tiempos de ejecución de la obra.

Los ingenieros municipales tienen diagnosticado el problema del Nudo Norte: las vías pierden capacidad por cuatro trenzados de las carreteras. La solución pasa por eliminarlos evitando que los puntos de unión confluyan en el mismo carril. Para ello se construirían en total cuatro falsos túneles, también conocidos como saltos de carnero o «scalextric».

Uno de estos saltos se incorporaría en el tramo denominado «M-30 sur», el que une el tráfico rodado que proviene de la Castellana sur en dirección a la M-11, y que actualmente confluye con el torrente de coches que llegan de la avenida de la Ilustración y la M-607; el segundo túnel se incluiría en el «tramo M-30 noreste», el que junta

la circulación procedente de la M-11 para ir hacia la M-30 oeste y donde ahora también convergen los vehículos que llegan de la A-1 (carretera de Burgos) y la M-30 sur; el tercero iría en el «tramo M-30 sur», uniendo la avenida de la Ilustración y la M-607 en dirección M-30 sur y la Castellana; el cuarto, y último, en el «tramo M-30 noreste», donde concurre la circulación de la Castellana sur con la avenida de la Ilustración, evitando que se junten con los coches que llegan de la M-30 y la A-1 en dirección M-607 y la Ilustración.

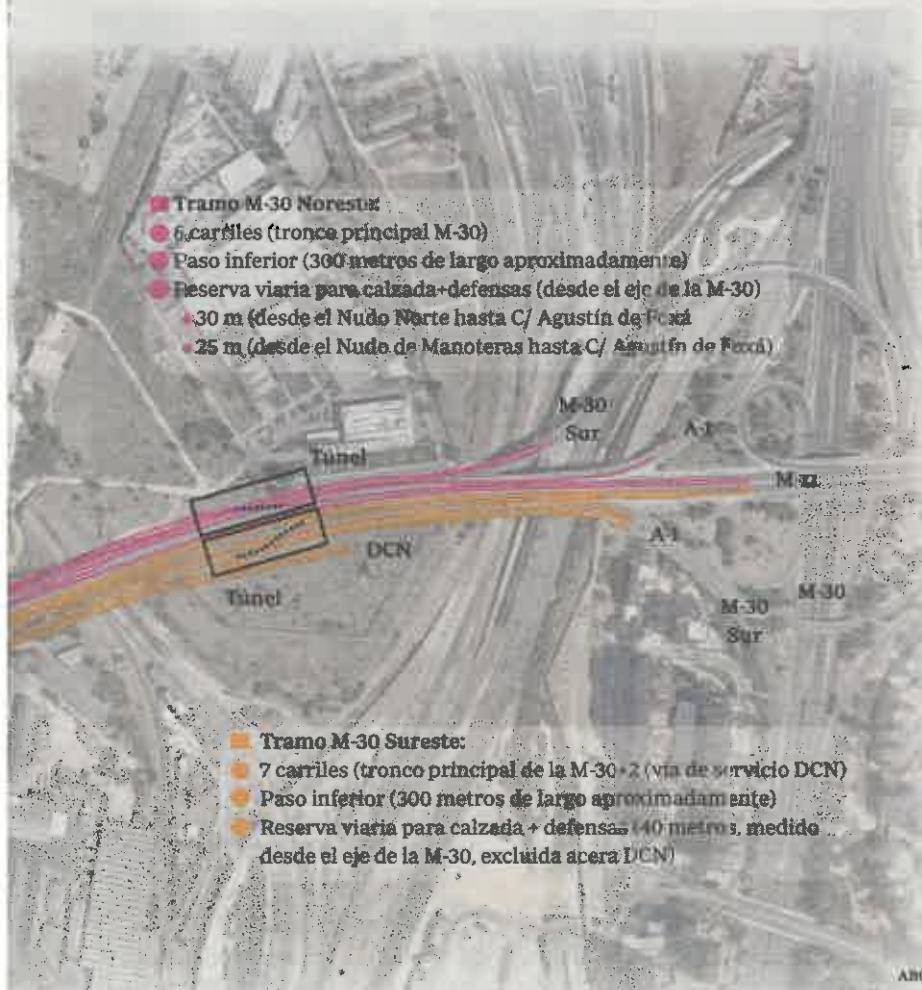
Reduce los tiempos

El Ayuntamiento ha anulado la solución que elaboraron los promotores privados para el Nudo Norte. DCN dibujaba una gran glorieta en superficie exclusivamente para las vías con conexiones a la Castellana, el Hospital de La Paz, el barrio de Begoña y el nuevo ámbito ampliado; además, soterraba los carriles del nudo en dirección este-oeste, oeste-este a 30 metros bajo tierra, y ampliaba los carriles en todos los sentidos de manera exponencial. Ahora solo se ampliaría un carril por cada uno de los cuatro movimientos.

Con el nuevo plan de Movilidad, estos trabajos esperan concluirse en 18 meses una vez iniciados; antes se preveían unos tiempos de entre 24 y 30 meses.

La obra más complicada de todo este entramado será la que une la Castellana con el norte de Madrid –el barrio de Begoña y la prolongación del nuevo ámbito-. A diferencia de la rotonda que sugería el BBVA, el equipo local anexiónará las zonas mediante dos túne-

Proyecto más barato
El plan del Consistorio presupuesta en 110 millones de euros la obra; BBVA lo hacia en 146



les, con dos carriles por sentido norte-sur, de aproximadamente 20 metros de profundidad. Estos pasarán por encima del Metro.

Congestión por las obras

