

## 4, 6 y 7 de diciembre de 2016

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Comerciantes y PP llevarán a los tribunales el cierre de Gran Vía...ABC, 6 de diciembre

<<Si el Ayuntamiento quiere transporte gratis, que lo sufrague>>...ABC, 4 de diciembre

Cinco edificios históricos han sido derribados este año en la capital...EL PAÍS, 4 de diciembre

La construcción de nuevas líneas de AVE, en mínimos históricos...ABC, 7 de diciembre

# Pérdidas económicas Comerciantes y PP llevarán a los tribunales el cierre de Gran Vía

► Aguirre pedirá la impugnación del decreto, que «pisotea» los derechos de los madrileños en el pleno municipal

MARTA R. DOMINGO  
MADRID

El PP en el Ayuntamiento de Madrid no sólo llevará al pleno municipal la impugnación del decreto de Manuela Carmena que impide el paso al tráfico privado de la Gran Vía y las calles Mayor y Atocha, sino que también está dispuesta a recurrir ante la Justicia. «A los tribunales iremos, seguro», anunció ayer la portavoz popular, tras reunirse con los representantes de 16 asociaciones de vecinos y comerciantes del distrito Centro, quienes también advirtieron de que iban a emprender medidas legales por las pérdidas ocasionadas en sus negocios.

Aguirre tachó la medida del Gobierno de Ahora Madrid de «esperpéntica, inconcebible, vergonzosa, cutre e indigna para una ciudad occidental». «No habrán visto nunca en Oxford Street (la calle más concurrida de Europa) esas cutrecas de vallas», dijo. La portavoz popular se mostró convencida de que el Consistorio impuso esta medida por «una cuestión ideológica», cuyo objetivo sólo puede ser el de «enfrentar a las personas con los coches».

«Creo que, sinceramente, no se lo han pensado, y, si se lo han pensado, sus raíces y objetivos han pasado por encima de pisotear los derechos de comerciantes, vecinos y hosteleros», censuró la edil del PP. «Si en Madrid ya no va a haber derecho a utilizar el coche, que lo diga la señora Carmena y que deje de cobrar el impuesto de circulación», añadió.

Para los populares esta restricción va a «destronar» las Navidades y «llevar a la ruina» a comerciantes, hosteleros, autobuses discrecionales y aparcamientos. Uno de ellos, Juan Antonio Correa, propietario de un hostel en Gran Vía, lamentó el gran número de cancelaciones que ha tenido estos días su negocio. Explicó que los turistas optan por anular sus reservas porque «la gente no sabe cómo llegar al centro» y que él es incapaz de decirles cómo

hacerlo. Además de los hosteleros, también se han visto afectados los buses discrecionales, que llevan viajeros de forma puntual a la capital.

El propietario de autobuses Jiménez Dorado, Manuel Lara, calificó de «plan de inmovilidad» estas medidas de restricción del tráfico rodado que, a su juicio, están generando «graves perjuicios». «Pese a tener un auto judicial que nos permite acceder, la Policía Municipal no lo autoriza», aseguró. «Ante esta situación, nos estamos planteando la posibilidad de empezar a realizar despidos del personal contratado para la campaña de Navidad», manifestó Lara. También advirtió de que habrá una protesta en el centro de la capital: «Una convocatoria para que toda la flota de autocares de la Comunidad de Madrid se dé cita en Gran Vía, ahí sí va a haber un colapso».

Para el presidente de la Asociación de Empresarios de Gran Vía, Florencio Delgado, el decreto parece un «contubernio entre el Ayuntamiento y las grandes superficies», ya que cree que los cortes canalizarán las compras hacia la periferia. «El comercio del distrito de Centro se ha visto terriblemente perjudicado por la alarma social de



Aguirre, ayer, en la zona peatonal de Gran Vía

decir que a Madrid ya no se puede venir en coche», expresó.

