

12 y 13 de octubre de 2016

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Plan Chamartín: Castellana Norte y Fomento renovarán su acuerdo...ABC, 13 de octubre

<<Será un icono arquitectónico vanguardista>>...ABC, 12 de octubre

El nuevo Bernabéu reservará una zona interior para un hotel y comercios...EL PAÍS, 12 de octubre

El histórico tren internacional lucha por resucitar....ABC, 12 de octubre

Plan Chamartín: Castellana Norte y Fomento renovarán su acuerdo

► Las partes buscarán una prórroga antes de que se agote el plazo el 31 de diciembre

IGNACIO S. CALLEJA
MADRID

Distrito Castellana Norte (DCN) y el Ministerio de Fomento ultiman la renovación de su acuerdo para el desarrollo de la operación Chamartín. El próximo 31 de diciembre expira la concesión sobre la mayor parte de los terrenos del trazado y, después de meses perdidos por la ausencia de Gobierno, ambas partes esperan prorrogar el contrato para retomar las negociaciones y dar viabilidad al proyecto urbanístico del norte de la capital.

El pasado 8 de junio, las tres administraciones implicadas (Fomento, Comunidad y Ayuntamiento de Madrid) se reunieron por última vez con DCN y el BBVA, en las dependencias del ministerio, para desbloquear el proyecto. Sin embargo, como ya ocurrió semanas atrás, la situación quedó en-

quistada por la negativa del equipo de Gobierno de Manuela Carmena de ceder en su postura. El Consistorio, en el Pleno del 18 de mayo, tumbó el proyecto original con los votos de Ahora Madrid y el PSOE. Como alternativa presentó Puerta Norte, un plan que reduce considerablemente la edificabilidad y la inversión de DCN.

En ambos encuentros, tanto la entonces ministra en funciones, Ana Pastor, como la presidenta regional, Cristina Cifuentes, recriminaron a la alcaldesa que cancelara el plan «unilateralmente» y que en su lugar presentara «un documento de propuestas sin cobertura legal». La alcaldesa y el delegado de Desarrollo Urbano Sostenible, José Manuel Calvo, insistieron en el argumento de que «no se puede revocar una decisión del Pleno» y que su propuesta reduce los plazos de ejecución. Su explicación no

convenció a ninguno de los presentes. No obstante, ante este enquistamiento, las partes se citaron para una nueva reunión antes de las elecciones del 26 de junio. El encuentro, sin embargo, no llegó a producirse.

Sin calendario

Fuentes de la operación explicaron a ABC que DCN y Fomento piensan ya en la prórroga del contrato, habida cuenta de que los últimos meses han sido completamente improductivos para las negociaciones. La reunión pactada entre las administraciones quedó en el aire y a la espera de que se formara un Gobierno, pero la incertidumbre imperante hace adivinar que la situación tampoco mejorará en las próximas semanas. Con el 31 de diciembre como fecha límite, los implicados entienden que la renovación del acuerdo es la mejor opción para que la co-

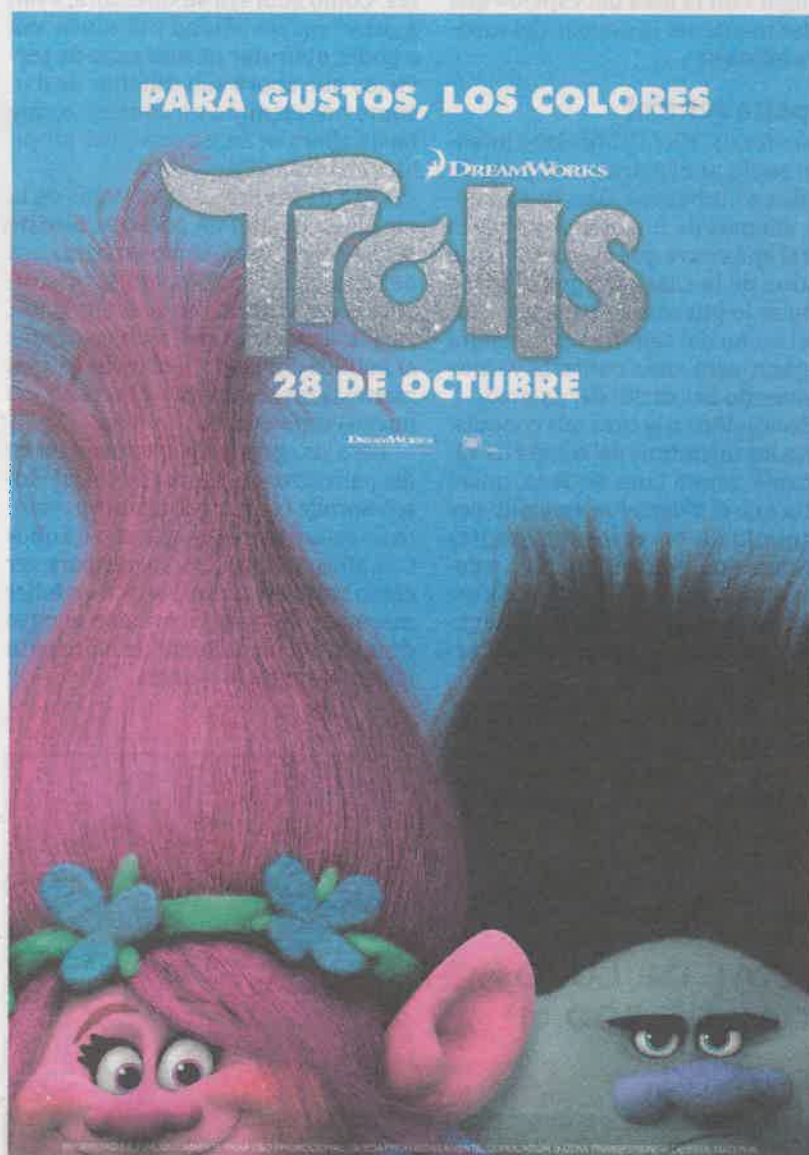


nocida como operación Chamartín no desaparezca definitivamente. Este acuerdo otorga a DCN los derechos sobre los terrenos de Adif (Fomento), que suponen más del 61% del área total.

