

14 y 16 de abril 2018

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Las obras para ampliar la estación de metro de Gran Vía empiezan la próxima semana... EL PAÍS, 14 de Abril

El PP y Ciudadanos volverán a enmendar la ley del suelo tras una sentencia judicial... EL PAÍS, 16 de abril

La justicia tumba el freno de Fomento al AVE privado... EL MUNDO, 16 de abril

Las obras para ampliar la estación de metro de Gran Vía empiezan la próxima semana

EL PAÍS, Madrid
La consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, Rosalía Gonzalo, se reunió ayer con distintas asociaciones de comerciantes para anunciarles el comienzo inminente de las obras de amplia-

ción de la estación de metro de Gran Vía. Los trabajos se van a poner en marcha la próxima semana, tras haber recibido la Comunidad la autorización de ocupación de vía pública por parte del Ayuntamiento de la capital.

Una vez obtenida esta misma semana ese documento, la Comunidad ha podido completar todos los trámites previos para sacar adelante el proyecto, una información que, junto a los detalles relativos al desarrollo de los trabajos, Gonzalo quiso transmitir directamente a los comerciantes de la zona.

Estos trabajos permitirán la ampliación de la estación de Gran Vía, que cuenta con 908 metros cuadrados de superficie y pasillos de reducidas dimensiones para dar servicio a los 44.000 viajeros que la utilizan a diario. La solución propuesta pasa por crear una estructura subterránea que duplicará el espacio disponible hasta los 2.000 metros cuadrados, reubicando los tornos y otros elementos para mejorar la distribución de los usuarios.

Además, se instalarán seis as-

censores y cuatro escaleras, que aumentarán la accesibilidad de esta estación, que también quedará conectada a la red de cercanías a través de un pasillo directo hasta la estación de Sol.

Molestias a los negocios

Durante el encuentro, Gonzalo aseguró que la Comunidad ha tenido en cuenta a los comerciantes de la zona a la hora de ejecutar estos trabajos, de tal forma que las obras se van a desarrollar con las mínimas molestias para sus negocios y también para los viandantes, sobre todo para los vecinos de la calle de la Montera.

El objetivo seguirá siendo concentrar los trabajos en los meses previos a las fiestas de Navidad para reducir parte de la ocupación de la zona ante el habitual incremento de visitantes

que se produce durante esa época del año.

El resto de las obras se organizarán también para interferir lo menos posible en la actividad habitual de la calle de la Montera. Así, la zona que se acotará al paso de viandantes para desarrollar los trabajos en superficie se va a reducir al mínimo, a fin de dejar la mayor distancia posible entre las vallas y las fachadas. En concreto, habrá hasta seis metros en la acera de los impares y cuatro metros en la de los pares. Estas distancias permiten el paso de los vehículos de emergencias y garantizan el máximo nivel de seguridad para trabajadores y viandantes.

Las obras del metro coincidirán con las que se realizan en la calle, donde se están ampliando las aceras y reduciendo los carriles destinados a la circulación de vehículos privados.

POP Elefantes

Amar. Amor. Amén

FERNANDO NEIRA

Nadie le canta hoy al amor como Elefantes. Maticemos: nadie le canta tanto. A punto de cumplir, contra pronóstico, dos décadas de trayectoria (porque su parentesis de hace unos años parecía separación definitiva), reinciden de buen grado en su discurso ultrarromántico, en la exaltación amoratoria, en un lirismo tan a ultranza que hasta Bécquer o Neruda parecerían unos pusilánimes para con las cosas del corazón. Y a "todo el mundo" (el sintagma más repetido en uno de sus títulos más fervorosos) le gusta creer en el amor, aunque sea durante la hora y media de un concierto. De ahí el llenazo de anoche en la Joy Eslava, un fervor al que estos cuatro paquidermos barceloneses se habrán seguramente habituado en sus visitas capitalinas.

Presentaban *La primera luz del día*, un trabajo al que aún casi no ha dado tiempo de retirar el precinto, y el rubio de los pelos alborotados se confesó "nervioso y acojonado", pero "muerto de ganas de compartir el nuevo disco". Y es delicioso que las horas de vuelo no hayan aminorado ni el entusiasmo ni las mariposas en el estómago. La única duda es si la redundan-

cia apuntala el discurso o lo hace predecible; como si el lenguaje de la banda, de tan característico, se hubiera vuelto circular.