Tal y como ha venido informando ABC, las pérdidas que acarrearán los aparcamientos desde que se hizo efectiva la medida se aproximan a los 10.000 euros al día. El presidente de la Asociación de Comerciantes y Vecinos

del barrio de Universidad, José Gabriel Peña, destacó que «los primeros días para los parkings de la zona y para el abastecimiento de los mercados están siendo tremendamente negativos». «El comienzo ha sido nefasto», indicó. Por todo ello, Aguirre defendió que se tomen las mismas medidas de re-



Inés Sabanés

MAYA BALANYÁ

## Balance municipal

### El Ayuntamiento reconoce que la restricción produce atascos

S. L. MADRID

La delegada de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento, Inés Sabanés, hizo una valoración «positiva» del corte al tráfico privado en Gran Vía, pese a que reconoció que ayer, lunes, el primer día laborable de aplicación de esta medida restrictiva, «los ejes que confluyen con los principales cortes sufrieron retenciones».

A primera hora de la mañana se produjeron algunas congestiones en la zona de la Cuesta de San Vicente. Por ello, se activó el protocolo habitual de la hora punta, que consiste en cortar el túnel de entrada desde la A-5 hacia la Cuesta de San Vicente y otras «medidas complementarias de desvío preparadas a través de la M-30».

En este punto, la edil destacó que



**CERRADAS**  
La Gran Vía, Atocha y Mayor permanecen hoy vetadas al tráfico de vehículos privados

**EXCEPCIONES**  
Transporte público, bicis, Uber, Cabify, Car2Go, emergencias, motos residentes y 0 emisiones

**PARKINGS**  
Pasan quienes tengan plaza de residente. Para el resto hay que usar vías alternativas



MAYA BALANYA



DE SAN BERNARDO

Una larga fila de coches llenaba ayer la Gran Vía pese a las restricciones

## “ Críticas de los damnificados



### Florencio Delgado

PTE. ASOC. COMERCIANTES DE GRAN VÍA

«El comercio del distrito de Centro se ha visto terriblemente perjudicado por la alarma social de decir que a Madrid ya no se puede venir en coche»



### Manuel Lara

RESPONSABLE DE AUTOBUSES JIMÉNEZ DORADO

«Ante este “plan de inmovilidad” nos estamos planteando la posibilidad de empezar a realizar despidos del personal contratado para la campaña de Navidad»



### José Gabriel Peña

PDTE. ASOC. COMERCIANTES Y VECINOS DE UNIVERSIDAD

«Para los parkings de la zona y para el abastecimiento de los mercados, los primeros días están siendo tremendamente negativos. El comienzo ha sido nefasto»

para tomar esta decisión «tan drástica», así como los medidores de impacto. Además, Villacís reclamó «responsabilidad y mesura» al Consistorio. «Consideramos que estas decisiones se tienen que tomar de manera progresiva e informada, para que atraigan al ciudadano», señaló la concejal.

Villacís acusó al Gobierno municipal de seguir una «política negacionista», ya que, según ella, la alcaldesa, Manuela Carmena, no ha querido reconocer el atasco que, «como consecuencia a esta medida», tuvo lugar el viernes en Cibeles. «Les falta sentido de la autocritica», sostuvo. La edil también destacó que a este «problema» se suma la «operación Asfalto», en la que el Ayuntamiento está reparando 523 calles de los 21 distritos y que debido a la «mala gestión» comienza en estas fechas.

### Veto a los discapacitados

Por su parte, la presidenta de la Comunidad de Madrid, Cristina Cifuentes, denunció ayer la «carencia grave» de la norma municipal al no incluir los coches con permiso de autorización de aparcamiento para personas con discapacidad.

Cifuentes afirmó que espera que el Consistorio «rectifique cuanto antes» esa normativa, ya que «no tiene explicación ninguna que las restricciones de tráfico no se apliquen a residentes, taxistas, vehículos corporativos y sí a personas con discapacidad que tienen acreditado el permiso». La presidenta dijo que espera que a estas personas se les permita el acceso y que el Ayuntamiento «se haga eco de esta petición que me parece totalmente lógica, razonable y justa».

