



20 y 21 de diciembre de 2016

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Carmena propuso a Cifuentes llevar la Ciudad de la Justicia a Chamartín...EL PAÍS, 20 de diciembre

El primer puente del mundo impreso en 3D en Alcobendas...EL MUNDO, 20 de diciembre

El Estado bonificará a los camiones para que usen más las autopistas de peaje...EL PAÍS, 20 de diciembre

Fomento buscará <<minimizar el coste>> de liquidar las autopistas...ABC, 20 de diciembre

Los ríos Júcar y Segura se desbordan con 130 millones en obras por ejecutar...ABC, 20 de diciembre

La trampa de las carreteras convencionales...EL MUNDO, 21 de diciembre

» LLEGA LA COMPETENCIA DE CAR2GO

La alcaldesa de Madrid dio ayer la bienvenida a la flota de Emov, una empresa que lanza en la capital 500 vehículos eléctricos de cuatro plazas que se pueden alquilar por minutos.

» EXPULSIONES EN VALDEMORO

La gestora que dirige el PSOE en Valdemoro ha expulsado a tres de sus cinco concejales, entre ellos el portavoz, Manuel Arenas, después de haberles suspendido cautelarmente de militancia.



Terrenos de la Operación Chamartín, al norte de la capital. Al fondo, las Cuatro Torres. / ALVARO GARCÍA

Carmena propuso a Cifuentes llevar la Ciudad de la Justicia a Chamartín

LUCA COSTANTINI, Madrid

El Ayuntamiento de la capital, dirigido por Manuela Carmena, ofreció hace un mes a la Comunidad, liderada por Cristina Cifuentes, incluir la Ciudad de la Justicia en su proyec-

to de prolongación de la Castellana. Después de anular en mayo el plan de Distrito Castellana Norte (DCN), apoyado por Fomento y la Comunidad, el Consistorio propuso al Gobierno regional una alternativa: construir los juz-

gados en Chamartín y luego alquilárselos a la Comunidad. Pero Cristina Cifuentes la rechazó. Defendió la vigencia del proyecto de DCN y recordó al Ayuntamiento que ya poseía suelo propio en Valdebebas.

Con unos presupuestos que tardaban en ejecutarse, y el desarrollo de la zona norte de Madrid atascado, el equipo de Carmena propuso a la Comunidad incluir en su plan para la prolongación de la Castellana la futura Ciudad de la Justicia. Fue durante una reunión celebrada hace algo más de un mes. Estaban presentes, por parte del Ayuntamiento, la alcaldesa, Manuela Carmena; la delegada del Área de Equidad, Marta Higueras; y Luis Cueto, coordinador de la alcaldía. Por parte de la Comunidad asistieron la presidenta Cifuentes; el consejero de Presidencia, Ángel Garrido, y la consejera de Hacienda, Engracia Hidalgo.

El planteamiento del Ayuntamiento fue que estaba dispuesto a levantar una serie de edificios judiciales en la prolongación de la Castellana, dentro de su proyecto Madrid Puerta Norte. Este plan pretende sustituir al diseñado por Distrito Castellana Norte (una sociedad formada por BBVA y la constructora San José), que cuenta con el apoyo del Ministerio de Fomento y de la Comunidad de Madrid.

En la reunión mantenida en

tre ambos equipos en un restaurante de la capital, el Consistorio propuso financiar la construcción de los edificios, utilizando los millones de euros de sus arcas municipales que no lograba ejecutar (según aclaró el concejal de Economía la semana pasada, las estimaciones municipales apuntan a que este año el Ayuntamiento no gastará

el 40% de las inversiones previstas, equivalentes a unos 220 millones). Y, una vez levantada la nueva Ciudad de la Justicia, le alquilaría los edificios a la Comunidad.

El paralizado Campus o Ciudad de la Justicia de Valdebebas fue uno de los proyectos más ambiciosos de los últimos Gobiernos de la Comunidad de Madrid,

Un plan para unificar 356 sedes judiciales

La presidenta regional, Cristina Cifuentes, suspendió en julio del año pasado uno de los proyectos más costosos y polémicos del Gobierno de su predecesor: la Ciudad de la Justicia.

Ignacio González inició a principios de 2015 la tramitación para adjudicar la construcción de los edificios que debían unificar las 356 sedes judiciales que Madrid tiene dispersas en 28 edificios, cuyo

alquiler le cuesta 2,3 millones de euros al mes. La empresa concesionaria pagaría la construcción y el mantenimiento del complejo durante 30 años a cambio de un canon anual de unos 45 millones de euros, lo que sumaría al final de esas tres décadas 1.752,5 millones (1.448,4 millones más 304,1 millones por IVA).

Cifuentes no renunció al proyecto, pero pidió una ratificación de las ofertas a las empresas que se presentaron: la UTE (unión temporal de empresas) formada por Acciona y OHL. En enero, el Tribunal de Contratación Pública anuló esa decisión, aunque Cifuentes recurrió el auto.

pero ahora se encuentra en vía muerta, después de que Cifuentes considerara excesivos su coste y los tiempos de concesión. En enero, el Tribunal de Contratación Pública anuló la decisión de la presidenta regional de paralizarlo. En octubre, la Comunidad presentó un recurso contencioso-administrativo contra esa anulación.

En mayo, Ahora Madrid, con el apoyo del PSOE, anuló el proyecto de Distrito Castellana Norte en un pleno municipal. El Ayuntamiento consideró que estaba vinculado a un modelo especulativo que no compartía, y propuso un plan alternativo, que denominó Madrid Puerta Norte.

Esta propuesta, desarrollada en un puñado de folios —el plan de DCN contaba con decenas de informes avalados por varios organismos y Administraciones—, tenía un problema de origen: para llevarse a cabo necesitaba del apoyo tanto de Fomento (dueño de más del 70% de los terrenos donde iban a ejecutarse las obras) como de la Comunidad.

Cuando el Ayuntamiento ofreció la posibilidad al Gobierno regional de incluir la Ciudad de la Justicia en el proyecto Madrid

Atasco al norte de la Castellana

Mayo. El gobierno municipal de Ahora Madrid tumba, con el apoyo del PSOE, el proyecto de desarrollo de la Castellana elaborado por la sociedad Distrito Castellana Norte.

Octubre. La investidura de Rajoy pone fin a 300 días de Ejecutivo en funciones. Íñigo de la Serna es el nuevo ministro de Fomento y la alcaldesa, Manuela Carmena, decide escribirle para pedirle su colaboración en el desbloqueo de la prolongación de la Castellana.

