



17 y 18 de junio de 2018

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

La Comunidad Reclama a Pedro Sánchez 5.500 millones de euros en inversiones... ABC, 18 de junio

Arrancan las obras para modernizar el estadio del Rayo... ABC, 18 de junio

Ideas para ciudades más habitables... EL PAÍS, 17 de junio

Competencia aprueba el AVE privado entre Madrid y Barcelona... EL MUNDO, 18 de junio

Fomento quitará el peaje de las autopistas cuando acabe su concesión... EL PAÍS, 18 de junio

La Comunidad reclama a Pedro Sánchez 5.500 millones de euros en inversiones

► La región tiene pendientes varios proyectos de transportes que pueden verse afectados por el cambio de Gobierno

SARA MEDIALDEA
MADRID

Renovar las infraestructuras viarias y los trenes, construir nuevos ramales de túneles para acortar trayectos, hacer variantes o carriles reservados para transporte público en autovías de sa-

lida... Son algunos de los planes que el Gobierno regional tenía firmados con el Ministerio de Fomento. Sus presupuestos suman cerca de 5.500 millones de euros, a ejecutar en los próximos años. Ahora, el Ejecutivo regional vigila por que se mantengan estos compromisos, que consideran imprescindibles para la región.

El mayor, por volumen y por número de afectados, es el Plan de Cercanías, que presentó el exministro Íñigo de la Serna hace apenas dos meses. Supondría una brutal inversión, de 5.100 millones, hasta 2025, con una primera acometida de casi 600 millones en un plan de choque encaminado a acabar con la caótica situación

que se repetía, día sí y día también, en las Cercanías madrileñas.

De esa inversión, 2.274,8 millones está previsto que correspondan a Adif y otros 2.815 millones a Renfe. Comprenderán mejoras en la estructura, incremento de la capacidad de la red, nuevas estaciones y aparcamientos, desarrollo de la red, nuevo material rodante, mantenimiento, mejora de la frecuencia y sistemas de información más eficientes. En total, lo planeado es actuar sobre 88 estaciones de un total de 90, e invertir entre este año y el

RENOVACIÓN DE CERCANÍAS



5.100 millones €

VARIANTE DE LA A-1



«Pido que Fomento no deje el Plan de Cercanías en el vagón de cola»

Entrevista

Rosalía Gonzalo
Consejera de Transportes e Infraestructuras

SARA MEDIALDEA
MADRID

La consejera de Transportes, Vivienda e Infraestructura, Rosalía Gonzalo, sigue con atención los movimientos del nuevo Gobierno de España. Sabe que Madrid, y concretamente su área, se juega mucho en las políticas que se sigan desde el Ministerio de Fomento. —¿En qué situación está el Plan de Cercanías?

—En octubre nos levantábamos todas las mañanas con titulares de que las Cercanías de Madrid no funcionaban. El sistema de transportes de la Comunidad es intermodal; en el momento en que no funciona un operador, el resto se desequilibra. Fui al ministro de Fomento, entonces Íñigo de la Serna, y él se comprometió a que en marzo lo iba a presentar, y lo hizo: 5.100 millones de euros de inversiones. Ahora, con el cambio de Gobierno, hago una

llamada de atención: la gente se ha dejado la piel para que este proyecto saliera adelante; no lo dejen ustedes en el vagón de cola.

—¿Por qué son necesarias estas inversiones?

—Llevan mucho tiempo sin invertir en Madrid. Hemos pasado una crisis, pero también cuando estuvo el Gobierno del PSOE no hicieron nada. Son muchos años en que no hubo inversión, y eso se nota. Esta Comunidad ha crecido mucho, y ya que estamos fomentando el transporte público, necesitamos que esté bien.

—¿Sigue habiendo el mismo nivel de quejas de los usuarios?

—No lo sé, yo no recojo esa informa-

Rosalía Gonzalo



MAYA BALANYA

próximo 580 millones de euros en el plan de choque para frenar el deterioro de la red.

Pero este plan lo firmó el anterior titular de Fomento y en el Gobierno regional están a la espera de que el nuevo ministro, José Luis Ábalos, se pronuncie sobre el futuro de esta iniciativa.

No es el único proyecto que, técnicamente, podría estar en el aire: ocurre también con una de las infraestructuras más esperadas de los últimos años, la construcción de la variante en la A-1. En efecto, entrar y salir de Madrid cada mañana desde el norte se convierte en toda una odisea, en la que se ven atrapados cientos de miles de vehículos. Es el único de los accesos a Madrid que no cuenta con una alternativa, en forma de radial. Además, sufre un estrechamiento -a la altura

Plan de choque

Tras meses de protestas de usuarios en Cercanías, se contaba con 580 millones para un plan de choque

Ventajas

La variante de la A-1 reduciría el atasco, y el bus-VAO de la A-2 ahorraría 500.000 horas al año

del RACE - y soporta un atasco casi permanente al llegar a Alcobendas.

La solución aprobada por Fomento pasa por construir ahora una variante en los últimos kilómetros de entrada a Madrid, que «drenará» hasta

70.000 vehículos al día. Y, más adelante, se plantea construir un tercer carril entre el RACE y El Molar, en dos fases.

En este caso, los problemas surgen al elegir el trazado de la variante, por las protestas de algunos municipios y urbanizaciones que se verían afectadas por expropiaciones. El proyecto está ahora a la espera de informe de impacto ambiental para seguir adelante, siempre que los nuevos responsables de Fomento así lo consideren.

Carril bus en la A-2

Un tercer asunto que afecta a Madrid y al ministerio de José Luis Ábalos es la construcción del bus-VAO de la A-2, con un novedoso sistema. Por ejemplo, no tendrá separadores físicos, se trazará por el carril izquierdo en ambas direcciones, y se utilizará sólo en hora punta: el resto del tiempo, esta-

rá a disposición de los vehículos particulares.

Según el proyecto presentado en su día, para que los usuarios sepan cuándo funciona como carril exclusivo para transporte público, habrá paneles indicadores, unas luces led que marcarán el itinerario y cámaras para vigilar que nadie hace un uso indebido.

Los informes preliminares señalan que este bus-VAO beneficiaría a unos 15.000 viajeros al día, que ahorrarían 15 minutos de media por viaje y un total de 500.000 horas al año.

El proyecto, presupuestado en 13 millones, venía avalado por Fomento, el Gobierno regional y el Ayuntamiento de la capital, y se preveía que estuviera funcionando a partir de este verano. Pero, de momento, se está a la espera de ver qué decisiones toma el ministro Ábalos.

288,7 millones €

BUS-VAO EN LA A-2

13 millones €



ción. Teníamos la percepción de que el sistema no estaba funcionando. Ahora no nos levantamos todas las mañanas con esto en las portadas de los periódicos.

—También está por hacer la variante de la A-1.

—Está pendiente de la declaración de impacto medioambiental del Ministerio, para este mes o julio. Me consta que Fomento estaba muy en contacto con Medio Ambiente por eso. Ellos tienen los proyectos muy avanzados; lo que tienen que hacer es seguir impulsándolos. Es un proyecto imprescindible para Madrid, que afecta al eje vertebrador norte-sur de la Comunidad de Madrid y de España. Pasa un flujo de 140.000 vehículos al año, y 40.000 en Alcobendas. Me preocupó que hace unos días, el alcalde de San Sebastián de los Reyes, del PSOE, dijo que esa no era su prioridad.