La líder regional señaló que la «decisión unilateral» del Ayuntamiento de cortar algunas calles al tráfico rodado «se ha hecho sin contar con los sectores afectados», en referencia a que el Consistorio de la capital decidió el corte de la Gran Vía sin avisar al Consorcio de Transportes, del que depende Metro y EMT. No obstante, se mostró dispuesta a colaborar con el Ayuntamiento, pero insistió en que es necesario «avisar con antelación y mejorar la coordinación».

distribución de los vehículos que los años anteriores: desviar el tráfico desde Cibeles cuando los «parkings» se queden sin plazas.

Además de las pérdidas de comerciantes y hosteleros, Aguirre también subrayó el sobrecoste que supone esta peatonalización del centro, ya que los

turnos de noche de los policías municipales «en todas y cada una de las intersecciones cuestan un dineral». A ello se suma que estos agentes son desplazados desde otros puntos de la ciudad donde también deberían actuar, como la Cuesta de San Vicente, el paseo de Recoletos...

A diferencia del PP, el grupo municipal Ciudadanos no acudirá a los tribunales por estas restricciones a la circulación: «Hay que recurrir a ellos cuando sea totalmente preceptivo». No obstante, su portavoz, Begoña Villacís, solicitó ayer al Ayuntamiento los papeles en los que se han basado

es «positivo» el incremento del tráfico en vías de circunvalación como la M-30 en periodos de alta intensidad porque «por algo se hicieron». «Las vías de circunvalación tienen que cumplir su función y en un momento de altísima intensidad tienen que evitar el cruce de paso por las arterias principales de la ciudad», justificó.

También hubo que bifurcar los vehículos hacia el paseo de la Florida y Puente de los Franceses. Y otras zonas que se han visto afectadas a primera hora con mayores retenciones de lo habitual fueron el paseo del Prado y San María de la Cabeza, esta última afectada también por un incidente entorno a las 8.30 de la mañana.

## 6.500 coches menos

La delegada de Medio Ambiente y Movilidad, Inés Sabanés, ayer sacó pecho de que el Ayuntamiento de Madrid contabilizó 6.500 coches menos de paso a las Área de Prioridad Residencial (APR), un número bastante poco significativo si tenemos en cuenta que sólo por la Gran Vía transitan a diario más de 50.000 vehículos.

Sabanés, haciendo oídos sordos a las críticas de los comerciantes y vecinos, aseguró que esta medida beneficia al comercio de la zona porque dar más espacios al peatón supone entornos «más agradables para pasear y comprar». «La concienciación y el mensaje enviado está llegando al conjunto de la ciudadanía», defendió la delegada de Medio Ambiente y Movilidad. La concejal de Ahora Madrid apuntó que se produjo una excepción a esta situación general durante el fin de semana, concretamente el sábado por una «cierta situación de mayor congestión» al coincidir con una manifestación desde Plaza de España con dirección a Gran Vía.



El consejero de Transportes, Pedro Rollán, el pasado jueves, durante la entrevista

JAIME GARCÍA

## «Si el Ayuntamiento quiere transporte gratis, que lo sufrague»

### Entrevista

### Pedro Rollán Consejero de Transportes

► Pide a Carmena que contribuya a cofinanciar el Metro y cuestiona la política de tráfico municipal, «como la inmensa mayoría de los madrileños»

SARA MEDIALDEA  
MADRID

Pedro Rollán confirma que las tarifas del transporte público seguirán congeladas en 2017. Como la decisión de abrir el Metro 24 horas al día: ni el presupuesto ni la demanda, dice, lo justifican.

—¿Qué le parecen los cortes de tráfico en Gran Vía?

—Es una decisión que forma parte de las competencias del Ayuntamiento de Madrid. Si aciertan con la medida, les felicitamos; pero si se genera un problema para la movilidad de los madrileños, lo criticamos. La Comunidad, a través del Consorcio Regional de Transportes, ha organizado una respuesta inmediata, porque esto va a tener una repercusión muy importante no sólo en los tres ejes en que se va a impedir circular, sino un efecto dominó en toda la zona de influencia. De ahí el refuerzo del 50 por ciento de la oferta de Metro respecto a la que había las Navida-

des de 2015 y la propuesta muy razonable de aumento de oferta en la EMT: para dar a los que quieren utilizar el transporte público, a quienes no les va a quedar más remedio para acceder a determinadas ubicaciones, la posibilidad de tener alternativas fiables.

