

3 de octubre de 2017

[Noticias Comunidad de Madrid](#)

[Noticias Nacionales](#)

[Noticias internacionales](#)

[El Ayuntamiento busca <<ideas>> para diseñar once plazas urbanas... ABC, 3 de octubre](#)

[El Corredor Mediterráneo ferroviario busca presupuesto y calendario... EL PAÍS, 3 de octubre](#)

Asamblea

Cifuentes propone a Taboada como senador del PP en lugar de Mariño

SARA MEDIALDEA MADRID

La diputada regional del PP y senadora por designación autonómica Ana Isabel Mariño presentó ayer su renuncia al escaño en la Cámara Alta. Lo hizo porque es incompatible con su nueva condición de secretaria primera de la Mesa de la Asamblea madrileña, donde va a sustituir a Rosalía Gonzalo, consejera de Transportes de la Comunidad. El PP tiene que designar ahora otra persona para el puesto vacante en el Senado, y todo apunta a que puede ser el ex consejero Jaime González Taboada.

Esta sería la última de las carambolas que ha provocado la remodelación de Gobierno de la presidenta regional, Cristina Cifuentes. La decisión aún no es oficial, dado que

la designación de un nuevo senador autonómico es necesario llevarla al pleno de la Asamblea para que los diputados autonómicos la autoricen,



G. TABOADA

por asentimiento -y no por voto-. No obstante, una ley no escrita señala que cada partido tiene su cupo de senadores por designación autonómica, en función de sus resultados electorales, -actualmente, tres el PP, dos el PSOE, uno Podemos y uno Ciudadanos- y existe el acuerdo tácito de que cada partido elige a quien considera oportuno, sin que hasta ahora se hayan producido vetos.

Más cambios

González Taboada fue relevado como consejero de Medio Ambiente el 24 de septiembre. La presidenta aseguró que lo hacía a petición del propio interesado, pero otras fuentes populares apuntan que pesó también el hecho de que la sombra del caso Púnica sobrevuela a González Taboada, aunque ninguna acusación judicial se ha materializado.

El PP tendrá que hacer todavía otro cambio: elegir un nuevo portavoz adjunto, en sustitución de Isabel Díaz Ayuso, nombrada viceconsejera de Presidencia. Además, tras el nombramiento el viernes de la diputada Inés Berrio como nueva gerente del 112, la lista de los populares vuelve a moverse, y entrará el número 75 para cubrir la nueva baja.

Por otra parte, Cifuentes no comparecerá ante la Asamblea para explicar su remodelación de Gobierno, como pidió el socialista Ángel Gabilondo. La Mesa de este organismo rechazó ayer, con los votos de PP y Ciudadanos, la propuesta.

El Ayuntamiento busca «ideas» para diseñar once plazas urbanas

Los madrileños mayores de 16 años podrán votar entre el 8 y el 22 de octubre

MARTA R. DOMINGO MADRID

Los ciudadanos empadronados en Madrid mayores de 16 años podrán votar entre el 8 y el 22 de octubre cómo quieren que sea la remodelación de once plazas de la capital. El área de Desarrollo Urbano Sostenible seleccionó estos espacios periféricos para someterlos a un concurso de ideas con el fin de reformular su diseño. Según indica un decreto firmado por la alcaldesa Manuela Carmena los vecinos empadronados en estos barrios podrán elegir entre dos propuestas para cada plaza, que previamente han sido seleccionadas por un jurado.

En el distrito de Barajas se interviene en un solar de 2.013 metros cuadrados, que se denominará la plaza de la Duquesa de Osuna. Se trata de un nuevo espacio que se creará en la parte trasera del recinto que alberga el Jardín Histórico del Capricho. Esta rehabilitación coincidirá con la recuperación del Palacio de los Duques de Osuna como museo.