Las obras de estos túneles en dirección norte-sur-norte serán las que menos afectarán al tráfico durante su ejecución. La parte más incómoda de esta vacuna para el colapso se la llevará el resto de conexiones.

«Con este plan se trata no tanto de aumentar la capacidad de la vía, porque no queremos que haya más coches, sino de incrementar la seguridad. Estamos convencidos de que funcionará y se descongestionará el tráfico en este punto y en Manoteras. Hemos comprobado que se simplifican los movimientos y el nudo es más fluido, sobre todo teniendo en cuenta que Madrid Puerta Norte reduce la edificabilidad y no tendrá que soportar tanto tráfico como se esperaba con el plan inicial», informan desde Desarrollo Urbano.

Según cálculos realizados por la consultoría de transportes Tema Grupo Consultor, a petición de DCN, alrededor de 34.000 vehículos por hora pasan por el Nudo Norte en hora punta de la mañana –de 8:00 a 9:00 horas– y 33.800 en la franja de tarde –de 18:00 a 19:00 horas–. Además, esta zona está considerada de gran siniestralidad.

El Ayuntamiento confía en que Madrid Puerta Norte salga adelante y se puedan acometer el resto de fases para descongestionar el tráfico en el entorno. Una vía clave para ello sería la prolongación de la carretera de Agustín de Foxá hacia el desarrollo norte. A través de ella, según el plan de Ahora Madrid, se dibujaría una rotonda entre el Nudo Norte y el Nudo de Manoteras para aliviar la circulación. Pero son palabras mayores. Para ello, el Consistorio ha de llegar a un acuerdo con Adif y el Ministerio de Fomento, ya que para que se trace esta calzada hay que remodelar la estación de Chamartín y cubrir las vías. Toca esperar.

Hortaleza, Arganzuela e Ifema tendrán estación de Cercanías

► Fomento anuncia que empezarán a licitarse los proyectos antes de fin de año

M. R. DOMINGO
MADRID

La ministra de Fomento en funciones, Ana Pastor, anunció ayer la construcción de tres nuevas estaciones de Cercanías en la zona de los recintos feriales de Ifema y en los distritos de Hortaleza y Arganzuela. El propósito de Fomento es encargar cada proyecto antes de que termine 2016, con el objetivo de sacar a concurso los contratos el próximo año.

Pastor, que informó de estas futuras obras tras participar en una mesa informativa del Partido Popular en el distrito de Fuencarral-El Pardo, recalcó que el proyecto se está coordinando con el consejero de Transporte, Infraestructuras y Vivienda de la Comunidad de Madrid, Pedro Rollán, con el fin de «mejorar la movilidad de todas las áreas» de la capital, informa Efe.

