

16 de septiembre de 2016

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Panamá obliga a FCC a acelerar la finalización de la línea 2 de metro...ABC, 16 de septiembre

España y Francia asumen el túnel en liquidación del AVE...ABC, 16 de septiembre

Rescate al final del túnel de Pertús...EL MUNDO, 16 de septiembre

España y Francia rescatan el túnel del AVE bajo el Pirineo...EL PAÍS, 16 de septiembre

# Panamá obliga a FCC a acelerar la finalización de la línea 2 de metro

► El Gobierno del país americano, dispuesto a inyectar fondos adicionales al proyecto

LUIS M. ONTOSO  
MADRID

El Ejecutivo panameño solicitará al consorcio formado por la española FCC y la brasileña Odebrecht que acelere las obras para que inaugure en diciembre de 2018 la línea 2 del metro de Panamá, en vez de en la primavera de 2019, tal y como estaba previsto inicialmente, según desveló el presidente de la junta directiva y director general del Metro de Panamá, Roberto Roy.

La razón de este adelanto se encuentra en la visita del Papa al país centroamericano por la Jornada Mundial de la Juventud (JM) en 2019. «Tenemos una circunstancia, que no teníamos antes, que es la JM, en la que va a venir el Papa Francisco a Panamá en el mes de enero de 2019. Por lo tanto, la línea 2 tiene que estar totalmente lista para el día 31 de diciembre de 2018, lo cual acelera el proyecto que había originalmente para abril del 2019», explicó Roy a medios locales, quien también ostenta la presidencia de la junta directiva de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP) desde 2012.

Sin embargo, el Gobierno panameño no ha comunicado aún su propósito al consorcio integrado por la constructora, según fuentes oficiales de la empresa española. El consorcio integrado por FCC y Odebrecht -que lleva la voz cantante en las negociaciones, por contar con un 60% del capital, fren-

te al 40% de la española- se adjudicó en mayo de 2015 el proyecto para la construcción de la línea, por 1.857,70 millones de dólares (1.651,8 millones de euros, al tipo de cambio actual).

La concesión del contrato no estuvo exenta de polémica: Panamá suspendió temporalmente el proceso de adjudicación por las reclamaciones efectuadas por el consorcio conformado por la española Isolux Corsán y las chinas Harbour Engineering Company y China Railway First Group. Este último grupo de empresas cuestionó el resultado de la puja y la supuesta parcialidad del comité de evaluación, pese a la oposición de Isolux, que aconsejó a las firmas chinas no impugnar. Las autoridades panameñas, sin embargo, rechazaron pocos días después el recurso presentado por estas firmas.

**Megacontrato**  
FCC y Odebrecht se adjudicaron las obras en 2015 por 1.651,8 millones de euros

## Sobrecostos

El principal problema son, como sucedió en el caso de Sacyr en el Canal de Panamá, los sobrecostos por la aparición de estos requisitos que no estaban previstos en el proyecto inicial. Al no haber recibido aún una notificación oficial por parte del Ejecutivo, la empresa española se niega, de momento, a cuantificar el impacto económico del adelanto de la inauguración. Parece, no obstante, que a diferencia de lo sucedido en el conflicto entre la Autoridad del Canal de Panamá y el consorcio Unidos por el Canal, Panamá está dispuesta a negociar. Roy especificó que serán necesarios «recursos adicionales para acelerar el proyecto», pero no concretó el importe de esta inyección de fondos. Las obras, que arrancaron en octubre del año pasado, presentan un grado de avance del 23%.

quisitos que no estaban previstos en el proyecto inicial. Al no haber recibido aún una notificación oficial por parte del Ejecutivo, la empresa española se niega, de momento, a cuantificar el impacto económico del adelanto de la inauguración. Parece, no obstante, que a diferencia de lo sucedido en el conflicto entre la Autoridad del Canal de Panamá y el consorcio Unidos por el Canal, Panamá está dispuesta a negociar. Roy especificó que serán necesarios «recursos adicionales para acelerar el proyecto», pero no concretó el importe de esta inyección de fondos. Las obras, que arrancaron en octubre del año pasado, presentan un grado de avance del 23%.