—¿Qué pasará con las tarifas del transporte público en 2017?

—Nuestro compromiso fue el de congelar las tarifas a lo largo de toda la legislatura: se va a seguir apostando por los abonos. El de jóvenes con tarifa plana a 20 euros, por ejemplo. Ya son unos 980.000 los que se han adherido al mismo.

—¿Y apoyarán el abono social que les pide la oposición?

—El Gobierno de la Comunidad aporta 940 millones de euros para el sostenimiento del transporte público, más 127 millones que aporta el Ayuntamiento de Madrid, más 126 del Estado y 16 del resto de ayuntamientos. El 78 por ciento del total, por tanto, lo aporta la Comunidad. De facto, todos los viajes

están subvencionados, entre un 45 y un 90 por ciento, como ocurre con los abonos para mayores de 65 euros. El compromiso, no sólo en movilidad, sino en mejora del medio ambiente, está presente los 365 días del año por parte de la Comunidad. Si el Ayuntamiento de Madrid quiere plantear de forma unilateral la gratuidad del transporte, parece lógico que ellos que lo proponen sean quienes los sufragan. —¿El transporte gratis en días de alta contaminación debe pagarlo el Ayuntamiento?

—Sin lugar a dudas. De ahí la reflexión que nos hacemos también sobre unas declaraciones de Manuela Carmena en las que señalaba que estaban interesados en cofinanciar el Metro, cosa que a día de hoy no ocurre: la Comunidad aporta 66 millones de euros para el sostenimiento de la EMT, de lo que nos sentimos muy orgullosos; pero el Ayuntamiento de Madrid no aporta ni un euro para el sostenimiento de Metro, que es el sistema de transporte más utilizado por los madrileños.

—¿Le está pidiendo al Ayuntamiento que aporte dinero a Metro?

—Es una petición que ya la hemos hecho en varias ocasiones. Recuerdo algún comentario por parte del representante del Ayuntamiento, diciendo que ellos no tenían acciones en Metro. Yo le pido al Ayuntamiento que enseñe las acciones que nosotros tenemos en la EMT, que es ninguna; si aún así la financiamos, no comprendo por qué no pueden aplicar el mismo criterio.

—¿Habrá algún día billetes vinculados al tiempo del viaje, no a los medios de transporte que se usan?

—Hay tres millones de usuarios con abono transporte: pueden utilizar todos los medios de transporte durante todo el horario, todos los días del mes. Creemos que es la mejor solución tarifaria que existe; son muchísimas las

regiones y países que vienen a verlo.

—¿Abrirán el Metro 24 horas al día?

—La situación económica y presupuestaria y la demanda no parecen que justifiquen una ampliación del horario de Metro. A partir de las 20.30 o 21 horas, el porcentaje de ocupación de los trenes es casi testimonial. Existen otros medios de transporte que pueden complementar ese horario de Metro.

—La Comunidad está muy preocupada por los atascos en Madrid. ¿Hablan con el Ayuntamiento de ello?

—Hablamos todo lo que el Ayuntamiento quiere que hablemos. Es conocido por todos que nos enteramos por los medios de comunicación de muchas de sus medidas. Nos interesa que haya un correcto funcionamiento de la movilidad; si la velocidad de circulación es muy reducida y se producen constantes atascos, esto supone pérdida de tiempo y un perjuicio para el medio ambiente. De ahí que nosotros queramos que la movilidad de la ciudad sea un éxito, cosa que en estos momentos cuestionamos como lo cuestionan la inmensa mayoría de los madrileños.

—¿Apoyan poner Bus-VAO en más vías de acceso?

—Esa es una competencia de Fomento; se lo trasladaremos al nuevo ministro. Creemos que es una muy buena solución que permite conceder certidumbre y fiabilidad, a la par que la puntualidad que demanda cualquier usuario. Para los autobuses interurbanos que circulan por cualquier vía que no sea la A-6, la única que goza de este carril Bus-VAO, es una incertidumbre saber qué tiempo van a perder en el atasco. Una vez que se puso el de la carretera de La Coruña, se incrementó de manera sobresaliente el número de usuarios.

