

ESTE SÁBADO  
LIBRO GRATIS



**GUÍAS PRÁCTICAS PARA PYMES 2017 P17**

## GALICIA

**Brasmar** analiza el mercado en búsqueda de una empresa para crecer más rápido **P14**

**Feijóo** anuncia más rebaja fiscal **P14**

**La Audiencia investiga a Ron, Saracho y PwC por la quiebra de Popular** **P20**

**Mutua** elige a Bankinter y KKR para invertir en infraestructuras **P22**

**Bruselas** exige 250 millones a **Amazon** por impuestos eludidos **P2 y 10**

**Nadal**: "Vamos al coche eléctrico a partir de energías renovables" **P11**

**Las constructoras españolas completan el AVE a la Meca** **P2 y 4**

## Suplemento

La Economía del deporte **P1a20**



## EL DESAFÍO SECESIONISTA

# Alerta en Bolsa

■ El Ibex cayó ayer un 2,85%, y los bancos se han dejado 11.500 millones en 3 días

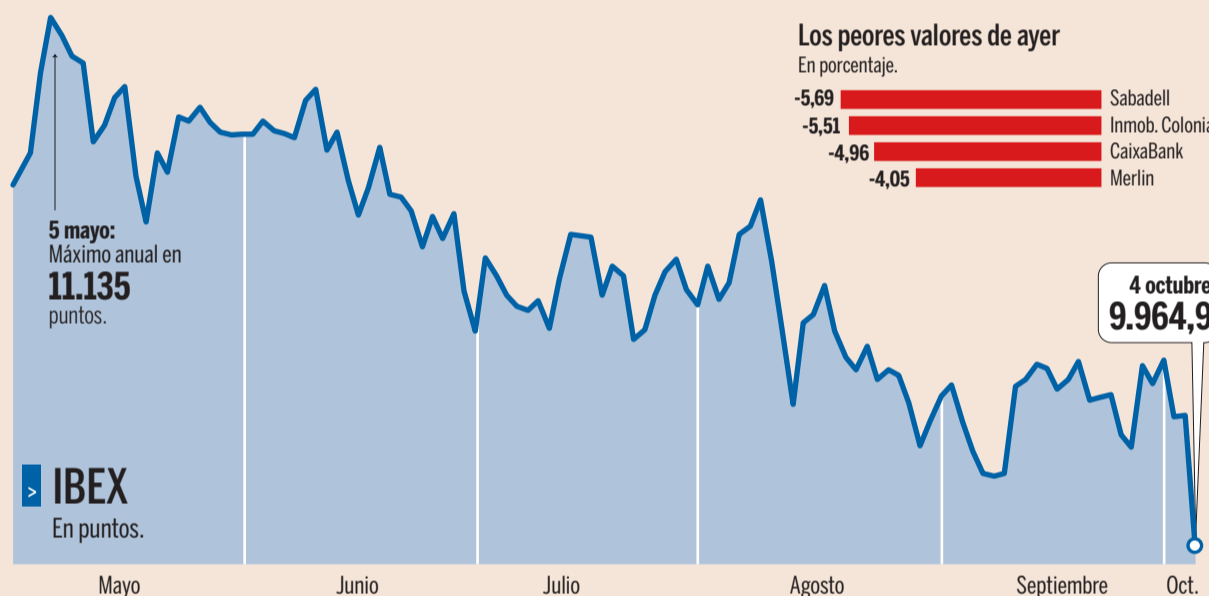
■ Luis de Guindos: "Los clientes de bancos catalanes no tienen nada que temer"

■ Vega de Seoane pide a Rajoy que aplique ya el artículo 155 de la Constitución

El desafío secesionista empieza a pasar una costosa factura en los mercados financieros. El Ibex cayó ayer un 2,85% y perdió la cota de los 10.000 puntos. Los bancos están siendo muy castigados y en sólo 3 días han perdido 11.500 millones de valor bursátil. Varias empresas, como Euron y Proclínic, han decidido trasladar su sede fuera de Cataluña, mientras Javier Vega de Seoane, presidente del Círculo de Empresarios, pide que se aplique ya el artículo 155. **P26 a 38/EDITORIAL**