## Túnel de conexión del AVE entre España y Francia



# España y Francia asumen el túnel en liquidación del AVE

► ACS y Eiffage piden una indemnización de 450 millones de euros a ambos países

L. M. O.  
MADRID

TP Ferro, la concesionaria que gestiona el túnel del AVE entre España y Francia entra, como estaba previsto, en liquidación, después de que las entidades acreedoras se negaran a reestructurar su deuda de 557 millones de euros. La sociedad, controlada por la española ACS y la francesa Eiffage, no logró convencer a la banca con su propuesta de convenio de acreedores durante la junta que se celebró en la mañana de ayer.

En cuestión de días, por tanto, la administración concursal asumirá la gestión del túnel, que finalmente

pasará a manos de una sociedad pública constituida por los Estados español y francés por medio de la empresa pública titular de la infraestructura española, ADIF, y el operador ferroviario galo, SNCF.

## Indemnización

Tanto el Ejecutivo español como el francés se comprometieron a que la operativa del túnel no sufriría interrupciones si, tal y como se vaticinaba, TP se encaminaba a su extinción. La nueva empresa pública recibirá la totalidad de la plantilla de empleados y tendrá como prioridad «garantizar la continuidad del servicio ferroviario entre España y Francia con las mismas prestaciones y nivel de seguridad y calidad», según TP.

ACS y Eiffage, por su parte, reclamarán una indemnización a Francia y España de 450 millones en concepto de Responsabilidad Patrimonial Administrativa (RPA).

## «Holding» de Iberia y British Airways

# Ryanair cree que IAG se deberá escindir por culpa del Brexit

L. M. O. MADRID

El presidente de Ryanair, Michael O'Leary, auguró ayer durante una rueda de prensa en Madrid que British Airways e Iberia, las aerolíneas fundadoras del «holding» IAG, «deberán separarse» como consecuencia del Brexit y poner fin a su alianza, lo que, en su opinión, supondrá una «oportunidad» para su compañía de bajo coste.

El empresario reconoció que «es difícil» conocer los detalles de la salida

de Reino Unido de la Unión Europea, proceso actualmente en marcha, pero hizo hincapié en que la sociedad dirigida por Willie Walsh deberá «reestructurarse» por la expulsión del país británico de la normativa de «cielos abiertos» firmada por la Unión Europea y los Estados Unidos.

Preguntado por los motivos de esta hipotética ruptura, O'Leary también citó las obligaciones impuestas por Bruselas en el capital social de las com-

pañías aéreas, que limitan al 49% la participación de firmas radicadas fuera de la UE en el capital de las aerolíneas europeas. «Si Reino Unido se marcha de la UE, IAG no podrá ser europea», remachó.

IAG tiene su sede social en Madrid y su sede corporativa en Londres. En su capital, aparte de Qatar Airways como mayor accionista individual con un 20,01%, convive una amalgama de fondos cuya participación se canaliza, entre otros, a través de Standard Life -con



M. O'LEARY

sede en Edimburgo y más de un 6% del capital- y en un 0,569% de Legal & General, con domicilio social en Londres.