Si bien la renovación del acuerdo es una posibilidad real, no se han marcado los plazos. La única indicación es que se produzca antes de final de año y siempre y cuando la situación no se resuelva antes de la fecha indi-

Dilatación de las negociaciones

Fomento, Comunidad y Ayuntamiento quedaron en reunirse antes del 26-J. El encuentro, que no se produjo, se ha demorado aún más por la ausencia de Gobierno



CONCURSO

ABC y Trolls

TE INVITAN A PASAR
UNA NOCHE EN EL
MUSEO ABC

PARTICIPA CONTESTANDO ESTA PREGUNTA:
¿POR QUÉ RAZÓN TE GUSTARÍA
QUE TUS HIJOS PASARAN UNA
NOCHE EN EL MUSEO?

ENTRA EN

<http://www.abc.es/informacion/concursos/trolls-museo/>

LAS 20 MEJORES RESPUESTAS GANARÁN

ACTIVIDADES SUPLEMENTARIAS POR ADICIONALES TRUQUERÍAS: LA NOCHE
INCLUYE CENA Y DESAYUNO. EDAD RECOMENDADA: ENTRE LOS 8 HASTA LOS 12 AÑOS



Montaje del proyecto de Distrito Castellana Norte

cada. Este extremo, en cualquier caso, parece improbable tras las denuncias de DCN, la Comunidad y Fomento por «desviación de poder», sustentadas en esa presunta decisión «unilateral» del Ayuntamiento de Carmona.

Las conversaciones para prorrogar el contrato se producen al tiempo que las asociaciones vecinales y comerciales que defienden el proyecto reclaman una solución inmediata. Hace

apenas una semana se reunieron con el presidente de Castellana Norte, Antonio Béjar, para solicitar que llegara a un acuerdo con el Ministerio. «No queremos renunciar a tener todas las infraestructuras que se van a construir a coste cero para los madrileños», apuntaron. Desde DCN valoran «positivamente» esta reclamación pero guardan silencio sobre si atenderán o no la petición de estos colectivos.

Urbanismo

El Real Madrid recurrirá la multa por ayudas ilegales

I. S. CALLEJA MADRID

El Real Madrid recurrirá la multa de 20 millones de euros, impuesta por la Comisión Europea, por las presuntas ayudas ilegales recibidas en 2011 por una permuta de terrenos. «La hemos recurrido o la vamos a recurrir porque estamos convencidos de que tenemos razón y la vamos a ganar», declaró el presidente de la entidad, Florentino Pérez.

El anuncio del dirigente madridista se produce una vez que el Ayuntamiento de la capital le reclamara el pasado 1 de septiembre, con un plazo máximo de dos meses, el pago de 18,4 millones de euros por estas ayudas, a los que hay que añadir otros 1,8 millones por los intereses generados desde el dictamen de Bruselas.

Pérez argumentó que «no tiene sentido» la interpretación que se hace del acuerdo por una empresa de Barcelona, «pequeña y no experta en valoración del suelo, que es público y

cuyo valor catastral es el que fijó el acuerdo». «No hay nada más objetivo que el valor catastral», añadió.

Como informó ABC, la Comisión Europea encargó a España el pasado mes de julio que recuperase, a través del Consistorio, la ayuda económica que concedió al conjunto madridista, supuestamente de forma irregular. La cantidad requerida obedece a

una tasación de 22,7 millones de euros sobre una propiedad del club en Las Tablas, al norte de la capital. Esta evaluación incrementaba en un 4.000% el valor del terreno, realizada en 2011 para compensar una permuta fallida entre el Real Madrid y el Ayuntamiento

de Madrid, entonces dirigido por Alberto Ruiz-Gallardón.

En su veredicto, iniciado por la publicación de varias informaciones, Bruselas destacó que al club blanco le correspondían 4,3 millones de euros por no ejecutarse el convenio, pero no la cantidad entregada.

Dictamen de Bruselas Carmena le reclamó en septiembre 20 millones de euros

BMW Serie 1
Acabado M Sport

900 357 902
www.bmw.es

¿Te gusta conducir?

3878 JNP

**HAZLO MÁS DEPORTIVO.
INVITA BMW**

**AHORA A TU BMW SERIE 1
LE INCLUIAMOS EL ACABADO M SPORT**

POR 21.900€

Esta vez no solo queremos invitarte a conducir uno de nuestros BMW. También queremos invitarte a disfrutar de un gran equipamiento. Por eso a tu nuevo BMW Serie 1 le hemos incluido el acabado M Sport y 5 años de mantenimiento. Haz tu BMW más deportivo. Invítanos nosotros.

- Faros LED
- Paquete aerodinámico M Sport
- Llantas M Sport de 17"
- Radio BMW Professional
- Bluetooth + USB
- Volante deportivo M Sport
- Asientos deportivos
- Suspensión deportiva M Sport

Red de Concesionarios BMW de Madrid

P.V.P. para BMW Serie 1 116d tres puertas con Acabado M Sport 21.900€.
Financiando con BMW Bank GmbH, S.E. (Descuento, ayuda a la recompra y aportación del concesionario incluidos). Oferta válida para pedidos que cumplan los requisitos exigidos por el Plan PIVE 8. Gastos de pre-entrega y matriculación no incluidos. Permanencia mínima de la financiación de 24 meses. Importe mínimo a financiar de 14.000€. Al final del plazo contratado, podrás devolverlo (según condiciones de contrato), cambiarlo o quedártelo pagando la cuota final. Servicio de mantenimiento incluido durante los próximos 5 años o 100.000 km, lo que ocurra primero. Condiciones válidas para pedidos hasta 31/10/2016. Modelo visualizado no coincide con modelo ofertado.
Consumo promedio: desde 3,6 hasta 6,7 l/100 km. Emisiones de CO₂ desde 96 hasta 157 g/km.

El nuevo Santiago Bernabéu

«Será un icono arquitectónico»

► Florentino Pérez ensalza la reforma del estadio del Real Madrid, cuya obra arrancaría en 2017 para acabar en 2020

RUBÉN CAÑIZARES
MADRID

Si las previsiones se cumplen y no hay inesperados contratiempos que conlleven un retraso de los plazos deseados, la temporada 2020-21 será especial para la historia del Real Madrid. El objetivo es que la primera campaña de la próxima década sea el año cero del nuevo estadio Santiago Bernabéu, un viejo anhelo del presidente Florentino Pérez que verá por fin la luz: «El Santiago Bernabéu se inauguró en 1947 y hoy es uno de los iconos emblemáticos de nuestra ciudad. Deseamos convertirlo en uno de los mejores estadios del mundo y en un símbolo indiscutible de la fuerza de nuestra capital», aseguró ayer el mandatario blanco en el acto de presentación que tuvo lugar en el Palacio de Cibeles, sede del Ayuntamiento de Madrid.

