

3 de octubre de 2016

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Urbanismo autoriza al nuevo dueño a ampliar la zona comercial del rascacielos...ABC, 3 de octubre

Casi 80 ideas para aliviar a Cervantes....ABC, 3 de octubre

La compañía supera los números rojos por el tirón del AVE....ABC, 3 de octubre

Edificio España: a un paso de la venta

Urbanismo autoriza al nuevo dueño a ampliar la zona comercial del rascacielos

► El Ayuntamiento dio luz verde el viernes para que la superficie de tiendas pasara de 11.000 a 15.000 metros

MIGUEL OLIVER
MADRID

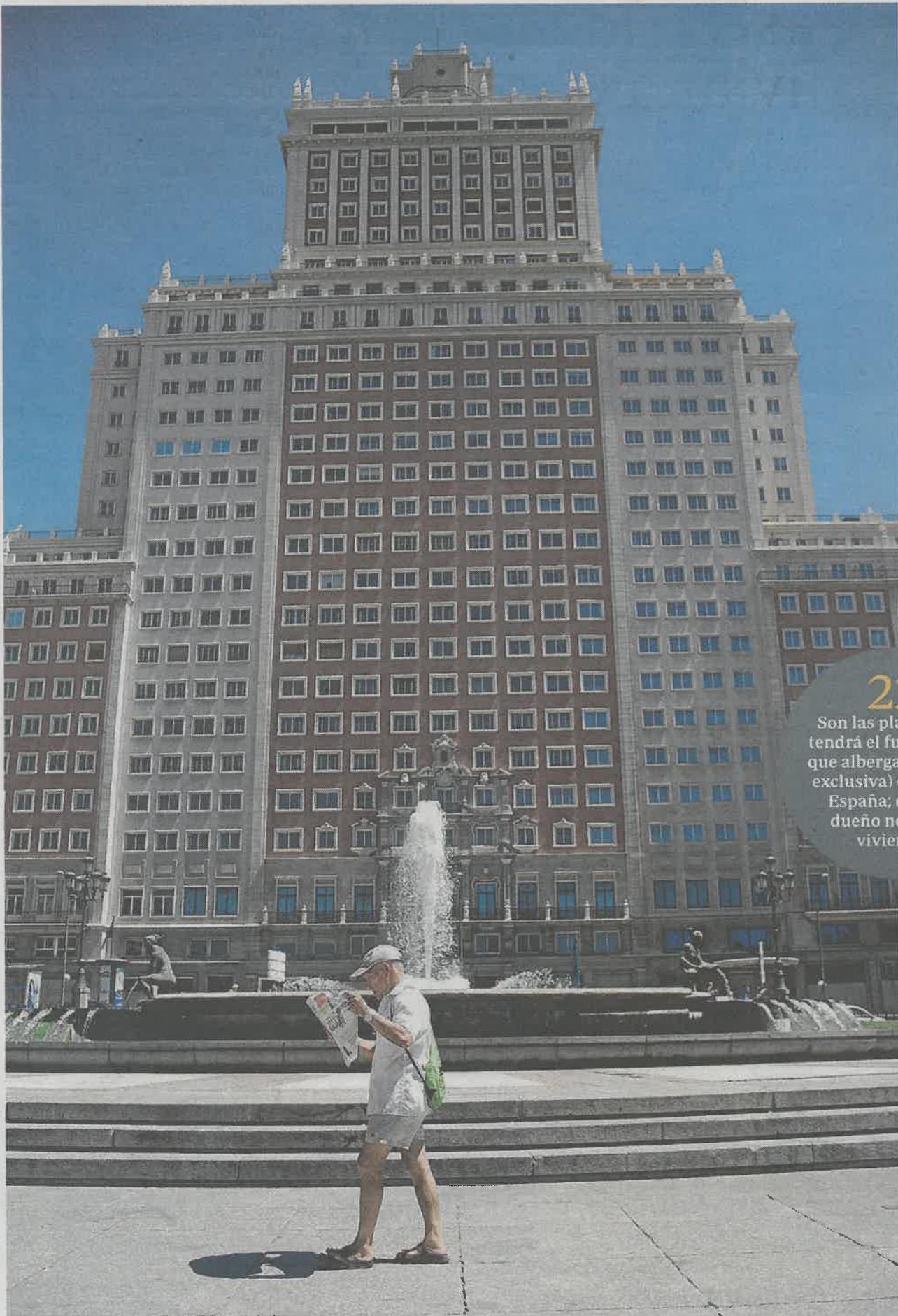
El Ayuntamiento de Madrid ha autorizado al Grupo Baraka ampliar la zona comercial del Edificio España, que al final albergará una gran superficie para tiendas y un hotel de 22 plantas. El nuevo propietario del rascacielos, que tiene previsto cerrar la operación de compra-venta con Wanda en un par de semanas, ha descartado finalmente la construcción de viviendas de lujo en el complejo. Por este motivo, hace unas semanas solicitó a la Concejalía de Urbanismo que dirige José Manuel Calvo la posibilidad de incrementar de 11.300 a 15.000 metros cuadrados la superficie destinada a locales comerciales.