—Tercer tema pendiente: construir el bus-VAO en la A-2.

—Eso está para firmar el convenio entre Comunidad, Fomento y la DGT, y el Ayuntamiento de Madrid, que iba un pelín más retrasado pero lo estaba haciendo. Sólo faltaba la formalización. El proyecto final son 13 millones de euros y había acuerdo de todos.

—Son casi 5.500 millones de euros en infraestructuras para Madrid que están en el aire...

—Ahí estamos: 5.100 del Cercanías, 288,7 millones de la A-1 y 13 del Bus-VAO de la A-2.

—¿Tiene miedo de que se vuelva a los tiempos de otros gobiernos del PSOE, en que la inversión para Madrid cayó?

—Vamos a trabajar de forma institucional para que esta región siga siendo el motor del crecimiento económico en España. Madrid no se puede convertir en lo que fue durante muchos

Antecedentes
«Madrid no se puede convertir en lo que fue durante muchos años cuando gobernó el PSOE»

años, cuando gobernó el PSOE. Las administraciones estamos para resolver, no para hacer un enfrasque político de los que estamos aquí. En Madrid no vamos a perder ni un minuto, y esperamos que así lo hagan los que ahora están gobernando España. Miedo, sí; es que tenemos un histórico que no favorece a la confianza.

Pero tampoco voy a decir que esto no se va a hacer, porque empezaríamos con una bronca, y eso me parece innecesario. Y en política, como en la vida, lo innecesario sobra.

—¿Cómo está evolucionando la crisis del amianto en Metro?

—Me gustaría hacer una llamada de agradecimiento a los sindicatos Solidaridad Obrera y UGT, que se han tomado con mucha responsabilidad lo que supone una crisis interna como conse-

cuencia del conocimiento de estas personas que pueden estar sufriendo una enfermedad laboral por el amianto. Hay dos sindicatos que todavía no apoyan la comisión de seguimiento y el plan de desamiantado, CC.OO. y el Sindicato de Maquinistas, y por eso ponen sobre la mesa la huelga. Hago un llamamiento para que se incorporen.

—¿Es seguro el Metro, para los viajeros y para los trabajadores?

—Por supuesto, lo es para ambos.

—Pero la presencia de amianto es inquietante.

—No voy a contribuir a generar una alarma que no se corresponde con los estudios y análisis cuantificables que está haciendo Metro, que ven que está libre de fibras.

—¿El Ayuntamiento de Madrid ha vuelto a recordar su intención de comprar acciones de Metro?

—La concejal del ramo, Inés Sabanés, dijo que se estudiará, pero no para hacerlo de forma inmediata.

Casa de Campo

Los policías municipales protestan hoy por el nuevo convenio

M. J. ÁLVAREZ MADRID

La guerra que enfrenta a la Policía Municipal y al Ayuntamiento de Madrid, que dirige Manuela Carmena, vive hoy un nuevo capítulo. De 11 a 13 horas los sindicatos CPPM y CSIT-Unión Profesional se concentrarán ante la sede de la Jefatura del Cuerpo, situada en la Casa de Campo, para protestar por el preacuerdo del convenio firmado la semana pasada por CC.OO., UGT y UPM. Lo tachan de «tomadura de pelo», dado que lo han rechazado los representantes del 60% de la plantilla (6.100 agentes) a la que representan CPPM y CSIT-UP.

Además, consideran que las mejoras que venden no son tales. «Salimos perdiendo», aseguran ambas organizaciones. La subida de 400 euros al mes es, en realidad, de 33 euros brutos y los días de descanso son a costa de hacer un curso de 64 horas fuera de horario de servicio, indicó un portavoz de CPPM. «No entendemos nada. Llevábamos seis meses negociando y, de prisa y corriendo, en una reunión en el Ayuntamiento, no en la mesa, la Concejalía de Seguridad, que dirige Javier Barbero, presentó un preacuerdo de 30 folios para que se firmara en una hora sin informar a los agentes», explicó. «Su estrategia es 'divide y vencerás'. Además, si tan bueno es el preacuerdo que hagan el referéndum, adelantado por ABC, en cada unidad, con urnas y con representantes sindicales, no a través del portal de funcionarios: Ayre. No nos fiamos», agregó.

Insisten en que reclaman mejoras como Samur y Bomberos y exigen no les suspendan las libranzas para paliar la falta de personal.

Criticaron a Carmena por cancelar la reunión que iba a mantener con ellos el próximo miércoles.

ANUNCIO

Por Resolución de la Junta de Gobierno Local, en sesión ordinaria celebrada el día 6 de junio de 2018, se acordó la nueva aprobación inicial del Proyecto de Reparcelación del ámbito delimitado por el PERI III de Montecinar en el término municipal de El Escorial, como consecuencia de la introducción de cambios sustanciales en el anterior documento, que hacen necesarios repetir este trámite de audiencia.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 88 de la Ley 9/2001 de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid y el artículo 108.1 del Reglamento de Gestión Urbanística, se somete el expediente a información pública y audiencia de los interesados durante el plazo de **TRES MESES**, a contar desde el día siguiente de la publicación del presente anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, durante el cual los interesados podrán consultar el mismo y formular cuantas observaciones y alegaciones estimen convenientes.

Si durante el trámite de información pública no se presentada ninguna alegación el acuerdo inicial se considerará elevado a definitivo.

El expediente estará a disposición de los interesados en formato papel en el área de urbanismo (Plaza de España, 1) en horario de 9:00 h a 14:00 h, así como en formato digital en el tablón de anuncios de la sede electrónica municipal (<https://sede.elsescorial.es>).

Lo que se hace público para general conocimiento.
En El Escorial a 6 de junio de 2018
El Concejal Delegado de Urbanismo

Arrancan las obras para modernizar el estadio del Rayo



Los trabajos concluirán a mediados de septiembre, con una inversión de 1,2 millones

FOTOS: PEDRO GONZÁLEZ/COMUNIDAD

► Los trabajos se han iniciado en las gradas y durarán hasta mitad de septiembre

SARA MEDIALDEA
MADRID

Varios operarios se afanan desde hace unos días en el interior del estadio del Rayo Vallecano en el inicio de las obras de remodelación que convertirán a este en un campo «de primera», como el club que ahora está en la división de honor del fútbol español. La Comunidad de Madrid va a invertir en estas tareas 1,2 millones de euros. Durarán alrededor de tres meses y medio, lo que significa que no acabarán hasta mediados de septiembre, ya comenzada la Liga.

La Comunidad de Madrid ha proyectado estos trabajos, y es la que pagará por ellos. De hecho, el estadio es de su propiedad y un convenio con el club Rayo Vallecano regula su uso y gestión por parte del equipo. Los obreros llegaron al campo en los primeros días del mes de junio y está previsto que permanezcan allí durante todo el verano.

De hecho, el plazo de ejecución de las obras es de tres meses y medio, lo que significa que no estarán concluidas hasta mediados de septiembre. Con la liga de fútbol ya iniciada. Esto obligará a buscar alguna solución para los primeros partidos oficiales de la temporada, que puede pasar por que el Rayo juegue en otro campo «prestado» o que el calendario se adapte para que los primeros encuentros sean todos en campo contrario,



Varios operarios trabajan en las gradas del Rayo

tal y como hizo el Atlético de Madrid para el estreno del Wanda Metropolitano.