Acompañado de Manuela Carmena, regidora de la capital, y de José Manuel Calvo, concejal de urbanismo del Consistorio madrileño, a Florentino Pérez se le notaba muy feliz. Su rostro delataba la importancia del anuncio. Desde su llegada a la presidencia en el año 2000, uno de sus principales objetivos ha sido reformar el Santiago Bernabéu con la idea de convertirlo en el mejor estadio del mundo. El destino ha querido que en estos 69 años de historia del feudo blanco, el Santiago Bernabéu se haya convertido en un campo con un rasgo único: no hay ningún estadio de club grande que pueda presumir de una

Novedades

No habrá más butacas
Se mejorará el nivel de confort de los aficionados, gracias al rediseño de los graderíos y butacas, pero no aumentará la capacidad del estadio

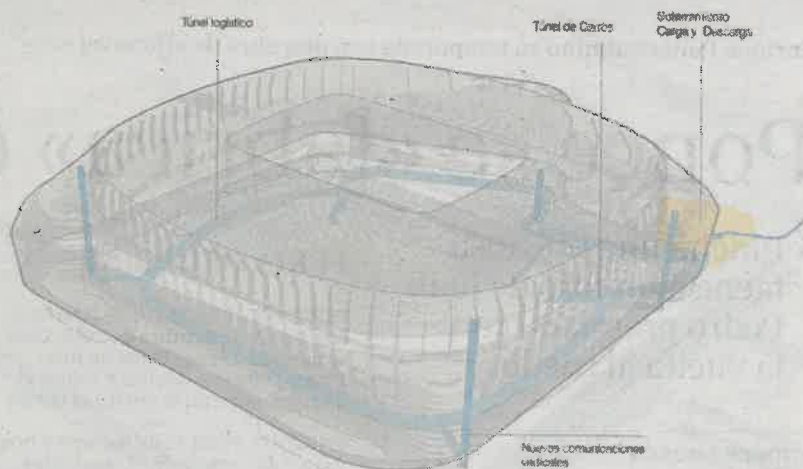
Sin cambio de sede
Las obras tienen previsto durar alrededor de tres años, con la idea de que no afecten al uso habitual del estadio por parte del equipo. Junio, julio y agosto serán los meses de mayor volumen de trabajo

Reforma del Museo
Se ampliará y mejorará el Museo del Madrid, incorporando nuevas tecnologías que potencien la exposición y calidad de sus contenidos

ubicación tan privilegiada. En su caso, en pleno barrio de Chamartín, en un área clave de Madrid por su elevada actividad social y de negocios. Y Florentino siempre tuvo claro que esta combinación de factores había que explotarla generando un estadio adaptado a lo que exige el fútbol del siglo XXI: «Para el ma-



Entorno Se rehabilitarán 15.000 metros cuadrados del perímetro. Afectará a los márgenes de la Castellana, Concha Espina y Rafael Salgado



Soterramiento logístico La obra incluye nuevas comunicaciones y oculta, por ejemplo, la zona de carga y descarga, ahora al descubierto

Este será el aspecto exterior del nuevo Santiago Bernabéu



vanguardista»

dridismo de todo el mundo el Santiago Bernabéu es un territorio de emociones y un referente imprescindible porque alrededor de cuatro millones de personas cada año visitan nuestro estadio. Y que con este acuerdo vamos a poner en marcha un proceso de modernización y de transformación que lo va a convertir en un icono arquitectónico vanguardista», detalló el presidente del Real Madrid.

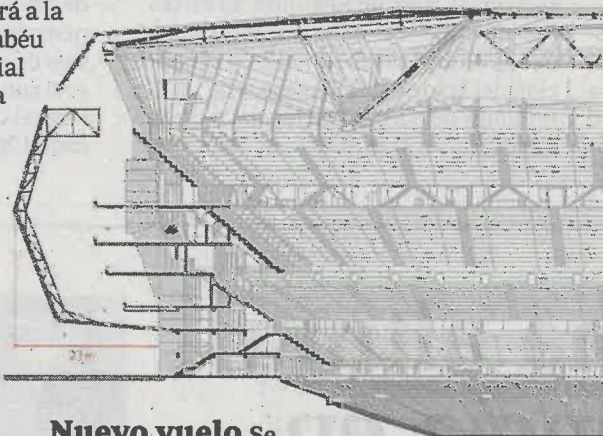
Cepsa, posible nuevo apellido

La nueva imagen del estadio será la de un volumen luminoso, envuelto en una piel diseñada a base de bandas de acero y líneas vanguardistas, que incluirá la cubierta retráctil del terreno de juego. Este nuevo aspecto exterior tan futurista servirá además para ventilar el edificio y protegerlo de elementos externos. Y por la noche, un sistema de iluminación LED dotará a la nueva envoltura del Bernabéu de una tormenta sensorial de luz y color en el que la parte correspondiente al paseo de la Castellana se transformará en una pantalla gigante, para delicia de los aficionados blancos.

Otras de las novedades será el videomarcador de 360 grados que se colocará en el centro del nuevo techo que ce-

rrará por completo el Santiago Bernabéu. Una cubierta que solo tardará quince minutos en abrir o cerrarse y que tendrá una serie de placas de protección solar y un aspecto transparente en las zonas más interiores.

El estadio no aumentará su actual capacidad, de 82.000 butacas, y el coste de la reforma, según anunció Florentino Pérez, « rondará los cuatrocientos millones de euros». En principio, estará subvencionado por IPIC, el fondo de inversión de Abu Dabi propietario de la petrolera Cepsa, que podría ser la denominación añadida como apellido al nuevo estadio, cuyo DNI quedaría plasmado como Santiago Bernabéu Cepsa. Aunque este asunto «no necesitará la aprobación de los socios y será estudiado más adelante», sentenció Florentino.