«Reconfigurar los espacios libres que quedan sin edificar» entre los bloques de viviendas que se encuentran en San Blas es el objetivo de la intervención urbanística en este distrito. En concreto, se actuará sobre 30.689 metros cuadrados que quedan vacantes entre los 10.000 viviendas construidos en los años 50 entre la avenida Hellín y las calles Pobladora del Valle, Alconera y Alberique. En Villaverde Alto, por su parte, se actuará en las plazas Mayor y Ágata, dos de los espacios más representativos del barrio. Con ello, se pretende «revitalizar este centro histórico y activar su economía».

Lugares de «encuentro»

Una parcela deportiva de 107.642 metros cuadrados situada junto a las instalaciones del Comité Olímpico Español, en la glorieta de Mar de Cristal, también será objeto de reforma. Este espacio del distrito de Hortaleza es muy transitado, ya que se encuentra junto al centro comercial de Gran Vía de Hortaleza.

También la plaza de los Misterios, en Ciudad Lineal, es un lugar de referencia para el distrito, ya que tiene una función de intercambiador de transportes, con el acceso a la estación de metro y a las paradas de los autobuses urbanos e interurbanos, y por el centro comercial Plaza Norte. La reconfiguración de este espacio de 6.493 metros cuadrados deberá compatibilizar, según consta en la web de Parti-



Fuente: Ayuntamiento de Madrid

ABC

Cómo y qué se elige

Vía telemática

Se podrá votar de manera telemática durante todo el periodo de audiencia pública a través de la página web decide.madrid.es.

De forma presencial

Quienes quieran participar vía presencial lo podrán hacer el fin de semana del 21 y 22 de octubre en puntos habilitados en cada distrito, cuyos puntos se especifican en la web.

Dos proyectos

Los vecinos mayores de 16 años empadronados en los once distritos podrán elegir entre dos propuestas para cada plaza, que antes han sido seleccionadas por un jurado.

cipación, «el uso esporádico para eventos con los usos cotidianos».

La plaza del Encuentro, en el distrito de Moratalaz, es punto de reunión de los vecinos y de tránsito de vehículos, puesto que en este espacio de 25.104 metros cuadrados confluyen varias calles importantes del distrito. La remodelación deberá lograr que mejore como lugar de «encuentro».

El barrio de Numancia, en el distrito de Puente de Vallecas, tiene una

densa trama de calles estrechas y tortuosas. Por ello, se pretende pensar una «nueva configuración» de la plaza del Puerto de Canfranc, para que pueda «servir a la población como lugar de convivencia de un denso barrio carente de lugares de esparcimiento».

Protección para peatones

La histórica plaza de la Emperatriz, en el casco de Carabanchel Alto, soporta un exceso de tráfico que accede desde la avenida de los Poblados. La idea es pensar alternativas para la movilidad y medidas para proteger a los peatones y aumentar su espacio.

Una parcela de uso deportivo y zona verde de 10.964 metros cuadrados pretenden convertirse en un nodo de atracción para el distrito de Latina. El objetivo es crear la plaza Cívica de Lucero, para que sirva de «lugar de acogida de eventos culturales y reuniones sociales», una de las carencias del barrio. La accesibilidad a la plaza de La Vaguada, en el distrito de Fuencarral-El Pardo, será el elemento central de la reforma. Este espacio de 22.826 metros cuadrados servirá de foco de atracción comercial, cultural y de esparcimiento.

Sobre los terrenos que ocupaba el cuartel de la Remonta, en Tetuán, nació una plaza en la que hoy hay locales comerciales, una comisaría, un centro de salud y un centro de mayores. Sin embargo, el mal estado de la pavimentación ha llevado a sus vecinos a reclamar su reforma. Los residentes quieren más «presencia vegetal y mantener el carácter de «plaza porticada».

ECONOMÍA Y NEGOCIOS

UN EJE FERROVIARIO IMPRESCINDIBLE

El Corredor Ferroviario del Mediterráneo

El objetivo es disponer de una plataforma de mercancías y viajeros con ancho internacional desde Algeciras a Perpiñán para 2025.