Noviembre. Carmena y De la Serna acuerdan reunirse con varios operadores para desatascar la Operación Chamartín. El Ayuntamiento acepta pilotar las negociaciones para la definición de un plan que obtenga el consenso de los actores involucrados: Fomento, Comunidad de Madrid y la sociedad Distrito Castellana Norte.

Puerta Norte, desde el Ejecutivo de Cifuentes "se le contestó que no podía valorar esta propuesta". En concreto, la Comunidad alegó no tener información suficiente como para dar una respuesta definitiva. Además, dijo estar inmersa en una resolución judicial sobre el anterior proyecto de Ciudad de la Justicia, y finalmente mantuvo su apoyo a la Operación Chamartín elaborada por DCN, que había sido "pactada por todas las Administraciones: central, autonómica y local [el Ayuntamiento de Ana Botella, del PP]".

Seis meses de plazo

Ante la negativa de la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento desistió. Buscó otra salida a su plan de prolongación de la Castellana, aprovechando el nombramiento de Íñigo de la Serna como nuevo ministro de Fomento. Carmena se acercó al nuevo mandatario y en un encuentro mantenido en noviembre aceptó liderar las mesas técnicas para desatascar la Operación Chamartín, buscando un consenso que en los últimos meses se había echado en falta entre las partes interesadas.

El concejal de Urbanismo, José Manuel Calvo, sostuvo ayer, tras la primera mesa técnica, que el objetivo del Ayuntamiento es avanzar hacia un nuevo planteamiento consensuado en un plazo máximo de seis meses. Preguntado por la ausencia de la Comunidad en la reunión, recordó que la Administración que preside Cristina Cifuentes ya dijo que no acudiría porque su papel "debe ser el de ratificar más que el de participar en esta primera fase del acuerdo".



El puente, inaugurado el pasado miércoles, se encuentra en el parque Castilla-La Mancha. E.M.

EL PRIMER PUENTE DEL MUNDO IMPRESO EN 3D, EN ALCOBENDAS

La localidad madrileña de Alcobendas alberga desde el pasado miércoles el primer puente peatonal creado con una impresora 3D. La estructura, de 12 metros de longitud, permite a los viandantes cruzar un arroyo del parque Castilla-La Mancha de la localidad. La instalación del puente, así como la impresión de las ocho piezas que conforman la pasarela, la ha llevado a cabo la empresa Acciona, mientras que el diseño lo ha elaborado el Instituto de Arquitectura Avanzada de Cataluña (IAAC). La obra representa un hito en el campo de la construcción y convierte a Alcobendas en una ciudad pionera en el uso de la impresión 3D a gran escala.

El proyecto se ideó en base a las técnicas de arquitectura orgánica y biomimética, buscando que la apariencia del puente sea lo más similar posible a las formas de la naturaleza, logrando con ello un ahorro de recursos y de energía.

Esta tecnología puede ser empleada en numerosas intervenciones urbanas: desde el diseño y fabricación de mobiliario urbano, hasta la preservación del Patrimonio Histórico y Cultural. Entre sus ventajas está la minimización de residuos y el ahorro de energía durante el proceso de fabricación. / PAULA ALONSO

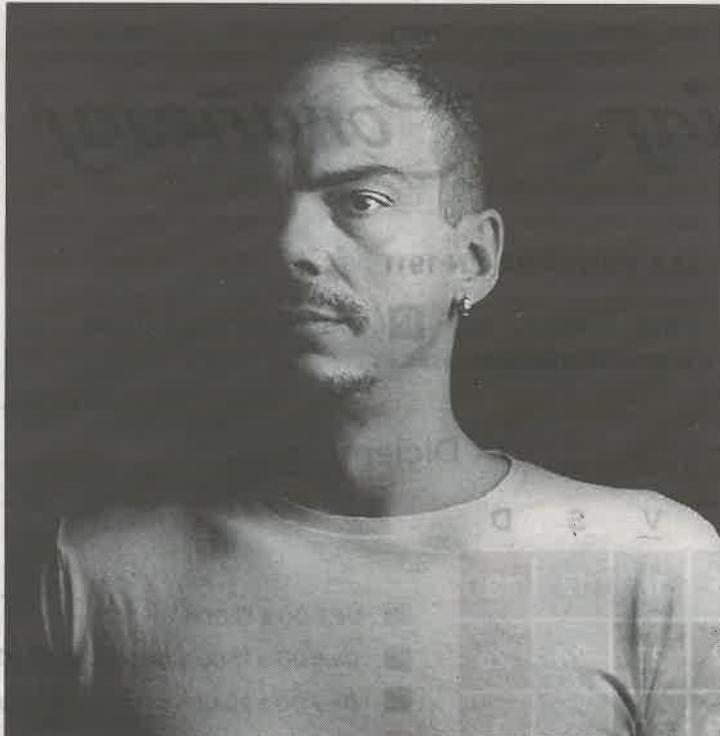
Alberto Conejero rematará 'La comedia sin título' de Lorca

La Comunidad de Madrid ha encargado al autor este proyecto que se verá en el FOP 2018

JOSÉ LUIS ROMO MADRID

La comedia sin título, la pieza que Federico García Lorca dejó abocetada antes de que fuese fusilado al comienzo de la Guerra Civil, tendrá por fin título. *El sueño de la vida*, que es como el poeta granadino pensó en llamarla... Lo cuenta Alberto Conejero (Jaén, 1978), quien ha recogido el guante que le ha lanzado Jaime de los Santos, el Director General de Promoción Cultural de la Comunidad de Madrid, y ha realizado una dramaturgia ahondándose en los caminos que había apuntado el autor de *La casa de Bernarda Alba*. «El primer acto se ha mantenido tal y como él lo dejó. No se ha hecho ningún tipo de añadido. Para mí era muy interesante saber qué pasaba después del incendio con el que termina. Y quedaban indicaciones de Federico, que son las que he utilizado. El segundo acto transcurre en la morgue y el segundo en un cielo lleno de ángeles andaluces, yo los he llevado al foso y al paraíso del teatro», adelanta Conejero, quien todavía está dando los últimos retoques a un texto que, tal y como adelantó De los Santos, se estrenará en el Festival de Otoño a Primavera de 2018.

