

13 de diciembre de 2016

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Fomento proyectará la variante de la A-1 a finales de marzo...ABC, 13 de diciembre

Cifuentes mantendrá el contencioso por Castellana Norte...ABC, 13 de diciembre

La Comunidad pide carriles de alta ocupación en la A-2 y la A-5...EL PAÍS, 13 de diciembre

Fomento nacionalizará las autopistas en quiebra...ABC, 13 de diciembre

El Estado asumirá y gestionará las autopistas en quiebra...EL PAÍS, 13 de diciembre

Fomento proyectará la variante de la A-1 a finales de marzo

► El ministro y Cifuentes acuerdan priorizar en la región las inversiones en accesibilidad del transporte público y en Cercanías

SARA MEDIALDEA MADRID

La autovía A-1 es una de las prioridades del Ministerio de Fomento; así lo explicó ayer el ministro Íñigo de la Serna, tras mantener una primera entrevista con la presidenta regional, Cristina Cifuentes. Los atascos y bloqueos de esta vía -la única entre los accesos a la capital que no cuenta con una variante- podrían paliarse con las medidas que quieren ponerse en marcha. La primera, el proyecto de la alternativa a la A-1, que el ministro prometió elevar a in-

formación pública a fines del primer trimestre del 2017: antes de acabar marzo.

Hasta la fecha, se contemplaban tres posibles alternativas a las que el ministro añadió ayer una cuarta que podría hacer que se retrasase «ligera-mente» esa salida a información pública. También hay, dentro del estudio que ahora se desarrolla para la alternativa a la A-1, una posibilidad para enlazar la M-40 con la variante de El Molar.

Tercer carril en el RACE

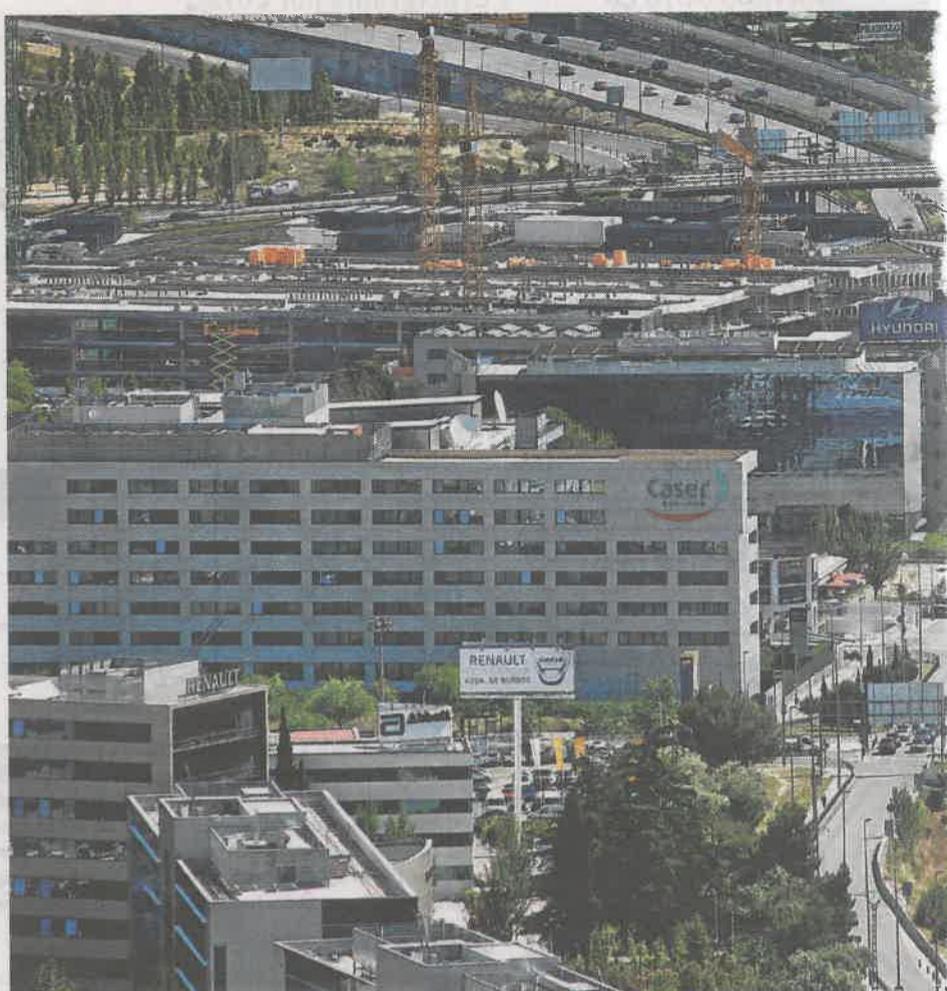
La presidenta Cifuentes destacó la «absoluta necesidad» de buscar una variante a esta autovía. Su elevada demanda también podrá encontrar algún alivio con la ampliación del tercer carril entre el enlace del RACE y el de San Agustín de Guadalix, que De la Serna apuntó a la vez que comentaba otra ampliación del tercer carril en otra autovía, la A-5, entre Móstoles y Parque Coimbra, con una inversión de 9 millones de euros.