El Rayo necesitaba realizar reparaciones en su estadio desde hace tiempo. Es más, contaba en su haber con alguna inspección técnica del edificio negativa. La Comunidad explica que las obras que se han puesto ahora en marcha van a centrarse en mejorar la estructura del campo, sus graderíos y en la accesibilidad.

Asientos nuevos
Los asientos se van a sustituir por otros más cómodos y se mejorarán los accesos

Humedades
También se harán mejoras para acabar con los problemas de humedades detectados, eliminar la oxidación de elementos metálicos de cubiertas y vallados, y retirar los elementos de publicidad obsoletos. A la vez, se van a reparar las fachadas exteriores.

Los primeros operarios que han en-

trado en el campo del Rayo han realizado catas, picado y saneado de las estructuras de hormigón que estaban deterioradas. También se están retirando los asientos, que serán sustituidos por otros de mayor calidad.

La empresa adjudicataria -Fonsan- tiene marcada una doble prioridad: la seguridad y que los trabajos que se están llevando a cabo «causen las menores molestias al club, al equipo y, sobre todo, a los aficionados», explican desde la Consejería de Cultura, Turismo y Deportes de la Comunidad de Madrid.

«Queremos que los aficionados rayistas acudan a ver los partidos de la próxima temporada en un estadio renovado, seguro y accesible», insiste el consejero, Jaime de los Santos.

El responsable autonómico ha mantenido reuniones con la directiva del club y con las peñas rayistas, para acordar los trabajos e informar sobre su calendario de desarrollo.

IDEAS PARA CIUDADES MÁS HABITABLES

POR SANDRA LÓPEZ LETÓN

El modelo de ciudad del siglo pasado, poco o nada integrador, está obsoleto. Los ingentes retos a los que se enfrentan las urbes del siglo XXI exigen un nuevo urbanismo que fomente el crecimiento económico, el empleo y la instalación de nuevos negocios, pero que al tiempo garantice la sostenibilidad y la reducción del consumo energético, la inclusión social, o la movilidad —peatonal, pública y verde— de sus habitantes. Las urbes buscan ese difícil equilibrio y exploran nuevas formas de vivir y de trabajar. “En 50 años estaremos doblando la población que vive en las ciudades en el mundo, de 2009 a 2050, y eso conlleva una gran presión porque por un parte son las responsables del consumo de energía, de la generación de polución, pero a la vez son las que tienen capacidad de atracción de talento, de desarrollo económico, de servicios como la sanidad y la educación; es en la ciudad donde se está centrando la gran lucha por la sostenibilidad futura”, señala Pilar Conesa, comisaria del Smart City Expo World Congress y miembro del jurado de *Reinventar París*.

Estos nuevos desafíos exigen formas distintas e innovadoras de abordar la regeneración urbana. De cómo hacer ciudad debatió un grupo de expertos esta semana en un desayuno organizado por EL PAÍS. “Nadie puede pensar en el desarrollo de la ciudad sin tener en cuenta el consenso, la sostenibilidad y la inclusión social”, define Martha Thorne, decana del IE School of Architecture and Design y directora ejecutiva de los premios de arquitectura Pritzker. “Es necesaria la complicidad del sector privado, la ciudadanía y los grupos políticos para planificar las ciudades a largo plazo con una visión global y una dimensión metropolitana y no se puede entender la transformación de las ciudades sin esto”, añade Conesa. Porque la urbe es multidisciplinar, su planificación también debe serlo y esta visión integradora también incluye el debate con escuelas de arquitectura y universidades.

Lecciones de cómo hacerlo las están dando algunas ciudades, como París y Londres, ejemplos de regeneración urbana con criterios de sostenibilidad que se desarrollan a través de la colaboración público-privada, sin la cual son inviables los nuevos planteamientos. “Las Administraciones no tienen capacidad para poner

Las tendencias mundiales de regeneración urbana exigen la participación del sector público-privado y la ciudadanía, la sostenibilidad y la inclusión social

en carga todos los equipamientos, servicios e infraestructuras que serían necesarios”, dice José Manuel Calvo, concejal de Desarrollo Urbano Sostenible del Ayuntamiento de Madrid.

La capital francesa explora desde 2014 un nuevo urbanismo con la iniciativa *Reinventar París*, una convocatoria para que las empresas privadas transformen 23 edificios y espacios de propiedad pública en proyectos centrados en la sostenibilidad y el ciudadano. “Hubo más de 300 propuestas en las que concurrieron despachos de arquitectos muy famosos con paisajistas que se asociaban con inversores. El jurado, en el que estaban el Ayuntamiento, el distrito, la sociedad civil y expertos internacionales, preseleccionó cuatro proyectos. Todos incluían tendencias mundiales que no pueden obviarse, como el equilibrio social del barrio, la vivienda social, controlar la gentrificación, atracción de empresas y talento, desincentivar el uso del vehículo privado, fomentar el uso de bicicletas y la movilidad peatonal”, narra Conesa. Uno de los puntos fuertes de este proyecto ha sido el tener en cuenta la voz ciudadana en las propuestas y decisiones, una tendencia mundial que ha venido para quedarse. “Es un cambio de modelo respecto a cómo se planificaban grandes desarrollos hace 20 años”, dice esta experta.

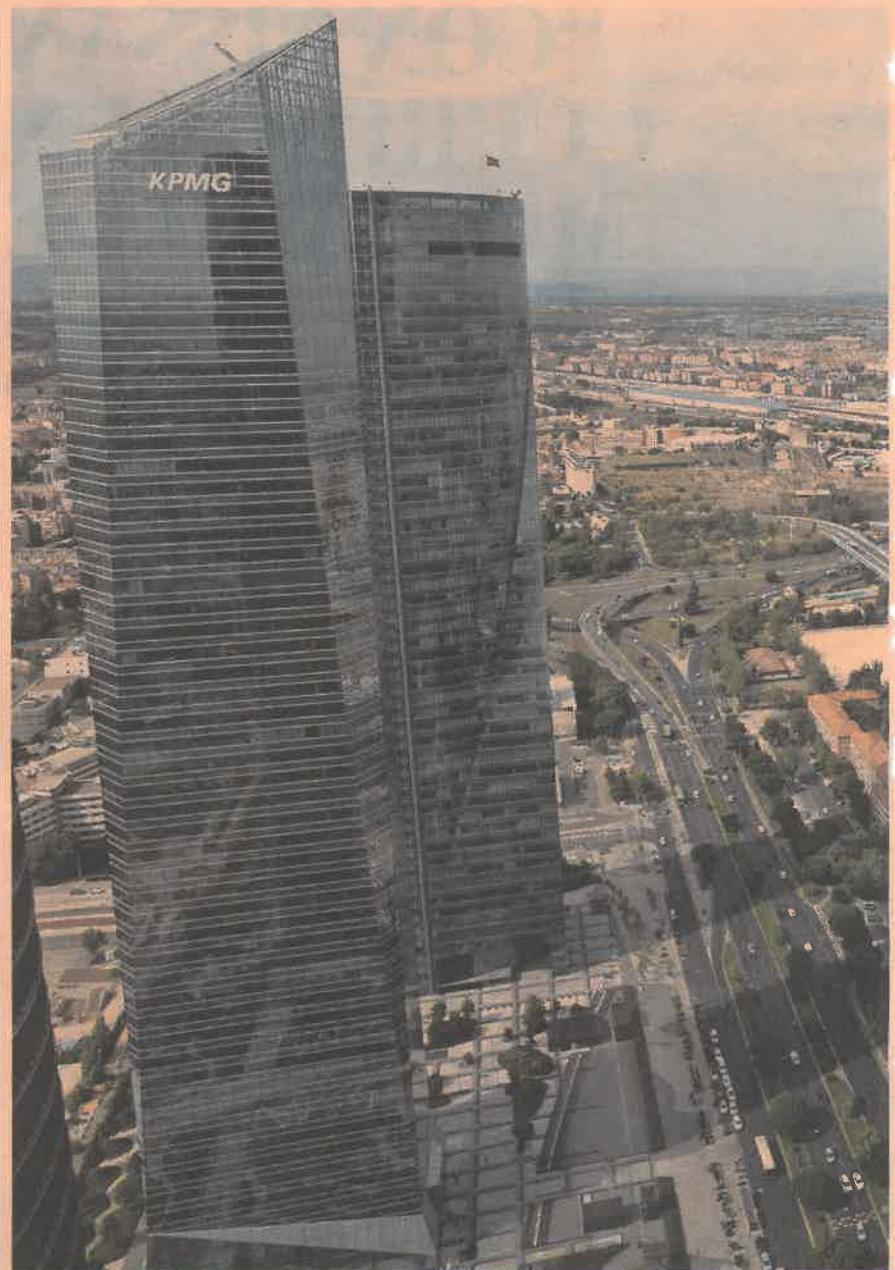
La iniciativa parisina se ha trasladado a otras ciudades, entre ellas Madrid con su participación en el