Con este proyecto la Comunidad de Madrid clausura los actos conmemoratorios de los 80 años del fusilamiento de Lorca, que comenzaron, precisamente, con una adaptación de *Amor de Don Perlimplín con Belisa en su jardín*, uno de los textos menos representados



Alberto Conejero despuntó con 'La piedra oscura'. JOSÉ AYMA

del granadino que contó con adaptación de Conejero y que se estrenó en el pasado Festival de Otoño a Primavera, con excelentes resultados. Además, en el Real Auditorio Carlos III de San Lorenzo del Escorial se ha programado un ciclo en el que se han podido ver *Leyendo a Lorca*, un recital poético de Irene Escolar, y *Rango*, una adaptación de baile flamenco del Ballet Rafael Aguilar, entre otros títulos. «El compromiso de la Comunidad

con Lorca no se acaba con esta efeméride, todos los años hay motivos para celebrar su obra», señaló De los Santos, quien ha asegurado que la Comunidad tratará de editar la versión final de *El sueño de la vida* («ya hay una editorial muy interesada») y que los herederos de Lorca han dado su visto bueno al proyecto. «Aunque los derechos caduquen pronto, a mí más que la ley, me importaba el permiso moral de la familia Lorca», ha apuntado Conejero.

Sobre la obra, Alberto Conejero ha señalado que se trata de una pieza en la que Lorca se indaga por la necesidad del teatro «en tiempos tan duros como los que estaba viviendo. Lanza una pregunta muy difícil: ¿Qué sentido tiene el arte cuando la gente está muriendo alrededor». Para escribir este «auto sacramental laico», el autor que despuntó con *La piedra oscura*, obra que vuelve estos días a la cartelera madrileña, ha utilizado las indicaciones que quedan del propio Lorca y *Poeta en Nueva York*, «como piedra rosetta. Cuando dudaba en algún punto, recurrió a esos poemas. Federico preparaba ese libro mientras escribía *La comedia sin título* y gran parte de las imágenes y simbología que utiliza están ahí».

Para los más puristas, atreverse a completar la obra de Lorca puede sonar a sacrilegio y, precisamente, en contra de esa «sacralización» está en contra Conejero, quien cree que «su obra debe dialogar con la contemporaneidad y no estar encerrada en una urna de cristal. Cuando Miguel del Arco o Mayorga realizan una dramaturgia de una obra de Shakespeare, no pretenden ponerse a su nivel, sólo acercarlo a nosotros. Éso mismo es lo que he pretendido yo».

Precisamente, con esta obra el autor quiere dar carpetazo por un tiempo a su particular ciclo lorquiano. «Tengo muchos textos propios que reclaman su espacio y con los que estoy muy ilusionado».

Un bono para visitar cinco museos por 12 euros

E. M. MADRID

Un bono de 12 euros permite visitar, desde ayer, los museos estatales de Artes Decorativas, Cerralbo, del Romanticismo y Sorolla, dependientes del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, además del Lázaro Galdiano gracias a la iniciativa Cinco Museos. *Otro Madrid*.

Además, este bono permite obtener una tarjeta de fidelización para acceder a los cinco museos de manera gratuita todos los sábados del año. La tarjeta incluye un acompañante por titular y concede ventajas y promociones exclusivas como sorteos de visitas guiadas, invitaciones a inauguraciones o reserva de asientos para conciertos, según informa Efe.

Los cinco museos comparten características comunes que remiten al concepto de «casa museo», «elegantes palacetes que envuelven al visitante con un fuerte poder de evocación y que crean ambientes singulares en torno a sus colecciones», según el Ministerio de Cultura.

Los edificios que albergan los cinco museos «no sólo pertenecen a la gran época del palacete urbano, una época de desarrollo urbanístico en la ciudad de Madrid, sino que atesoran la belleza de la que se rodearon sus dueños».

Esta promoción se puede adquirir directamente en las taquillas de cada uno de los cinco museos madrileños.

ECONOMÍA Y NEGOCIOS

El Gobierno aparcá el cheque formación para jóvenes

La presión de autonomías y sindicatos obliga a Empleo a retirar la iniciativa

A. MAQUEDA, Madrid

El Gobierno se ha visto obligado a apagar el proyecto de cheque formación que pensaba llevar al Consejo de Ministros. Los sindicatos, las comunidades gobernadas por el PSOE, Cataluña e incluso alguna región del PP han mostrado su rechazo a esta medida en la conferencia sectorial celebrada ayer. Al ver que no iba a contar con los apoyos suficientes para aprobarlo en el Congreso, el Ministerio de Empleo ha retirado la iniciativa en el último momento. Según comunidades y sindicatos, el cheque formación no ofrece las suficientes garantías para evitar el fraude y, además, no presta la orientación individualizada, una condición imprescindible para que un joven sin experiencia ni formación pueda escoger bien su itinerario formativo.

Una vez apartado este espollo, Gobierno y comunidades han conseguido consensuar la reforma del sistema de Garantía Juvenil aprobado en julio de 2014, un programa diseñado para ofrecer una experiencia laboral o formativa a cualquier menor de 30 años y que no ha conseguido despegar pese a una dotación de fondos europeos por valor de 1.800 millones.

Es más, como los recursos europeos se conceden con un plazo de caducidad de cuatro años, se corre el riesgo de que en diciembre de 2017 se pierda una parte de los fondos si no se logra para entonces certificar todas las acciones emprendidas. De ahí la urgencia de incluir en el sistema cuanto más jóvenes, mejor. Hasta ahora, la inscripción se hacía en un fichero fuera de los servicios de empleo cuyo sistema informático era tan complicado que la tarea de apuntarse resultaba muy ardua.

Las ayudas no se cargarán a las pensiones

El sistema de Garantía Juvenil contempla un paquete de reducciones de cotización para los beneficiarios que sean contratados. Lo que significa que la medida corre a cuenta de la Seguridad Social. Sin embargo, la reforma de la garantía cambia lo siguiente: estas reducciones se convertirán en bonificaciones. O lo que es lo mismo, Empleo sufragará directamente estos incentivos a la contratación en lugar de financiarlos a costa del sistema de pensiones.

Para colmo, los requisitos para registrarse eran exigentes: el menor de 30 años tenía que haber pasado 30 días sin trabajar, 30 días sin haber recibido un curso y 90 días desde que cursase estudios. Los registrados como parados en los servicios de empleo tampoco contaban para la garantía. Así que era muy difícil encontrar jóvenes. "Algunas comunidades llegaron a gastarse dinero en buscar *nínis*", explicó un consejero autonómico.