La necesidad de mejorar la accesibilidad en esta vía hacia el norte estuvo presente en toda la reunión entre ambas administraciones. El ministro, de hecho, apuntó para el futuro otras líneas de trabajo con este mismo objetivo, entre ellas los proyectos para la mejora del transporte público en la A-

Las alternativas del proyecto

- Desde El Molar a la M-50
- Desde San Agustín de Guadalix a la conexión con la M-40
- Desde Ciudadcampo - RACE (S.S. de los Reyes) hasta la conexión con la M-12

Sección de la nueva calzada



La carretera A-1, vista desde Torre Espacio

Prioridades para Madrid

Cercanías a Algete
Trece municipios del norte han pedido la ampliación de la línea C4 de Cercanías hasta Algete-San Agustín de Guadalix. La estación en este punto es una prioridad para Cifuentes.



1 y la A-6, y soluciones concretas tipo bus-VAO pero con menos inversión que el de la carretera de La Coruña, para la A-2 y la A-5, aprovechando las posibilidades que otorga la tecnología. Estas fórmulas, explicó De la Serna, puede conseguir reducciones del atasco de hasta el 20 por ciento.

En el caso concreto de la A-1, la presidenta Cifuentes explicó que no hay previsión presupuestaria y que se buscará la implicación de otros agentes. Y el ministro añadió: «Las alternativas pueden ir más allá, con inversiones bastante limitadas se puede conseguir una optimización grande de las autovías». El titular de Fomento está conven-

cido además de que la puesta en marcha de las líneas de AVE hacia el norte -especialmente la que vaya a Santander- serán también un elemento que favorecerá el tráfico en la A-1, descomgestionándola.

«No equivocarse el tiro»

Una tercera vía para resolver el problema del tráfico en el acceso a Madrid por la A-1 es el incremento de la inversión en Cercanías. En este sentido, la presidenta Cifuentes ha recordado que trece localidades de la zona -entre ellas Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y otras muchas- han solicitado que la línea C4 se amplíe hasta Algete y San



Fuente: Elaboración propia

P. SÁNCHEZ/ABC



OSCAR DEL POZO

Cifuentes mantendrá el contencioso por Castellana Norte

De la Serna advierte que «la zona se degradará» si no se realiza la operación

S. MEDIALDEA
MADRID

El futuro de Distrito Castellana Norte podría comenzar a vislumbrarse el próximo lunes, cuando se celebre la primera reunión del grupo de trabajo entre las partes implicadas. Tanto Fomento como la Comunidad de Madrid afirman ser partidarios de que se llegue a un consenso, pero por si no se produce, mantienen el recurso judicial contra la suspensión del anterior proyecto.

La Comunidad de Madrid se mantiene expectante; la presidenta regional Cristina Cifuentes asegura que no será un obstáculo si en dichos encuentros se alcanza un acuerdo. Pero no es optimista sobre ello, dado el precedente de más de dos décadas de encononazos entre administraciones para conseguir un acuerdo que el actual Gobierno local «decidió unilateralmente romper», recordó. Y por si acaso, el Ejecutivo regional mantendrá el contencioso en los tribunales por este asunto.

El ministro de Fomento y la presidenta Cifuentes abordaron ayer, durante su primer encuentro tras el nombramiento de Íñigo de la Serna, esta cuestión. El titular de Fomento espera que la alcaldesa Manuela Carmena plantee una propuesta que pueda conducir a las partes a «un punto de acuerdo».

Habrà que intentar este consenso, añadió, «con trabajo y sin hacer ruido, con generosidad por parte de todos y con sentido común, porque si la iniciativa no se lleva a cabo esa zona de Madrid se degradará y la ciudad perderá muchas oportunidades, entre ellas la de crear muchos empleos», advirtió el ministro.

De la Serna tiene intención de renovar el convenio que mantienen el Ministerio con Distrito Castellana Norte - sociedad de BBVA y San José, para desarrollar la «Operación Chamartín» que vencía a finales de este

año- con el fin de dar tiempo a la negociación que el Departamento acaba de retomar con el Ayuntamiento de Madrid para desatascar este proyecto, que persigue ampliar por el norte el Paseo de la Castellana.

«Prorrogaremos el convenio que tenemos con los promotores para dar suficiente tiempo a la negociación», indicó el ministro de Fomento. No quiso polemizar el titular de este ministerio con la postura del Ayuntamiento, y prefirió el recurso a la diplomacia, al asegurar que esperaba que en este nuevo intento, el consenso no se demorase otros veinte años. «No quiero decir que soy optimista ni pesimista; lo iremos viendo».

Prorrogar el convenio

Por su parte, fuentes de Distrito Castellana Norte detallaron ayer que hay «buena disposición» a prorrogar el convenio con Adif sobre la denominada Operación Chamartín siempre que sirva para trabajar y solucionar

los problemas de los vecinos del norte de Madrid.

La pasada semana De la Serna y la alcaldesa de Madrid, Manuel Carmena, acordaron constituir una mesa de negociación en la que estén presentes todas las administraciones y empresas públicas implicadas en el proyecto, con el fin de desatascarlo y lograr un acuerdo que permita llevarlo a cabo.

El primer encuentro de este grupo tendrá lugar esta próxima semana. Para la presidenta madrileña, Cristina Cifuentes, la postura del Ejecutivo regional está clara: si hay consenso entre las partes,

«la Comunidad no a a ser un impedimento para ello, no vamos a ser la nota discordante de ese acuerdo».