Compareció el cuarteto de blanco inmaculado, acaso para recalcar ese compromiso con los pensamientos puros y sublimes, y no perdió el equilibrio entre sus clásicos de pulso atemporal (*Que yo no lo sabía*, *Somos nubes blancas*, *Azul*), concentrados en el último tercio, y un repertorio de estreno más irregular que inexpugnable. *Cada vez* huele a himno de largo recorrido, pero resulta desmedido el halo trascendental de *Alma*, que tantea un cierto sinfonismo aflamencado para acabar regándonos con una catarata de tópicos. La racialidad se exagera con *Vuelo en avestruz*, que parece un tanguillo para Raphael pero cuyas referencias poéticas parecen más guiadas por el calizador que por la inspiración.

Elefantes se siguen sabiendo más cómodos en la órbita de Camilo Sesto o Perales que en un indie que solo rozan en la estependa *Volvió la luz* y algún otro momento. Ellos prefieren amar y ser amados, aunque su actitud tenga algo de candidez de cuatro décadas atrás. Cantarle al amor, aleluya y amén.

MADRID



Edificio de la avenida de Secundino Zuazo, en Valdebebas. / ULY MARTÍN

El PP y Ciudadanos volverán a enmendar la ley del suelo tras una sentencia judicial

J. A. AUNIÓN, Madrid

PP y Ciudadanos han acordado un cambio en la ley del suelo de la Comunidad que permitirá ocupar edificios de viviendas sin que esté completamente terminada la urbanización de la zona, lo que incluye servicios básicos como aceras, alumbrado y alcanta-

rillado. La iniciativa, cuya votación se prevé para esta semana, llega tras una sentencia de marzo de 2017 que anuló la licencia de primera ocupación de una finca en Valdebebas (Madrid) porque el Ayuntamiento la concedió antes de que estuviera completa la urbanización de toda la unidad de ejecución.

Las unidades de ejecución son las partes mínimas en las que se dividen los nuevos desarrollos urbanísticos a la hora de planearlos e irlos construyendo. El cambio legislativo previsto en la ley del suelo —el decimoquinto des-

de qué se aprobó en 2001, el segundo desde que se inició en la Asamblea de Madrid el debate para redactar una nueva norma que la sustituya— permitirá dividir las más, en “fases o unidades funcionales independientes”. Es-

tas podrán ser entregadas “al uso o servicio público de manera independiente del resto de fases o unidades funcionales”, dice el proyecto de ley, cuya votación está prevista para el próximo jueves, después de dos retrasos con-

Podemos y el PSOE, contra las prisas

PSOE, Podemos, la ONG Ecologistas en Acción y la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid denuncian las prisas en la modificación. “Este método ya es una marca del PP: prisas y modificación *ad hoc* para intentar sortear las sentencias que obligan a terminar la totalidad de las obras de un proyecto de urbanización para que se puedan otorgar licencias de primera ocupación”, dice el diputado socialista Rafael Gómez Montoya. Y prosigue: “Ante el marasmo legislativo del urbanismo son los tribunales los que se ven obligados a interpretar la norma gracias a las múltiples denuncias de colectivos y particulares”. El diputado de Podemos Alejandro Sánchez está de acuerdo con él y añade que “se trata de enmendar sus propios errores”, en referencia a que los mismos responsables del PP que concedieron en 2014 en el Ayuntamiento de Madrid las licencias que ha anulado la justicia son los que ahora ocupan puestos de responsabilidad en el área de Urbanismo regional. Además, el cambio solo puede significar, según la federación de vecinos y los ecologistas, que lo que pretenden es “puentear un fallo judicial y legalizar unas licencias de primera ocupación concedidas irregularmente”, ya que esa misma medida se puede incluir en la nueva ley del suelo, que está previsto que vea la luz pronto.

secutivos. El grupo Popular no ha explicado a este diario la razón de posponerlo, cuando a la vez se ha elegido para su tramitación el procedimiento de urgencia y por lectura única, es decir, sin posibilidad de introducir enmiendas.