### OPINIÓN

- José Miguel Soriano
- Fabián Márquez
- Ferran Caballero



**Las empresas Euron y Proclínic trasladan su sede social fuera de Cataluña**

**Puigdemont dice que no se desviará "ni un milímetro" de su plan secesionista**

**José A. Fernández-Hódar: La razón de la sinrazón del inversor**

## Gas Natural abre la puerta a un superdividendo

Gas Natural ultima la venta de su negocio en Italia a EDF y 2i Rete, después de que su consejo diese luz verde a la operación. La transacción, de casi mil millones, aumenta su fortaleza financiera ante movimientos corporativos y abre la puerta a un posible dividendo extra. Es, además, su segunda gran desinversión del año, tras desprenderse de parte de la red de gas. **P3/LALLAVE**

La venta de Italia refuerza su músculo ante movimientos corporativos y deja margen para más retribución al accionista

La venta de Italia refuerza su músculo ante movimientos corporativos y deja margen para más retribución al accionista

La venta de Italia refuerza su músculo ante movimientos corporativos y deja margen para más retribución al accionista

**M&G**  
INVESTMENTS

Expertos en gestión de fondos desde 1931

## Santander inicia la integración de las oficinas de Popular

Santander sigue dando pasos para integrar Popular. El logotipo de Santander se irá incluyendo en el rótulo de las 1.200 oficinas que tiene el banco rescatado. **P19**

■ Los clientes de Popular pueden utilizar sin coste los cajeros de Santander



Oficina de Popular con el diseño que integra el logo de Santander.

## Incertidumbre en alza por Cataluña

En los días previos al referéndum secesionista ilegal del pasado domingo, los analistas alertaron de lo dañino que sería para la economía catalana, y por tanto para la española, la prolongación indefinida de la tensión independentista en Cataluña. Un impacto que ya comienza a ser apreciable en la evolución de la Bolsa, la rentabilidad de la deuda pública y algunas decisiones empresariales. El Ibex 35 sufrió ayer su mayor descenso desde el 24 de julio de 2016 –en pleno nerviosismo inversor por el Brexit–, tras bajar un 2,85% con los bancos catalanes Sabadell y La Caixa, junto a la inmobiliaria Colonial, también radicada en Cataluña, como los valores más penalizados por el riesgo político en esta comunidad autónoma, mientras que la prima de riesgo alcanzó los 133 puntos básicos, su máximo nivel desde marzo. Por el contrario, las acciones de la biofarmacéutica Oryzon repuntaron un 12,85% tras anunciar el traslado de su sede social de Barcelona a Madrid. Una decisión que secundaron ayer Eurona y Proclínic.

**Nerviosismo.** Aunque el impacto de la deriva rupturista de la Generalitat catalana aún no es palpable en los indicadores económicos, voces autorizadas como el Círculo de Economía barcelonés o el presidente del Círculo de Empresarios, Javier Vega de Seoane, alertaron de las graves consecuencias que tendría una declaración unilateral de independencia como la anunciada por el presidente de la Generalitat catalana, Carles Puigdemont, “para los próximos días”. De ahí que el dirigente patronal reclamase al Gobierno que se anticipe a los planes de los secesionistas y aplique el artículo 155 de la Constitución que permite suspender la autonomía de Cataluña. Cabe recordar que en su discurso televisado del martes, el Rey Don Felipe situó a las autoridades autonómicas catalanas fuera del Estado de Derecho y llamó a los poderes del Estado a “asegurar el orden constitucional”. El clima de excepcionalidad que se ha instalado en Cataluña empieza a inquietar también a los inversores, que han colocado ya la tensión secesionista en esta región española como una de las principales amenazas para el crecimiento económico de la zona euro y para la estabilidad política interna de España, como evidencia el retraso sine die en la tramitación de los Presupuestos de 2018.