No obstante, ha justificado que mantenga el recurso que presentaron en los tribunales contra el rechazo del Consistorio y su plan alternativo para esta zona. «En defensa de los intereses de los madrileños mantenemos una postura de respaldo al proyecto original en principio, un proyecto que el Ayuntamiento decidió de manera unilateral romper, y vamos a mantener el contencioso administrativo que está planteado en los tribunales» por su suspensión.

Radiales, al Estado

El ministro informó que las radiales de peaje, en quiebra, «van a revertir al Estado, que garantizará su gestión y explotación». Considera «difícilísimas» las soluciones dialogadas con los bancos.



Agustín de Guadalix. Precisamente, la estación de tren en estas localidades es considerada como una prioridad para el Gobierno regional, que será consultado por Fomento a la hora de tomar decisiones, «dentro de las posibilidades presupuestarias» y con la intención, reconocida por el ministro, de «no equivocar el tiro» y rentabilizar al máximo el dinero público que se gaste en infraestructuras.

Precisamente ayer el ministro De la Serna hizo otro anuncio relacionado con Madrid y las Cercanías: la intención de desbloquear las obras de la estación de Mirasierra, para las que se levantará la suspensión temporal, lo que permitirá que esta infraestructura esté finalizada en un plazo de cinco o seis meses, en cálculos del titular de Fomento.

Cero por ciento de ejecución

Cifuentes agradeció las intenciones del ministro, e hizo hincapié en que los problemas en este campo eran debidos a «la falta de inversión del ministerio», que «no es achacable» al actual responsable del mismo, sino al incumplimiento del Plan de Infraestructuras

2009-2015, en el que «de los 5.000 millones de inversiones previstos por el ejecutivo de Rodríguez Zapatero», «se ejecutó un cero por ciento».

De la Serna se mostró también muy interesado con el desarrollo de la conexión ferroviaria entre Atocha y Chamartín para trenes de alta velocidad. La estación de Chamartín será el núcleo para estos intercambios entre los AVE del norte, este y sur. Hasta la fecha, se han invertido en este enlace ferroviario bajo el suelo de Madrid -el tercer «túnel de la risa»- un total de 444 millones de euros, cifró el ministro. Este túnel, de doble vía, se encuentra ya finalizado al 90 por ciento, y podrían estar concluidas y entrar en servicio a lo largo del próximo año 2017.

De la Serna anunció además que se hará también una conexión entre Torrejón de Velasco y Atocha mediante un túnel de vía única.

En previsión de posibles problemas cuando comiencen las obras de la línea 8 del Metro -la que va al aeropuerto de Barajas-, la presidenta regional pidió a Fomento que refuerce el Cercanías.

MADRID

La Comunidad pide carriles de alta ocupación en la A-2 y la A-5

EL PAÍS, Madrid

La presidenta de la Comunidad de Madrid, Cristina Cifuentes, reclamó ayer al ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, una serie de nuevas infraestructuras para "mejorar la movilidad y el transporte público en la región", según una nota difundida por el Gobierno autonómico. Se trata, entre otros, de las estaciones de Cercanías prometidas y no realizadas por el Gobierno central desde 2009 —empezando por la de San Agustín de Guadalix-Algete— y la apertura de carriles Bus-VAO (vías rápidas solo para autobuses y vehículos con alta ocupación) en las entradas a Madrid de las autovías de Barcelona (A-2) y Extremadura (A-5).

Estas últimas también estaban previstas, pero fueron descartadas en 2013, en plena crisis económica, por el Ejecutivo de Mariano Rajoy. Ahora, en una entrevista celebrada ayer, el ministro De la Serna ha acordado con Cifuentes "sentarse a analizar necesidades y prioridades para tener en el primer trimestre del año una planificación de actuaciones en este ámbito". Para ello, un grupo de trabajo estudiará las diferentes posibilidades para poner en marcha estas infraestructuras, añade la nota.

"La promesa de instaurar Bus-VAO en las autovías de entrada a la ciudad de Madrid ni es nueva ni arregla el principal problema de tráfico. Sin aparcamientos disuasorios en las entradas a la ciudad, tan solo prolongamos el atasco, pero no se soluciona", critica el diputado del PSOE en la Asamblea de Madrid Daniel Viondi.

En cuanto a las estaciones de Cercanías, la Comunidad y Fomento han acordado ir "estudiando y priorizando posibilidades de una manera muy realista y teniendo en cuenta las posibilidades presupuestarias".



Manuela Carmena, durante la presentación del programa navideño el pasado 1 de diciembre. / C. ROSILLO

El Ayuntamiento organizará por primera vez una fiesta por el solsticio de invierno

LUCA COSTANTINI, Madrid

El Ayuntamiento tiene previsto para esta Navidad celebrar el solsticio de invierno. El 21 de diciembre —día en el que comienza el invierno astronómico— el entorno del Puente del Rey, en Madrid Río, se llenará de luces y fuegos artificiales. La celebra-

ción, la primera vez que se organiza en Madrid, constituye uno de los eventos navideños de este año, actos que han sido supervisados por la alcaldesa, Manuela Carmena. La oposición tilda los hechos de "compensación" por la decisión municipal de recuperar un modelo más tradicional de fiestas.