EL PSOE y Podemos creen que PP y Ciudadanos quieren sortear las sentencias que obligan a urbanizar todo. Estos últimos grupos aseguran que la modificación legislativa no tiene que ver únicamente con los vecinos de la finca de bloques de pisos de Valdebebas afectados por el fallo judicial del Tribunal Superior de Justicia de Madrid —que podrán “hacer una nueva petición de licencia que el Ayuntamiento podría tramitar de manera inmediata”, explica el diputado de Ciudadanos Enrique Veloso—, sino también con otras 5.000 personas que se encuentran en una situación similar en otros puntos de la capital, así como en Getafe, Móstoles, Rivas-Vaciamadrid y Alcorcón. “Hay tribunales que están discutiendo esas licencias, y en otros casos los Ayuntamientos no se atreven a darlas por si luego la justicia las echa atrás”, explica un portavoz del PP. “Existe una urgencia social porque miles de familias afectadas están viendo interrumpido su proyecto de vida por un problema burocrático que tiene solución. No es lógico que estos madrileños sean los perjudicados ni que sufran costes económicos ni dificultades para planear la escolarización de sus hijos por ello”, añade Veloso.

Sin embargo, ecologistas y vecinos consideran “que el fallo judicial está cargado de razón porque la exigencia de que esté finalizada toda la urbanización es lógica, pues de lo contrario los nuevos barrios se harían a retazos incompletos con la consecuente carencia de servicios e inseguridad para sus habitantes”, dicen las dos entidades en una nota.

ECONOMÍA



El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, visitó el pasado jueves las obras de ampliación de La Sagrera, en Barcelona. EFE

La Justicia tumba el freno de Fomento al AVE privado

Rechaza la suspensión cautelar solicitada por el Gobierno del reglamento con el que la CNMC busca romper el monopolio de Renfe

VÍCTOR MARTÍNEZ MADRID

La Justicia ha dado un primer varapalo al Ministerio de Fomento en su intento de frenar la entrada de operadores privados en los grandes corredores de Alta Velocidad. La Audiencia Nacional ha denegado al departamento que dirige Íñigo de la Serna las medidas cautelares solicitadas para vetar el desarrollo por parte de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) del reglamento que regula la apertura a la competencia de la infraestructura, actualmente operada en régimen de monopolio por Renfe.

La suspensión de las medidas cautelares permite al regulador avanzar en el desarrollo normativo, según explican a EL MUNDO fuentes jurídicas. No obstante, se trata únicamente de la primera batalla ya que el juez no se pronuncia sobre el fondo del recurso interpuesto por Fomento. Fuentes de este Ministerio aseguran a este diario que se acata la resolución y no se va a recurrir.

El Gobierno alega que la fecha marcada por la Comisión Europea para la liberalización de los servicios ferroviarios es 2020, mientras que la CNMC se apoya en una directiva sobre transportes que habilita la entrada de operadores privados siempre y cuando la línea ferroviaria conecte dos países miembros.

Y aquí está el quid de la cuestión. Competencia está elaborando la normativa que permitirá a empresas privadas operar la red siempre y cuando obtengan un 30% de sus ingresos de la actividad a través de la conexión internacional. El porcentaje es

inferior al 50% que marcan las propias directivas europeas.

El primer grupo que se ha mostrado interesado en participar en la apertura es AirNostrom. La aerolínea valenciana ha presentado un plan al regulador para operar cuatro trayectos al día de AVE entre Madrid y la ciudad francesa de Montpellier, con paradas intermedias en Barcelona, Zaragoza, Perpiñán y Narbona. Su objetivo es utilizar trenes de similar capacidad a los de Renfe acortando la duración del trayecto con paradas más cortas en las estaciones. «Actualmente, el horario de Renfe desde Madrid a Montpellier es un horario comercialmente malo, no

permitiendo llegar a Montpellier a media mañana, sino en horario nocturno. No es apto para viajes de trabajo», señala la filial del grupo aéreo Intermodalidad del Levante (ILSA) en su escrito al regulador.

El ministro Íñigo de la Serna aseguró en una entrevista con este diario que a juicio del Gobierno la normativa redactada por la CNMC es «demasiado flexible en lo que se refiere a que operadores extranjeros vengan a España y, sin embargo, dificulta que los españoles vayan a otros países». De esta forma, el ministro aseguraba que Renfe ya está trabajando en proyectos de modernización para entrar en competencia directa con el sector privado en 2020. Uno de estos proyectos es la creación de un AVE low cost en la línea Madrid-Barcelona, que impulsará la vía digital como única forma de comprar el billete y permitirá ahorros en el viaje a los usuarios.