Nuevo vuelo se prevé un vuelo en la fachada de la Castellana que conforma un atrio de entrada de 2.000 metros cuadrados



El Madrid se reserva más de 20.000 metros para el futuro hotel

► El Plan derriba la Esquina del Bernabéu e incluye una nueva plaza en la Castellana

IGNACIO S. CALLEJA
MADRID

El nuevo estadio Santiago Bernabéu ha abandonado la lista de proyectos paralizados en la ciudad de Madrid. El Plan Especial presentado por el Real Madrid, acordado con el Ayuntamiento que dirige Manuela Carmena, corrige las imposiciones legales del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) sobre el aumento de la edificabilidad y, sin incluirlo a corto plazo, se reserva la opción de albergar un hotel y una zona comercial. Con el trazado actual, además, la capital ganará dos espacios públicos: un jardín en la Esquina del Bernabéu, que será demolida; y una plaza junto al paseo de la Castellana.

El principal inconveniente del plan original, acordado con el equipo de Gobierno anterior (PP), era el aumento de la edificabilidad. Desde que la Justicia paralizara el proyecto en verano de 2012 por contravenir el interés general, la entidad madridista se ha visto obligada a adaptarse a las directrices judiciales y de la nueva corporación, con el firme propósito de conseguir finalmente la luz verde para el Bernabéu del futuro. Así, en la propuesta se renuncia a este extremo y, además, se prevé una mejora notable en el entorno del estadio.

Una de las piedras angulares del primer proyecto era la instalación de un hotel de lujo. Si bien el Plan Especial presentado no incluye este espacio, ni tampoco un centro comercial, el club no descarta esta opción en el futuro. «Nadie dice que no pueda haber actividad comercial ni un hotel», dijo ayer el presidente del Real Madrid, Florentino Pérez, al tiempo que reiteraba que su acuerdo con el Consistorio se centra fundamentalmente en respetar la edificabilidad.

La forma de eludir esta prohibición sin vulnerar el imperativo legal del TSJM remite a la reordenación del interior del Santiago Bernabéu, que supondría un total de 23.000 metros cuadrados. Según explicó Pérez, existen tres elementos que permiten acometer esta obra. El primero de ellos, como ya publicó ABC, el traslado de las oficinas del club a Valdebebas. Con este trasvase de los empleados se liberan 8.000 metros cuadrados. En segundo término, con la demolición del centro comercial de la Esquina del



Jardín en La Esquina El centro comercial Esquina del Bernabéu será sustituido por un jardín de 6.000 metros cuadrados

Bernabéu, con la que el estadio gana otros 10.000 metros. Y, por último, un tercer espacio sin utilizar, que supone otros 5.000 metros cuadrados. No obstante, el presidente del Real Madrid destacó que el acuerdo presentado es «magnífico». «Lo que hagamos ya lo diremos», añadió.

Mejora del entorno

El Plan Especial conlleva una ganancia de espacios públicos para la capital. Con la demolición de la Esquina del Bernabéu, se creará una zona ajardinada en la plaza de los Sagrados Corazones, de unos 6.000 metros cuadrados. En el otro extremo del estadio, en el lateral oeste, desaparecerá el aparcamiento ubicado entre el templo y el paseo de la Castellana y en su lugar se instalará una plaza. Además, en la calle de Concha Espina se ampliarán las aceras, con el derribo y reconfiguración de las singulares torres, y también se reformará la calle de Rafael Salgado. Una mejora en total de 15.000 metros cuadrados; rehabilitación que el club y el equipo de gobierno municipal han alabado sin matices.

El delegado de Desarrollo Urbano Sostenible, José Manuel Calvo, destacó que la remodelación del Bernabéu se enmarca dentro de las mejoras acometidas en el eje de la Castellana, que desde hace un año afectan a la zona de Azca. Calvo detalló que en el proyecto se incluirá un plan de Movilidad Urbana, con vistas a mejorar la accesibilidad y el transporte público en los días de partido. Aunque no hay fecha de inicio, se espera que sea en primavera de 2017, una vez esté aprobado por la Junta de Gobierno y, después, por el Pleno de Cibeles.

» **PETICIÓN MUNICIPAL DE ASILO**
El Ayuntamiento registró ayer en el Ministerio de Asuntos Exteriores una carta en la que solicita asilo y visado para refugiados en Grecia que necesitan operaciones urgentes.

» **NUEVOS ASESORES EN LA CAPITAL**
El Consistorio anunció ayer que ha contratado a 21 asesores destinados a cada una de las 21 Juntas de Distrito, que considera "infradotadas" y "sobrecargadas" en la actualidad.

El nuevo Bernabéu reservará una zona interior para un hotel y comercios

LUCA COSTANTINI, Madrid
El futuro estadio Santiago Bernabéu no ampliará su actual superficie edificable, pero podrá alojar en su interior una nueva zona comercial y un hotel. Así lo explicó el presi-

dente del Real Madrid, Florentino Pérez, tras la presentación del proyecto, en la que intervino la alcaldesa, Manuela Carmena (Ahora Madrid). En el espacio situado entre el paseo de la Castellana y la fachada oeste del esta-

dio se levantará un atrio de entrada al campo de 2.000 metros cuadrados, sobre los cuales se apoyará parte de la ampliación del nuevo estadio. La Esquina será derribada para crear una plaza privada de uso público.

El nuevo proyecto del estadio del Real Madrid modificará la maqueta del anterior diseño, ya que fue bloqueado por los tribunales, pero no renunciará a su gran objetivo comercial: ser un espacio único entre las catedrales del fútbol europeo en cuanto a integración en el mismo complejo de una gran zona comercial y un hotel de lujo, desde cuyas ventanas, por ejemplo, se podrán ver los partidos en directo.

En la presentación del futuro estadio del Real Madrid —para cuya remodelación el equipo de fútbol prevé destinar 400 millones de euros— su presidente, Florentino Pérez, delineó las intenciones de la sociedad merengue: "Nadie dice que no puede haber actividad comercial o un hotel. No aumenta la edificabilidad, que era una de las pegadas del Tribunal Superior de Justicia. Seguimos con 125.000 metros cuadrados edificables y estamos estudiando las posibilidades, porque con la edificabilidad que tenemos hay que valorar la mejor opción", dijo. Para no incumplir este límite, Pérez detalló en una abarrotada sala de prensa que el club ya ha trasladado las oficinas del Bernabéu a un nuevo edificio en Valdebebas.