concurso internacional *Reinventing Cities*.

En Londres se desarrolla King’s Cross, un proyecto de regeneración urbana en el centro de la urbe. Se necesitaron varios años de estudio y análisis entre el gobierno, la comunidad local y otros agentes implicados, convirtiéndose en un proceso participativo de gran alcance a nivel social, económico y cultural. Está previsto que finalice en 2020.

Ejemplo para Madrid

Estas dos ciudades son el espejo en el que se mira Madrid. La capital “se sube a la modernidad; estaba con lógicas de los años ochenta”, explica el concejal Calvo. Madrid está descubriendo la experiencia de una colaboración equilibrada entre lo público y lo privado. “En cualquier operación caben los intereses particulares, no puede ser de otra forma, pero siempre subordinados al interés general, cosa que no ha ocurrido en otras etapas y casos que nos avergüenzan”, dice Calvo. Pero también está descubriendo la participación ciudadana en el urbanismo, algo que “obsesiona” a su alcaldesa Manuela Carmena, que ha solicitado la opinión de los madrileños para todo tipo de proyectos. “Los vecinos mejoran los planes”, cree Calvo. Aunque Martha Thorne duda que este tipo de participación, “con unos dibujos en la web”, sea de calidad, lo cierto es que la ONU acaba de premiar al

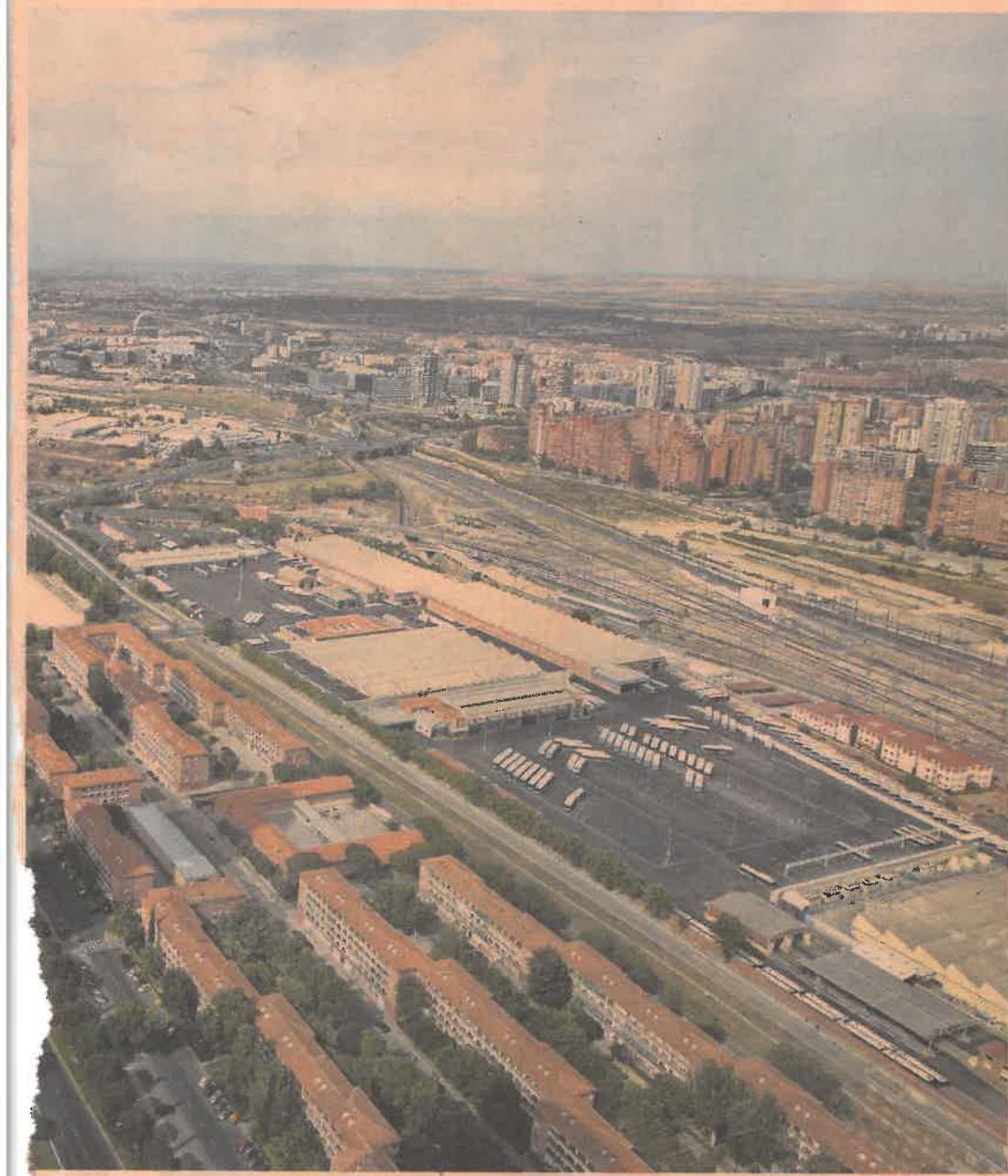


Madrid Nuevo Norte



Fuente: DCN.

EL PAÍS



consistorio por su plataforma digital de participación ciudadana, Decide Madrid.