Carmena recordó durante la presentación de los actos de Navidad que este año estarán enfocados a la concordia y la solidaridad. Después de las críticas del año pasado por unas celebraciones poco convencionales, la alcaldesa decidió supervisar personalmente la programación. Entre las novedades incluyó un "gran desfile de luz" para celebrar el solsticio de invierno. El 21 de diciembre es la noche más larga del año y en varias culturas coincide con festivales y rituales. En la capital se celebrará en el Puente del Rey.

El equipo de Carmena propondrá un "encuentro lleno de sorpresas, color, luz y fuegos artificiales para celebrar el fin del otoño y el inicio del invierno", según reza la nota del Consistorio. Todos los ciudadanos podrán participar en el desfile a partir de las 19.00 ho-

ras, acudiendo con su propio farolillo, que podrán fabricar siguiendo las instrucciones publicadas en la web del Ayuntamiento (también habrá un curso de fabricación de estas lámparas). Al acabar el desfile de luz, habrá un espectáculo de fuegos artificiales, cuyos colores representarán la transición del otoño al invierno, según explica el Ayuntamiento.

"Reacción compensatoria"

Desde el PP y Ciudadanos critican la iniciativa, que califican de medida para contentar a los votantes de Ahora Madrid que se sienten incómodos con las ceremonias tradicionales. "Es una reacción compensatoria a las críticas del año pasado", comentan los populares. Lo mismo sostiene Sofía Miranda, de Ciudadanos, quien ad-

vierte: "Ahora Madrid está intentando disfrazar como fiesta de la equidad una celebración cristiana, sin discernir la esfera privada de lo que es la tradición". Desde el Consistorio contestan que la fiesta del solsticio "no quiere compensar nada, porque la programación contiene la misma narrativa del año pasado: fusionar tradición y vanguardia".

El PSOE ve, en cambio, "interesante" la iniciativa. La socialista Mar Espinar hace hincapié en la necesidad de promover iniciativas culturales más sólidas: "Nos tendrán a todos mirando al cielo durante una noche, pero los socialistas no nos olvidamos de lo que hacen en la tierra, con las bibliotecas abandonadas, escasos proyectos culturales, un Cervantes ninguneado y contenedores culturales sin dirección", afirma Espinar.

Un niña de cuatro años, atropellada de gravedad

EFE, Madrid

Una niña de cuatro años resultó ayer herida grave tras ser atropellada en un paso de peatones de Valdemoro por un vehículo que se dio a la fuga, según informó Emergencias Comunidad de Madrid 112. El suceso ocurrió a las 14.28 horas en la calle Río Manzanares cuando la madre de la pequeña, que portaba un carrito de bebé, y la niña cruzaban la calle.

Según las primeras investigaciones, la pequeña se adelantó y fue arrollada por el coche, que no paró y huyó del lugar. La Policía Local indicó que el coche era pequeño y de color blanco y el conductor era joven. Los servicios sanitarios del Summa atendieron a la niña y la trasladaron al hospital de Valdemoro.

Granier achaca a un error humano las ratas en su local

EFE, Madrid

La cadena de panaderías Granier atribuye a un error humano la presencia de ratas en el mostrador de un local situado en el número 379 de la calle de Alcalá que fue clausurado en la madrugada del jueves por la Policía Municipal de Madrid.

Según Granier, se rompió el protocolo de salud alimentaria, dado que esa noche se dejaron las luces encendidas; el producto expuesto en la vitrina y la puerta semiabierta. La empresa anunció que continuará un proceso de investigación interna para averiguar el motivo del fallo en el protocolo y también realizará "de forma preventiva" una renovación completa del establecimiento de manera inmediata.



D. CEFERINO MAESTÚ BARRIO

PERIODISTA Y SINDICALISTA

Falleció en Boadilla del Monte el día 12 de diciembre de 2016 a los 96 años de edad

Habiendo recibido los Santos Sacramentos y la Bendición Apostólica

DEP

Sus hijos, Ceferino, Josefina, Enrique, Antonio, Juan, Patricio, Rafael y Fernando; sus nueras, María Jesús, Miriam, Begoña, Sonia, Kelley y Nuria; su yerno, Roger; sus 15 nietos, y demás familia ruegan una oración por su alma.

El entierro tendrá lugar hoy martes, día 13 de diciembre, a las once horas, en el Cementerio de Boadilla del Monte.

Se celebrará una misa funeral el próximo martes, día 20 de diciembre, a las veinte horas, en la iglesia de los Santos Apóstoles de Las Lomas, en Boadilla del Monte.

ESQUELAS EN EL PAÍS

Laborables:

☎ 91 701 26 00

@ elpaismadrid@prisabs.com

Fines de semana:

☎ 91 321 87 20

@ produccioneditorial@asip-sl.es

» LEY DE MEMORIA HISTÓRICA

La alcaldesa, Manuela Carmena, dijo ayer que en breve se cambiarán las placas de las calles sugeridas por el comisariado presidido por Paca Sauquillo en aplicación de la Ley de Memoria Histórica.

» VUELOS CANCELADOS POR NIEBLA

Los problemas meteorológicos y la espesa niebla de la jornada de ayer obligaron a cancelar más de 50 vuelos en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, según datos de AENA.



Cifuentes, durante su reunión ayer con el titular de Fomento, Íñigo de la Serna, en la sede del ministerio. / CLAUDIO ÁLVAREZ

Retrasos, fechas y aprobación

Prórroga presupuestaria. El Ejecutivo regional presentará el decreto de moratoria de las cuentas públicas de 2016 a finales de este mes, según fuentes oficiales.