Una de las tres estaciones se levantará en el Paseo Imperial, en el distrito de Arganzuela. Se ubicará entre el intercambiador de Pirámides (Paseo de las Acacias) y el de Príncipe Pío (Paseo de la Florida).

Otra de las infraestructuras que quiere licitar Fomento, la de O'Donnell, está situada frente a Ciudad Pegaso, junto a la A-2. Antiguamente, esta fue un apeadero de mercancías. No obstante, desde hace años sólo es una estación de paso por la que circulan, sin detenerse, algunos trenes de largo recorrido y los Civis –convoyes rápidos sin paradas intermedias– entre varios municipios del Corredor del Henares y Madrid capital.

En este área de la ciudad, Pastor también tiene previsto emplazar otra estación, en la Avenida de Manuel Azaña, junto a Campo de las Nacio-

Localizaciones

O'Donnell

Situada frente a Ciudad Pegaso, junto a la A-2, antiguamente fue un apeadero de mercancías, pero ahora solo es una estación de paso de los trenes de largo recorrido y los Civis entre el Corredor del Henares y la capital.

Imperial

Se instalará en el Paseo Imperial, en Arganzuela, entre el intercambiador de Pirámides (Paseo de las Acacias) y el de Príncipe Pío (Paseo de la Florida).

Recintos feriales

Se ubicará en Campo de las Naciones, en la zona donde se despliega el recinto de la Institución Ferial de Madrid (Ifema), en concreto, en la Avenida Manuel Azaña.

nes, donde se despliega el recinto de Ifema. Según los datos aportados por el Ministerio de Fomento, con estos dos nuevos accesos se prestaría servicio de Cercanías a una demanda estimada de 750.000 viajeros anuales, ya que unas 100.000 personas se aprovecharían de estas dos nuevas instalaciones. En la actualidad existe una distancia de 13 kilómetros entre las estaciones de Cercanías más próximas: Fuente de la Mora y San Fernando o Coslada.

Las obras que ya han pasado del papel a la realidad son las de la estación de Cercanías de Paco de Lucía, en el barrio de Mirasierra. La ministra en funciones afirmó ayer ya que están «prácticamente» terminadas, a falta de «unos remates», y ejecutadas a más del 90 por ciento.

AL PUNTO



www.alpunto85.com

Avenida Machupicchu 85
Zona de Conde Orgaz
Reservar: 91 300 11 47

COCINA MEDITERRÁNEA

Excelentes productos de temporada.
Preparados por nuestro chef
Con amplios salones y una
agradable Terraza Jardín

Salones privados · Aparcacoches
ABIERTO TODOS LOS DÍAS

AL PASEO



www.alpaseo.com

Paseo de la Habana, 65
cerca del Bernabéu
Reservar: 91 457 61 03

» SIN HUMOS EN LA CASA DE CAMPO

La Junta de Moncloa instará al área de Medio Ambiente a estudiar el cierre al tráfico de una parte de la Casa de Campo, una iniciativa que salió adelante en el último pleno por propuesta socialista.

» PROTESTAS MÉDICAS EN JUNIO

Los sindicatos de médicos Amyts y AFEM, con el apoyo del Colegio de Médicos, han convocado concentraciones el 8, 15 y 22 de junio en protesta por la "precariedad y el maltrato" de la Comunidad.



Fachada del edificio España, el pasado abril. / JAIME VILLANUEVA

Wanda analiza varias ofertas por el edificio España, incluida una española

BRUNO GARCÍA GALLO, Madrid

El grupo chino Wanda está estudiando ya las ofertas presentadas bajo el más estricto compromiso de confidencialidad para comprarle el edificio España, cuya reforma parece imposible en los términos planteados por la em-

presa toda vez que la normativa de protección del patrimonio impide derribar el rascacielos. Wanda sigue trabajando con el Ayuntamiento de Madrid para forjar un proyecto que respete la ley, pero, en paralelo, ha abierto un proceso encaminado a la posible venta,

en el que hay varios interesados. En su mayoría son fondos de inversión, aunque también figura una empresa española, la gestora Domo, cuyo proyecto es bien visto por el Ayuntamiento y por las asociaciones de defensa del patrimonio porque respeta el edificio.