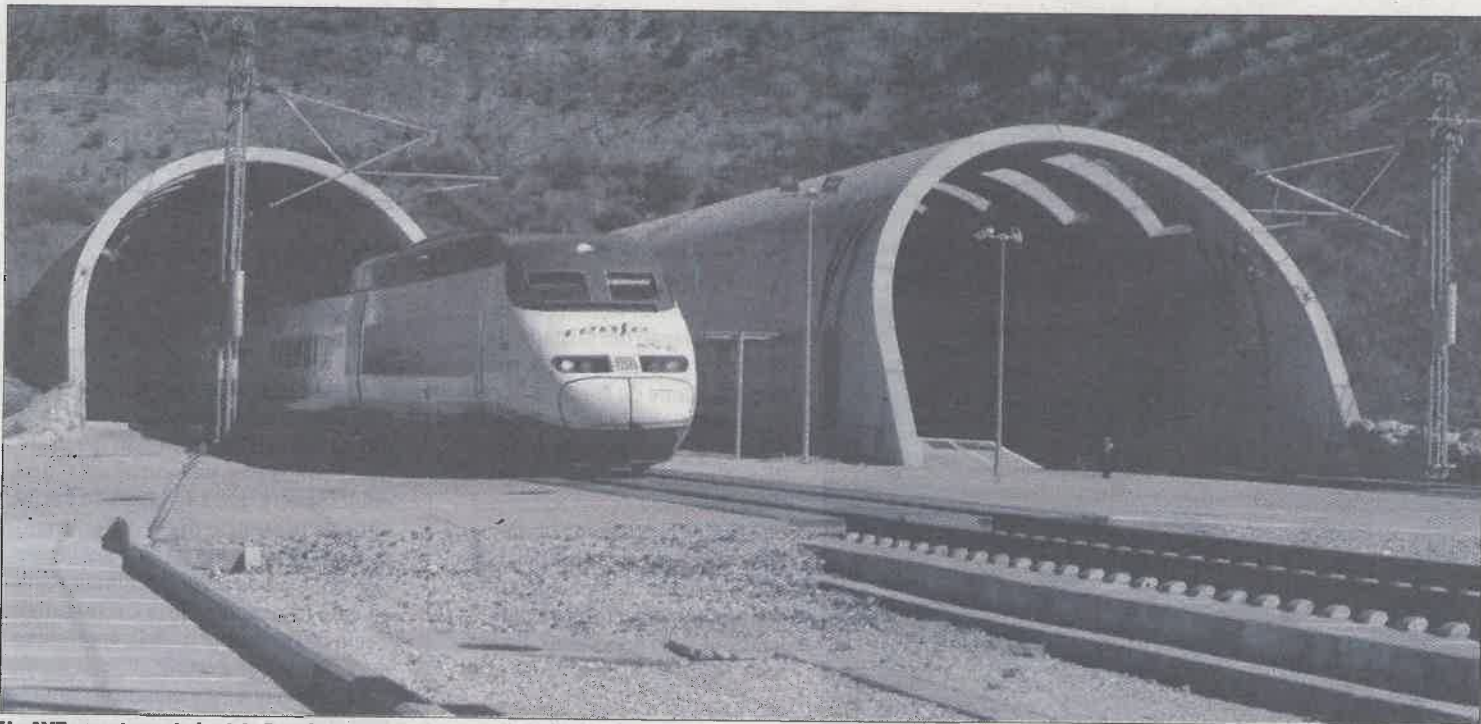
A ambas se suman, además de participaciones de fondos estadounidenses, pequeñas porciones de capital adquiridas mediante derivados de fondos radicados en paraísos fiscales (Islas Caimán), pero controlados por sociedades cabecera británicas, como

Invesco y Lansdowne Developed Markets.

Ryanair presentó también sus previsiones para el ejercicio de 2017, en el que prevé transportar en España a 38 millones de pasajeros, un 10% más que los 35 millones de viajeros que recibirá este año, en el que espera experimentar un crecimiento del 12% con respecto a 2015.



## ECONOMÍA



Un AVE atraviesa el túnel de Pertús en dirección hacia España el viernes de la semana pasada. PAU BARRENA

## Rescate al final del túnel de Pertús

La conexión de AVE entre España y Francia pasará a ser pública con una deuda de 450 millones de euros

CÉSAR URRUTIA MADRID

La conexión internacional de alta velocidad entre España y Francia es una ruina. Los 44 kilómetros de doble vía que unen ambos países desde 2004 entre Llers (Gerona) y Le Soler (Francia) y que tienen su tramo más famoso en los 8 kilómetros del túnel de Pertús deberán ser rescatados por las ad-

ministraciones de ambos países al ser una infraestructura insostenible por su escaso uso. Los acreedores de la empresa encargada de gestionar el tramo rechazaron ayer el plan de negocio propuesto para refinanciar 600 millones de euros, así que será liquidada.