Las autonomías exigían facilitar el acceso a la garantía. Y Empleo ha accedido. A partir de ahora, cualquier parado registrado en las oficinas de empleo que sea menor de 30 años se contabilizará dentro de la Garantía Juvenil. Y sólo hará falta haber estado un día sin trabajar o estudiar. El objetivo consiste en tener inscritos a cerca de un millón de potenciales beneficiarios, de los que sólo había registrados menos de la mitad.



Rafael Hernando, portavoz del PP, e Íñigo de la Serna, ministro de Fomento, ayer. / JUAN CARLOS HIDALGO (EFE)

El Estado bonificará a los camiones para que usen más las autopistas de peaje

R. MUÑOZ, Madrid

El Ministerio de Fomento subvencionará a los camiones a través de bonificaciones para que usen más las autopistas de peaje con el fin de aumentar su tráfico y descongestionar las vías convencionales, según aseguró ayer el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, en la comisión de Fomento del Congreso de los Diputados. El ministro señaló que el coste del rescate de las ocho autopistas que están en quiebra dependerá de lo que diriman los tribunales.

La medida ya se aplicó con carácter experimental en seis tramos de varias autopistas durante cinco meses en 2015, con bonificaciones que oscilaron entre un 30% y un 50% del importe del peaje, en función del tramo de la autopista a recorrer. Actualmente, el Estado y la Generalitat de Catalunya aplican bonificaciones para vehículos pesados en dos tramos (Altafulla-Villafranca del Penedés y Villafranca-Martorell) de la AP-7, paralelos a la nacional N-340, que ha supuesto una disminución de los accidentes de más del 70%.

Este es el último plan de Fomento para tratar de dar uso a unas infraestructuras que, con el apuro de tener en la bancarrota a ocho concesionarias privadas de autopistas, van a tener que ser gestionadas por el Estado con un coste aún por determinar.

Difícil negociación

De la Serna solo se limitó a señalar que tratará de retrasar y minimizar en la medida de lo posible los pagos por el rescate de las vías de peaje, aunque considera difícil la negociación con los acreedores para rebajar la factura de esa nacionalización porque gran parte de la deuda original

con los bancos y concesionarias ha sido traspasada a fondos de inversión, —los denominados fondos buitre— que no son favorables a una quita.

Esa difícil negociación hace augurar a De la Serna que el coste del rescate para el Estado puede ser "objeto de litigio en los tribunales", aunque indicó que el pago no supone un problema urgente porque sólo se tendrá que acometer a medida que se produzca el proceso de liquidación de cada una de las vías, y se resuelvan los contratos con las concesionarias.

La cuantía de la Responsabilidad Patrimonial de la Administración (RPA) por la que el Estado debe asumir las inversiones realizadas y no recuperadas por parte de las concesionarias es el primer nudo gordiano. Las empresas cifran ese rescate en 5.000 millones de euros, pero el Gobierno quiere reducir la factura a la mitad, negociando con los acreedores una importante quita.

Santiago Carbó

Tango de la morosidad

El supervisor viene exigiendo desde hace años un esfuerzo importante en materia de provisiones

Podría parecer extraño que la ratio de morosidad de las entidades de crédito españolas aumentara en el mes de octubre hasta el 9,27% desde el 9,21% del mes anterior, según los últimos datos publicados ayer por el Banco de España. La sorpresa puede venir porque la subida se produce en un contexto de crecimiento de la economía y el empleo y tras registrar este cociente caídas de forma casi continua desde el máximo histórico del 13,62% de diciembre de 2013.

La morosidad es tan sinuosa como el tango y, como en este baile, para dominarla hacen falta dos. Por un lado, es preciso que el volumen de créditos problemáticos disminuya y, por otro, que el total prestado aumente o, al menos, se mantenga. Sin embargo, lo que observamos con frecuencia desde hace ya un tiempo es que tanto numerador como denominador de este cociente disminuyen y eso hace más lenta la caída de la morosidad bancaria en España. Octubre fue, sin embargo, algo peculiar, porque el volumen de créditos dudosos

subió en 50 millones respecto a septiembre, mientras que el saldo del total prestado al sector privado cayó en 7 millones de euros. No pueden interpretarse estos datos, no obstante, como una interrupción en el saneamiento de la actividad bancaria que tan intensamente se está produciendo en los últimos años, acompañado por un esfuerzo no menos ingente de familias y empresas por reducir su deuda. En primer lugar, cabe destacar que en octubre de 2016 la morosidad había caído en 22.828 millones respecto al mismo mes del año anterior. Y son ya 79.467 millones menos que en la cota máxima histórica de diciembre de 2013.

También conviene observar que en las provisiones para cubrir potenciales pérdidas de ese crédito ya ascienden a 71.426 millones, una cobertura del 60,6%. Y, lo que es más importante: el supervisor viene exigiendo desde hace años no sólo un esfuerzo importante en materia de esas provisiones sino en la consideración de qué es y qué no crédito moroso. La tan comentada circular 4/2016 de análisis y

cobertura del riesgo del Banco de España entró precisamente en vigor el 1 de octubre y, entre otras cosas, exige que algunos de los préstamos ahora refinanciados engrosen la morosidad, lo que ha podido repercutir en el pequeño aumento registrado. Además, parece que la EBA ha cambiado este criterio y, de hecho, ya existe alguna disposición en fase de discusión que sugiere que el supervisor pueda relajar la consideración de esas refinanciaciones (o buena parte de ellas) como dudosas, lo que puede hacer que la caída de la morosidad se acelere en mayor medida en los próximos meses. Por otro lado, hasta el momento, la intensa amortización de deuda ha superado a los flujos de nuevos préstamos. Es por ello que el stock de crédito no está creciendo en términos netos. Cuando el stock de crédito vuelve a crecer, la ratio de morosidad caerá de forma más acelerada. Lo importante es que la recuperación de la economía siga generando proyectos rentables, para que el crédito pueda seguir creciendo en una senda saneada.

Informe anual BME

La inversión de extranjeros en la Bolsa española, en su nivel récord

M. V. MADRID

Las empresas cotizadas de nuestro país están en el radar del capital foráneo. Los inversores extranjeros acumulaban al cierre del primer semestre el 43,2% del valor de la Bolsa española, frente al 42,3% que tenían al cierre de 2015, según anunció ayer el presidente de Bolsas y Mercados Españoles (BME), Antonio Zoido. Este porcentaje supone un nuevo máximo histórico.

Lo que también aumenta es la inversión de los hogares en Bolsa, de forma que las familias poseen actualmente el 23,4% del mercado, porcentaje muy superior a la media de Europa y 5,3 puntos más alto que en 2007.