El Banco Santander compró el edificio España (construido en 1957, de 117 metros de altura y 28 plantas, y ubicado en la plaza que le da nombre) por 389 millones a la inmobiliaria Metrovacesa. Dos años después inició una reforma pilotada por el arquitecto Carlos Rubio Carvajal, que debía estar concluida en 2010; se hicieron trabajos de demolición interior, pero transcurridos esos cinco años el proyecto ya estaba descartado y el banco buscaba comprador.

Varios inversores internacionales (chinos, brasileños y mexicanos) se interesaron por el edificio, que el Santander tenía valorado en sus cuentas en 300 millones de euros. En julio de 2014, Wanda (presidida por Wang Jianlin, el hombre más rico de China y la 18^a fortuna mundial, según la revista *Forbes*, con 30.500 millones de euros) se hizo con el rascacielos por 265 millones de euros.

Unos meses antes, en marzo de 2014, el Santander había logrado el visto bueno de la Comisión Local de Patrimonio Histórico (controlada y presidida por el Gobierno regional, entonces y ahora del Partido Popular) para rebajar

el grado de protección del edificio, de nivel 2 estructural a nivel 3 parcial. Eso suponía en la práctica limitar el blindaje "a aquellos elementos que lo caracterizan y sirven de referencia para comprender su época, estilo y función". Ese dictamen determinó la conservación obligatoria de las fachadas y alzados laterales.

El Ayuntamiento (entonces,

en manos del PP) llevó a cabo la rebaja de protección a finales de ese año. Contra esa decisión, Ecologistas en Acción interpuso un recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia, que fue admitido a trámite y, en caso de prosperar, dificultaría aún más la reforma tal y como fue planteada por Wanda.

El grupo chino no contempla

otra posibilidad que derribar el edificio y volver a reconstruirlo, y así se lo planteó al Ayuntamiento el pasado verano. Esa opción fue descartada tanto por el nuevo gobierno municipal (Ahora Madrid) como por la Comisión Local de Patrimonio Histórico. Wang Jianlin explicó así sus motivos la semana pasada en la televisión estatal china: "Han sido los expertos

Hotel, viviendas y comercio

La gestora Domo cuenta para su proyecto con el arquitecto Carlos Rubio Carvajal, que pilotó la reforma del Santander en 2005: "La rehabilitación supone su adaptación a la normativa vigente, procediendo al mismo tiempo a una organización de los usos, tomando un mayor protagonismo el residencial y hotelero", decía la memoria de aquel plan de 2005.

Como en el caso del proyecto planteado por Wanda, el San-

tander quería compatibilizar comercios, viviendas y hotel. La zona comercial ocuparía el primer piso, por encima de la recepción y la galería trasera del edificio; el hotel se extendería por las cuatro plantas siguientes, y el resto, hasta la azotea (también de uso comercial y hotelero) serían pisos.

El proyecto con el que Wanda compró el edificio en 2014 cambió esa distribución: la superficie comercial se duplicó, pasando de 10.000 a 15.000

metros cuadrados sobre rasante más una parte del área subterránea. Se diseñó además un hotel de 22.000 metros cuadrados, quedando el resto (unos 31.000 metros cuadrados) para viviendas de lujo (unas 300).

Domo contaría en este proyecto con el beneplácito del Ayuntamiento, tras su reciente encontronazo. El gobierno de Manuela Carmena aprobó a regañadientes el plan para construir 355 viviendas en régimen de cooperativa en el solar del antiguo Taller de Precisión de Artillería (Chamberí). Ahora negocia el convenio de gestión.

españoles, no nosotros, los que dijeron que la corrosión de las barras de acero ha provocado que el edificio no pueda aguantar su peso y que tenga que ser demolido. No soy un tirano, nunca querría derribarlo si pudiera usarlo. Además, el coste de renovarlo es mucho menor al de reconstruirlo".