Fecha prevista de entrega. La entrega del documento a los grupos políticos para su estudio se prevé para enero (el Gobierno no especifica si a principios o a finales de mes).

Aprobación. La tramitación se prolongará durante un mes y medio aproximadamente. Se baraja como fecha probable de entrada en vigor entre febrero y marzo de 2017.

El retraso implica que determinadas partidas de gasto no podrán empezar a aplicarse hasta ya entrado el año 2017. Por ejemplo, el abono para parados.

El Gobierno firmará a finales de mes la prórroga de sus Presupuestos

ESTHER SÁNCHEZ, Madrid

La Comunidad no tendrá Presupuestos para 2017 hasta febrero o marzo. De hecho, fuentes oficiales confirman que el Ejecutivo de Cristina Cifuentes presentará el decreto de prórroga

de los actuales a finales de este mes. El retraso se debe, según el PP, a que el Gobierno de la nación no podía marcar el techo de gasto y el déficit máximo permitido por estar en funciones. Pero PSOE y Podemos creen que es

solo una excusa, como han demostrado ya Andalucía, Extremadura o Castilla-La Mancha. Mencionan que la baja médica de la diputada del PP Elena González-Moñux impide a Cifuentes ganar las votaciones y por eso los retrasa.

El año pasado los Presupuestos de la región se aprobaron en fecha, en el pleno de 17 de diciembre, con el voto a favor del PP y de Ciudadanos y en contra de PSOE y Podemos. La cifra ascendió a 17.890 millones, lo que suponía un incremento del 2,71% con respecto a 2015. Cuentas que se repetirán durante, al menos, los dos primeros meses de 2017. Cifuentes firmará el decreto de prórroga a finales de este mes. En enero se anunciarán las cuentas a los grupos para su estudio, luego se debatirán en la Asamblea, se presentarán enmiendas y, finalmente, se votarán, según fuentes de la Consejería de Economía, que no especifican si el proceso de producirá a principios o finales de enero. Los trámites hasta su aprobación definitiva pueden durar un mes y medio.

El portavoz de Ciudadanos, Ignacio Aguado, espera que estén en marcha entre febrero y marzo. El retraso podría ser aún mayor si la diputada del PP Elena González-Moñux, que denunció por presunto acoso al portavoz del grupo popular en la Asamblea, Enrique Ossorio, no acudiera a votar. En ese caso, se podría producir un empa-

te entre el bloque PP y Ciudadanos y PSOE-Podemos. Al tercer empate, la iniciativa decaería y se continuaría con los Presupuestos prorrogados. En el PP esperan no llegar a este punto y, si así fuera, "no sería la situación ideal pero se continuaría trabajando con la ampliación".

¿Cuál es el problema del aplazamiento? "Qué no se pueden acometer nuevas inversiones,

ni poner en marcha muchas de las propuestas que ya están aprobadas en pleno, porque no existen partidas presupuestarias que las apoyen", contesta Reyes Maroto, portavoz de Economía del PSOE. Pone como ejemplo el plan de pobreza energética que de momento está parado, las becas de transporte para desempleados e, incluso, iniciativas que proceden del pro-

pio equipo de gobierno, como continuar con la Estrategia de Madrid para el Empleo. "Hemos denunciado que la actitud de Cifuentes de retrasar el presupuesto por no conocer el techo de gasto o el nivel de déficit era una manera de forzar al resto de los partidos para que se apoyara a Rajoy", explica Maroto. Añade que la inseguridad jurídica a la que ha hecho referencia en múltiples ocasiones el Ejecutivo regional para retrasar el documento no es tal. "Es solo una excusa", dice. "El año pasado se aprobó el presupuesto con el 0,3% de déficit y luego se modificó hasta el 0,7%, y no pasó nada, porque el presupuesto está vivo", recuerda la diputada del PSOE.

Eduardo Gutiérrez, parlamentario de Podemos, cree que el Gobierno regional podía haber cumplido los plazos. "La participación en IRPF e IVA de las comunidades lleva dos años de decaje, por lo tanto se conoce", explica. La muestra son las autonomías que han anunciado a qué destinarán el dinero público el año que viene. Mencionan Andalucía, Extremadura y Castilla-La Mancha.

En su opinión, la situación se

Mantener servicios de calidad y el objetivo de déficit

El Consejo de Política Fiscal y Financiera del Gobierno de la nación fijó el pasado 1 de diciembre los nuevos objetivos de déficit y de deuda de las comunidades autónomas. El déficit para este año ha quedado fijado en el 0,7% del PIB nacional, más del doble del 0,3% establecido en principio. Para 2017 ha quedado marcado en el 0,6% del PIB.

La consejera de Economía, Empleo y Hacienda de la Comunidad de Madrid, Engracia Hidalgo, afirmó ayer que es "perfectamente factible" compaginar el cumplimiento del objetivo de déficit para 2017 con la prestación de servicios públicos de calidad.

Destacó que, con una tasa de crecimiento del 3,4%, los ingresos se están empezando a recuperar. "No se puede renunciar a un parámetro de calidad en servicios como la sanidad, la educación o el cuidado de los mayores", concretó.

le ha complicado al PP porque no les salen los números en las votaciones debido a problemas internos. El diputado se refiere al citado voto que le falta al PP para sacar adelante los Presupuestos, debido a la ausencia de Elena González-Moñux. El bloque Partido Popular-Ciudadanos solo logró en las pasadas elecciones un diputado más que el PSOE-Podemos. De hecho, los populares ya han perdido varias iniciativas en los últimos debates parlamentarios.