Según ha podido saber ABC, el Consistorio autorizó el pasado viernes esta ampliación de espacio. Así, la zona de tiendas que tendrá el Edificio España abarcará cinco plantas. Concretamente, según queda recogido en los pliegos de Urbanismo, en la planta inferior a la baja, la planta baja, primera, segunda y tercera del rascacielos.

De momento no está claro quién (o quiénes) serán los inquilinos de este espacio. El futuro nuevo dueño deberá decidir si alquila todo el espacio a una sola marca o «despieza» el espacio para varios negocios. La tendencia actual es que las grandes marcas se hagan con amplios espacios en el centro de la ciudad para poder instalar en ellos un gran tienda donde ofrezcan todo su producto. La Gran Vía es ejemplo de ello. En los últimos meses marcas como Primark o Adidas han abierto a lo grande en esta zona. Por eso no sería nada descartable que los 15.000 metros de zona comercial que albergará el edificio sean ocupados por una sola marca.

El grupo inversor Baraka ha transmitido al Ayuntamiento de Madrid su intención de comenzar en enero las obras de consolidación del rascacielos. Para ello debería ya cerrar la compra del inmueble con Wanda (actual dueño). Las previsiones es que la ope-

22
Son las plantas que tendrá el futuro hotel que albergará (casi en exclusiva) el Edificio España; el nuevo dueño no quiere viviendas



Un turista extranjero pasea delante del Edificio España

BELEN DIAZ

ración podría firmarse dentro de dos semanas por un total de 272 millones de euros. Trinitario Casanova, propietario de Baraka, ya desembolsó un millón de euros el pasado mes de julio en concepto de reserva.

Las obras que el grupo podría comenzar a principios del próximo año, según relata Calvo, serían las de consolidación y conservación de la fachada. La directora de Control en la Urbanización ya advirtió en la pasada comisión de Urbanismo que el grupo Baraka había transmitido al Ayuntamiento su renuncia a las obras de reestructuración total, lo que implica que el grupo no aspira a demoler las fachadas y al vaciado interior del edificio, como sí sucedía en el plan de Wanda.

Starwood, Hyatt y Meliá

Según las aspiraciones de Baraka, el uso principal —y casi único— del edificio será hotelero, aunque sus primeras plantas se destinarán a locales comerciales. Son varias las cadenas hoteleras que se han podido interesar por el rascacielos. Expansión avanzó hace un par de semanas que las cadenas Starwood, Hyatt y Meliá eran las mejores posicionadas para hacerse con la gestión del futuro establecimiento. El nombre de NH también se ha puesto sobre la mesa, aunque fuentes de esta compañía aseguraron que no tienen intención de aterrizar en él.

El grupo murciano presentó ante el Ayuntamiento una consulta urbanística especial donde formulaba cuestiones previas y proponía obras de restauración, conservación y reestructuración que no afectan a la volumetría, con una edificabilidad máxima de 73.221 metros cuadrados. Además, también solicitó la exención parcial de la dotación de plazas de aparcamiento ya que las obras serán de rehabilitación y no de reestructuración general, y no se excavará bajo el edificio, cuya estructura actual se mantendrá.

Las obras, en caso de concretarse, tendrán que ser aprobadas por la comisión de Patrimonio Histórico.