Wang desgranó también el conflicto político-empresarial de los últimos meses: "El partido que gobernaba entonces estuvo de acuerdo con nuestro modelo de reconstrucción. Pero después de las elecciones, el partido de la oposición rechazó el acuerdo que habíamos firmado". De creer al empresario chino, el PP (o bien en el Ayuntamiento, o bien en la Comunidad) habría rubricado un pacto contrario a la legalidad.

En cualquier caso, los comicios municipales de mayo auparon a la alcaldía a Manuela Carmena (Ahora Madrid), que ha hecho cumplir el dictamen de la Comisión de Patrimonio Histórico.

Un precio similar a 2014

El gobierno municipal, muy presionado por las críticas del PP (que le acusa de ahuyentar a los inversores internacionales), ha mantenido en todo momento que el proyecto sigue adelante. Sin embargo, el relato de Wang difiere: "Como el nuevo gobierno no estaba de acuerdo, no quisimos provocar más y anunciamos la intención de venderlo y cancelar la inversión. Entonces los ciudadanos españoles presionaron al gobierno porque la situación laboral es precaria. Ahora el Ayuntamiento ha vuelto a hablar con nosotros diciendo que sí podemos demolerlo, pero estamos esperando un documento escrito".

El Ayuntamiento ha negado este último extremo, y de la carta que le envió a Wanda en abril se desprende que nunca le dio permiso para demolerlo. De esta forma, ese "documento escrito" que espera Wang nunca llegará.

La empresa y el gobierno municipal trabajan ahora en adecuar el proyecto a la legalidad, y el Ayuntamiento se ha comprometido a tramitar las licencias con la mayor celeridad posible.

Sin embargo, Wanda mantiene en paralelo el proceso de venta. EL PAÍS se ha puesto en contacto con el grupo chino para aclarar su estrategia, sin recibir respuesta. Pero, según fuentes conocedoras del proceso, el pasado viernes se cerró el plazo de presentación de ofertas, y hay varios inversores interesados, en su mayoría fondos de inversión.

Entre los posibles compradores está la gestora Domo, que ha ofrecido una cantidad no muy alejada del precio pagado por Wanda en 2014. La empresa ha declinado responder a las preguntas de EL PAÍS al respecto. Tanto en el gobierno local como en el Partido Socialista y las asociaciones de defensa del patrimonio ven con buenos ojos este proyecto, porque respeta el edificio España.



La ministra de Fomento, Ana Pastor, escucha la intervención del director general de construcción de Adif, Javier Gallego, a la izquierda de la imagen. EFE

El parón del AVE de bajo coste abre una crisis interna en Adif

El responsable de la puesta en marcha de 1.000 nuevos kilómetros de Alta Velocidad deja el cargo

CÉSAR URRUTIA MADRID

Los retrasos para poner en marcha los 1.000 nuevos kilómetros de vías de Alta Velocidad con que el Ministerio de Fomento planeó en diciembre de 2014 poner fin a su legislatura tienen en la cuerda floja a su mayor responsable en Adif, la empresa que proyecta y planifica las obras para nuevas vías. El pasado viernes, la empresa celebró su consejo de administración mensual en el que Javier Gallego López ocupa un puesto como responsable de construcción y explotación.

Fuentes conocedoras del resultado del consejo indicaron que las dificultades que atraviesa el despliegue de

los 1.000 nuevos kilómetros de AVE a los que se comprometió Fomento para compensar la revisión a la baja del coste millonario del proyecto español de Alta Velocidad están detrás de la crisis en el gestor de infraestructuras.

Al cabo de año y medio de diseñar el plan y en vísperas de la tercera cita electoral en 13 meses (municipales y generales en 2015 y generales en 2016), Fomento se ha encontrado con problemas técnicos en obras emblemáticas como los túneles de Pajares –sin concluir desde 2004– y un enfrentamiento abierto con los constructores del AVE que han impedido avanzar según el calendario.

Esta situación habría llevado, según estas fuentes a la destitución de Gallego por parte del presidente de la empresa pública, Gonzalo Ferre.