El proyecto que más paralelismos tiene con París y Londres es Madrid Nuevo Norte, uno de los mayores desarrollos urbanísticos de la ciudad que, tras varias décadas de negociaciones, ya tiene luz verde tras el acuerdo firmado en abril entre el Ayuntamiento, el Ministerio de Fomento y la sociedad Distrito Castellana Norte (DCN), firma promotora participada por BBVA y grupo San José. La sucesora de la conocida durante décadas como *operación Chamartín* supondrá la transformación de la zona situada junto a la estación de tren de Chamartín, que incluirá la construcción de 10.510 viviendas y un nuevo distrito de negocios. "Madrid Nuevo Norte se pone en marcha con el mayor grado de consenso de ninguna actuación urbanística en la ciudad", aclara Antonio Béjar, presidente de DCN, que está implementando una nueva forma de hacer ciudad. Un punto que, a pesar de las discusiones encendidas con el consistorio durante las negociaciones, comparte el concejal Calvo: "Va a ser el proyecto que tenga más aceptación de la historia de la ciudad".

El presidente de DCN tuvo muy claro la importancia de algo que suscriben el resto de expertos y es que "nadie sabe más de un barrio que sus vecinos, mucho más que el ayuntamiento y los promotores". Y por eso, se han volcado

“
Madrid se sube a la modernidad en el urbanismo, estaba con lógicas de los años 80", dice el concejal Calvo

“
Si las ciudades no son capaces de articular la participación privada sufren", cree Antonio Béjar

en hacer consultas y encuestas a los madrileños. De hecho, comenta que la respuesta de los vecinos ha sido masiva y que a cada acto acuden unas 200 personas a opinar "si el puente que cruza las vías tiene que estar al este o al oeste".

Este es un ejemplo de regeneración urbana moderna, con usos mixtos, que comparte con los otros proyectos europeos la idea de que la ciudad extensa no tiene sentido. "Aportamos un modelo de desarrollo urbano basado en la densidad, el transporte público y la movilidad moderna, ya que el 80% de la gente en otras ciudades del mundo se mueve en transporte público", dice Béjar. "Y eso es bueno porque para el inversor privado es fundamental que la gente quiera ir a vivir y trabajar allí, que salga de la oficina y no tenga problemas de seguridad por falta de transporte público o que pueda hacer recados o tomarse una cerveza en un bar; un sitio donde haya vida, que es la tendencia en todas las grandes ciudades del mundo", remata el empresario.

También es una muestra de lo que se puede conseguir con la colaboración público-privada. El proyecto implica una inversión de unos 6.000 millones de euros sostenida a lo largo de 15 años, la creación de 120.000 empleos a 15 y 20 años vista y una recaudación fiscal de 3.500 millones para las Administraciones públicas. "Madrid Nuevo Norte ha podido cristalizarse después de tanto tiempo

porque es viable y sostenible para la empresa privada, pero a la vez muy aceptado socialmente y muy transversal desde el punto de vista político", crece Béjar. "Si las ciudades no son capaces de articular la participación privada sufren y se quedan pendientes de decidir", apostilla.

Este y otros proyectos, como la remodelación del estadio Santiago Bernabéu, la operación Mahou-Calderón, el Edificio España, Canalejas y paseo de la Dirección están reinventando la capital. Ejemplifican la nueva política de urbanismo que sigue la ciudad de Madrid sobre la base del consenso y la sostenibilidad, con la participación de la ciudadanía y de los grupos políticos. "Cuando llegamos al gobierno planteamos que el modelo urbano tenía que cambiar porque estaba basado en el uso expansivo del suelo y era insostenible", cuenta el concejal Calvo. El consistorio trabaja sobre varias estrategias. Una es cambiar la cultura de la movilidad y apostar por el transporte público, la bicicleta y el desplazamiento peatonal, que "hoy es el 30% de todos los desplazamientos que se hacen en Madrid", señala el concejal. Otra es apostar por la ciudad existente regenerando barrios de los años 50 y 60. De hecho, uno de los proyectos estrella de la próxima legislatura será la rehabilitación de viviendas con incrementos de la edificabilidad para que los inversores privados financien las obras. Y la última es relanzar grandes operaciones urbanísticas que estaban bloqueadas o paralizadas, como Madrid Nuevo Norte. "Heredamos un plan que no compartíamos y ahora se ha mejorado notablemente lo que había, porque en este barrio el 70% de los accesos se harán en transporte público y el resto en coche y porque se aumenta del 10% al 20% la vivienda protegida. Del total de viviendas, nosotros recibimos suelo para construir 3.900 (2.900 protegidas y el resto libres)", apostilla Calvo, que remarca que operaciones de este tipo deben servir para la ampliación del parque público de viviendas y el equilibrio social.

Ese equilibrio es el que más se la juega en las nuevas ciudades. La deseada inclusión social llega para intentar poner freno a los procesos de gentrificación. "Es un tema complejo que afecta tanto a los países desarrollados como a los países en vías de desarrollo y estamos al principio del problema", dice Conesa. Esta experta aboga por aumentar el parque público de vivienda para poder mantener a los vecinos de siempre y apoyar al comercio local para que se transforme y sobreviva. El concejal, al que también preocupa la turistificación, dice que se trata de una solución a largo plazo. "En Viena el 25% del parque es público pero lo puso en marcha hace 100 años". De momento, quiere que las Administraciones puedan controlar los precios y que los beneficios de los propietarios se basen en criterios como el tamaño de la casa o la cercanía al metro. "Hay que definir horquillas de precios y además hay que limitar el alojamiento turístico", dice Calvo.

Vista general de la zona de Chamartín desde las Cuatro Torres. VÍCTOR SAINZ

PARTICIPANTES

● **José Manuel Calvo**
● Concejal de Desarrollo Urbano Sostenible del Ayuntamiento de Madrid

"Que la ciudadanía apoye los planes que se desarrollan desde una Administración va a ser un elemento esencial para el escenario político que ha venido para quedarse. Desde la semana pasada vivimos una situación que no se había dado nunca, y es que la Administración local, regional y estatal están gobernadas por tres partidos diferentes. Si queremos que los proyectos superen las luchas partidistas es necesaria la búsqueda de un consenso más amplio".

● **Antonio Béjar**
● Presidente de Distrito Castellana Norte (DCN)

"El impacto indirecto de Madrid Nuevo Norte para la ciudad es la oportunidad de generar y captar nuevos sectores económicos, nuevas áreas de competencia y competitividad, y esto lo hemos visto en otras ciudades a lo largo del siglo pasado como Londres, que consiguió con el desarrollo de la City y después de Canary Wharf, crear una floreciente industria financiera".

● **Martha Thorne**
● Decana del IE School of Architecture and Design y directora ejecutiva de los Premios de arquitectura Pritzker

"La competencia económica reside entre ciudades, más que entre países. En la nueva visión integradora, la calidad arquitectónica es importante pero hoy día la calidad de la ciudad no se debe ver como edificios aislados como si fueran monumentos".

● **Pilar Conesa**
● Comisaria del Smart City Expo World Congress y miembro del jurado 'Reinventar París'

"Las fronteras de las ciudades son líquidas. No se puede plantear la gestión de residuos o del agua ciudad a ciudad. Esta dimensión metropolitana no se ha trabajado lo suficiente en países como España y el urbanismo requiere la compacidad de todos los actores".