ACS y Eiffage, las empresas que construyeron la obra y que

después se hicieron cargo de la concesión tenían intención de proponer ayer un convenio que estableciera fórmulas de viabilidad y lograr que los cánones por el uso de la infraestructura -pensada para nutrirse principalmente del tráfico de pasajeros y mercancías del retrasado Corredor Mediterráneo- apoyaran el plan

de negocio de la sociedad.

El rechazo de los bancos obliga a España y Francia a rescatar la infraestructura y afrontar una demanda de aproximadamente 450 millones de euros por parte de los acreedores. Fuentes del Ministerio de Fomento indicaron que las administraciones de ambos países ya están en contacto para hacerse

cargo de la empresa en liquidación y evitar el cierre de la conexión. TP Ferro, como se llama la sociedad entre ACS y Eiffage, será absorbida por los gestores de infraestructuras de ambos países, Adif y SNCF. La nueva empresa pública asumirá a todos los trabajadores y tendrá como fin «garantizar la continuidad del servicio ferroviario entre España y Francia con las mismas prestaciones y nivel de seguridad y calidad», para que la conexión «crezca y se convierta en el vector de desarrollo socioeconómico que debería haber sido desde hace años», según indicó ayer TP Ferro. No obstante, hasta que no se creen nuevos focos de tráfico, difícilmente la conexión será rentable.

ACS y Eiffage se adjudicaron en 2003 el contrato de construcción y posterior explotación del que constituyó el primer tramo de AVE transfronterizo, además de una de las mayores obras mundiales de ingeniería civil. La conexión, que supuso una inversión de 1.000 millones de euros, es un tramo de alta velocidad de 44,4 kilómetros de longitud, de los que 8,3 kilómetros corresponden a un túnel doble bajo los Pirineos. Tiene además 10 viaductos.

La financiación llegó a través de fondos públicos procedentes de España, Francia y la UE por valor de 600 millones de euros. ACS e Eiffage completaron el presupuesto con préstamos de la banca avalados por el carácter de la obra y el contrato de concesión por valor de 400 millones.