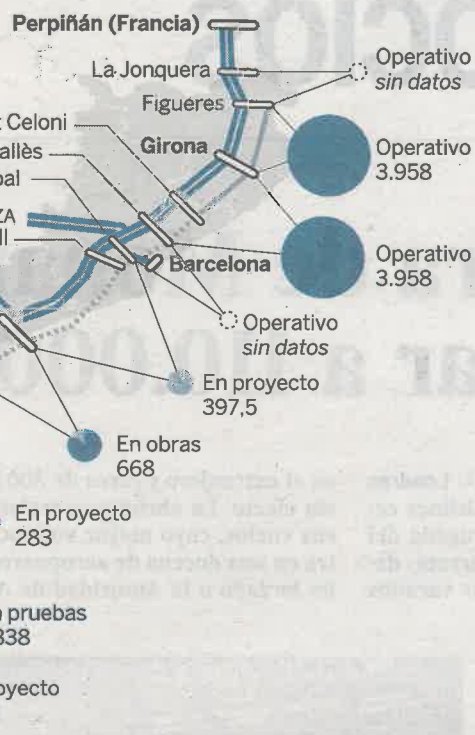
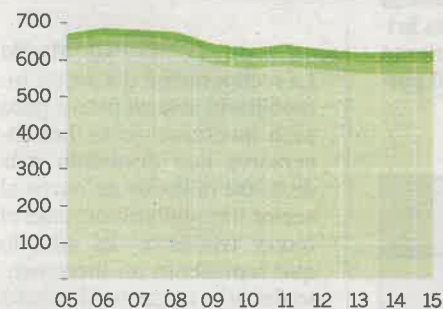
Según el tipo de vía
 — Ancho internacional
 — Tercer carril (ancho ibérico + internacional)

Ejecución e inversión por tramos
 En millones de euros
 ● Presupuesto ejecutado
 ● Pendiente de ejecución

EVOLUCIÓN DE VIAJEROS TRANSPORTADOS

Incluye alta velocidad.
 En millones

| | 2015 | Var. 05-15 |
|-----------------|--------------|------------|
| Larga distancia | 30,8 | +74% |
| Media distancia | 30,6 | 2% |
| Cercanías | 561,6 | -10% |
| Total | 622,9 | -7% |



EVOLUCIÓN DE MERCANCÍAS TRANSPORTADAS

En millones y variación 2007-2015



Una red de 3.500 kilómetros y 10 países

Una de las redes transeuropeas con las que enlaza el corredor mediterráneo español llega a las puertas de Ucrania: Son 3.500 kilómetros de distancia y 10 países de paso, entre ellos, Francia e Italia. Según la Asociación de Empresarios, la conexión en ancho europeo para el tráfico de mercancías con el resto de Europa es "una gran oportunidad" para desviar por el corredor ferroviario español una parte del tráfico de mercancías intercontinental que circula entre Asia y el centro y norte de Europa. Este eje sería el acceso sur de la Unión Europea con entrada de las cargas por los puertos del Mediterráneo.

Las previsiones son optimistas e indican que la región Mediterránea aumente su cuota en el tráfico combinado de mercancías con el Mar del Norte en los próximos siete o 10 años, pasando del 27% actual a un 35 o 40%, destacan los informes del lobby empresarial.

—unos 50.000 millones— y la Unión Europea (UE) lo declaró prioritario y le dio apoyo financiero. La demanda de una conexión por tren con el resto del continente existe desde, al menos, 1990, pero entonces faltó presión civil y política en un país con una red de transporte de concepción radial.

En 2004 el eje tomó forma de la mano del lobby Ferrmed, que comenzó a reivindicar un corredor para el litoral este por tren, exclusivo de mercancías y con ancho de vía homologable al resto de Europa —el anchó de vía ibérico es mayor—. El proyecto que abanderó AVE y el resto de empresarios del arco, es más amplio que el de Ferrmed: reclaman una doble plataforma por ferrocarril para pasajeros y mercancías con vistas a que ambos flujos no se estorben.