A esto se une que González-Moñux se encuentra de baja por depresión desde el pasado 10 de octubre y no acude desde entonces a los plenos. El PP sostiene que, a pesar de su estado, podría asistir a las votaciones si quisiera. Pero, de momento, el sillón de la parlamentaria continúa vacío pleno tras pleno. La presidenta regional confía en que la situación se resuelva pronto. Cuando se le pregunta por su falta de mayoría en la Asamblea contesta con una de sus frases favoritas: "Cuando lleguemos a ese río cruzaremos ese puente".

De todas formas, Ciudadanos no ve demasiado problema en el retraso. "Habrá que constreñirlo en nueve meses y correr más", explica Ignacio Aguado, portavoz de la formación. En cuanto a la ausencia de González-Moñux aclara que el PP lo tiene que resolver de forma interna. "A día de hoy nos han dicho que no hay mayor problema, y no le dan gran importancia", dice.

PSOE y Podemos aseguran que los populares no se han puesto en contacto con ellos para explicarles cómo se encuentra la elaboración de las cuentas.

Fomento nacionalizará las autopistas en quiebra

► España y Francia acuerdan hacerse con la gestión del túnel del AVE bajo los Pirineos

L. M. O.
MADRID

El largo y polémico proceso de quiebra de las autopistas deficitarias llega a su fin. Y el Ejecutivo no ve más alternativa que la nacionalización de las nueve autopistas abocadas a la liquidación, después del fracaso por parte del anterior Gobierno en las negociaciones con la banca acreedora para canjear la deuda de 3.800 millones de euros, tras aplicar una quita del 50%, por bonos a treinta años, tal y como reconoció ayer el propio ministro de Fomento, Íñigo de la Serna. «Estamos intentando negociar con los bancos para ver si es posible un acuerdo que facilite las cosas, pero es complicado, es muy difícil, porque muchas entidades han vendido su deuda», recaló el titular de Fomento entrevistado en TVE.

No obstante, De la Serna no abandona la vía de las conversaciones con las entidades financieras, una pléthora de firmas encabezadas por las españolas Santander, BBVA, Caixabank, Popular, Sabadell y Bankia, aunque algunas de ellas ya se han desprendido de estos créditos impagados tras aplicar fuertes descuentos. «Las autopistas revertirán al Estado y el Estado decidirá cómo gestionarlas», destacó el ministro, quien hizo hincapié en que el principal objetivo es que las carreteras «sigan operativas y los ciudadanos puedan seguir utilizándolas».

Está previsto que el Gobierno se haga cargo de estas carreteras en julio de 2017, después de que el Juzgado de lo Mercantil número 6 de Madrid decidiera retrasar el cierre y liquidación de la R-3 y R-5 de Madrid y la circunvalación de Alicante.

Aunque no existe una valoración final, las arcas públicas, además, deberán asumir el coste de la responsabilidad patrimonial del Estado (RPA), una cláusula presente, con distinta precisión, en los contratos de las concesiones y que puede suponer hasta 5.500 millones para las arcas públicas, según la patronal de las constructoras, Seopan.

El de estas infraestructuras fallidas no es un caso único en el sistema concesional español. De la Serna avanzó también que España y Francia firmarán el próximo lunes, 19 de diciembre, el acuerdo para asumir la gestión del túnel del AVE bajo los Pirineos que una España y Francia, tras la liquidación el pasado mes de septiembre de la concesionaria TP Ferro, formada por ACS y Eiffage, que exige 450 millones a ambos países. Previsiblemente, el Consejo de Ministros de este viernes dará luz verde a la resolución del contrato de concesión.



Imagen de la R-3

REUTERS

Las claves

Carreteras afectadas

Las radiales madrileñas R-2, R-3, R-4 y R-5, la circunvalación de Alicante, la Madrid-Toledo, la de Ocaña-La Roda, la de Cartagena-Vera y la M-12 Eje Aeropuerto de Madrid.

Motivos de la quiebra

En casi todos los casos se repiten las previsiones de tráfico que no se cumplieron, planes iniciales que no se llegaron a ejecutar, la construcción de trazados paralelos gratuitos y los sobrecostes por las expropiaciones de los terrenos.

Pago del Estado

En los contratos se incluye la Responsabilidad Patrimonial Administrativa (RPA), por la que el Estado debe pagar a la concesionaria en caso de liquidación. Las constructoras cifran esto en 5.500 millones.



JUAN VELARDE FUERTES

ANTE UNA OFENSIVA

En estos momentos se pretende que las duras, ásperas, medidas fiscales puestas en marcha no sigan adelante, porque van a frenar el actual desarrollo.

Sobre ello cabe decir tres cosas. La primera que España en la evolución iniciada en 1953 y completada en 1959, con el añadido del ingreso comunitario -aplaudido sin reservas precisamente por los actuales críticos en

1985 y no digamos cuando ingresamos como fundadores en el euro en 1999-, dejó de poder tener una política económica independiente, nacionalista y proteccionista en suma, como había tenido, tras la derrota de la postura librecambista de Figuerola en el Sexenio Revolucionario de 1868, tras el inicio del Ministerio de Regencia de Cánovas del Castillo, inspirado en Federico List y en lo que sucedía en el mundo, desde Estados Unidos a Rusia, pasando por Francia y Alemania. Recordemos la correspondencia de Flores de Lemus a García Alix.