Yo Dona

DESPECIDAS DE SOLTERA  
**EL DESMADRE  
COMO  
NEGOCIO**

LAS REPORTERAS  
QUE SE JUEGAN  
LA VIDA

ESCAPADAS  
CUANDO EL  
DESTINO  
ES EL  
HOTEL

EN PORTADA  
LA TOP APROBADA

**ESPECTACULAR**  
EL SHOW DE LA MODA ESPAÑOLA  
Las mejores propuestas de nuestros creadores

EL MUNDO  
17 DE SEPTIEMBRE DE 2016  
EL MUNDO DE 1,50€

Yo Dona

**EL SÁBADO CON  
EL MUNDO**

Y EL RESTO DE LA SEMANA EN EL QUIOSCO POR 1,50€

SÍGUENOS EN  
**yodona.com**

@yo\_dona

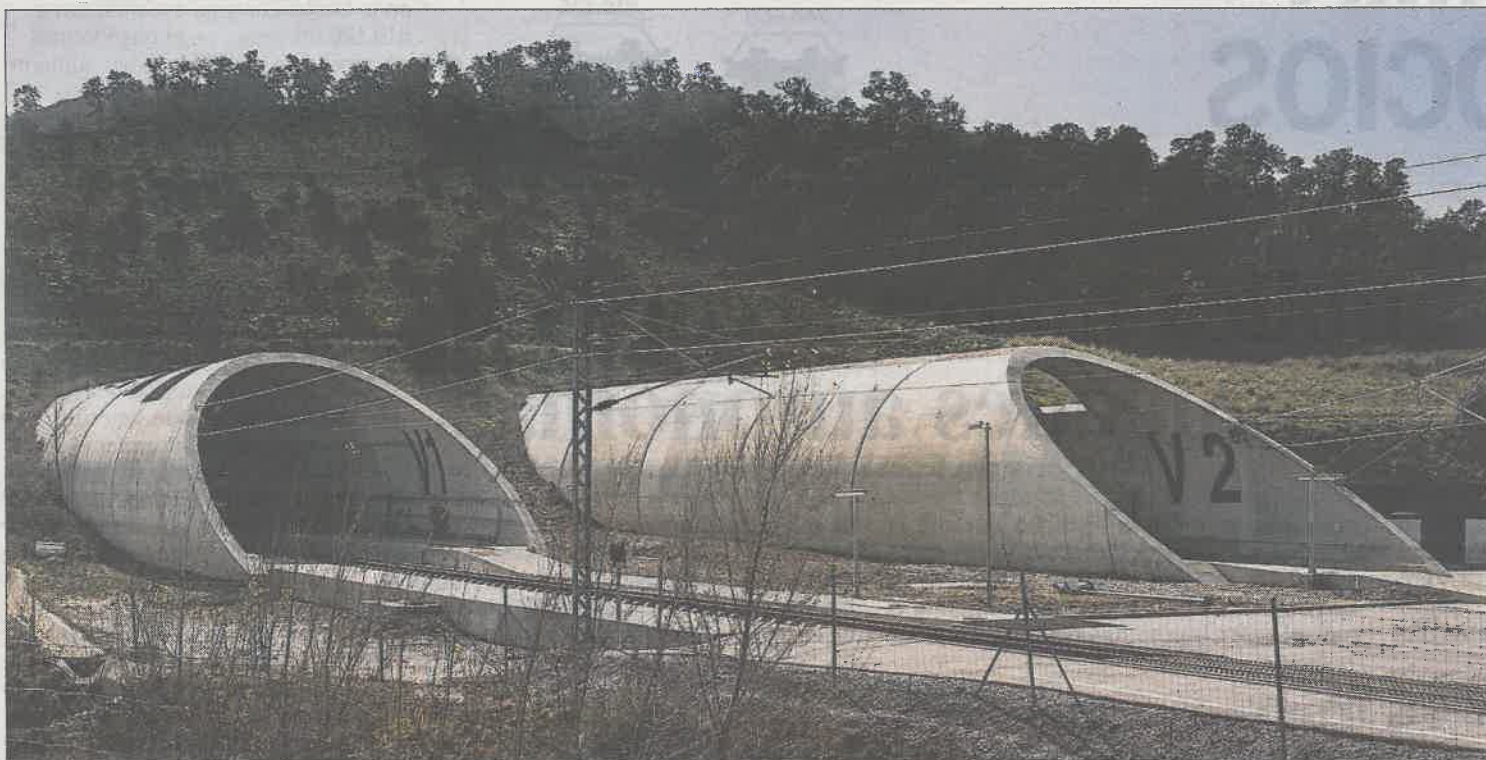
www.facebook.com/YoDona

@yodona

MADRID  
HORSE  
WEEK  
2016



## ECONOMÍA Y NEGOCIOS



Vista de la entrada del túnel transfronterizo entre España y Francia del AVE en El Pertús, Girona. / TONI FERRAGUT

## España y Francia rescatan el túnel del AVE bajo el Pirineo

LLUÍS PELLICER, Barcelona  
Los Estados español y francés saldrán al rescate del túnel de El Pertús (Girona), que conecta ambos países mediante trenes de alta velocidad. Los acreedores de la sociedad gestora de la infraestructura, TP Ferro, rechazaron ayer el plan de viabilidad que

debía permitirle salir del concurso de acreedores en el que estaba inmersa con una deuda de 557,2 millones. La concesionaria entrará en liquidación y la gestión pasará a una sociedad pública hispano-francesa. El ministro de Fomento, Rafael Catalá, admitió que deberá compensar a la concesionaria.