Después de más de una batalla política, el Gobierno presentó a la UE un trazado de corredor, mezcla de dos. El eje incluyó dos líneas con origen en Algeciras: una en dirección a Madrid (eje central), en avanzado estado de ejecución; y otra hacia Valencia,

El Corredor Mediterráneo ferroviario busca presupuesto y calendario

CRISTINA VÁZQUEZ, Valencia
 El Corredor Mediterráneo ferroviario es uno de los ejes imprescindibles para una de las regiones más dinámicas de Europa. La UE respaldó esta infraestructura de transporte de pa-

sajeros y mercancías en 2011 al declararlo como prioritario. El Ministerio de Fomento prometió una versión sencilla para 2016, pero incumplió su compromiso para enfado de los empresarios del área más exportadora de Es-

paña. La Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), el lobby liderado por Juan Roig, reúne hoy en Madrid a 2.000 empresarios para reivindicar que se continúe y se finalice la infraestructura sin más demoras.

El lobby celebra hoy un acto en Madrid, al que ha convocado a cientos de empresarios, para asegurarse del Gobierno español "voluntad política, presupuesto y plazos" para acabar una infraestructura que arrastra retrasos desde

hace años. Este grupo, cuya cara más visible es el dueño de Mercadona Juan Roig, se ha volcado en sacar adelante un corredor que "es bueno para toda España y no va contra nadie y sí a favor de todos", defiende. Es un polo logis-

tico en el sur de Europa de más de 1.000 kilómetros de extensión —desde Algeciras hasta la frontera francesa— donde se concentra buena parte del turismo, la industria y la exportación del país.

La idea de un corredor ferro-

viario, que conecte el litoral este español —espiná dorsal de la recuperación económica— con Francia y el centro y norte de Europa, es anterior a 2011 pero fue entonces cuando se concretó su trazado, se dio un coste estimado

Una obra de 21.239 millones de euros ejecutada en un 63%

C. V., Valencia
 "El Corredor Mediterráneo es una apuesta indiscutible de este Gobierno; una prioridad social, económica y política para este Ejecutivo", asegura el Ministerio de Fomento sobre la infraestructura ferroviaria. El departamento que dirige Íñigo de la Serna —que hoy participará en el acto organizado por los empre-

sarios valencianos (AVE)— ha impulsado el proyecto desde finales de 2016.

"El Gobierno está haciendo un esfuerzo inversor importante", señalan desde el ministerio, que cifra el coste del corredor en su ramal litoral en 21.239 millones, de los que ya se han ejecutado 13.746 millones. "Un 63% de esta inversión está ejecu-

tada. Ahora queda actuar de la manera más diligente para culminar lo antes posible la obra", señalan.

Los gobiernos autonómicos por los que cruza el corredor y las organizaciones empresariales han denunciado, sin embargo, en más de una ocasión que los datos globales escondían un reparto desigual de la inversión

del Gobierno entre el ramal central y el litoral, ambos Corredor Mediterráneo. De hecho, el presidente de la Generalitat Valenciana, Ximo Puig, defenderá el próximo 10 de octubre en el Comité de Regiones de la UE que se prioricen las obras.

En junio, la eurodiputada socialista Inmaculada Rodríguez-Piñero documentó el desarrollo dispar de uno y otro ramal con la respuesta que la Comisión Europea dio a una de sus preguntas parlamentarias. El trazado este o litoral había recibido el grueso de las ayudas europeas —cerca de 300 millones— frente al trazo central, que apenas recibió 50

millones de las arcas comunitarias. Y, a pesar de todo, denunció Piñero, Fomento prima la inversión en el segundo eje, en lugar de en el primero. "Convendría solucionarlo para que los países y la Comisión tengan una misma línea de actuación", ha dicho Puig.

La presión para que el proyecto se complete no cesará. El alcalde de Valencia, Joan Ribó, prepara una cumbre con sus homólogos en las principales capitales por las que pasa la línea. "Queremos un encuentro entre todos los alcaldes al margen de partidismos para insistir en la necesidad de acabar la obra", explican fuentes del Consistorio.

Fuente: Ministerio de Fomento y Asociación Valenciana de Empresarios (AVE).