**Ceguera independentista.** Pese a estas advertencias, Puigdemont insistió anoche en un mensaje televisado en llevar adelante su plan rupturista e hizo gala de su evidente deslealtad institucional al criticar al Rey Don Felipe y acusarle de asumir la política del Gobierno sobre Cataluña. El mesianismo evidenciado por el presidente catalán en su alocución confirma que está fuera de la realidad, especialmente cuando afirmó “el pueblo catalán está unido”, ignorando la dramática fragmentación de la sociedad catalana que ha quedado en evidencia durante los últimos días. Además, insistió en su exigencia de una mediación internacional, pero sin renunciar previamente a sus planes para aprobar en los próximos días una declaración unilateral de independencia –de hecho, los secesionistas han fijado un pleno del Parlamento autonómico para declarar la secesión el próximo lunes– ni anular todos los actos sediciosos e ilegales cometidos desde el pasado 6 de septiembre por las instituciones catalanas. Una trampa en la que el Gobierno no puede caer, por más que los cómplices de los independentistas, como Pablo Iglesias, líder de Podemos, así se lo reclamen.

**La ley como garantía.** La prevalencia de la legalidad frente al golpe a la democracia en Cataluña es la única vía de impedir que se agrave su coste económico y social. Sería una lástima que una región tan próspera y con un tejido industrial tan prolijo sufriese una salida masiva de empresas o la pérdida de un elevado número de los turistas que la visitan cada año –el crecimiento de la llegada de extranjeros se redujo del 10% al 2% el mes pasado– por la irresponsabilidad de unos dirigentes autonómicos empeñados en imponer su proyecto autoritario de forma ilegítima a la mayoría de los catalanes no independentistas.

### El clima de excepcionalidad en Cataluña inquieta a los empresarios e inversores

### El Gobierno no debe caer en la trampa de la mediación que le exigen Puigdemont y Pablo Iglesias

## Prueba de fuego de Renfe en Arabia

El corredor ferroviario de alta velocidad entre Medina y La Meca se encuentra a punto de completar la fase constructiva. Las empresas españolas encargadas de la construcción ya han terminado la instalación de la vía sobre un trazado de 450 kilómetros, por lo que llega el momento de que Renfe demuestre que es posible circular a 300 kilómetros por hora por el desierto saudí. En marzo comenzaron los primeros test y el resultado de las pruebas es satisfactorio. Pese a las dudas iniciales de los efectos de la arena sobre la infraestructura y los trenes construidos por Talgo, las autoridades saudíes han comprobado *in situ* este verano que el ferrocarril español funciona y que, si todo marcha según la agenda prevista, en marzo de 2018 será posible dar servicio comercial. El consorcio español ha tenido que superar momentos difíciles desde que en enero de 2012 se firmó el mayor contrato de obra pública en el exterior, con un presupuesto conjunto de unos 6.700 millones de euros. Las autoridades saudíes no mostraron flexibilidad sobre una obra tan compleja. La tensión llegó a ser máxima, hasta el punto de plantearse la resolución del contrato. Los esfuerzos diplomáti-

cos y las cesiones del lado español consiguieron normalizar la relación entre contratista y cliente. La llegada de Jorge Segrelles al frente del proyecto también ha contribuido a templar ánimos. Una vez terminen los trabajos de construcción, Renfe asume casi todo el protagonismo. El operador público español, con la liberalización del sector a la vuelta de la esquina, quiere fortalecer su perfil internacional, por lo que el buen funcionamiento del tren en Arabia resulta clave.

### El capital riesgo relanza Hotelbeds

En septiembre de 2016, la firma de capital riesgo Cinven y el fondo canadiense CPPIB cerraron la compra al grupo turístico alemán Tui (mayor operador mundial de viajes) su división de reservas de alojamiento y de destinos Hotelbeds Group, con sede en Palma de Mallorca. Incluyendo deuda, la compañía fue valorada en 1.165 millones de euros, equivalente a un múltiplo de casi 10 veces el *EBITDA* de 2015. Con esta inversión, Cinven y CPPIB se plantearon un ambi-