Un AVE de Renfe cruza el túnel de Pertús que une Francia y España a través de los Pirineos. GETTY

Competencia aprueba el AVE privado entre Madrid y Barcelona

Los socios de Air Nostrum romperían el monopolio de Renfe con cuatro trayectos diarios

VÍCTOR MARTÍNEZ MADRID

La Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia (CNMC) ha dado el impulso definitivo al AVE privado que pretende romper el monopolio de Renfe con conexiones diarias entre Madrid, Zaragoza y Barcelona. El consejo del regulador aprobó la pasada semana el proyecto propuesto por la empresa Intermodalidad de Levante SA (Ilsa) para utilizar la infraestructura ferroviaria de Adif en el trayecto internacional entre Madrid y Montpellier, compitiendo con la empresa pública en el tramo que afecta al territorio español.

El visto bueno dado por el consejo del regulador se produce después de

que la Justicia desestimara las medidas cautelares solicitadas por el Ministerio de Fomento sobre el reglamento de liberalización creado por el regulador para frenar la entrada de empresas privadas en la Alta Velocidad. La CNMC da ahora un mes a las empresas afectadas, entre ellas la propia Renfe y Adif, para que presenten alegaciones al proyecto diseñado por Ilsa, según explican a *EL MUNDO* fuentes del sector.

Ilsa se apoya en una directiva comunitaria que pretende reforzar la conexión ferroviaria entre los distintos países de la Unión Europea. La CNMC establece como requisito que un 30% de los ingresos obtenidos en la conexión internacional

procedan del tráfico entre ambos países y un 20% del trayecto se realice en territorio extranjero.

En el caso de Ilsa, controlada por socios de la aerolínea valenciana Air Nostrum, la empresa prevé en su plan de negocio cuatro trayectos diarios entre las ciudades de Madrid y Montpellier. No obstante la conexión contará con paradas intermedias en ciudades españolas como Zaragoza o Barcelona, lo que convierte a este servicio en competencia directa del AVE de Renfe. La compañía pretende poner en funcionamiento el servicio el próximo 5 de octubre tras recibir el visto bueno de competencia, según el proyecto remitido al regulador.

Están previstas dos salidas desde Madrid a las 07.45 y 15.30 horas que llegarían a la ciudad francesa a las 13.32 y las 21.17 horas, respectivamente. Por otro lado el grupo prevé dos salidas desde Montpellier a las 07.00 y a las 15.30 horas, con llegadas a Madrid a las 12.47 y a las 21.17. Ambas líneas tendrían paradas intermedias en Zaragoza, Barcelona, Perpiñán y Narbona. El grupo prevé utilizar vehículos alquilados a Renfe con una capacidad de 347 personas y alega en su plan de negocio remitido a Competencia que mejora los trayectos de Renfe tanto en horarios como en frecuencias.

El primer triunfo de la CNMC sobre Fomento ha motivado la recla-

mación de otras compañías para operar trayectos internacionales ferroviarios con origen o destino en España. Es el caso de la alemana Deutsche Bahn, que ha reclamado al regulador permiso para operar una línea ferroviaria entre las ciudades de La Coruña y Oporto, con paradas intermedias en las estaciones de

Pasajeros. Es la capacidad de los trenes que Ilsa pretende alquilar a Renfe entre Madrid y Montpellier desde el próximo 5 de octubre.

Santiago de Compostela, Vilagarcía de Arousa, Pontevedra, Vigo y las portuguesas Valença do Minho y Nine, recorriendo un total de 341 km. En este caso la línea internacional haría competencia a la empresa pública de ferrocarriles portuguesa Comboios de Portugal, ya que Renfe no opera la conexión.

Renfe alega que no tiene capacidad para alquilar material rodante a nuevas empresas y asegura que está pendiente de recibir el nuevo pedido de 30 vehículos de Alta Velocidad para ampliar sus servicios. Además, la empresa pública argumenta que muchos de sus trenes no disponen de la homologación necesaria para operar con Francia. De esta forma, Air Nostrum tendría que buscar alternativas para acceder a material rodante si Renfe no presta sus vehículos. En este sentido, la empresa podría abrir la puerta a un socio ferroviario para operar el trayecto internacional. Un portavoz de la empresa declinó hacer comentarios sobre la última resolución de Competencia.

La resolución de la CNMC abre el proceso de liberalización del transporte de viajeros por ferrocarril en España. La Comisión Europea ha marcado 2020 como fecha límite para la apertura a la competencia. De hecho, Bruselas ha amonestado por carta a España por la restricciones existentes e incumplir una serie de disposiciones de la Directiva comunitaria que establece un espacio ferroviario europeo único.



AJUSTE DE CUENTAS

JOHN
MÜLLER

Macri, ¿el fin del gradualismo?

Ayer, el presidente argentino Mauricio Macri terminó de ajustar su Gobierno para afrontar la etapa que se inicia tras el acuerdo con el Fondo Monetario Internacional (FMI). Macri ha tenido que alterar los equilibrios de su Ejecutivo, fortaleciendo al ministro de Hacienda Nicolás Dujovne, lo que supone en cierta medida menoscabar al todopoderoso Marcos Peña, su jefe de gabinete e ideólogo del gradualismo. También ha tenido que prescindir de amigos personales, como el ministro de Producción, Francisco

Cabrera, sustituido por Dante Sica, un economista con lazos con el peronismo.

El acuerdo supone que Argentina accede a una línea de crédito de 50.000 millones de dólares, de los cuales 15.000 millones se desembolsarán tras la aprobación del plan en el Parlamento.

El Gobierno se ha empeñado en describir este FMI como uno distinto de aquel con el que se peleó Argentina en 2002, cosa que sólo es cierta en la superficie. La condicionalidad del programa es estricta, especialmente en lo que tiene que ver con las actuaciones en el mercado de divisas, clave de bóveda del plan. Pero, después del fiasco de Grecia, el FMI le ha querido dar otro estilo a este acuerdo que supone el retorno del *hijo pródigo* y hay menciones expresas al mantenimiento del gasto social. El toque de Christine Lagarde, muy acorde también con los tiempos que corren, queda reflejado en un apartado específico de «apoyo a la equidad de género».

El plan, sin embargo, tiene un pequeño problema y es la falta de realismo de su dise-

ño. 50.000 millones de dólares serán pocos para sostener a Argentina si se desata una oleada especulativa. Y esto puede ocurrir porque la confianza en Macri se ha erosionado hasta el punto de que el peso ha perdido el 30% de su valor en dos meses. Sólo en defender su moneda, el Banco Central ha dilapidado casi 7.000 millones de sus reservas. Esto significa que, si Macri realiza sacrificios en el altar de los mercados, o el Fondo deberá exhibir una artillería de un calibre mucho mayor.

La muy criticada operativa del Banco Central para sostener al peso supuso el relevo, el viernes, del presidente de la entidad, Federico Sturzenegger, uno de los firmantes del acuerdo con el Fondo junto a Dujovne. Luis Caputo, ex presidente de la filial del Deutsche Bank en Buenos Aires y uno de los gurús personales de Macri, presidirá el banco emisor y

enfrentará desde hoy la misión de estabilizar el mercado cambiario.

La falta de realismo también reluce en otros dos pasajes del acuerdo. Tanto el deterioro de la situación social como la posibilidad de que las intervenciones para defender al peso fracasen son consideradas «improbables», pese a que son riesgos evidentes.