UN EJE FERROVIARIO IMPRESCINDIBLE

ECONOMÍA Y NEGOCIOS

Almería y Granada (eje litoral), con tramos enteros pendientes. Fomento simplificó el proyecto original con el llamado tercer carril, un sucedáneo de la doble plataforma —mucho más cara— que los empresarios aceptaron a regañadientes. Ana Pastor, al frente del departamento, anunció incluso que Valencia y Alicante tendrían ancho europeo en 2015 y 2016.

El calendario no se cumplió y la sensación de agravio cundió entre los empresarios de la eurrerregión. “Fomento había invertido en un corredor llamado Mediterráneo pero que no pasa por el Mediterráneo”, explica Diego Lorente, dirigente de la asociación. Como luego desveló la Generalitat Valenciana, un 80% de la inversión pública que Fomento imputó al corredor litoral fueron al ramal central mientras el litoral se desatendía. Hoy viajar en tren de Valencia a Madrid supone 90 minutos y a Barcelona más de tres horas y media en función del tipo de tren. El objetivo, si AVE lo consigue, es viajar de Barcelona a Alicante, separadas por 524 kilómetros, en tres horas (ahora son más de cinco horas y media).

Polo logístico de la UE

Es un polo logístico estratégico e inaplazable para los empresarios. Primero porque pasa por cuatro comunidades —Cataluña, Comunidad Valenciana, Murcia y Andalucía— que son el 45% del PIB nacional, tienen el 50% de la población y son el origen del 60% de las exportaciones. Y segundo porque mejora las conexiones entre regiones. “Si queremos un país más fuerte, vertebrado y cohesionado tenemos que pasar de la España radial a la circular”, repite el presidente de AVE, el naviero Vicente Boluda. El eje litoral conecta además con los puertos de Barcelona, Valencia, Cartagena o Algeciras, líderes en el Mediterráneo y puerta de entrada de las mercancías procedentes de Asia.

Francisco García Calvo, asesor técnico del lobby empresarial y veterano ingeniero, apostilla además que “el transporte terrestre más eficiente es el ferroviario. Con una sola locomotora y un conductor puedes mover miles de toneladas hasta el corazón de Europa. ¿Qué hay más eficiente que eso?”. Por último, el tren es un modo de transporte más sostenible que el camión por la reducción de emisiones de CO₂, unas 900.000 toneladas al año.

Según AVE, el camión y el tren son medios de transporte complementario. “O montamos una logística eficiente, o España se quedará como país periférico. Si no somos capaces de recortar tiempos y céntimos de transporte, no seremos competitivos y regiones del sureste, con economías muy dependientes de producciones perecederas, se irán a hacer puñetas”, vaticina García Calvo.

La apuesta de la UE por potenciar el transporte ferroviario tiene todavía un amplio recorrido en el caso de España. La cuota del tráfico de mercancías por ferrocarril entre Francia e Italia es del 11%; mientras que el porcentaje entre España y Francia es actualmente inferior al 5%.

Los empresarios confían en que la línea de tren tenga ancho internacional en 2023

C. V., Valencia
El 98% del Corredor Mediterráneo litoral está en estudio, licitado, en ejecución o terminado. Pero existen algunos cuellos de botella o puntos negros por solucionar. Los empresarios confían en que,

“No puede ser que en 2015 te prometan una infraestructura clave para la economía española y estemos en 2017 y se estén haciendo parches en un corredor prioritario”, se quejan los empresarios, molestos con los incumplimientos de Fomento. En noviembre de 2016 decidieron coger un helicóptero y topografiar palmo a palmo el futuro eje ferroviario, desde la frontera con Francia hasta Algeciras. Grabaron un vídeo con el recorrido, tomaron imágenes y lograron conocer y documentar el grado de ejecución del proyecto.

“Oye, es que me dices que las obras en La Encina van y resulta que veo aquí que están paradas. O aquí dices que hay vía única pero no la hay...”, explica el secretario

general de la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), Diego Lorente. Con información real, tramo a tramo, los empresarios se fueron a ver a Íñigo de la Serna, ministro de Fomento, para reclamarle un compromiso presupuestario riguroso con la infraestructura. “Ha hecho los deberes”, reconocen en AVE. “Lo que no podía ejecutar lo ha resuelto y lo que estaba parado por motivos técnicos, lo ha solucionado. Hoy, el 98% del corredor está en estudio, licitado, en ejecución o terminado”.