### Cocheras de Cuatro Caminos

—¿Tienen ya respuesta municipal al proyecto de las cocheras de Cuatro Caminos?

—Nosotros estamos totalmente del lado de los 443 cooperativistas, que están viendo cómo sucesivos cambios por parte del Ayuntamiento les están perjudicando muy seriamente: primero fue la intención de declarar BIC las cocheras, cuando la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando se pronunció diciendo que no existían elementos suficientes; también se planteó una interpretación distinta del Ayuntamiento respecto al soterramiento. Hemos presentado soluciones y ahora estamos esperando a ver si el Ayuntamiento se pronuncia sobre si permite que estas familias puedan hacer realidad sus sueños o si no queda otra salida que acudir a los tribunales. No sería la primera administración que lo hiciera, para defender sus intereses.

—La línea 7B de Metro, que vuelve a reabrir, da problemas continuamente. ¿Es una línea rentable?

—Los transportes, la única rentabilidad que tienen es la social y medioambiental. Absolutamente todos los transportes son deficitarios. Esta es una línea con un subsuelo muy peculiar; va a ser necesario durante un importante horizonte de tiempo llevar labores de mantenimiento de gran alcance.

## » ALERTA POR LLUVIAS EN LA SIERRA

El servicio de emergencias 112 ha lanzado una alerta amarilla a los Ayuntamientos de la Sierra por la previsión de la Agencia Estatal de Meteorología, que anuncia lluvias hasta las 15.00 horas.

## » MÁS ASCENSORES EN EL METRO

La Comunidad instalará más de 30 ascensores en dos años en ocho estaciones de Metro. La inversión será de 57 millones de euros, dentro del plan para personas con movilidad reducida.



Cocheras de metro de Cuatro Caminos, donde una cooperativa pretende construir viviendas. / KIKE PARA

## Cinco edificios históricos han sido derribados este año en la capital

FRAN SERRATO, Madrid

En lo que va de año, cinco edificios históricos de la capital han sido condenados a la piqueta. La casa de socorro de Huertas o el palacio de la duquesa de Sueca pasan a engrosar una

lista en la que figuran la cárcel de Carabanchel, los cuarteles de Campamento o los edificios del complejo de Canalejas. Y la tendencia sigue con la aprobación del derribo de otros. En el limbo administrativo se encuen-

tran dos casos mediáticos: el antiguo Taller de Precisión de Artillería y las cocheras del metro en Cuatro Caminos. La asociación en defensa del patrimonio exige al Ayuntamiento una posición política clara.

Madrid Ciudadanía y Patrimonio es una asociación de defensa del patrimonio histórico que desde 1998 trata de salvaguardar el legado de la región. Su web alberga un observatorio del patrimonio en peligro. La mayoría de este se concentra en la capital: hay una treintena de casos. La plataforma informa de ellos localizándolos con un icono, que varía de color según su situación. El negro es para aquellos inmuebles que se han perdido para siempre. El rojo, para las que están en riesgo: el frontón Beti-Jai, sobre el que el Tribunal Supremo obliga a hacer una nueva tasación que elevaría la expropiación a 30 millones de euros, el palacio de la duquesa de Sueca o el edificio España. En naranja, los lugares en observación.

"Nuestro interés es que se cambie la visión del patrimonio, que es un valor irremplazable y que no se regenera", explica Alvaro Bonet, arquitecto de Madrid Ciudadanía y Patrimonio. En su opinión, el Ayuntamiento está preso de unas dinámicas establecidas en Urbanismo que trascienden a la propia política. "La única forma de parar esas dinámicas es

con una defensa política clara", señala. Bonet apremia al Consistorio a defender el patrimonio, pero señala también a la Comunidad, pues tiene la capacidad de parar los derribos declarando los inmuebles Bien de Interés Cultural.

Bonet pone como ejemplo la antigua casa de socorro de Huertas, un edificio construido durante la I República y demolido este año. El inmueble fue descatalogado por Urbanismo bajo el mandato de Alberto Ruiz-Gallardón y "nadie del equipo de Carmena supo verlo" para evitar que actuara la piqueta.