Con este proyecto, el Consistorio da su visto bueno a la idea de convertir el actual espacio situado entre el paseo de la Castellana y la fachada oeste del estadio, actualmente destinado a aparcamiento, en una plaza pública de uso peatonal, que servirá de antesala a la puerta principal del estadio. Se tratará de una especie de soportal o alero de 21 metros de ancho, que no tocará el suelo pero que permitirá al Real Madrid ampliar el espacio interno del estadio. "Dicho vuelo no apoya sobre el suelo, por lo que no altera el carácter público del mismo ni los límites de la parcela actual", sostiene el Consistorio.

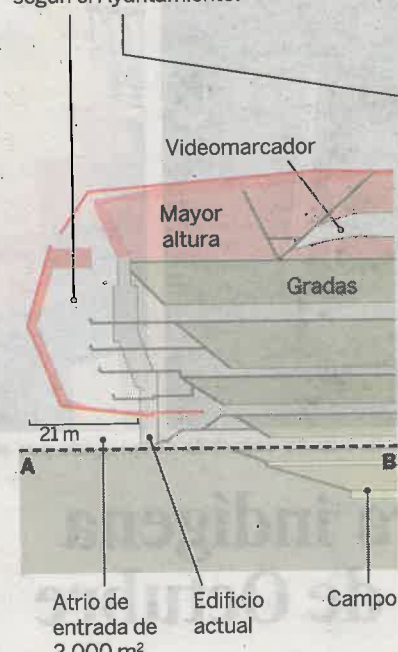
El club más galardonado del fútbol europeo llega así a un acuerdo con el Ayuntamiento en uno de los puntos más conflictivos del anterior proyecto: el área comercial, que debía ocupar parte del paseo de la Castellana y que fue bloqueada en febrero por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid. Una de las contrapartidas que el Consistorio pedía al Real

La reforma del estadio



ATRIO DE ENTRADA PRINCIPAL

Cornisa con 21 m de vuelo que "no apoya sobre el suelo, por lo que no altera el carácter público del mismo ni los límites de la parcela actual", según el Ayuntamiento.



PLANO DEL NUEVO BERNABÉU



Fuente: Ayuntamiento de Madrid y elaboración propia.

Madrid en ese viejo diseño era que convirtiera el centro comercial de La Esquina del Bernabéu, entre las calles de Concha Espina y de Padre Damián (unos 6.000 metros cuadrados de superficie), en un parque público. El nuevo plan especial mantiene esta idea, puesto que

el Real Madrid se compromete a convertir esa zona en una plaza privada de uso público, dentro de un esquema de mejora del área que rodea el estadio.

El gobierno municipal celebró el acuerdo. Desde diciembre ha ido señalando que solo permitiría un proyecto "compa-

tible con el interés público". Ayer la alcaldesa, Manuela Carmena (Ahora Madrid), resaltó que se ha desbloqueado uno de los grandes asuntos pendientes del ámbito urbanístico de la ciudad. La prioridad del Ayuntamiento era que la nueva fachada de uso comercial y hotelero

Nuevas gradass y más seguridad

Asimetría. El nuevo estadio tendrá una grada nueva de 3.000 asientos, con lo que se dotará de asimetría entre ambos laterales. La operación para las mejoras alcanza los 400 millones de euros y las obras empezarán "lo antes posible", dijo ayer Florentino Pérez.

Graderío. Las nuevas gradass ganarán en calidad y comodidad. Está prevista en el proyecto la mejora general del nivel de confort de los usuarios del estadio, para lo que se rediseñarán los graderíos, sin incremento del aforo total.

Seguridad. Los sistemas de evacuación también mejorarán. Según el proyecto presentado ayer, se incrementará el número de accesos para llegar a las gradass, con lo que disminuirán las distancias a recorrer para abandonar el estadio. También se reconfigurarán las torres de evacuación y los accesos directos para emergencias.

Proyecto anterior. El anterior proyecto, ahora arrinconado, permitía crear un centro comercial y hotelero de 12.250 metros cuadrados en la fachada del paseo de la Castellana, así como hacer un aparcamiento subterráneo de 600 plazas.

no ocupara viario público, y el plan del Real Madrid no prevé superar los 125.000 metros cuadrados de superficie actual.

"No hay cosas peores para una ciudad que los estancamientos", afirmó la alcaldesa, quien destacó la "cooperación" en el diálogo entre el Consistorio y el club de fútbol. Por su parte, el presidente del Real Madrid señaló la "importancia" y el impacto del nuevo estadio en el entorno urbano. Recordó el valor turístico de una instalación que, además de ser un "icono emblemático" de la ciudad, es también el tercer museo más visitado de Madrid, por detrás del Reina Sofía y del Prado.

Segundo apellido

El nuevo Santiago Bernabéu tendrá además una iluminación externa. Se parecerá en este sentido al estadio Allianz Arena del Bayern de Múnich, en Alemania, que gracias a una cobertura integral traslúcida emite luz cambiante de varios colores a partir del atardecer y durante la noche. Esa envoltura ligera facilitará la ventilación natural y se levantará en verano.

El Bernabéu seguirá llevando el nombre de su antiguo presidente, el que dirigió el club durante 35 años hasta su muerte,

PASA A LA PÁGINA 2

MADRID

VIENE DE LA PÁGINA 1

en 1978. Pero podría ganar un segundo "apellido comercial", admitió Pérez. Este podría ser el de Ipic, la empresa petrolera dueña de Cepsa, que firmó un acuerdo en 2014 para ser uno de los patrocinadores de las reformas del nuevo estadio.

El diseño, firmado por el equipo de arquitectos alemanes Gerkan, Marg und Partner Architekten, prevé un incremento de la altura y los vuelos del edificio a fin de instalar una nueva envoltura para el estadio de bandas de acero y líneas vanguardistas.

El nuevo estadio tendrá también una cubierta retráctil que sobrevolará integralmente las gradas y el campo, y que tardará 15 minutos en abrirse. En la zona este del campo se creará una grada nueva de 3.000 asientos, lo que dotará al estadio de asimetría entre ambos laterales. Aun así, el aforo será el mismo con una redistribución de asientos y con el rediseño de los graderíos.

Finalmente, el proyecto incluirá mejoras en la avenida de Concha Espina, con la ampliación de las aceras tras la demolición de las torres de evacuación, que serán reconfiguradas.