Fueron los economistas españoles, encabezados por Perpiñá Grau, los que dieron la voz de alerta, de que así España se convertía para siempre en una economía alejada del desarrollo. Ullastres, a partir de 1957, fue el político que aceptó todo esto, y la lí-

nea que va de él a José María Aznar ingresando en el euro, es la que ratifica el gigantesco auge que la economía española ha tenido desde 1959 hasta hoy.

Pero todo activo tiene su pasivo. Las decisiones que hemos de acatar en la política económica no emanan de La Moncloa o de la calle Alcalá, en el trayecto que va del Banco de España al Ministerio de Hacienda, sino de lo que exige el Banco Central Europeo (BCE), con sede en Fráncfort del Meno, y desde luego, Bruselas en cuanto capital de la Unión Europea.

Y esas exigencias obligan a un cumplimiento ineludible. Si no las aplicamos -un amago lo dio la política de José Luis Rodríguez Zapatero-Pedro Solbes- veremos que el paro se enseñoorea de España y que el desarrollo se esfuma. Y no hay alternativa.

EUROFESA SMART

Gestión Integral de tu seguridad y la de tu empresa

902 209 666
info@eurofesa.es

ECONOMÍA Y NEGOCIOS

NH defiende su acuerdo con Hesperia tras los ataques del grupo HNA

EL PAÍS, Madrid

La guerra entre NH y su socio accionarial, el grupo chino HNA —que tiene el 29%—, sigue abierta y alcanza nuevos frentes. Esta vez el motivo es el acuerdo que la cadena de hoteles española alcanzó con Hesperia —otro de sus accionistas, con el 9,28% de las acciones— para gestionar 28 hoteles (4.000 habitaciones en total) de esta marca por 31 millones de euros. En una carta remitida a los accionistas del grupo NH y publicada por Efe, los inversores asiáticos de HNA criticaron que el precio del pacto está inflado y expresó ayer su "profunda preocupación".

La cadena NH, por su parte, se defendió en un comunicado y dijo que el acuerdo con Hesperia "fue aprobado por unanimidad por el consejo de administración, previo informe favorable de su comisión de Auditoría y Control".

El enfrentamiento entre ambas compañías viene de lejos y llevó en junio a NH a expulsar del consejo a los representantes de HNA. NH señaló que los tres miembros que el grupo chino aportaba al órgano de administración tenían conflicto de intereses, ya que su compañía había adquirido Carlson-Rezidor, que compete con NH. Ahora HNA, que reclama que se nombre un consejero delegado nuevo, ataca el acuerdo con Hesperia.

En concreto, HNA recordó ayer que el anterior consejero delegado de NH, Federico González Tejera intentó llegar a un acuerdo con el presidente de Hesperia, José Antonio Castro, para seguir gestionando dichos hoteles por 24 millones durante un plazo de tres años. Por su parte, NH defendió que "la nueva versión de acuerdo mejora los cánones sobre ingresos y beneficios operativos para NH".

Autopistas en quiebra o en riesgo de liquidación

— Las nueve carreteras de peaje que asumirá el Estado



Fuente: Concesionarias y elaboración propia.

EL PAÍS

El Estado asumirá y gestionará las autopistas en quiebra

RAMÓN MUÑOZ, Madrid

El Estado tendrá que asumir las nueve autopistas de peaje que actualmente están en quiebra ante la dificultad de llegar a un acuerdo con los bancos acreedores para su rescate que pueda evitar la liquidación y el cierre al tráfico de las vías. "Las

autopistas revertirán al Estado y se decidirá cómo gestionarlas", señaló el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna. La patronal de las grandes constructoras Seopan cifra el coste de la nacionalización en 5.500 millones pero Fomento defiende que se puede recuperar el dinero si el tráfico se recupera.

El ministro de Fomento parece que da por perdida una solución negociada con los acreedores, porque aunque están intentando negociar con los bancos "un acuerdo que facilite las cosas es muy difícil, porque muchas entidades han vendido su deuda". El principal objetivo es que las infraestructuras "sigan operativas y los ciudadanos puedan seguir utilizándolas", es decir, que no se cierren al tráfico por la quiebra de las concesionarias privadas que ahora las explotan, indicó De la Serna, en *Los Desayunos de TVE*.

No existe ninguna valoración oficial del importe que puede suponer el rescate de las autopistas de peaje por el Estado. Seopan, la

patronal de la que forman parte las constructoras que realizaron las vías, la cifró en 2015 en alrededor de 5.500 millones de euros, pero el importe final dependerá del momento en el que se aplique ese rescate. Por su parte, Fomento defiende que el Estado puede recuperar e incluso ganar dinero con la recuperación de las autopistas si el tráfico por las vías de peaje se recupera a lo largo del plazo de la concesión.

Los bancos que prestaron los fondos a las concesionarias que construyeron las autopistas acumulan una deuda de 3.400 millones de euros. Algunas de esas entidades, sobre todo las extranjeras, se han deshecho de sus pasivos

vendiendo la deuda con un fuerte descuento (hasta del 70%) a los fondos *buitre*, fondos de inversión fuertemente especulativos que no tienen prisa por negociar con el Estado o ganar en los tribunales esa inversión.