El compromiso, tras los últimos anuncios de Fomento, es que el corredor litoral tenga ancho de vía internacional a finales de 2023, ya sea con doble vía o con tercer hilo. Será una solución

mixta, aunque los empresarios no renuncian a la doble plataforma del proyecto original. El último chequeo de AVE al proyecto data del pasado julio. Los puntos que arrojan más incertidumbre están entre Tarragona-Vandellós, en La Encina (Alicante), y en tramos entre Granada y Algeciras.

Cuello de botella

En la actualidad existe doble vía de alta velocidad desde la frontera francesa a Tarragona. Sin embargo, de Vandellós a Tarragona la vía es única, un nudo por el atasco de pasajeros y mercancías que supone. Es uno de los cuellos de botella del corredor litoral. “De Valencia a Tarrago-

na es donde tenemos todos los problemas”, corroboran los asesores técnicos de AVE. De nada sirven tramos muy desarrollados y otros deficientes; es o todo o el eje pierde su utilidad.

Los últimos planes de Fomento han creado mucha expectativa entre los empresarios del arco. El pasado julio, Íñigo de la Serna aseguró que el trayecto entre Barcelona y Valencia se reducirá de las más de tres horas y media actuales a dos, con el inicio de las obras en 2019. El túnel pasante de Valencia —que evitará la congestión de mercancías y pasajeros en la capital— se anuncia para 2025.

“Que se encargue un estudio informativo no significa que se haga la obra. Los presupuestos son la prueba del algodón”, subraya Josep Vicent Boira, secretario de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana.

Los calendarios son determinantes para AVE —pues la financiación europea llega hasta 2025—. Hoy los empresarios revisarán en Madrid, junto a De la Serna, el estado de las obras. Las previsiones son que Valencia y Alicante se conecten entre ellas e incluso con Murcia en 2020, y con Almería y Algeciras en 2023. La confección de los Presupuestos del Estado será crucial para el futuro de la infraestructura.



Juan Roig, cuarto por la derecha, junto a otros empresarios valencianos en la estación de La Encina (Alicante). / J. C. BARBERA

La presión de un grupo de interés

El dueño de Mercadona es la cara visible de una asociación con cientos de directivos

C. V., Valencia
“Hasta que no esté conectada la frontera francesa con Algeciras, con la doble plataforma, no vamos a parar”, advierten desde la Asociación Valenciana de Empresarios (AVE), un grupo de interés con

más de 30 años de existencia. El valenciano Juan Roig es el impulsor de AVE desde sus inicios. El presidente de Mercadona se puso al frente de la movilización hace unos dos años: “Él se mete en un proyecto y lo saca adelante”, dicen

en su círculo más estrecho. Tras el chasco con el Ministerio de Fomento, la sensación de agravio respecto a otros territorios se ha acrecentado entre los empresarios del arco mediterráneo.

Los emprendedores son poco amigos de manifestaciones pero han asumido que esta cuestión lo exigía. Primero se concentraron en La Encina (Alicante), un nudo inacabado del corredor. En Tarragona, también, se juntaron para denunciar “otro cuello de botella del proyecto”. En las últimas convocatorias de Murcia y Almería llegaron a acudir hasta 1.000 empresarios. La última cita es Madrid, donde se esperan

unos 2.000 empresarios, entre ellos los presidentes de CEOE, Juan Rosell; el Consejo de Cámaras de España, José Luis Bonet; el Círculo de Empresarios, Javier Vega Seoane; la patronal catalana Fomento del Treball, Joaquín Gay de Montellà; Bankia, José Ignacio Goirigolzarri, e Ifema, Clemente González Soler, entre otros. En total se espera a cerca de un centenar de empresarios de primer nivel. AVE, en colaboración con las organizaciones de empresarios catalanas, murcianas y andaluzas, lleva muchos meses de trabajo en un contexto complicado, con el auge del independentismo en Cataluña.