La empresa perteneciente a Fomento desmintió ayer, en cualquier caso, un cese el pasado viernes aunque admitió que la gestión de obras y explotación de la infraestructura es actualmente el puesto más difícil de la empresa y no descartó que en el próximo consejo de administración –que coincidirá con la cita electoral– Gallego abandone el puesto.

Como responsable del despliegue del que se denominó AVE de bajo coste o incluso AVE electoral, Gallego –que llegó precisamente a

su último puesto en 2014– pasó de manejar un presupuesto que hasta entonces se estimaba en 29.000 millones de euros para concluir todas las vías y estaciones de Alta Velocidad proyectadas en España a poco más de 5.000 millones de euros hasta finales de 2015.

En una empresa con cerca de 20.000 millones de euros de deuda, la medida supuso cambiar el enfoque de poner un AVE prácticamente en cada capital de provincia y acabar con lo que la propia ministra Ana Pastor denominaba AVE faraónico. Se priorizaría la gestión de costes vendiendo a los ciudadanos la reducción de tiempos de conexión ferro-

viaria entre capitales como el avance más razonable dadas las restricciones presupuestarias.

Así, a finales de 2014 se anunció la apertura a la circulación de ocho tramos principales y otra serie de complementarios que afectarían a 27 conexiones entre capitales. Al menos seis de ellos serían en vía única, algo inaudito para una infraestructura como la Alta Velocidad. Las entradas a las ciudades se realizarían también sin soterramientos que han sido imposibles de financiar. Para ofrecer cobertura jurídica al proyecto, se modificó la ley de contratos del sector público, de manera que en las licita-

500

Millones de euros. Es la inversión afectada por conflictos contractuales.

ciones los criterios económicos prevalecieran sobre los técnicos.

El proyecto para frenar el despliegue del AVE desplegándolo en un modo más económico no ha sido capaz de cumplir en plazo las expectativas. Ha desatado todo tipo de tensiones con las administraciones locales y regionales y, por otro lado, enfrentamientos con ingenierías y constructores, que el pasado mes de abril amenazaron con parar obras por valor de 500 millones de euros si no se reconocen sus demandas por los sobrecostes a los que están dando lugar las modificaciones de los proyectos ya licitados, fundamentalmente en Galicia y la Y vasca. Ya en abril fue cesado Jesús Sobrino de su responsabilidad como subdirector de operaciones del norte, así como Luis Palacios, gerente de Adif en Galicia.

Los problemas no se han dado sólo en el norte. En Murcia y Granada, dos de las capitales a las que el AVE debía llegar el año pasado no esperan la Alta Velocidad hasta 2017.

Montoro desbloquea el dinero del FLA

Salvo la Comunidad Valenciana, las CCAA adscritas reciben 505 millones retenidos del primer trimestre

FRANCISCO NÚÑEZ MADRID

Hacienda abonó ayer 505,4 millones correspondientes al Fondo de Liquidez Autonómico (FLA) del primer trimestre que tenía retenidos hasta que las CCAA adscritas no han enviado y negociado los planes de ajuste de no disponibilidad de crédito para asegurar el cumplimiento del objetivo de déficit. También han tenido que cumplir otros requisitos como su adhesión al protocolo suscrito por el Gobierno con la patronal farmacéutica para reducir el gasto así como con el sistema

de facturas electrónica. Esta plataforma digital permite revisar una a una todas las facturas.

Según Hacienda, el importe de retención de créditos que han de formalizar las CCAA está en torno a 800 millones para el conjunto de comunidades afectadas. A éstos se suman los 700 millones que contemplan las restricciones que han previsto en sus presupuestos. Supone una cuantía de 1.500 millones.

Los pagos librados se destinarán al pago de proveedores y entidades locales. Sin embargo, sólo se ha rea-

lizado el abono a ocho de las nueve regiones. La Comunidad Valenciana (gobernada por PSOE, Compromís y Podemos), que también había presentado su plan de ajuste, no ha recibido aún los fondos del FLA, ya que no presentó la documentación correctamente como pedía Hacienda. Montoro ha pedido a la Generalitat que se lo remita de nuevo.