«Los inversores internacionales no dejan de apostar por la Bolsa española a pesar de que la situación no ha sido la más idónea», dijo Zoido, quien confió además en que en 2017 se retomen muchos planes de salidas de compañías a Bolsa que se frenaron a raíz del Brexit.

Financiación empresarial

Aun así, y según el informe anual de mercado presentado ayer por BME, las plazas españolas están siendo de los mercados europeos más activos. Hasta el pasado mes de noviembre un total de 22 empresas han empezado a cotizar en España: cuatro en la Bolsa y 18 en el Mercado Alternativo Bursátil (MAB).

Además, se han hecho ampliaciones de capital por 22.351 millones (-17%) y el volumen de deuda empresarial emitida alcanza los 21.444 millones. El Mercado Alternativo de Renta Fija (MARF), por su parte, ha cerrado los once primeros meses el ejercicio con un saldo vivo de emisiones de deuda corporativa de casi 2.000 millones de euros, un 48% más que en 2015.

Fomento buscará «minimizar el coste» de liquidar las autopistas

El Gobierno no prevé indemnizar a ACS por el túnel del AVE a Francia

LUIS M. ONTOSO
MADRID

El Ejecutivo hará lo posible por «minimizar» el impacto en las cuentas públicas de la liquidación de las ocho concesiones de autopistas, después de que no hayan logrado fructificar las conversaciones con las entidades acreedoras. El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, avanzó ayer, durante su comparecencia en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, que su departamento hará lo posible por «minimizar» la factura de la quiebra de las nueve vías de pago, que el Estado deberá asumir, por orden judicial, a partir de julio. El Ministerio «actuará en la medida de lo posible para minimizar el impacto, pero garantizando que las vías sigan en funcionamiento», explicó, aunque no detalló las medidas que adoptará.

El titular de Fomento tampoco concretó el importe final por parte del Es-



Íñigo de la Serna

la circunvalación de Alicante deberán revertir en el Estado el próximo mes de julio, al hacerse efectiva la extinción de dichas sociedades concesionarias. En cualquier caso, el responsable de la política de infraestructuras del Gobierno hizo hincapié en que aún pasarán meses hasta que el Estado se vea obligado a desembolsar la RPA, puesto que cada concesión sigue un curso judicial independiente y la resolución de los contratos puede tardar hasta seis meses una vez que el juez aprueba el auto de liquidación.

Durante su intervención, De la Serna desveló cuáles serán los ejes estratégicos de su gestión. El titular de Fomento descartó indemnizaciones en otro de los asuntos pendientes, la liquidación de la concesionaria del túnel del AVE a Francia, formada por ACS y Eiffage. Ambas compañías exigen 500 millones, cuantía que el Ejecutivo no está dispuesto a desembolsar, puesto que la causa de la rescisión del contrato ha sido el «incumplimiento» de lo pactado por ambas firmas.

ABC
KIOSKO MAS

Videoanálisis sobre la Comisión de Fomento en el Congreso

Informe del Parlamento Europeo

España no quiso endurecer los controles antes del «dieselgate»

S. E. BRUSELAS

El borrador del informe del comité del Parlamento Europeo (PE) que investiga el fraude de las emisiones contaminantes de Volkswagen señala que Francia, Italia y España presionaron para que la Unión Europea (UE) no reforzara las pruebas a los vehículos antes del escándalo del «dieselgate».

«Algunos Estados miembros, incluyendo en particular a Francia, Italia y España, actuaron en varias ocasiones para retrasar la adopción» del sistema de control de los automóviles en condiciones similares a las de conducción real, indica el borrador del informe publicado ayer. Más allá del fraude de Volkswagen, fabricante alemán

del que se supo en septiembre de 2015 que trucaba los motores de sus automóviles para superar las pruebas de emisiones en el laboratorio, los exámenes no simulaban las condiciones reales de conducción.

La Comisión Europea presentó el pasado enero una propuesta que aún no ha sido aprobada ni por el PE ni por los países de la UE, para endurecer los métodos de control tanto en emisiones de NOx como de CO₂. El texto agrega que Francia, Italia y España, donde la industria automovilística tiene mucho peso, «favorecieron unos métodos menos estrictos».



Odontología Global
Clínica Doctores Subirana



ESPECIALIZADOS EN **IMPLANTOLOGÍA ATM Y PRÓTESIS DIGITALIZADA SOBRE IMPLANTES SIN TOMA DE IMPRESIONES**

DIENTES FIJOS PROVISIONALES EN UN DÍA



- Innovador Sistema 3D de prótesis digitalizada
- Avanzada Tecnología 3D con escáner
- Ortodoncia invisible

C/ Basílica, 17 - 3ºD - 28020 - Madrid | Tel. 915 561 425

Una trayectoria de cuatro generaciones nos avalan

- **Implantología** de carga inmediata
- **Garantía Platinium** en nuestras prótesis

Gratis! La primera hora de parking

www.odontologialogical.es
Contacto: administracion@odontologialogical.es

Los ríos Júcar y Segura se desbordan con 130 millones en obras por ejecutar

► El temporal se cobra la cuarta víctima mortal y causa daños millonarios, mientras el 70% de las infraestructuras previstas en 2003 no se han construido

A. CÁPARRÓS / J. L. FERNÁNDEZ
VALENCIA / ALICANTE

Las lluvias que han arrasado desde el pasado fin de semana a la Comunidad Valenciana y Murcia con un balance de cuatro víctimas mortales y millonarios daños materiales y para la agricultura, ha dejado patentes los excesos cometidos durante la etapa de la expansión urbanística en ambas regiones y el déficit de infraestructuras para prevenir inundaciones y avenidas como las registradas en ríos como el Segura, el Júcar o el Clariano, que ayer se desbordaron en varios puntos.

Las Confederaciones Hidrográficas del Júcar y del Segura –afectadas por unas lluvias que han dejado acumulados de más de cuatrocientos litros por metro cuadrado– aprobaron el 22 de enero sendos Planes de Gestión del

Riesgo de Inundación que preveían un presupuesto conjunto de 130,4 millones de euros para los próximos seis años.

Planes pendientes

A punto de cumplirse doce meses de la publicación en el BOE de los Reales Decretos con los planes contra las inundaciones, el grueso de las actuaciones (construcción de presas, encallamientos, diques y otras obras para reducir las inundaciones) está pendiente de la elaboración de estudios de «coste-beneficio».