La compañía controlada a partes iguales por ACS y la francesa Eiffage fue la encargada de explotar y construir la línea de 44,4 kilómetros que va desde Llers (Girona) hasta Perpiñán (Francia), que incluye el túnel del Pertús. La infraestructura estaba terminada en 2009. Sin embargo, hasta 2013 no se finalizó la línea de AVE que enlazaba Barcelona con el tramo fronterizo, lo cual ya supuso que el Estado tuviera que abonar una compensación anual de 44 millones de euros a TP Ferro y alargar la concesión tres años, hasta 2017.

Sin embargo, la finalización de esas obras no supuso el despegue de la empresa. El tráfico de trenes, tanto de pasajeros como

de mercancías, era insuficiente. Según los últimos datos públicos de la compañía, por el túnel pasaban diez convoyes diarios de pasajeros y 24 semanales de mercancías. Según fuentes del sector, esos volúmenes eran insuficientes. La viabilidad de la empresa a medio plazo, además, se veía comprometida por el retraso en la construcción del Corredor Mediterráneo y la falta de continuidad en la red de alta velocidad francesa.

El ministro de Fomento y Justicia en funciones, Rafael Catalá, sostuvo tras un acto en Málaga que el Gobierno en funciones está realizando "un análisis de costes y una valoración de la responsabilidad patrimonial" que se de-

riva de la quiebra de la compañía. Catalá reconoció que en el contrato de concesión se preveía que si se acababa en la situación actual las administraciones española y francesa asumirían esa responsabilidad, lo que en la práctica supone "el rescate de la infraestructura", que "quedaría en manos de las administraciones públicas".

El ministro admitió que eso podría suponer "indemnizar al concesionario por las inversiones hechas y no recuperadas", informa Efe. Fuentes del sector dan por hecho que la batalla se dirimirá en ese terreno, puesto que, explican, la reclamación podría rondar los 450 millones. El grupo ACS declinó ayer hacer comentarios sobre este asunto.

### El concurso de acreedores

**Coste.** La infraestructura fronteriza costó cerca de 1.100 millones de euros. De estos, 636 fueron aportados por las Administraciones de España y Francia y por la Unión Europea.

**Recorrido.** La infraestructura que construyeron y gestionaban ACS y Eiffage tiene un total de 44,4 kilómetros e incluye el túnel de El Pertús.

**Deuda.** La deuda total asciende a 557,2 millones de euros. De estos, 391,5 millones corresponden a la contraída con entidades financieras y fondos de inversión.

**Concurso.** La sociedad pidió el precurso en marzo de 2015 para posteriormente presentar el concurso de acreedores en septiembre.

**Nueva gestión.** El túnel por el que circulan trenes de alta velocidad será gestionado por una sociedad formada por las empresas públicas Adif (España) y SNCF Réseau (Francia).

El proyecto tuvo un coste de más de 1.100 millones de euros, de los cuales al menos 636 fueron aportados por las administraciones de Francia y España y por la Unión Europea. Para cubrir el resto, TP Ferro recurrió a financiación bancaria. En marzo de 2015, la sociedad se presentó ante el Juzgado Mercantil de Girona ante la imposibilidad de afrontar el vencimiento de la deuda financiera, de 386 millones. La concesionaria intentó llegar a un acuerdo con los acreedores —bancos y fondos de inversión— mediante un precurso, pero estos lo rechazaron y presentó el concurso en septiembre.

En los últimos meses, según fuentes del sector, la compañía había tratado de buscar el apoyo de los gobiernos español y francés y presentó una propuesta de convenio que contemplaba un aumento de periodo de concesión y una reducción de la deuda mediante quitas y préstamos participativos. TP Ferro aseguró ayer en un comunicado que la dirección, los accionistas y los administradores concursales "han intentado hasta el último momento llevar a cabo con éxito la refinanciación de la concesión".

### Nueva empresa pública

Ayer vencía el plazo para que los acreedores dieran respuesta a la propuesta de convenio de TP Ferro. A las 10.00 horas estaba convocada en el juzgado Mercantil de Girona una junta para que estos se pronunciaran, pero la reunión no llegó a celebrarse. El juez abrirá en los próximos días la fase de liquidación de la compañía, que tardará algunos meses. Los actuales accionistas saldrán del consejo de administración, que serán reemplazados, como marca la legislación, por la administración concursal.