El del AVE privado es el segundo gran conflicto abierto entre Fomento y la CNMC en torno a la liberalización del transporte. Precisamente, ambas partes se ven las caras esta misma semana en el Tribunal Supremo en el juicio que analiza la apertura del sector del taxi mediante la expansión de empresas como Uber y Cabify. En este caso, fue Competencia el organismo que llevó a la justicia el ratio 1/30 aprobado por Fomento para limitar la concesión de licencias VTC —usadas por las plataformas digitales— por cada 30 de taxis. Según el regulador, esta limitación restringe la competencia y perjudica al consumidor final.

ACS CONSTRUIRÁ EL METRO DE TORONTO

ACS se ha adjudicado el contrato de construcción y posterior mantenimiento de la nueva línea de metro ligero de Toronto, en Canadá, un proyecto estimado en 775 millones de euros. La compañía que preside Florentino Pérez se hace con un nuevo macroproyecto en Norteamérica, su primer mercado, mientras en España está pendiente de la toma conjunta de Abertis con Atlantia.



ESPÍRITUS ANIMALES

PABLO PARDO

Regiones ricas y pobres, no países ricos y pobres

El área metropolitana de la ciudad de San José, en Silicon Valley, California, es la tercera más rica del mundo, después de Zúrich y Oslo, con localidades de obligatoria presencia en las secciones de Economía de cualquier medio de comunicación, como Palo Alto o Mountain View. A una hora y cuarto en coche (si no hay atascos), están las ciudades de Manteca, Modesto y Oakdale, en el Valle de San Joaquín. La renta per cápita de esa región es poco más de un tercio de la de San José.

Del Valle del Silicio (Silicon Valley) al Valle de San Joaquín hay un abismo. Es pasar de la realidad virtual a la cosecha de la nuez. Pero no es algo inusual en EEUU. Rodeando al Distrito de Columbia, donde está Washington, se encuentran 7 de los 10 condados más ricos de Estados Unidos. Si la capital estadounidense fuera un estado, sería el más rico del

país en términos de ingresos per cápita. A dos horas en coche, está el estado industrial y minero de Virginia Occidental, que ocupa, precisamente en renta per cápita, el puesto número 49 de los 50 que forman el país, y que vive, además, una epidemia de adicción a las drogas que lo está arrasando. Esa riqueza extrema junto a la pobreza extrema tiene consecuencias. En 2016, el mejor resultado de Hillary Clinton en todo EEUU fue en Washington, donde consiguió el 90,5% de los votos, y el de Donald Trump, en Virginia Occidental, con el 68,50%.

Esas diferencias son muy estadounidenses. Pero acaso estén empezando a ser, también, europeas. Eso es lo que sugiere un estudio de Nikolaus Wolf y Joan Rosés, respectivamente, de la Universidad de Humboldt de Berlín y de la London School of Economics. Según esa tesis, la renta de las regiones de la Unión Europea fue convergiendo gradualmente en materia de renta desde principios de siglo hasta 1980, aunque la mayor reducción de las diferencias tuvo lugar de 1950 a 1980. Desde entonces, la distancia entre las zonas ricas y

las pobres ha crecido.

Los extremos son las capitales y las zonas especializadas en industria pesada y minería del carbón. Y las consecuencias políticas son evidentes. No es solo Washington y Virginia Occidental. Wolf y Rosés citan los extremos de Londres (anti-Brexit) y Gales (pro-Brexit); Berlín y Sajonia, en la antigua Alemania Oriental (el único estado de ese país en el que la ultraderecha del AfD fue el partido más votado en las elecciones de septiembre); y París y Calé (uno de los dos departamentos en los que el Frente Nacional de Marine Le Pen ganó la segunda vuelta de las elecciones de 2017).

Las disparidades regionales, así pues, están creciendo, no solo en Estados Unidos, sino también en Europa. Y todo indica que también lo están haciendo en el mundo en vías de desarrollo. Aunque la desigual-



Marine Le Pen, del Frente Nacional. REUTERS

dad a nivel mundial ha caído por el crecimiento de Asia, las diferencias económicas entre las provincias ricas y pobres de China, por ejemplo, se han disparado. Más que ciclos económicos de países, estamos en un mundo de ciclos económicos de regiones: unas que crecen, y otras que no. Con esa fractura económica, la fractura política no debería sorprendernos. Acaso en vez de diferenciar entre países ricos y países pobres, deberíamos hacerlo entre regiones ricas y regiones pobres.