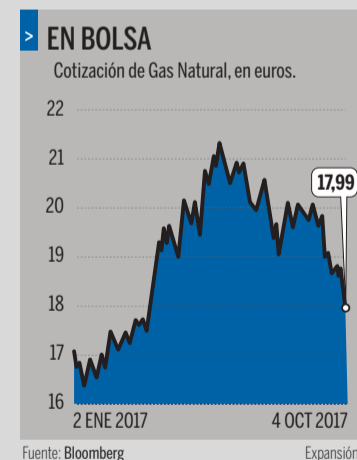
cioso *build up* para hacer crecer Hotelbeds y así acercarse en tamaño a Expedia y Priceline, matriz de Booking. Desde entonces, Hotelbeds ha realizado dos adquisiciones, GTA y Tourico, cerrada en julio, que le han permitido doblar su tamaño con una expectativa de cifra de negocio anual bruta de 7.000 millones de euros y con una plantilla de 8.300 empleados distribuidos en 150 oficinas por todo el mundo. Hotelbeds provee acomodación en hoteles y otros servicios en destino (traslados desde aeropuertos, excursiones o circuitos) a intermediarios de viajes como turoperadores, aerolíneas y agencias de viajes (presenciales y online) y es un negocio *B2B* (*business to business*). Tras las dos adquisiciones, la compañía conecta a aproximadamente 64.000 intermediarios de viajes con cerca de 120 proveedores de servicios en más de 180 países, representando a cerca de 120.000 hoteles. Ahora el grupo, presidido por Joan Vilà, ha adecuado su estructura directiva para gestionar la integración de las tres compañías en los próximos 18 meses.

## Bruselas vigila a las tecnológicas

La Comisión Europea (CE) tiene bajo su lupa a las compañías tecnológicas estadounidenses. El verano pasado multó a Alphabet, matriz de Google, por abuso de posición dominante en su servicio Google Shopping, con 2.424 millones, la mayor multa impuesta a una compañía individualmente. Ayer se hizo pública la decisión que obliga a Amazon a abonar 250 millones de euros a Luxemburgo, donde tiene su sede europea, al considerar que no pagó todos los impuestos debidos por los beneficios obtenidos en la UE. Aunque el ahorro fiscal se basó en un acuerdo con el Gobierno luxemburgués, para Bruselas es ilegal por suponer una ilegítima ayuda de Estado. Y en otro frente, espectacular por su importe, la Comisión llevará a Irlanda ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) por la negativa de Dublín a recuperar los hasta 13.000 millones en impuestos no pagados por Apple, tal y como le exigió en agosto de 2016. Para justificar esta medida, Margrethe Vestager, comisaria de Competencia, ha enfatizado que “Irlanda todavía no ha recuperado el dinero, ni tan siquiera una parte”. Con la anunciada demanda, la Comisión Europea quiere acelerar el proceso de cobro y dejar muy claro que la última palabra sobre lo que es o no ayuda del Estado la tiene Bruselas.

## Gas Natural saca brillo a sus activos

El grupo Gas Natural Fenosa está ultimando la venta de su negocio en Italia por unos 1.000 millones de euros a Edison, filial del grupo francés EDF, y a F2iRete Gas, controlada por los fondos de inversión F2i y Ardian. Esta operación marca un nuevo hito para la gasista. La transacción está muy por encima de la horquilla de entre 600 millones y 700 millones de valoración que se realizó inicialmente. Se suma, además, al éxito de la venta el pasado mes de agosto del 20% de la red de distribución de la empresa en otra operación que también supuso un punto y aparte en el sector. La venta de ese 20% de la red de distribución se realizó a múltiplos por encima de la media de otras transacciones similares, y valorando el conjunto de esos activos en casi 14.000 millones de euros. Hace justo un año que Gas Natural incorporó al fondo norteamericano GIP a su capital, con un 20%. Coincidió con el relevo en la presidencia, que fue asumida por Isidro Fainé. Desde entonces, Gas Natural ha agilizado sus movi-



mientos y está demostrando gran imaginación a la hora de diseñar movimientos corporativos y estratégicos con los que poner en valor sus activos. Algunos de esos movimientos son pioneros en el mercado español, como el hecho de aliarse a entidades financieras como Allianz, o fondos como KIO. Gas Natural se ha convertido así en una de las energéticas que marcan el paso mientras saca brillo a sus activos.