La hasta ayer concesionaria aseguró que la continuidad del servicio está garantizada "con los mismos niveles de prestaciones y calidad del servicio", puesto que todo el personal y las actividades pasarán a una nueva empresa hispanofrancesa que constituirán las empresas públicas Adif y SNCF Réseau. Según el comunicado, esta nueva compañía mantendrá la actual dirección de TP Ferro.

José Carlos Díez

## La economía rescatada

Dos de cada tres empleos perdidos entre 2008 y 2011 fueron por el pinchazo de la burbuja inmobiliaria

La diferencia entre el conocimiento científico y el mito se basa en que las teorías y las hipótesis deben ser contrastables por la realidad. Conozco a varios ministros de Economía que han gestionado un rescate financiero y me han contado el trauma que supone. Luis de Guindos ha decidido desvirtuar la realidad para no reconocer su fracaso personal. En diciembre de 2011 la situación económica de España era muy delicada. La causa de la crisis fue la burbuja inmobiliaria, como ha reconocido el propio Guindos, que se formó siendo él y Rajoy miembros del Gobierno Aznar. En 1996, cuando Aznar llega a la Moncloa, a un español medio le costaba 3,5 veces su salario anual comprar una vivienda. En 2004, cuando el PP perdió las elecciones, le costaba siete veces.

La burbuja estalló y generó una grave crisis, como en Estados Unidos, Reino Unido, Dinamarca, Nueva Zelanda, etcétera. En España, dos de cada tres empleos destruidos entre 2008 y 2011 fueron provocados por el pinchazo de la burbuja. Y fue la causa de la crisis bancaria. Europa, a diferencia de

EE UU, gestionó mal la crisis. Si el BCE hubiera comprado deuda pública desde mayo de 2010 estaríamos contando otra historia.

Pero Zapatero no fue rescatado y Rajoy, sí. En diciembre de 2011, cuando Rajoy llegó a La Moncloa, había 30.000 millones en la cuenta corriente del Tesoro, el BCE tenía una línea extraordinaria de liquidez y el Tesoro público español pagaba una prima de riesgo elevada, pero 100 puntos básicos inferior a Italia y conseguía la financiación necesaria en cada subasta para no necesitar un rescate.

Como ha reconocido Guindos, "en julio de 2012 nadie nos prestaba ni un euro". ¿Qué sucedió entre enero y julio de 2012 para que España fuera rescatada? El 4 de enero Luis de Guindos hizo una desafortunada entrevista en *Financial Times*. Anunció la creación de un *banco malo* con dinero público para sanear 170.000 millones de activos bancarios problemáticos y reconoció unas necesidades de capital de 50.000 millones.

En febrero de 2012 Guindos aprobó un decreto ley donde exigía a los bancos recor-

tar el valor del suelo adjudicado un 80%. El decreto reconocía que BFA, matriz de Bankia, estaba en quiebra técnica, como está investigando el juez Andreu. Pero Rajoy decidió no crear el *banco malo* y Guindos prometió que los bancos podrían recapitalizarse sin ayudas públicas.

Aquello provocó una fuga de capitales y de depósitos sin precedentes en la historia de España, ventas masivas de deuda pública y la prima de riesgo estalló. Rajoy, en junio de 2012, claudicó a las presiones de la *troika* para pedir el rescate. Cuando llega el caos, pierde el control y en julio no había dinero para pagar las pensiones y a los funcionarios el siguiente mes.

Draghi dijo sus mágicas palabras el 25 de julio y Merkel se enfrentó al Bundesbank autorizando el cambio de estatutos del BCE para comprar deuda pública para evitar que Rajoy y Guindos hicieran saltar por los aires el euro y acabarían con el proyecto europeo. Lo que no supieron evitar es que 860.000 españoles perdieran su empleo en 2012.