Cataluña se ha llevado la mayor parte. Obtiene 172,7 millones del total. Le sigue Andalucía, con 164,4 millones; Castilla-La Mancha (42,3 millones); Aragón (35,4 millones); Murcia (28,2 millones); Baleares (24,2 millones); Extremadura (23,5 millones), y Cantabria (14,3 millones).

Adicionalmente, con cargo al Fondo de Financiación, el Gobier-

no ha abonado ya 4.828 millones para atender vencimientos de deuda e intereses de las regiones ante las dificultades de las autonomías para acudir a los mercados en búsqueda de financiación. En su conjunto, el Gobierno ha previsto un pago correspondiente a este trimestre de 6.113 millones sumando también los abonos a las CCAA que se han adherido al Fondo de Facilidad Financiera. Cataluña se lleva un tercio (2.041 millones).

Las condiciones financieras de 2016 para los pagos con cargo al Fondo de Facilidad Financiera tienen un tipo de interés del 0% hasta el 31 de enero de 2019, y las que se formalicen a cargo del FLA tendrán el mismo tipo de interés fijo, equivalente al rendimiento medio de la deuda pública del Estado a plazo equivalente (que ronda el 0,8). Los préstamos tendrán una duración de 10 años, con un período de carencia de dos.



El presidente catalán, Carles Puigdemont, en un acto en Madrid. J. BARBANCHO

ECONOMÍA Y NEGOCIOS



» **MÁS OFERTAS DE COCHES**
La disponibilidad de vehículos con sistema de propulsión híbrida en el mercado de ocasión en España se ha duplicado en los últimos dos años, al pasar de 2.039 en el año 2013 a los 4.457 en 2015.

Los visados para casas nuevas suben un 57%, el mejor dato desde 2011

SANDRA LÓPEZ LETÓN, Madrid

Las grúas y la construcción de casas empiezan a recuperar el terreno perdido. En los tres primeros meses del año los visados para edificar viviendas nuevas se dispararon: cre-

cieron un 57% con respecto al mismo periodo de 2015. De enero a marzo los colegios de arquitectos técnicos han concedido 16.782 autorizaciones. Se trata de una cifra que, aunque muy lejos todavía de los niveles de la

burbuja inmobiliaria, supone el mejor dato desde el primer trimestre de 2011, cuando se alcanzaron los 21.953 informes. En cambio, según la estadística del Ministerio de Fomento, las obras de reforma frenan su avance.

El comienzo del año corrobora la trayectoria de recuperación de la construcción de viviendas iniciada en 2015, ejercicio que cerró ya con un aumento del 42,5% en el número de visados. En el primer trimestre, de las 16.782 autorizaciones para levantar edificaciones que se solicitaron, el 74% correspondieron a la construcción de nuevos pisos en bloque, con 12.425 unidades y un incremento del 64%. Y los constructores no solo apuestan por las fincas: para unifamiliares se pidieron 4.356 solicitudes, un 39% más que en el mismo periodo del año anterior.

“No solo se ha producido un crecimiento importante en términos interanuales, sino también en términos intertrimestrales con un crecimiento del 24,15%, lo que apunta una clara tendencia que esperemos que no se frustre con un menor crecimiento económico y una persistente inestabilidad política”, recuerda Julio Gil, presidente de la Fundación de Estudios Inmobiliarios (FEI). “Es una buena noticia para el empleo en el sector y para la recuperación, siquiera parcial, del valor añadido del sector y de su contribución al crecimiento del PIB”, añade José Manuel Gómez de Miguel, secretario de la Asociación Española de Análisis de Valor (AEV).

Cambio de tendencia

Los expertos del sector creen que la cifra de visados no es la sorpresa de un trimestre o un hecho excepcional, sino que es una tendencia que continuará en el tiempo. “Hay una demanda solvente que no está atendida, que ha ganado confianza y que sabe que los precios no van a bajar más. Y, al tiempo, la financiación bancaria al usuario final es un hecho y la banca está empezando a financiar a promotorés”, analiza José Luis Marcos, presidente de la consultora inmobiliaria Proel. El problema, prosigue, es que “no hay suelo ordenado en las zonas donde hay demanda, algo que puede ser un detonador del alza del precio”.