Plan de movilidad

"El impacto acústico hacia el exterior se reducirá", explicó el responsable del Área de Desarrollo Urbano Sostenible, José Manuel Calvo, quien agregó que el Consistorio ha vinculado el plan de movilidad de la zona al proyecto especial para la remodelación del estadio. "Se ordena todo el entorno, tanto el frente de Castellana como el de la propia esquina del Bernabéu", añadió Calvo, aunque no detalló los planes del Ayuntamiento para resolver problemas de exceso de tráfico durante los días de partido.

"Las obras empezarán lo antes posible", explicó ayer el presidente del Real Madrid. La fecha de arranque no será con toda probabilidad anterior a 2017. Antes la Junta de Gobierno municipal debe dar su visto bueno definitivo al plan y pasar a continuación un periodo de un mes de información pública para que los ciudadanos presenten alegaciones. Las obras saldrán a licitación en un proceso al que no podrá concurrir la constructora de Florentino Pérez.

PP y Ciudadanos se mostraron favorables al acuerdo alcanzado. El concejal del PP José Martínez Almeida afirmó que tiene una "visión positiva" del proyecto, aunque dijo quedar a la espera de ver más detalles.

Begoña Villacís, portavoz de Ciudadanos en el Consistorio, ve con buenos ojos este "proyecto vanguardista" y se ha congratulado de que, por lo menos, "salga adelante alguno, mientras otros siguen parados".

Los actos de la Fiesta Nacional obligan a cortar el tráfico en el centro

PELAYO ESCANDÓN, Madrid

Los actos conmemorativos de la Fiesta Nacional del 12 de octubre provocarán cortes y desvíos de tráfico desde las 7.30 de hoy en el centro de Madrid. La zona más afectada será el eje de las calles del Prado, Recoletos y Castellana, donde se celebrará el desfile de las Fuerzas Armadas. El Ayuntamiento recomienda usar el transporte público para desplazarse por el centro o utilizar la M-30 y la M-40 como alternativa para los coches particulares.

El acto central comenzará a las once de la mañana, con la llegada de los Reyes a la plaza de Cánovas del Castillo (Neptuno), donde serán recibidos por el presidente del Gobierno en funciones, Mariano Rajoy. Allí serán saludados por el ministro de Defensa en funciones, Pedro Morenés; la presidenta de la Comunidad de Madrid, Cristina Cifuentes; el Jefe de Estado Mayor de la Defensa, almirante general Fernando García Sánchez, y la presidenta de la Asamblea de Madrid, Paloma Adrados.

Tras el homenaje a la bandera y a los que dieron su vida por España, habrá desfile aéreo, con la participación de más de medio centenar de aeronaves, y desfile terrestre, con unos 3.400 efecti-

vos de las Fuerzas Armadas y de la Guardia Civil. Desde las 7.30 habrá cortes de tráfico en puntos adyacentes como el paseo de Santa Isabel, entre la calle Alfonso XII y el paseo del Prado. Otras zonas afectadas son la carrera de San Jerónimo; la calle Atocha entre la glorieta del emperador Carlos V y la calle San Eugenio; o la calle Jorge Juan entre la calle Serrano y la plaza de Colón. El desfile obligará a modificar el recorrido de 36 líneas de autobús. Por su parte, Metro de Madrid reforzará las líneas 1, 2 y 4 con un 33% más de convoyes, y destinará más personal para prevenir aglomeraciones en las estaciones de Colón, Banco de España, Serrano, Atocha y Atocha Renfe.

Cortes de tráfico hoy



A la derecha, la bandera wiphala en la Junta de Centro. A la izquierda, la enseña española desplegada por el PP. / SAMUEL SÁNCHEZ

Madrid iza una bandera indígena para conmemorar el 12 de Octubre

VICENTE G. OLAYA, Madrid

El Ayuntamiento de Madrid hizo ondear ayer en la Junta de Distrito de Centro la bandera indígena wiphala para conmemorar el Día del Descubrimiento, el 12 de octubre, según hizo público a través de Twitter Ahora Madrid, grupo municipal al que pertenece la regidora, Manuela Carmona. Se da la circunstancia de que el grupo municipal del PP también colocó otra bandera, es-

ta vez española, en la fachada del edificio que ocupa su grupo municipal con el mismo fin.

La enseña wiphala es una bandera indígena de siete colores usada en determinadas zonas de los Andes. Cada una de sus tonalidades tiene un significado relacionado con la naturaleza y con la cultura del pueblo aymará.

Fuentes municipales manifestaron a Europa Press que no era la primera vez que se colgaba una

bandera en representación de un colectivo, como ocurrió con la del Pueblo Gitano el pasado 8 de abril o con la del Orgullo en julio.

Esperanza Aguirre, portavoz del PP en el Ayuntamiento, pidió ayer que los madrileños "cuelguen la bandera de España en los balcones" y que "no hagan cosas raras como la señora Carmona, que ha colgado una banderita en la Junta de Centro que me dicen que es de los indíge-

nas". Por su parte, la portavoz de Ciudadanos, Begoña Villacís, criticó la instalación de la enseña wiphala, "símbolo de la resistencia indígena", pidiendo a Ahora Madrid que "deje sus complejos a un lado y respete la fiesta de la Hispanidad".

La edil sostuvo que "no se puede cambiar ni reescribir la historia". Villacís se preguntó "si lo próximo va ser el Acueducto Romano, por aquello del Imperio, o la Mezquita de Córdoba".

Carmena no asistirá hoy al Desfile de la Hispanidad, ya que ha partido hacia Bogotá (Colombia), donde participará en la Asamblea Mundial de Líderes Locales y Regionales.

CANFRANC

El histórico tren internacional lucha por resucitar

Recuperar la conexión ferroviaria entre España y Francia por el Pirineo aragonés necesita 500 millones de euros. Aragón y Aquitania esperan que la UE apunte financieramente las obras

ROBERTO PÉREZ

Desde julio de 1928 hasta el 27 de marzo de 1970, España y Francia estuvieron conectadas por tren a través del Pirineo aragonés. Aquel 27 de marzo de 1970, este corredor ferroviario murió abruptamente. Se derrumbó un puente del tramo francés de la línea, y el Gobierno galo decidió que era mejor prescindir de este ferrocarril. Desde entonces, Canfranc ya no es estación internacional. Los trenes llegan hasta Canfranc, pero no pasan a Francia. El túnel que hace casi un siglo se construyó para dar paso a los trenes por las entrañas del Pirineo quedó en desuso, pero Aragón siempre ha mantenido viva la aspiración de recuperar esta conexión ferroviaria internacional. Una aspiración a la que se ha dado un impulso en los últimos años y que ahora busca el compromiso decisivo de la Unión Europea (UE).