Además, un centenar de municipios valencianos en situación de riesgo todavía carecen de directivas especiales de actuación a pesar de que el plan autonómico fue actualizado hace apenas un año. Al respecto, el Plan de Acción Territorial de Prevención de Riesgos de Inundaciones en la Comunidad Valenciana (Patricova), aprobado en el

año 2003, apenas ha ejecutado el 30% de las 151 obras previstas entonces, que se presupuestaron en más de 800 millones.

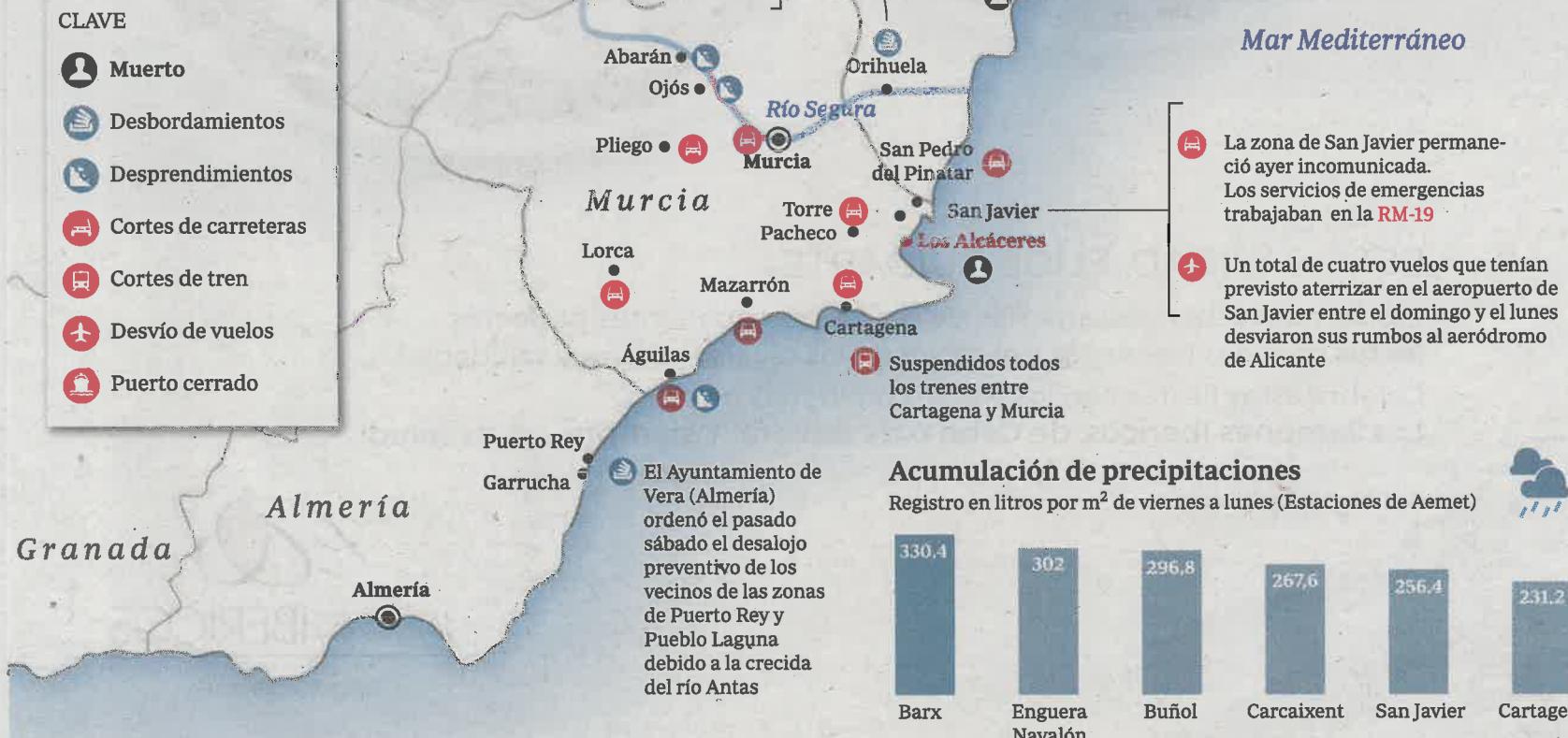
Trece años después, el presupuesto previsto por el plan de la Confederación Hidrográfica del Júcar para los próximos seis años alcanza los 74,5 millones para ejecutar acciones de «prevención, protección, recuperación y preparación» de las cuencas. En el caso de la Confederación Hidrográfica del Segura se sitúa en 55,9 millones. Sus

memorias, no obstante, concretan que «la estrategia de financiación prevista se basa en los distintos presupuestos disponibles por las distintas administraciones y resto de organizaciones responsables en la gestión del riesgo de inundación». De hecho, las competencias en gestión y defensa frente a los efectos adversos de las avenidas afectan a todas las Administraciones, lo que disipa las responsabilidades políticas, a pesar de que las inundaciones son la catástrofe natural que

Incidentes causados por el temporal que azota levante

CLAVE

- Muerto
- Desbordamientos
- Desprendimientos
- Cortes de carreteras
- Cortes de tren
- Desvío de vuelos
- Puerto cerrado





La playa de la Malvarrosa, en Valencia, con la arena marrón

ROBER SOLSONA



Vista aérea ayer de Los Alcázares (Murcia)

EFE



El temporal que está afectando a Mallorca desde el domingo ha provocado más de un centenar de incidentes registrados por Bomberos de Mallorca. Las zonas más perjudicadas son Felanitx, Campos, Portocolom, Manacor, Cala Murada, Alcúdia, Cala Català y Port de Sóller.



Calle anegada en Orihuela tras el desbordamiento del río Segura

EFE

mayores daños genera en España.

De acuerdo con el Consorcio de Compensación de Seguros y el Instituto Geológico y Minero, los daños por inundaciones alcanzan una media de 800 millones anuales. La Asociación Valenciana de Agricultores cifra en 177 millones las pérdidas por el temporal que arrancó el viernes y en Murcia solo parte del campo se ha beneficiado de las lluvias, ya que muchas plantaciones de hortalizas quedaron destruidas, sobre todo en Cartagena.

No escatimar inversiones

El catedrático de Análisis Geográfico y responsable del Instituto de Climatología de la Universidad de Alicante, Jorge Olcina, sostiene que «las ciudades del litoral mediterráneo siguen sin estar preparadas» para evitar las riadas, los destrozos materiales y el peligro para la población. Al respecto, recalca que «se han hecho algunas obras de infraestructuras como la canalización del Segura» pero, a su juicio, resultan insuficientes: «Hay que diseñar obras de defensa o adaptación que tengan en cuenta el caudal máximo histórico que pueda circular por los barrancos, ramblas y ríos de estos territorios, aunque estas se encarezcan».