Todo indica que al gradualismo de Macri le ha llegado su hora. Como dice el refrán «se necesitan dos para el tango». Los mercados lo esperaron dos años en los que el peso se mantuvo increíblemente estable mientras él se negaba a bailar porque prefirió reformar parsimoniosamente el desastre de Cristina K. Apostó por un kirchnerismo afeitado que le ha llevado al FMI y a un tango duro y recesivo. El peronismo ni se molestará en darle la puntilla al acuerdo. Le bastará con recordar en 2020. johnmuller.es@gmail.com

El plan del FMI tiene un problema: la falta de realismo de su diseño

ECONOMÍA Y TRABAJO

Fomento quitará el peaje de las autopistas cuando acabe su concesión

RAMÓN MUÑOZ / ELSA G. DE BLAS, Madrid
El Gobierno liberará los peajes de las autopistas cuya concesión de 50 años termina entre este ejercicio y 2021, según ha adelantado el nuevo ministro de Fomento, José

El anuncio del ministro de Fomento crea también un precedente para la AP-2 entre Zaragoza y el Mediterráneo y los tramos de la AP-7 Tarragona-La Jonquera y Montmeló-El Papiol, de 479 kilómetros en su conjunto. Todos ellos expiran el 31 de agosto de 2021, aunque la decisión sobre estos tramos correspondería al Gobierno que esté en la próxima legislatura.

Ábalos anuncia, además, que auditará los costes y los plazos

Luis Ábalos, en una entrevista concedida a EL PAÍS. Estas concesiones revertirán al Estado a su vencimiento. La decisión afecta directamente a la AP-1 entre Burgos y Armilla (Álava), de 84 kilómetros, que ven-

ce el 30 de noviembre de este año, y a la AP-7, entre Alicante y Tarragona, y la AP-4, entre Sevilla y Cádiz, cuyas concesiones concluyen el 31 de diciembre de 2019 y cuentan con 468 kilómetros en total.

de la relicitación de las nueve autopistas de peaje quebradas que ha rescatado el Estado, y cuyo concurso estaba previsto para la segunda mitad de este año. El ministro de Fomento señala que tiene que evaluar la decisión sobre el futuro de estas vías junto a los ministerios de Hacienda y de Economía, ya que tanto el coste de la compensación que debe pagar el Estado a las antiguas concesionarias como los ingresos de una posible

reprivatización afectan al déficit del Estado. Sobre este punto, Ábalos asegura que no hay una unanimidad en las cifras que debe asumir el erario público respecto a las facilitadas por el Ejecutivo del PP.

En cuanto a los planes de inversiones millonarios pendientes en carreteras y ferrocarriles —la compra de trenes de Renfe y las líneas del AVE de Adif—, el titular de la cartera de Fomento enfatiza que la voluntad de su

departamento consiste en “no paralizar ni demorar nada”. Sin embargo, revisarán la información que se le ha trasladado de esos proyectos antes de ejecutarlos. Y manda un mensaje de tranquilidad a los inversores privados de Aena, participada en un 51% por el Estado.

La liberación de los peajes no solo tiene repercusiones económicas. También tiene trascendencia política. Precisamente ha sido una de las demandas de los

grupos políticos catalanes, PDeCAT y ERC, y del valenciano Compromís, que han ayudado a Pedro Sánchez a auparse a la presidencia del Gobierno.

Los catalanes han sido quienes han defendido con más fuerza esta medida, al argumentar que los ciudadanos de Cataluña ya han abonado con creces la inversión realizada en estas vías y que están sufriendo un agravio respecto a otras comunidades que gozan de autopistas gratuitas. El anterior ejecutivo de la Generalitat también hizo causa de los peajes y prometió que las autopistas autonómicas C-32 del Maestre y C-33 del Valles, ambas gestionadas por Abertis, serían gratuitas a partir de 2021. Además, emplazó al Gobierno central del PP a que siguiera su ejemplo en las vías de jurisdicción estatal.

Para esta misma semana, Compromís ha presentado una interpelación parlamentaria al ministro en la que le exige que elimine el peaje de la AP-7 en el

JOSÉ LUIS ÁBALOS Ministro de Fomento

“La voluntad del Gobierno es no parar ninguna de las inversiones ya previstas”



José Luis Ábalos, el pasado viernes en la sede del Ministerio de Fomento, durante la entrevista. / JAIME VILLANUEVA

brá que plantearse una reflexión sobre los costes de mantenimiento de esta red.

P. ¿Y qué va a pasar con las nueve autopistas de peaje rescatadas por el Estado y que el Gobierno anterior pensaba relicitar en este año?

R. Tenemos que hacer una revisión ajustada, porque nos enfrentamos a una responsabilidad patrimonial del Estado (RPA) y todo parece indicar que vamos a tener un horizonte de litigios considerables con las antiguas concesionarias. Y es importante saber de qué cifras estamos hablando.

“El coste anual por kilómetro para el Estado llega hasta los 68.000 euros”

“Revisaremos las cifras y plazos para sacar a concurso las radiales”

P. ¿No le convencen las cifras del anterior Gobierno sobre el coste que va a tener el rescate?

R. La información que me han trasladado no es muy coincidente en términos de los ingresos que podría reportar esa relicitación ni tampoco en los costes que tiene que asumir el Estado tanto por RPA como por las expropiaciones o por algún otro coste pendiente de asumir. Tenemos que saber exactamente de cuánto estamos hablando y de la afectación al propio déficit del Estado. Y tendremos que tomar entonces esa medida en colaboración con los Mi-

el de los nuevos trenes de Cercanías de Renfe o las líneas del AVE por miles de millones de euros.

R. El plan del ministerio es que no afecte el cambio de Gobierno a los compromisos de inversión y de contratos. La voluntad es no paralizar ni demorar nada. Ahora bien, vamos a ver si la información que desde un principio se nos ha trasladado de un modo genérico es la misma que se refleja técnicamente. Y eso también afecta a los plazos. Vamos a hacer una auditoría de plazos porque algunos de los anunciados se han hecho para quedar bien.

evaluado entre 50.000 y 68.000 euros por kilómetro al año. Y un coste de oportunidad, que es el que supone dejar de cobrar los peajes porque cabría la posibilidad de que en lugar de la concesionaria fuera el Estado el que siguiera cobrando como está ocurriendo con las radiales rescatadas. Pero hemos decidido que se libere de peaje.

P. ¿Y no sienta eso un precedente peligroso para otras vías cuya concesión vaya venciendo?

R. Es cierto que, en algún momento, en la medida en que la red pública se vaya aumentando, ha-

tramo valenciano. Por otra parte, la supresión del pago en estas autopistas ha sido bandera política de las comunidades autónomas gobernadas por el PSOE, como las de Aragón, Valencia y Andalucía. El Ejecutivo anterior nunca se pronunció sobre si eliminaría o no los peajes.

En cuanto al coste para el Estado, la patronal de las grandes constructoras y concesionarias, Seopan, calcula que solo liberar el peaje del tramo entre Burgos y Armiñón costaría a los contribuyentes unos 300 millones de euros. Argumenta que esta carretera se colapsaría por el incremento que sufriría del tráfico pesado de camiones. Y señala que hay un gran porcentaje de usuarios de esta vía que son extranjeros y camiones que proceden de Francia y Portugal.