Aragón y su vecina región francesa de Aquitania van de la mano en este objetivo. Próximamente van a pedir a la UE que aporte 200 millones de euros para cubrir el 40% de la inversión que hace falta para reabrir la línea ferroviaria internacional de Canfranc. La meta que se han marcado los gobiernos regionales de Aragón y de Aquitania es que en el año 2020 los trenes vuelvan a discurrir entre Zaragoza y Pau (Francia) a través de Canfranc.

Hace escasas semanas, los presidentes de Aragón y de Aquitania, Javier Lambán y Alain Rousset, se reunieron en Pau (Francia) y pactaron la hoja de ruta para conseguir la reapertura de esta línea internacional. La próxima semana, ambos viajarán a Bruselas para ir convenciendo a las autoridades comunitarias en que deben apostar por la reapertura del Canfranc, primer paso para encarar -a futuro- el mucho más ambi-

cioso proyecto de la Travesía Central del Pirineo (TCP), otro gran paso a través de la Cordillera para que discurra por él un corredor ferroviario de alta capacidad que sirva de complemento y alternativa a los pasos laterales por el País Vasco y Cataluña, y que sirva como eje de conexión desde el Sur de España y Portugal hacia el resto de Europa. Permitiría volver a conectar directamente por tren a Pau (Francia) y a Zaragoza.

Las obras pendientes y su coste

Por volumen de inversión, la reapertura de la línea de Canfranc se ve más viable y de más ágil consecución. Hoy por hoy, restaurar este paso ferroviario transfronterizo necesitaría 500 millones de euros. Es lo que se ha calculado que haría falta para recuperar los 32 kilómetros de vías entre Bedous (Francia) y la frontera con España -el último tramo de la línea en el lado francés que queda por rehabilitar-, reacondicionar por completo el viejo túnel ferroviario que atraviesa el Pirineo y modernizar el trazado en el lado español.

Los gobiernos de Aragón y de Aquitania están convencidos de que la obra no solo es económicamente asumible, sino presupuestariamente viable. Pero tienen que convencer de ello a las autoridades españolas, y lograr también que los gobiernos de España y Francia se impliquen y asuman este proyecto. Para eso, Aragón y Aquitania han decidido preparar, con rapidez, un argumentario técnico «sólido» con el que ir «ganando adeptos», según ha indicado el presidente aragonés, Javier Lambán. Insiste en que se trata de un proyecto «creíble y serio».

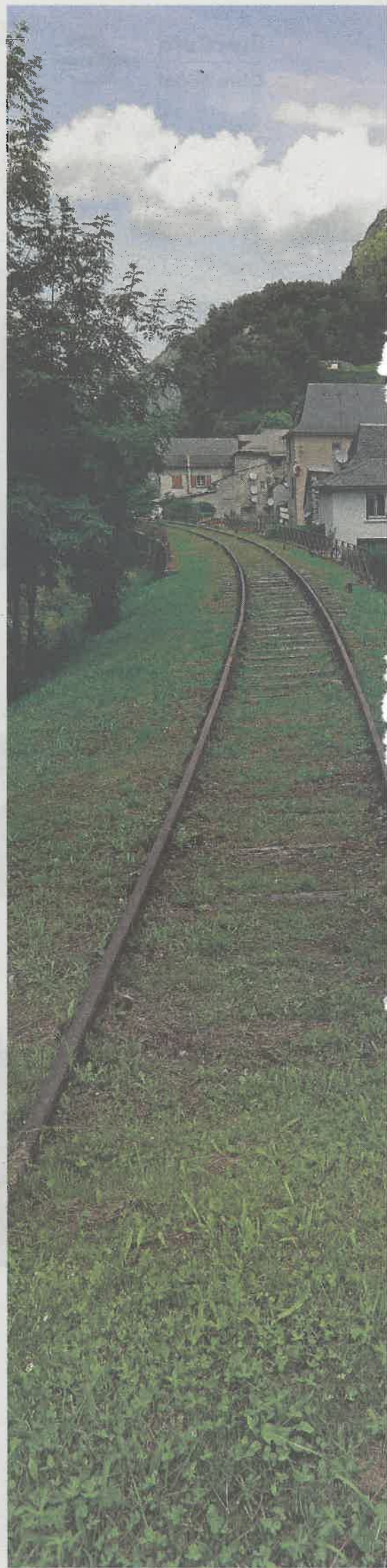
Pero Lambán subraya -y coincide en ello con su homólogo de Aquitania- que los gobiernos español y francés deben implicarse decididamente la recuperación de la línea internacional de Canfranc. Deben considerarlo -argumenta Lambán- como una

El nido de espías vigilado por los nazis

Durante la II Guerra Mundial, Canfranc fue nido de espías, de secretos, de operaciones encubiertas. Durante meses, soldados y oficiales nazis formaban parte del vecindario de este pequeño pueblo del Pirineo oscense. Controlaban los movimientos en una estación que era estratégica para Hitler, porque desde ella partían hacia Alemania trenes cargados de wolframio para nutrir la industria armamentística germana, cargamentos que el régimen nazi pagaba con oro que era transportado también a través de Canfranc. Fue también ruta de fuga para no pocos que huyeron de los nazis, gracias a una red secreta de voluntarios que se encargaban de pasarlos por Canfranc.



Fachada de la emblemática estación de Canfranc, inaugurada en el año 1928



TCP: el ambicioso túnel que pide paso en Bruselas

R. P.

En paralelo a la reivindicación de la reapertura de la línea de Canfranc, Aragón lleva años luchando por abrir otro paso ferroviario internacional por el Pirineo central. Se trata de un proyecto mucho más ambicioso, que en el año 2003 logró entrar en la selecta lista de proyectos prioritarios de la UE en materia de infraestructuras, pero que acabó relegado en 2009 en favor del Corredor Mediterráneo -Cataluña presionó insistentemente para ello-.