# Las constructoras españolas completan el AVE a la Meca

**OPERATIVO EN MARZO/** Copasa y OHL terminan la instalación de los 450 kilómetros de vía y en enero se iniciarán las pruebas comerciales con pasajeros. Renfe asume ahora el protagonismo de la operación.

C. Morán. Madrid

El tren de alta velocidad entre Medina y La Meca (Arabia Saudí), el mayor contrato internacional que ejecuta un consorcio de empresas españolas, ha cumplido un hito clave de cara a la entrada en operación del corredor en 2018. Copasa y OHL, los dos socios encargados del montaje de los 450 kilómetros de doble vía, han terminado con éxito los trabajos. Fuentes próximas al consorcio Al Shoula confirman que las obras de instalación, que arrancaron en 2014, han finalizado y ahora comienzan los preparativos para que el corredor pueda entrar en operación a partir del segundo trimestre de 2018.

“El objetivo es que, en enero, comiencen las pruebas de servicio comercial con pasajeros a bordo de manera regular a más de 300 kilómetros por hora. En principio, se realizarán a diario para que Renfe asuma la responsabilidad del servicio a partir de marzo”, indican desde las empresas españolas. Una de las incógnita sigue siendo el grado de avance de las cinco estaciones que no dependen del contratista español.

Las obras del corredor saudí han cogido velocidad de crucero una vez superadas las diferencias con el Gobierno árabe tras firmar un nuevo acuerdo donde el consorcio español (Adif, Cobra, Consultans, Copasa, Dimetronic, Imathia, Inabensa, Ineco, Indra, OHL Internacional, Renfe y Talgo) ha renunciado a varias garantías contractuales a cambio de compensaciones económicas y de más plazo de ejecución.

El pasado 19 de mayo, el consejo de administración del consorcio de empresas españolas celebró una reunión en la que, por unanimidad, aprobaron los términos del acuerdo que se traducirá en una modificación del contrato de construcción y operación firmado en 2011. Los cambios implican que el contratista se pueda repartir unos 600 millones de SAR (riales) más, que equivalen a unos 143 millones de euros. Por el cierre de las disputas por sobrecostes, Arabia pagará 200 millones de SAR. Además, el consorcio tiene a su alcance un bonus por otros 150 millones de SAR si consigue poner en marcha en *modo servicio* (sin actividad comercial) el tren antes del 31 de diciembre de 2017. Saudi Railway Organization (SRO) también se ha comprometido a pagar al contratista español 250 millones de SAR a cambio de que las empresas se hagan cargo de los costes asociados a las instalaciones de las salas VIP, *Business* y los escáners de las cinco estaciones

## VISITA

El Gobierno español ha bajado su perfil institucional en el proyecto tras acordar la modificación del contrato a finales del año pasado. En julio, las autoridades saudíes visitaron las obras, sin la presencia del ministro Íñigo de la Serna.

Retrasos Los trabajos de la parte española se ha acelerado después de que el consorcio chino-saudí, que acumulaba retrasos de más de un año en la ejecución de la plataforma, entregase todos sus trabajos. Para certificar la marcha de las obras, en julio las autoridades saudíes visitaron las obras. Una delegación oficial encabezada por el príncipe Abdallah bin Bandar, gobernador adjunto de La Meca, y altos cargos españoles realizaron un viaje de pruebas entre Jeddah y Medina, con visita al centro de control de operaciones construido en KAEC y con final en Medina.