Además del citado edificio, en la calle de Costanilla de los Desamparados el Ayuntamiento derribó este año un inmueble del siglo XIX para levantar un polideportivo. El Consistorio alegó que la demolición se ajustaba a la legalidad porque nadie había presentado alegaciones cuando fue desprotegido, en 2005, siendo alcalde Ruiz-Gallardón. La protección arquitectónica y estructural era de nivel 2.

Este año también, en la calle de Embajadores, 18, junto a la iglesia de San Cayetano, fue demo-

### Otras víctimas de la piqueta

**2008.** Contra el criterio vecinal, en octubre comienza el derribo de la cárcel de Carabanchel, símbolo de la represión franquista.

**2012.** A finales de año empieza la demolición del edificio más simbólico de los cuarteles de Campamento, el pabellón de Muñoz Grandes, construido en los años veinte del siglo pasado.

**2013.** Demolición de una casa blasonada. Además, se inicia el derribo parcial del palacio de la duquesa de Sueca. Un juez lo paraliza, pero se ejecuta en 2016.

**2014.** El proyecto urbanístico para convertir los seis edificios de la plaza de Canalejas en un complejo de lujo arrancó en septiembre con la demolición de uno de ellos.

lida una antigua casa de religiosos con un blasón de los Osorio-Villalobos en la fachada. El inmueble, que se encontraba frente a un palacete del siglo XVII derruido en 2013, era de propiedad municipal y fue tirado porque estaba en ruina inminente. Ante esa situación no se respeta el grado de protección, ya que prima la seguridad de los ciudadanos. El solar resultante, de 712 metros cuadrados, está incluido en el Plan de Gestión Patrimonial y en él está previsto construir un edificio que albergue servicios municipales.

### Palacio de Sueca

La asociación de defensa del patrimonio lamenta que un juez diera luz verde a la demolición de parte del palacio de la duquesa de Sueca argumentando el mal estado del inmueble. En 2013, un juzgado había paralizado su derribo mientras investigaba al Ayuntamiento por un posible delito de prevaricación. "Existen indicios racionales de que los daños sufridos son consecuencia de la falta de conservación y mantenimiento flagrante", instaba la fiscalía. El

## Las cocheras del metro llegan al Defensor

Las 443 familias que forman la cooperativa que pretende levantar sus viviendas en las antiguas cocheras del metro en Cuatro Caminos presentaron el viernes una carta en la oficina del Defensor del Pueblo. Solicitan ayuda para desbloquear la situación de "desamparo" en la que dicen encontrarse. Afirman que ya han presentado al Ayuntamiento los ajustes solicitados por sus técnicos.

En mayo, el equipo de Gobierno consideró que el proyecto incumplía el PGOU e instó a Metro a adaptarlo. La Comunidad entregó una propuesta en octubre, pero el Consistorio aún no se ha pronunciado. Ciudadanía y Patrimonio opina que las viviendas son compatibles con las cocheras: "Solo habría que cambiar el planteamiento, pero los propietarios se niegan".

palacio, de propiedad municipal, goza de la máxima protección. Fue construido en el siglo XVIII por un discípulo y colaborador de Juan de Villanueva. El Ayuntamiento ha invertido 12 millones de euros en su rehabilitación.

Además, el pasado miércoles, el Consistorio desalojó siete edificios en la calle de Lagasca, en el barrio de Salamanca, por peligro de derrumbe de uno de ellos. Bonet afirma que la finca, que está siendo rehabilitada, está parcialmente protegida por tratarse de viviendas históricas, y que los técnicos municipales habían advertido de que era una ruina inminente. A principios de mes, un operativo de 46 años perdió allí la vida, después de que le cayera encima parte del forjado interior. Ayer fue derruida.

En las próximas fechas también serán derruidas tres edificaciones del siglo XIX que forman un conjunto protegido en torno a la iglesia de San Matías, en el distrito de Hortaleza. La operación se aprobó en mayo con los votos de Ahora Madrid y PP. En su lugar se levantará un polideportivo privado con 300 plazas de aparcamiento. Los vecinos se han manifestado en contra de esa decisión. Fuentes municipales afirman que se sigue escrupulosamente el plan general y que la demolición es posible porque, en su momento, no hubo alegaciones.