La pretendida Travesía Central del Pirineo (TCP) consistiría en crear un corredor ferroviario de alta capacidad que conectara Francia con España a través de Aragón, que enlazaría con Madrid y que, desde allí, se bifurcaría en dos grandes ramales -uno hasta el puerto de Algeciras y otro hasta el portugués de Sines-.

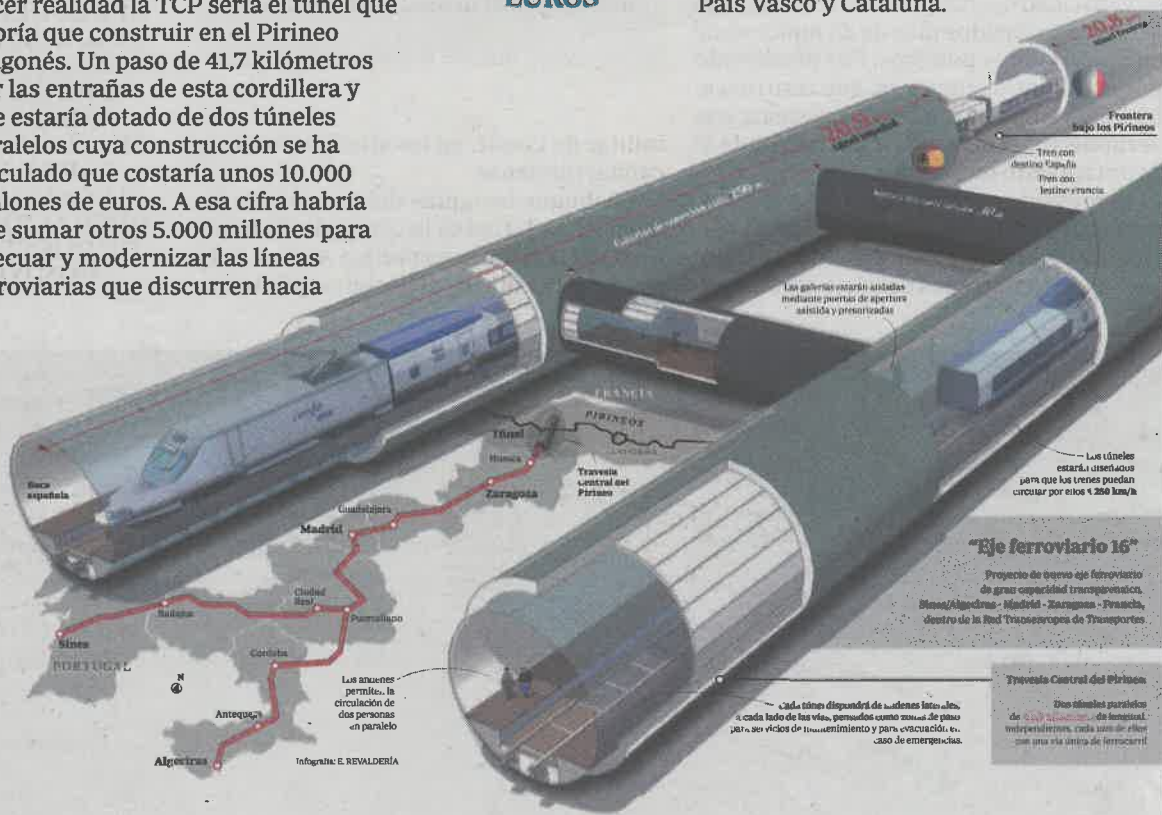
La obra de mayor envergadura para hacer realidad la TCP sería el túnel que habría que construir en el Pirineo aragonés. Un paso de 41,7 kilómetros por las entrañas de esta cordillera y que estaría dotado de dos túneles paralelos cuya construcción se ha calculado que costaría unos 10.000 millones de euros. A esa cifra habría que sumar otros 5.000 millones para adecuar y modernizar las líneas ferroviarias que discurren hacia

Zaragoza, Madrid, Algeciras y Portugal.

El proyecto, hoy por hoy, está en lista de espera. Lleva años de letargo, pero el Gobierno aragonés insiste en que no se renuncia a él y que se seguirá luchando por sacarlo adelante, aunque se reconoce que es una obra con un horizonte a largo plazo.

Un estudio realizado en los últimos años por encargo del Gobierno aragonés afirmó que la TCP, mientras duraran las obras, generaría una actividad cifrada en 12.000 millones de euros. Y, después, una vez hecha la infraestructura, una aportación al PIB español de 1.200 millones al año, sin contar lo que generaría en Portugal y en el sudoeste de Francia. Además, indicó que la Travesía Central del Pirineo podría llegar a captar entre 26 y 30 millones de toneladas transportadas anuales, diez veces más que el volumen total que se está transportando ahora por los pasos laterales del País Vasco y Cataluña.

LA TRAVESÍA CENTRAL DEL PIRINEO ESTÁ PRESUPUESTADA EN 15.000 MILLONES DE EUROS



cuestión estratégica de Estado, y defenderla activamente ante la UE.

En busca de inversores privados

Por eso, Lambán y Rousset han coincidido también en que es urgente que se reúna la comisión cuatripartita formada por los gobiernos de España y Francia, y por los ejecutivos regionales de Aragón y de Aquitania. Quieren que, en esa comisión, las autoridades de ambos países se comprometan a dar un impulso decidido a este proyecto ferroviario y lo hagan estableciendo un calendario en firme.

Asimismo, para reforzar la viabilidad eco-

EN EL LADO FRANCÉS SOLO QUEDAN POR RECUPERAR 32 KILOMETROS DE VÍAS

nómica de las obras, se está sondeando también la participación de socios privados, que asuman parte de la inversión a cambio de obtener contraprestaciones a futuro en la explotación de ese trazado ferroviario.

Aunque sobre esto último todavía no hay nada decidido, Rousset y Lambán han indicado que ya ha habido contactos iniciales en este sentido y que se ha visto interés en algún potencial inversor privado.

La línea internacional de Canfranc fue inaugurada en el año 1928. De la envergadura del proyecto dieron fe el túnel que perforó el Pirineo y la majestuosa estación de tren de Canfranc.

Uno de los tramos de la línea de Canfranc que quedan por recuperar en el lado francés.

PARTAN SIMÓN