El grupo Baraka ya ha advertido que su intención es adquirir el rascacielos para rehabilitarlo y, después, venderlo al mejor postor con inquilino —hotelero y comercial— incluido. Si todos los plazos se cumplen, la nueva imagen del Edificio España podría ser realidad a partir de 2018.

La Plaza de España acogerá desde mañana una exposición con los proyectos para reformar la zona

Casi 80 ideas para aliviar a Cervantes

M. OLIVER MADRID

Los madrileños que lo deseen podrán acercarse a la Plaza de España a partir de mañana para elegir el mejor proyecto de reforma. El Ayuntamiento de Madrid ha recibido un total de 79 propuestas para «retocar» la Plaza de España. Todas ellas estarán expuestas allí a partir de mañana para que los que quieran puedan elegir el que más les gusta. Está previsto que sea a partir de las 12.00 cuando puedan visitarse las propuestas realizadas por numerosos estudios de arquitectura.

Estos 79 paneles estarán expuestos durante un mes en el lateral de la Plaza de España que se encuentra más próximo a la Gran Vía. Allí, los visitantes podrán elegir —a través de una página web— cuál es la idea que más le gusta para reformar el entorno, tal y como se comprometió en su día el Ayuntamiento de Madrid.

Una comisión de expertos liderada por el Consistorio se reunirá después para atender las votaciones de los ciudadanos y, desde el punto de vista técnico, elegir los cinco mejores proyectos. La intención es que a finales de este año pueda conocerse la idea ganadora, que empezará a tramitarse a principios del próximo año. La intención de la Gerencia de Urbanismo que dirige José Manuel Calvo es que la reforma pueda ponerse en mar-

cha y (también) rematarse antes de que concluya la legislatura.

La reforma de la Plaza de España tendrá varios condicionantes obligatorios para el proyecto ganador: tendrá que peatonalizar el paso elevado de Bailén y buscar la fórmula para reducir el tráfico de Gran Vía y la Cuesta de San Vicente. Además, el peatón ganará más espacio en el entorno, aunque no se llegará a cerrar completamente la circulación de vehículos.

Primera fase

El 8 de marzo finalizó la primera fase del proceso de remodelación de la Plaza de España. El gobierno de Ahora Madrid analizó sus resultados y trasladaron las conclusiones sobre lo que han votado 26.961 madrileños. «Es el proceso de participación más amplio de la historia de Madrid», manifestó el concejal de Participación, Pablo Soto. Además, recaló que es «vinculante».

De acuerdo a las preguntas cerradas plan-

Monumento de homenaje a Cervantes en la Plaza de España

teadas por Ahora Madrid en la encuesta, los ciudadanos eligieron mayoritariamente que la Plaza de España se convierta en un «lugar más verde, diáfano y abierto, con menos aparcamientos en superficie y más espacios de sombra», precisan los responsables del Ayuntamiento. Estas recomendaciones son los que se han trasladado a los estudios de arquitectura interesados para que realicen sus propuestas con estas base.

Un 79,39% optaba porque este paraje forme parte de una red verde que llegue desde la Casa de Campo y el Parque del Oeste. Un 69,78%, por mantener en su ubicación el conjunto monumental de Cervantes, mientras que el 49,54% quiere que se introduzcan más árboles.

Calvo, quien calificó el proceso de «inéquito», avanzó que en el concurso internacional de ideas todas las propuestas deberán incluir, por ejemplo, la peatonalización del paso elevado de Bailén, según marcaron 8.620 personas (37,85%) en el sondeo.

En la votación los participantes manifestaron su interés porque se reduzca el tráfico y los aparcamientos en superficie, así como que se amplíe el número plazas en el parking subterráneo. «Las respuestas van en la línea de este gobierno de reducción progresiva del tráfico», apunta Calvo, que asistirá mañana a la exposición.