La asociación de defensa del patrimonio se muestra expectante por saber qué va a ocurrir con otros proyectos, como el palacio de Vargas, donde la alcaldesa anunció un instituto de Estudios de Hambre en el Mundo, y la rehabilitación del parque del Capricho o de la Quinta de Torre Arias.

de de si han cambiado sus tipos de IBI para 2017.

Esta lluvia de valoraciones tendrá un impacto de 24 millones de euros, según calculó el Gobierno en el programa presupuestario prorrogado remitido a Bruselas en octubre. El pasado viernes, el ministro de Hacienda Cristóbal Montoro reseñó que la medida se adopta para ayudar a las arcas de las corporaciones locales. Lo cierto es que desde que comenzó la crisis, los ayuntamientos no han dejado de subir el IBI de una forma o de otra. La recaudación del impuesto ha crecido un 76% desde 2007 pese a que el valor de mercado de los inmuebles se ha desplomado un 30% desde entonces: si antes de la crisis ingresaba 7.267 millones, sin contar a las diputaciones forales, en 2015 llegó hasta los 12.807 millones.

### Un filón de ingresos

El IBI se ha convertido en el gran caudal de ingresos para los ayuntamientos, que se han convertido en la única administración con superávit, lo que a su vez ayuda a rebajar el dato de déficit global de cara a Bruselas, por lo que el Gobierno quiere que las corporaciones locales no pierdan ingresos.

El IBI es un impuesto contracíclico: pese a que la actividad se deprima, como grava la propiedad, sus ingresos son estables. En un país en el que el 80% de la población reside en su vivienda en propiedad, España recauda más que la media de la UE por este impuesto: un 1,2% del PIB frente al 0,8% de media en la UE de 2015. Algo parecido ha ocurrido con la plusvalía municipal, que grava el incremento de valores en la transmisión de un inmueble: si en 2007 ingresaba 1.416 millones, a golpe de catastrazo su recaudación ha subido como la espuma y en 2015 aportó 2.439 millones a las arcas locales.

Consulte si su municipio se ve afectado por la subida en [Abc.es](http://Abc.es)

## Más valor, más impuestos

### ¿Quién aprueba la actualización catastral?

El Gobierno, a petición de los ayuntamientos interesados que cumplan los requisitos. Cada diez años es obligatorio y no se puede revisar en menos de cinco. Pese a ello, el periodo de actualización media es de 21 años. El año que viene, la mayor parte de ayuntamientos españoles que actualizan los valores catastrales no lo hacían desde hace más de 25 años.

### ¿En qué impuestos influye los valores catastrales?

Sobre todo en dos: el Impuesto de Bienes Inmuebles (IBI) y en la plusvalía municipal. Por ello, si los 1.895 ayuntamientos correspondientes no han compensado esta subida de los valores catastrales con una bajada de tipos, el IBI en todos ellos subirá el próximo ejercicio.

### ¿Sube en todos?

No. En 557 municipios bajarán los valores catastrales en 2017. Sin embargo, en casi todos los ayuntamientos subirá, como lo hará en 1.895 localidades, es decir, en casi una cuarta parte de los más de 8.000 municipios de España. La mayor parte de ellos, unos 1.118, tenían hasta la fecha valoraciones antiguas, por lo que les subirá más.

## El AVE en España

Líneas de alta velocidad



FUENTE: ADIF y Unión Internacional de Ferrocarriles

ABC

# La construcción de nuevas líneas de AVE, en mínimos históricos

► En España se han licitado 222,6 millones, un 77,6% menos que en 2015

LUIS M. ONTOSO  
MADRID

La parálisis política ha lastrado fuertemente el que es uno de los buques insignia de la industria española, la construcción de líneas ferroviarias de alta velocidad. Hasta el pasado mes de octubre (últimos datos disponibles), ADIF Alta Velocidad licitó obras por 222,6 millones de euros, según los datos proporcionados por la patronal de las principales firmas de construcción (Seopan). Esta cuantía resulta inferior en un 77,6% -o, lo que es lo mismo, en cerca de 769,5 millones de euros- a la contabilizada durante el mismo periodo de 2015, cuando se situó en 992,1 millones.