Desde el pasado viernes, un total de cuatro personas han muerto como consecuencia del temporal, uno de ellos

en Castellón y el segundo en Finestrat (Alicante). Las dos últimas víctimas ocurrieron en Los Alcázares (Murcia). Un varón de 40 años falleció tras ser arrastrado por una corriente de agua. Su cuerpo terminó en la piscina de un chalé del municipio, donde fue hallado por los efectivos de la Unidad Militar de Emergencias. Horas después, otra persona, un hombre de 47 años, fue encontrado ahogado en un garaje inundado en esta misma localidad murciana.

A. CARRA
El fenómeno que ha sufrido la costa sureste desde el pasado viernes es un temporal de Levante que por su intensidad y procedencia, algunos meteorólogos describen muy gráficamente como «el expresivo de Sicilia». La portavoz de Aemet, Ana Casals, explica que «este potente flujo del este ha recorrido casi 2.000 km sobre el Mediterráneo cargándose de humedad». Casals puntualiza que «no ha sido un episodio de gota fría, porque para

ciana. Sobre las once de la noche, la mujer del fallecido alertó a la Unidad Militar de Emergencias (UME) desplegada en la zona para indicarles que su marido había bajado al garaje de su vivienda y no había regresado.

En la localidad valenciana de El Saler tuvieron que ser desalojados dos vecinos al detectarse dos grandes socavones.

VÍCTIMAS MORTALES
Los últimos son dos varones que fallecieron en Los Alcázares (Murcia)

El Segura se desbordó ayer en Orihuela por primera vez en 29 años, aunque anoche bajó su nivel. Olcina explica que la «canalización que se hizo después de la riada de 1987 es insuficiente para trombas de agua como la que ha caído estos días». Al margen de la ejecución de obras, el catedrático aboga por «cumplir con la Ley del Suelo» ya que, según explica, «en los años del boom inmobiliario se ha permitido la construcción en muchas zonas inundables y los efectos los tenemos ahora. No es un problema meteórológico. Es un problema territorial».

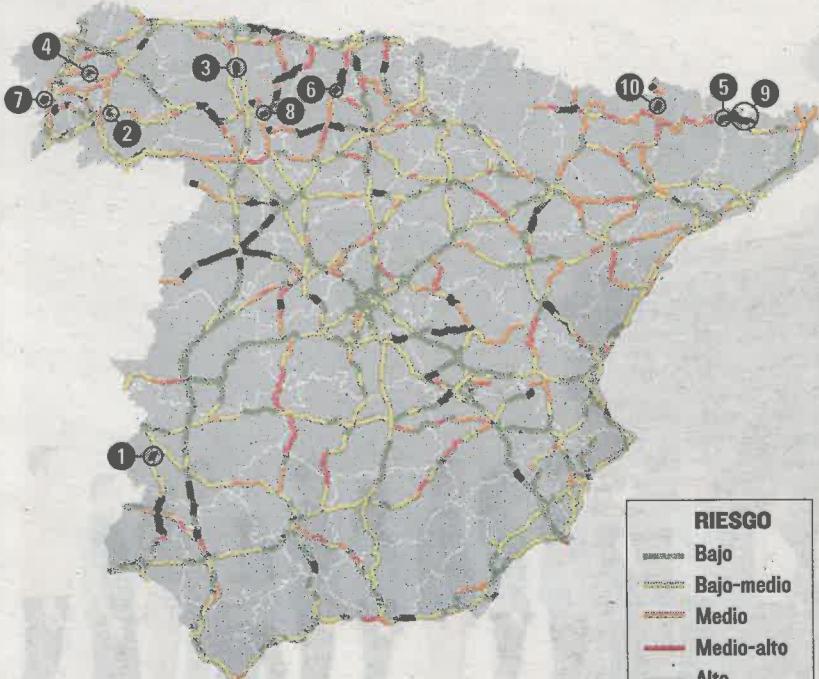
Llamada del Rey

Felipe VI telefoneó ayer al presidente de la Comunidad, Pedro Antonio Sánchez, para mostrar su solidaridad e interesarse por los daños causados, informa Manuel Buitrago.

El ministro del Interior, Juan Ignacio Zoido, visitó la zona del Mar Menor, donde Protección Civil y dos batallones de la Unidad Militar de Emergencia concentraron sus esfuerzos desde el domingo por la tarde.

TODO EL PELIGRO, EN LAS CARRETERAS SECUNDARIAS

● EL MAPA DEL RIESGO EN LAS CARRETERAS



FUENTE: EuroRAP.

● LOS 10 TRAMOS MÁS PELIGROSOS

	Carretera	Provincia inicial	Punto inicial	Punto final	Provincia final	Longitud (kms)	Intensidad media diaria de vehículos	Media de accidentes anuales
1	N-435	Badajoz	Principio z. urbana de El Almendral	Principio variante de Barracota	Badajoz	12,5	2.844	1,7
2	N-120	Lugo	Enlace de Según (princip. vía rápida)	Enlace de Penalva	Ourense	14,3	4.182	2,7
3	N-630	Asturias	Cruce con A-66	Límite provincial Oviedo-León	Asturias	20,5	3.684	3,3
4	N-547	A Coruña	Principio z. urbana de Melido	Final zona urbana de Boente	A Coruña	7,5	4.092	1,3
5	N-260	Lérida	Límite provincial Gerona-Lérida	Final z. urbana de Martinet	Lérida	10,5	5.309	2,3
6	N-629	Burgos	Final zona urbana de Revilla	Límite provincial Burgos-Santander	Burgos	14,3	2.919	1,7
7	N-640	Pontevedra	Final zona urbana de Caldas	Villagarcía de Arosa	Pontevedra	12,1	9.357	4,3
8	N-625	León	Mansilla (cruce con N-601)	Final zona urbana de la Aldea	León	11,5	3.074	1,3
9	N-260	Gerona	Final zona urbana de Ripoll	Cruce con N-152	Gerona	62,2	2.187	5,0
10	N-230	Lérida	Final z. urbana de Vilaller	Límite provincial Huesca-Lleida	Huesca	12,1	3.006	1,3

Dina Sánchez / EL MUNDO

La trampa de las carreteras convencionales

Todos los tramos con un riesgo alto o muy alto de accidente se concentran en estas vías

FÉLIX CEREZO MADRID

Cuando en España existen casi 167.000 kilómetros de carreteras de todo tipo y el 90% de esa longitud la forman las llamadas convencionales –de doble sentido de circulación– resulta casi imposible no circular por ellas en algún momento. Pero cuando lo haga, extreme la precaución.