## Retrasos

OHL y Copasa son las encargadas de la parte civil de los trabajos. La cartera de la constructora gallega en el proyecto asciende a 639,1 millones de euros, algo más del 10% del presupuesto del contrato, que alcanza los 6.736 millones. Por su parte, OHL tiene encargos en el corredor

que ascienden a 586 millones. Copasa se encarga de tres tramos con un total de 240 kilómetros. En junio culminó la totalidad del montaje de vía entre las estaciones de Jeddah y La Meca. A la finalización de los tramos 5 (85 kilómetros) y 6 (75 kilómetros), que había terminado y conectado en marzo y agosto de 2015, respectivamente, ha su-

## EL MAYOR CONTRATO ESPAÑOL EN EL EXTERIOR

TRAMO FINALIZADO  
450 Kms



## Datos clave

- LONGITUD TOTAL**  
450 km
- TIEMPO DE VIAJE**  
2 h. 30 min.
- TRENES**  
35 unidades (ampliable a 55)  
1 especial para la Familia Real  
2 de limpieza y mantenimiento
- VELOCIDAD**  
300 km/h (de operación)  
350 km/h (máxima)
- FRECUENCIA MÁXIMA**  
1 tren cada 4 min.
- VAGONES para hombres y para mujeres**



El tren de Talgo ya se ha probado a 300 kilómetros por hora.

que ascienden a 586 millones.

OHL ejecutó 209 kilómetros repartidos en otros tres

mado el tramo 1, el más próximo a La Meca, de 80 kilómetros de longitud, y el más afectado de todo el trazado por los retrasos acumulados por el consorcio chino-saudí responsable de la plataforma, producidos sobre todo por un desmonte al paso por la ciudad de Jeddah.

OHL ejecutó 209 kilómetros repartidos en otros tres

**Copasa ha terminado el tramo con orografía más compleja próximo a la ciudad de Jeddah**

## Realia y Pryconsa compran dos solares de Defensa

R. Ruiz. Madrid

Continúa el goteo incesante de operaciones de compra de suelo para construir viviendas en Madrid. En este caso, los protagonistas han sido las inmobiliarias Realia, controlada por Carlos Slim, y Pryconsa, de la familia Colomer. Los terrenos fueron puestos a la venta por el Ministerio de Defensa en julio por un importe total de 40 millones de euros.

El primero es un solar de uso residencial en el ensanche de Alcalá de Henares. Con 14.395 metros cuadrados y una edificabilidad de 44.755 millones, su precio de salida ascendía a unos 27 millones, según el portal inmobiliario Addmeet. Finalmente, Realia ha pagado 27,524 millones.

Pero ha sido el otro terreno el que más interés ha suscitado. Ubicado en Vicálvaro y con 13.723 metros cuadrados de superficie y una edificabilidad de más de 19.000 metros. Defensa lo puso a la venta por 12,6 millones. Finalmente, se ha adjudicado a Pryconsa por más de 15,12 millones, casi un 20% más.

## Equilis vende parte del centro comercial de Finestrelles

Marisa Anglés. Barcelona

La multinacional belga Equilis, que construye un centro comercial en Finestrelles (Esplugues de Llobregat), ha vendido una parte del proyecto inmobiliario a la gestora de inversión Temprano Capital Partners para que ésta construya una residencia de estudiantes.

El terreno de 20.000 metros cuadrados que compró Equilis el año pasado dispone de licencia para levantar una superficie de 57.300 metros cuadrados. De éstos, la mayor parte, más de 46.800 metros cuadrados se destinarán al centro comercial, que se llamará Finestrelles Shopping Center, pero quedaban libres 10.500 metros cuadrados de superficie edificable, que se destinarán a una residencia estudiantil.

Temprano Capital es una gestora de inversión y promoción inmobiliaria que fue fundada en 2013.

## El consorcio recibirá un bonus por poner en servicio comercial de prueba el tren antes de 2018

tramos. Terminó el primero (tramo 4, de 100 kilómetros) en julio de 2015. En 2016 finalizó el tramo 3 (de 74 kilómetros). Y en 2017 concluyó los 36 kilómetros del tramo 2, también tras una larga espera en la entrega de la plataforma por parte del consorcio chino-saudí. Actualmente trabaja en la conexión del ramal de acceso al aeropuerto de Jeddah.

La constructora controlada por la familia Villar Mir construye los talleres de mantenimiento de trenes en Meca. Mientras, la compañía presidida por José Luis Suárez se encarga del mantenimiento de la vía durante los próximos 12 años y se ejecutó el montaje de vía en las estaciones de Medina, Jeddah y La Meca.