EDIFICIO RESIDENCIAL EN VENTA

Junto
PLAZA DE LAS VENTAS
(Madrid)

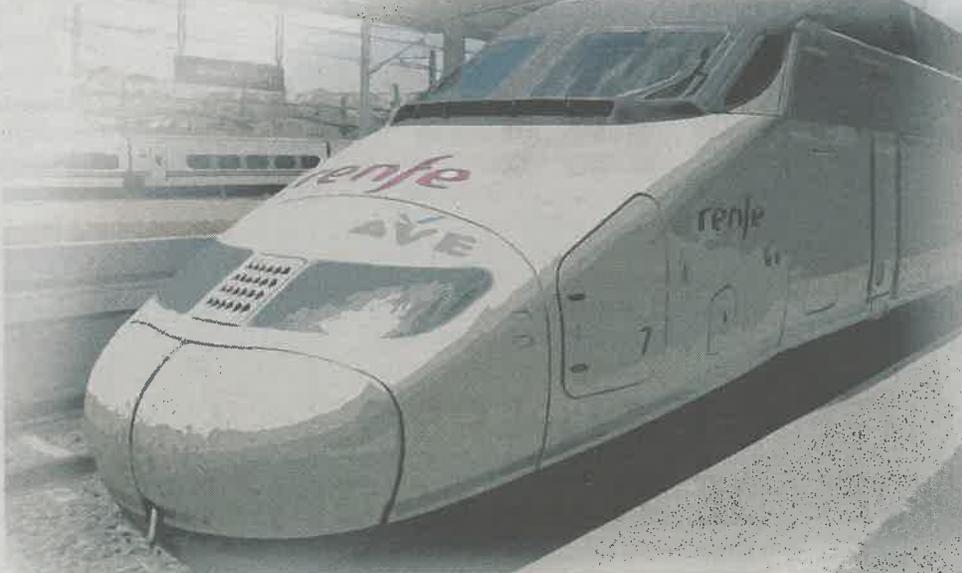
- Sup.: 5.000 m²
- 2 locales, 30 viviendas y 28 plazas parking

M. 617 05 00 38 • T. 91 550 07 80

El concurso de los trenes AVE no cede a las adversidades

El macrocontrato para la compra de hasta 30 trenes AVE por 2.600 millones se mantiene, pese al bloqueo político y la oposición de alguna de las firmas participantes. Es el caso de Bombardier, que ha recurrido ante la Audiencia Nacional la resolución del Tribunal Administrativo Central, que eliminó el criterio de fabricación nacional de los pliegos, pero avaló el resto de puntos.

Motivos del crecimiento del AVE



Las ofertas son mayores desde que bajaron los precios en 2013 y permiten, como sucede en el mundo de la aviación, recortar los precios de los billetes en función de la demanda para cada trayecto y franja horaria

Renfe ha ampliado la red de alta velocidad por toda España y hay más destinos disponibles para los usuarios

El boom turístico ha aumentado el número de viajeros. Este verano Renfe ha batido todas las marcas de pasajeros y se espera un cierre de año histórico gracias al AVE

ABC

El milagro de Renfe

La compañía supera los números rojos por el tirón del AVE

► Consigue rentabilizar su política de reducción del precio de los billetes

LUIS M. ONTOSO
MADRID

El 8 de febrero de 2013 Renfe puso en marcha un sistema novedoso que permitía, tal y como sucede en el mundo de la aviación, recortar los precios de los billetes en función de la demanda para cada trayecto y franja horaria. El objetivo de la sociedad pública era, más allá de atraer el flujo de viajeros de larga y media distancia, dar uso a una de las redes de alta velocidad ferroviarias más extensas del mundo cuya rentabilidad social se había puesto muchas veces en entredicho. Trenes vacíos, estaciones desiertas. La medida devenía en una incógnita: el número de viajeros podía incrementarse exponencialmente en detrimento de otros medios de transporte como el autobús o el aéreo pero, ¿resultaba rentable económicamente? ¿Podía Renfe permitirse rebajar sus ingresos con tal de hacer más asequible el servicio?