Plan de rescate

El actual ministro de Fomento anunció nada más desembarcar en el Ministerio que recuperaría el plan de rescate que intentó su antecesora en el cargo, Ana Pastor, y que preveía una quita sobre los créditos del 50% y el pago del resto en un plazo de 30 años mediante titulización, pero los acreedores no aceptaron el mismo. Las

El tráfico en las vías de pago crece casi un 6%

El tráfico en las autopistas de peaje creció un 5,76% en los diez primeros meses del año y alcanzó una media diaria de 18.762 vehículos, el mayor volumen que se registra en ese periodo desde 2011, según datos del Ministerio de Fomento.

Desde los máximos que se registraban en 2006, en plena expansión de la economía española, el tráfico de las autopistas de peaje españolas ha moderado su caída hasta el 23,4%. Sin tener en cuenta la caída que experimentó en abril de este año, el tráfico en las carreteras españolas de peaje se ha incrementado en los últimos 28 meses.

concesionarias han provisionado ya sus pérdidas por los recursos propios invertidos en las vías, que financiaron en su mayor parte con los créditos de más de una veintena de bancos, que son los que actualmente tienen este pasivo en sus balances.

La nacionalización de las autopistas es una consecuencia de la cláusula de la Responsabilidad Patrimonial de la Administración (RPA), por la que el Estado tiene que asumir una infraestructura en caso de quiebra, y abonar a las empresas concesionarias el importe de la inversión que aún no han recuperado. El grupo parlamentario socialista y el de Unidos Podemos pidieron ayer la comparecencia urgente del ministro de Fomento para dar explicaciones.

Las nueve autopistas quebradas o en riesgo de liquidación son las radiales madrileñas 2, 3, 4 y 5 (consorcio Accesos de Madrid compuesto por Abertis, ACS, Sacyr y Bankia); la M-12 (Eje Aeropuerto de Barajas), la AP-41 (Madrid-Toledo), la AP-36, la circunvalación de Alicante (Cirsalsa), y la Cartagena-Vera (Aucosta). Los tribunales están instando la liquidación de las concesionarias como ya ha ocurrido en el caso de las radiales R-3 y la R-5, aunque Fomento logró una prórroga.

Santiago Carbó

Italia ¿pasaje o falsete?

El país suma 360.000 millones en activos morosos bancarios

En la interpretación operística moderna, el tenor debe mantener la compostura y el timbre tanto en graves como agudos. Este es el pasaje (*passaggio*) del canto que dejó atrás al falsete como recurso para alcanzar las notas más altas. En Italia ha llegado la hora de salir a escena. Promueve la producción el Banco Central Europeo, que no quiere dar más prórrogas a Monte dei Paschi di Siena (MPS) para que encuentre una solución a sus necesidades de capital. Pero el MPS aún se encuentra ensayando inseguro. El Tesoro italiano se prepara para socorrer al banco más antiguo del mundo antes de que salga gallo en lugar de do de pecho.

No es que toda una economía dependa del devenir de un banco pero detrás del MPS hay muchos problemas que lo trascienden. Ayer las acciones de éste y otros bancos italianos respondían positivamente esperando una solución tras el ultimátum del supervisor europeo.

Hay un intento cuasi desesperado de MPS por evitar un rescate público. El domin-

go se reunió de urgencia su consejo y acordó volver a abrir la vía de conversión de bonos en acciones para los tenedores de deuda minoristas. Al parecer, MPS podría conseguir entre 1.000 y 1.500 millones de capital por esa vía. El resto, hasta los 5.000 millones que se estimó que precisaba, deberá conseguirlos antes de fin de año en el mercado. No va a ser sencillo. Ni barato. Se abre la puerta de la nacionalización para este banco porque, como poco, el Estado italiano acabaría ofreciendo garantías a los potenciales inversores.

En mi opinión, el problema más importante las dudas sigan con o sin recapitalización. En Italia hay 360.000 millones en activos morosos bancarios. Con ese dato, decir que el problema empieza y acaba en MPS es difícil de sostener.

El supervisor único ha llamado al orden. Pero la disyuntiva sigue siendo entre el rescate a la antigua usanza (*bail-out*) o el requerimiento legal que impone la unión bancaria, una asunción de pérdidas por par-

te de accionistas y tenedores de bonos (*bail-in*) antes de rascar el bolsillo del contribuyente. Mientras que se diseñaba este mecanismo de responsabilidad en situaciones de estrés bancario, los ahorradores italianos acumulaban 170.000 millones de euros en bonos bancarios. Por aquel entonces, algunos bonistas españoles ya sufrían pérdidas y eso que aún no había unión bancaria. Ahora, ante cualquier rescate, el bonista italiano tendría que asumir pérdidas. Y habría un fuerte descontento social.

Todo ello en un país cuyo PIB apenas ha crecido en la era del euro, una moneda a la que la mayor parte de los partidos de la oposición no dudan en echar la culpa de muchos de los males de la economía italiana. Recurso fácil y falaz donde los haya.

MPS puede ser sólo el primer roto en un descosido italiano que acabe siendo un agujero para Europa. Hace falta tanta o más transparencia que capital y eso lo debe exigir el supervisor único que está para estos casos. Ponga quien ponga los fondos.