A la interinidad del Ejecutivo se han sumado las reclamaciones de las constructoras en las conexiones de alta velocidad de Galicia y País Vasco. Las compañías exigen millones de euros en sobrecostes, lo que ha provocado un pulso entre la compañía pública y los contratistas en el que se han sucedido amenazas de rescisión de los contratos e, incluso, la paralización de los trabajos como medida de presión. El propio ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, quien se reunió el pasado lunes con

el presidente de la Xunta de Galicia, Alberto Núñez Feijóo, evitó ratificar 2018 como fecha de inauguración del AVE a Galicia. «No vamos a cejar en el empeño, pero no estoy en condiciones de hablar de un plazo concreto», reconoció tras apelar a la «prudencia» para medir el «impacto» de «un año sin un Gobierno central».

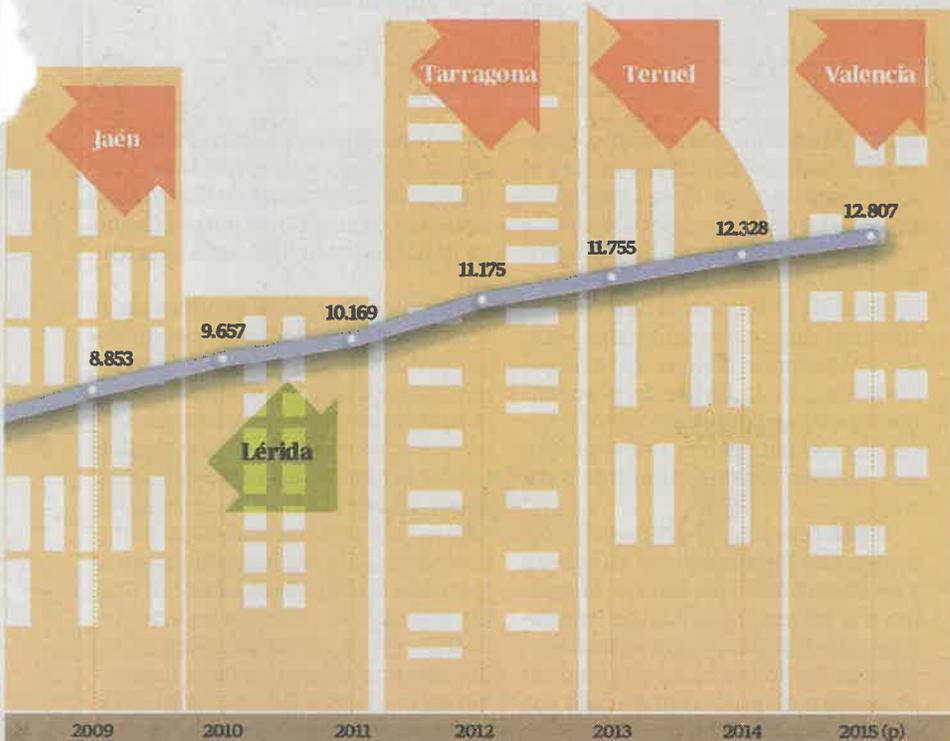
### Caída vertiginosa

Las estadísticas de Seopan dan muestra de lo acentuado del descenso: la cifra provisional de este año, que previsiblemente quedará en el conjunto del 2016 por debajo de los 300 millones de euros, resulta más de un 92% inferior a la registrada durante 2014 (2.829 millones) y casi un 96% menor que la del máximo obtenido en 2009 (5.253 millones). En estos dos últimos casos hay que matizar, no obstante, que los datos se refieren al conjunto del grupo ADIF, por lo que se incluyen los gastos en tren convencional. La sociedad ADIF Alta Velocidad no se escindió de esta hasta 2014.

En líneas generales, no solo en alta velocidad, llama la atención cómo la licitación se ha elevado en ayuntamientos y administración local -un 20,9% en los diez primeros meses-, frente a los descensos de la Administración central (-22,9%) y comunidades autónomas (-0,1%).

ABC Videoanálisis sobre la evolución de la licitación del AVE

KIOSKO+MAS



ABC