Aunque positivos, los 16.782 visados están muy lejos de los niveles del boom inmobiliario. Hay que recordar que en 2006 se concedieron más de 860.000 autorizaciones y solo en el mes de septiembre se contabilizaron 126.753 visados. “A pesar de los repuntes, seguimos en niveles de produc-



Grúas para la construcción de un nuevo edificio junta a la autovía A-2, ayer en Madrid. / ULY MARTÍN

Permisos de obra

Número de autorizaciones en el primer trimestre de cada año



Fuente: Ministerio de Fomento.

Destaca en esos proyectos el aumento de la superficie de las viviendas a construir. Así, la media para los unifamiliares se ha situado en 203,6 metros cuadrados, mientras que la de los pisos ha sido de 118 metros cuadrados (114 metros en el mismo trimestre de 2015).

El crecimiento de los visados no es un dato aislado en lo que parece una incipiente recuperación del sector de la construcción. Las hipotecas hasta marzo registraron un repunte del 13,7%. Los precios también despiertan: el metro cuadrado de la vivienda libre en España se situó en 1.492,4 euros en el primer trimestre de 2016, un 2,4% más que en 2015.

A una marcha más corta evolucionan los visados para la reforma o restauración de viviendas en España, que hasta 2015 arrastraba cuatro años consecutivos de caídas. Hasta marzo se alcanzaron las 5.976 autorizaciones, lo que supone un aumento del 0,5% con respecto al mismo periodo del año anterior (5.943 permisos), según los datos del Ministerio de Fomento. Sin embargo, no han seguido la misma suerte los visados para ampliar viviendas, que apenas han sumado 348 unidades, el 2,7% menos.

El tráfico en las autopistas en quiebra se dispara

RAMÓN MUÑOZ, Madrid

El volumen de tráfico de las autopistas de peaje se disparó un 16,7% durante el pasado mes de marzo, hasta sumar una media de 17.717 usuarios al día, lo que supone la mayor subida mensual en diez años, desde abril de 2006. Este aumento contrasta con la situación de quiebra que viven la mayor parte de las últimas vías puestas en servicio. Precisamente, los mayores incrementos se produjeron en las autopistas que están en riesgo de liquidación, como la que une Ocaña-La Roda y las radiales de Madrid.

El repunte del tercer mes, impulsado por la Semana Santa, llevó a las vías de pago a cerrar el primer trimestre del año con un incremento de tráfico del 10% y una media de 15.510 usuarios diarios.

Antes de la crisis

Las autopistas aceleran de esta forma la recuperación que vienen registrando en su tráfico, después de cerrar 2015 con un aumento del 6,1%, que supuso encadenar dos años de crecimientos, tras el del 2,5% logrado en 2014, según datos del Ministerio de Fomento. Con todo, el número de usuarios de las vías de pago se mantiene aún a distancia del que registraban antes de la crisis, que alcanzó máximos de 23.900 conductores diarios en 2006.

Dos de las autopistas en riesgo de liquidación son las que contabilizaron los incrementos de tráfico más destacados en marzo. Se trata de la vía que une Ocaña-La Roda, donde el número de usuarios se disparó un 68,1% en el tercer mes del año, y la radial R-4 Madrid-Ocaña, con un aumento del 55,7%.

Entre los principales repuntes de tráfico de marzo figuran también los de la circunvalación de Alicante (+29,3%), Madrid-Toledo (+15,8%) y las otras tres radiales de Madrid, con aumentos de hasta el 14%; todas ellas también entre las vías en concurso de acreedores.

El tráfico creció en todas las autopistas, con la excepción de la de Eje Aeroporto, la que une Madrid con el aeropuerto de Adolfo Suárez-Barajas, una de las ocho vías de pago actualmente en quiebra, en la que descendió un 0,2%.