Puede acordarse de los datos de la DGT, según los cuales de las 1.131 personas fallecidas en accidentes el año pasado, 971 perdieron la vida en vías secundarias.

O puede tomar nota de los resultados del último estudio EuroRAP. Se

trata de un programa paneuropeo de valoración de las carreteras que llega a su decimocuarta entrega y concluye, por ejemplo, que el 25% de las vías tradicionales presentan niveles de riesgo alto o muy alto de sufrir un accidente mortal o grave. De hecho, esa exposición es 3,5 veces superior a la que tendría viajando por una autopista o una autovía. Una brecha que, por cierto, no ha hecho sino incrementarse en los últimos años.

En el estudio participan varios clubes de automovilistas, entre ellos los españoles del Racc y el Race. Y hay que precisar que ciñe la investiga-

ción a la llamada RCE, o Red de Carreteras del Estado, que representan el 16% del total. Pero los 24.805 kilómetros que se analizan son un campo de trabajo suficiente para extraer los resultados, ya que representan el 48% del tráfico rodado de todo el país. E incluso se podrían quedar cortos, ya que la proporción de vías de alta capacidad (vs las de doble sentido) es muy inferior en las redes que son titularidad de las CCAA o de las diputaciones y cabildos.

El periodo de estudio abarcó tres años –de 2013 a 2015– para dar robustez a los resultados y evitar la aleatoriedad. Por la misma razón, se tuvieron en cuenta el número de accidentes mortales y graves, no el de víctimas; y se excluyeron los tramos con menos de cinco kilómetros de largo o por los que transitan menos de 2.000 vehículos por día.

En total, se identificaron 4.101 accidentes en 1.387 tramos, de los que 77 presentaban un riesgo elevado o muy elevado. Y 17 de ellos, integrados en esta última categoría. Según los investigadores, esos trayectos su-

man 3.264 kilómetros de la RCE (el 13,2% del total) y en ellos se registran cada año una media de 143 siniestros, con 36 fallecidos y 144 heridos de gravedad.

TRASVASE DE CAMIONES HACIA LAS VÍAS DE PAGO

La investigación también avisa del aumento de la siniestralidad de motos y ciclomotores, pero al estar muy concentrada –el 50% de los accidentes se registran en el 5,4% de la red– facilita su tratamiento. Algo similar ocurre con los camiones, en los que se ha detectado que seis de los 10 tramos más peligrosos son paralelos a autopistas de peaje (sobre todo) o autovías. Aquí, el Racc propone desviarlos hacia las vías de pago, reduciendo a la mitad los peajes. Calcula que se podrían salvar hasta 79 vidas al año, aportaría un beneficio social de 241 millones y ahorraría a los camioneros 109,3 millones. La experiencia se ha probado en la N-2 en Lleida y la mortalidad cayó un 90%.

Como habrá imaginado todos esos tramos están en carreteras tradicionales. En autopistas y autovías, son de riesgo moderado o inferior. Y eso que por ellas pasan ocho de cada 10 vehículos que usan la RCE.

Los resultados no contradicen la importante mejora que se ha producido respecto a los últimos oleadas del EuroRAP, ya que el porcentaje de recorridos con mayor peligrosidad ha bajado del 20,7% al 13,1% actual. Y en el mismo tiempo casi se ha dobrado, hasta el 33,3% la proporción de aquellos con riesgo moderado, bajo o muy bajo. Ocurre que esa mejora –que ha colocado a España entre los seis países con menor siniestralidad en Europa– se ha centrado más en las carreteras de gran capacidad que en las de doble sentido.

Esto implica, por ejemplo, que cinco de los 10 tramos más peligrosos repiten, una cuestión que en el Race consideran «inaceptable». Y ayuda muy poco en un contexto marcado los últimos años por el frenazo en la reducción de los muertos, cuya tendencia a la baja se romperá este año por primera vez desde 2003. Tomando los datos de la DGT hasta el 15 de diciembre, el Racc estima que el año terminará con 1.169 fallecidos, 38 más que en 2015.

de las emisiones de la automoción».

Por otra parte, Faconauto se reunió ayer con la nueva secretaria de Estado de Comercio, María Luisa Poncela, a la que trasladó su petición de un nuevo plan de ayudas públicas a la compra de vehículos nuevos, al mismo tiempo que le explicó que la pelota en torno a la futura ley de distribución estaría en el tejido de Gobierno y fabricantes, «sin que Faconauto vaya en contra de nadie». Desde los concesionarios se exige una regulación del sector de la distribución, no sólo de los automóviles, como ocurre en otros países comunitarios.

Los concesionarios ingresan un 23% más

La crisis queda aparcada al facturar 6.500 millones más que en 2015, con una rentabilidad del 1,5%

FÉLIX GARCÍA MADRID

Los concesionarios españoles facturarán este año 35.000 millones de euros, un 22,8% más que los 28.500 millones alcanzados en 2015. La rentabilidad sobre la facturación rondará el 1,5%, según explicó el presidente de Faconauto (la asociación de concesionarios) Jaume Roura, quien pronosticó que en el año 2017, se alcanzarían los 37.000 mi-

llones de facturación, un 5,7% más. Lo ideal sería llegar al 3% de rentabilidad sobre ingresos de media.

Estos datos se alcanzan gracias a unas mayores ventas. Roura prevé que el mercado de turismos en España cierre con un alza del 12% respecto a 2015 y con un volumen de 1.157.000 unidades, de las que 274.000, el 24%, serían todocamino. Por su parte, los vehículos co-

merciales crecerán otro 12% hasta 173.000 entregas. Con lo que el total será 1,33 millones de unidades.

Roura estima que ya «hay velocidad de crucero en el mercado» aunque para él, España necesitaría alcanzar los 1,4 millones de unidades de turismos y unos 250.000 comerciales. En 2017 continuará la senda de crecimiento pero cifró el objetivo en 1,2 millones de turismos y todo-

caminos, misma cifra que contempla para 2018.

A pesar de los buenos datos, Roura se quejó de que en el último trimestre «las ventas a particulares habían caído por la ausencia del Pive» y pidió al Gobierno un nuevo plan para «retirar los más de 15 millones de vehículos de más de 10 años que circulan por nuestras carreteras y que son los culpables de la mayoría