Según las estimaciones que ha ofrecido el ministro en su entrevista con EL PAÍS, el coste mínimo para el Estado de mantener y conservar las concesiones que vencen este año y el que viene

Autopistas de peaje cuya concesión vence antes

Denominación, recorrido, fecha de vencimiento de la concesión y empresa adjudicataria



Fuente: elaboración propia y empresas.

ne (sin contar las de 2021 que ya estarían en la siguiente legislatura), sería, al menos, de unos 27 millones de euros al año. A esa cifra habría que añadir la cantidad no cobrada por el peaje.

Este debate se produce, además, en un momento muy delicado desde el punto de vista empresarial. Abertis, que tiene la concesión de la mayor parte de kilómetros que se van a liberar, se encuentra ya litigando contra el Estado por varias concesiones y acaba de ser adquirida conjuntamente por ACS y la italiana Atlantia.

El anterior Ejecutivo esperaba obtener por el concurso de las radiales unos 1.000 millones de euros, según cifraba en su última actualización del Plan de Estabilidad. Además, valoraba la compensación que debía pagar a las antiguas concesionarias en unos 1.800 millones. Sin embargo, las cifras que los responsables de Fomento han trasladado a Ábalos discrepan de estos números, según ha explicado el ministro en la entrevista.

P. A los inversores también les preocupa Aena. Es una empresa en Bolsa con socios privados que acaba de aprobar un plan estratégico a tres años, incluyendo el reparto del dividendo.

R. Quiero combatir cualquier mensaje alarmista en cualquier sentido. Lo que más me anima en este ministerio es dar tranquilidad a los inversores, a las empresas y al ciudadano. Respecto a Aena sabemos que es una empresa cotizada y su afectación por cualquier noticia es mayor. Por eso, vamos a darle el tratamiento que le corresponde con relación a su dimensión. No vamos a parar ningún plan pero primero nos informaremos. Les recuerdo que llevo sola una semana de ministro.

P. En solo seis días de andadura de Gobierno ha dimitido un ministro. ¿El Ejecutivo queda debilitado?

R. No, lo fortalece enormemente porque esto no lo ha hecho ningún Gobierno. Porque se ve que es el Gobierno de la dignidad y que ha reaccionado con una dignidad desconocida hasta ahora. Pero esto no debe convertirse en el deporte del resentimiento, basado en ir cazando ministros. Y el que exija algo debe estar en condiciones de poder exigirlo.

P. ¿El ministro de Cultura tenía que dimitir?

R. Era lo lógico. Porque tenía que estar en condiciones de ejercer esa representación y porque en lo personal hubiera sido muy duro soportar la presión.

P. El PP reclama la dimisión del ministro de Agricultura, Luis Planas, por estar imputado, aunque la fiscalía no ve delito.

R. Ahí se les ve la voluntad febril de ir al cuerpo a cuerpo para eliminar a un Gobierno no por sus políticas, sino por destruir a sus personas. No tenemos información de que esté imputado. No se mueve, lo siento. A ministro por día, ya es demasiado.

P. ¿Ve una operación de cacería de ministros por parte del PP?

R. Es evidente. Miquel Huerta, vale. Ahora Planas, mañana otro. Va a ser así. Y este Gobierno no se va a arrugar. Lo que sea sensato,

entenderlo, pero no lo hay. Deben ser tratados como otros presos.

P. ¿Qué le va a ofrecer Pedro Sánchez al presidente, Quim Torra, cuando se reúnan?

R. La normalidad dentro del marco de la ley y la disposición a abordar los problemas de Cataluña y los problemas con los que se ha encontrado el autogobierno. Pero toda respuesta será dentro de los límites constitucionales.

P. ¿Están dispuestos a recuperar algunos elementos del Estatut tumbados por el Constitucional?

R. El Gobierno está dispuesto a escuchar todas las propuestas que dentro del marco constitucional permitan desarrollar el autogobierno en Cataluña. Eso queda dentro de la constitucionalidad. No digo que se vaya hacer, pero se puede escuchar.

P. ¿También la lista de 44 medidas que entregó Carles Puigdemont a Mariano Rajoy?

R. Todas las propuestas se pueden escuchar si no contravienen el marco constitucional.

P. ¿Es posible una respuesta singular para Cataluña en el encaje territorial?

R. Es necesario el equilibrio entre el reconocimiento a la diversidad y mantener la igualdad entre todos los españoles. Tenemos que asumir que nuestro Estado autonómico es asimétrico de hecho. Lo ha sido así incluso constitucionalmente: los fueros de Navarra, la financiación de determinadas autonomías... No ha habido nunca, ni en origen, simetría, por tanto, no nos debe escandalizar.

P. ¿Eso significa que cabe un pacto fiscal con Cataluña?

R. Eso significa que no debe escandalizarnos que haya una desigualdad cuando partes de eso. Desigualdad sin menoscabo de otros, no puede haber ciudadanos de primera ni de segunda en función de los territorios. Pero hay hechos singulares que reconoce la propia Constitución.

P. ¿Va a promover el Gobierno una reforma constitucional esta legislatura?

R. Creemos que la reforma es adecuada, pero se tiene que abordar como indica el título que lo

legisla en la Constitución y, por tanto, tiene que haber una disposición a cumplir con esos requisitos para reformarla. Invitamos a los grupos a que demuestren esa voluntad de reforma retomando la presencia en la Comisión de estudio autonómico. La idea era culminar esa comisión y abrir la otra [de reforma constitucional], veamos si el PP mantiene su compromiso ahora que no goberna...

P. ¿La decisión sobre el Aquarius abre la puerta a una nueva política migratoria de España?

R. No va a haber ningún cambio. No se trata de traer gente a España, sino de salvarla. Ya las ha salvado, a partir de ahí se aplica la legislación española. Estas personas estarán un mes con una autorización especial y en ese mes deben tramitar su situación personal. Cada caso será distinto. Habrá casos que podrán acudir al asilo, están los menores y estarán los casos de personas en situación irregular que pasarán por los trámites de cualquier inmigrante irregular. Y si tienen que ser retornados, se retornarán.

P. ¿Determinará la aprobación de los Presupuestos de 2019 la duración de la legislatura?

R. Este Gobierno aguantará con el objetivo de dar estabilidad al país y garantizar su gobernabilidad, y en el momento en que esto no se pueda dar pues ya está, con Presupuestos o sin Presupuestos. Si la mayoría de los grupos pasan a provocar la inestabilidad de España y empiezan a plantear elecciones, evidentemente, hay que hacerlas. Ahora no las pide nadie.

P. La elección de rivales de Susana Díaz y Emiliano García Page como delegados del Gobierno en Andalucía y Castilla-La Mancha, respectivamente, ¿es un mensaje de autoridad a los barones?

R. Es un mensaje de que si efectivamente se han superado los desencuentros, se han superado para todos.



El ministro de Fomento, José Luis Ábalos. / J. V.

sensato será. Y en lo que sea una provocación, no van a encontrar debilidad.

P. ¿Acercarán los presos del procés a Cataluña? El juez Llarena dice que es competencia del Gobierno.

R. Cuando el juez concluya que no necesita más comparecencias, en su caso se podría proceder a un cambio de prisión. La Ley General Penitenciaria habla de la reinserción, que tiene que ver con el arraigo y la proximidad. Lo dice la ley. Si hubiera una política determinada respecto a los partidos del procés podríamos

“Quiero dar tranquilidad a los inversores en Aena”

“Debemos asumir que el Estado autonómico ya es asimétrico”