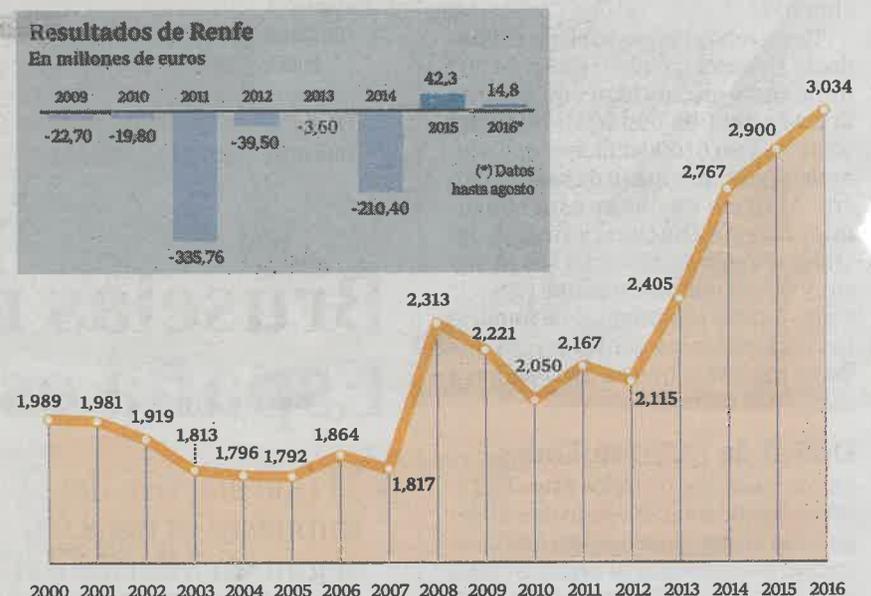
Los resultados del operador ferroviario durante los ocho primeros meses de 2016 despejan dudas. En este periodo logró un beneficio de 14,8 millones. La compañía que preside Pablo Vázquez logra así revertir los números rojos que había registrado durante el mismo periodo del año pasado (62,5 millones) y la tendencia negativa con la que había arrancado el año.

Esta mejora de las cuentas se debe, esencialmente, al aumento del número de viajeros en los tramos de larga y media distancia, sobre todo en los servicios de AVE, uno de las principales resortes de la tesorería del grupo, dado que las reservas de billetes son una importante fuente de liquidez, según explica el operador ferroviario. Estos contrastan con los servicios públicos de Cercanías que, por su parte, se encuentran disminuyendo.

Los viajeros de alta velocidad, Avant y Alvia se han elevado un 32,5% desde 2012 (28,3 millones) hasta los 37,5 millones de euros de 2015. En lo que llevamos de año, el número de pasajeros rebasa en 2,5 millones a las cifras de los ocho primeros meses de 2015. De mantenerse esta tendencia, todo apunta a que Renfe alcanzará el récord his-

Evolución de los viajeros de tren de larga distancia

En millones de viajeros en los meses de julio de cada año



FUENTE: INE y Renfe

ABC

tórico de pasajeros en AVE. Ya este verano ha batido todas las marcas, gracias a la excelente temporada turística. Esta tendencia ascendente se ha traducido en un aumento de los ingresos: desde 2012 hasta el último ejercicio anual esta partida ligada al tráfico

ha repuntado un 11,4%, hasta los 2.857 millones.

De manera paralela, la compañía pública ha aplicado un plan de reducción de costes. Pactó con los sindicatos un ERE voluntario para hasta 750 trabajadores, el 5,2% de la plantilla de la compañía ferroviaria.

El lastre de los cánones

Si se observa la evolución de los resultados de Renfe durante los últimos años se aprecian fuertes altibajos, que han llevado al operador a encajar profundos números rojos, como los registrados en 2014 (-210,4 millones de euros), y a renglón seguido, en 2015, lograr su primer ejercicio en positivo desde el estallido de la crisis. Uno de los orígenes del desequilibrio entre ingresos y gastos en Renfe se atribuye a los cánones que Renfe debe abonar a ADIF, titular de la infraestructura ferroviaria, por la utilización de las vías y las estaciones. Esta partida de gasto se incrementó un 22,13% en 2014 hasta los 607 millones, y casi permaneció invariable en 2015 (608 millones).

MUEBLES DE OFICINA AL MEJOR PRECIO

- Servimos en toda la Península, incluido Islas.
- Transporte y montaje gratuito en la Comunidad de Madrid. Resto consultar, tarifas económicas.
- Asesoramiento y presupuesto sin compromiso.
- Venta directa a empresas y particulares.

Office Deco
916 939 391
ventas@officedeco.es

VISITE NUESTRA EXPOSICIÓN & PÁGINA WEB
www.officedeco.es



SOLICITE SU CATALOGO IMPRESO. ENVÍO GRATUITO