

REVOLUCIÓN EN EL MERCADO HOTELERO



Occidental dejó la gestión del Hotel Miguel Ángel de Madrid, de cinco estrellas y 267 habitaciones, el pasado 1 de enero.



Nadhmi Auchí es el dueño del Hotel Miguel Ángel.

Hilton se adelanta en la puja por el Miguel Ángel

Y. Blanco. Madrid

Han pasado cinco meses desde que Occidental dejó la gestión y aún es incierto el futuro del Hotel Miguel Ángel de Madrid. El sector sigue en vilo y su dueño, el millonario británico de origen iraquí Nadhmi Auchí, sigue sin decidirse.

Si hay cambios en la lista de cadenas españolas e internacionales que pujan por hacerse con la gestión del hotel. Según fuentes del mercado, al interés de Hilton, Meliá, Barceló y Kempinski, se ha sumado el grupo estadounidense Marriott, socio del empresario español Antonio Catalán.

Hilton se ha colocado como el favorito en la lista de candidatos, pero todas las opciones siguen abiertas. Entre ellas, que sea el propio Auchí quien gestione el hotel –como ya viene haciendo desde el 1 de enero–. El sector no es desconocido para el dueño del Miguel Ángel. Su cadena de lujo, Le Royal, está presente en Luxemburgo, Marruecos, Túnez, Líbano y Jordania.

Propuestas

El interés de las marcas por conquistar una de las mejores ubicaciones de Madrid ha provocado que, sobre la mesa de Nadhmi Auchí, haya distintas propuestas. Entre ellas, un contrato de arrendamiento –en general, la opción preferida para los propietarios y bajo la que operó Occidental desde 1999–; un contrato de gestión combinado con *key money* –inversión que asumen las cadenas en la reforma con tal de gestionar el hotel– o; incluso, un acuerdo más amplio, que incluya a varios establecimien-

tos de la cartera de Auchí. Lo que sí parece claro, al margen de la marca, es que el inversor británico no venderá el hotel, de cinco estrellas y 267 habitaciones, pero sí lo reformará. La inversión en reposicionar el Miguel Ángel, del que han salido en los últimos meses su director –que ha regresado a Occidental– y su responsable de Recursos Humanos, rondaría los 30 millones de euros.

Según fuentes próximas al proceso, los detalles de la reforma estarán guardados bajo llave hasta que Auchí, que lidera personalmente el proce-

Entre los candidatos, a los que se ha sumado Marriott, están Meliá, Barceló y Kempinski



EL VILLA MAGNA SIGUE EN SOLITARIO Desde que, en 2009, reabrió sus puertas, sin Hyatt al frente y tras una inversión de 150 millones de euros, ninguna marca ha logrado convencer a su dueño, el grupo portugués Sodim, de que deje en sus manos la gestión del establecimiento.

so de búsqueda de operador, se decante por una marca. Desde el principio, el interés de la 22ª fortuna de Reino Unido ha sido compartir la inversión con el futuro operador del hotel. Un factor que, a priori, favorece a las cadenas españolas en liza (Barceló y Meliá), pero con el que, en casos excepcionales, transigen en cierta medida los grupos extranjeros si se trata de un activo *prime*.

Si finalmente Hilton es el elegido, reconquistará el corazón de Madrid, el Paseo de la Castellana, donde entró en 1953 para gestionar el actual InterContinental. Desde 2008, el grupo opera un hotel junto al aeropuerto de Barajas (Madrid) y, en total, nueve establecimientos en España a través de tres marcas.

Fomento pone en pie de guerra a las empresas de autobús

CARTA A LA MINISTRA/ Grupos como Alsa o Avanza, agrupadas en Fenebus y Asintra, amenazan con una batalla judicial.

C. Morán. Madrid

El Ministerio de Fomento ha puesto en pie de guerra a las empresas de transporte regular de viajeros por carretera donde operan compañías como Alsa o Avanza. Las empresas, a través de sus patronales Asintra y Fenebus, enviaron ayer una dura carta a la ministra de Fomento, Ana Pastor, en la que acusan a su departamento de aumentar la tensión y la inseguridad jurídica en el sector a raíz de una nueva vuelta de tuerca al pliego de condiciones con el que Fomento quiere renovar las concesiones más rentables de autobús en España.

“Le comunicamos que rechazamos frontalmente la intención del Ministerio de Fomento de modificar de nuevo, y una vez más, las condiciones de los pliegos de los concursos, alargando la incertidumbre sobre el futuro de los mismos después de más de 18 meses de anuncios y cambios permanentes”, aseguran las patronales en la misiva a la que ha tenido acceso EXPANSIÓN.

En juego está un negocio que mueve al año más de 300 millones y que da empleo a unos 75.000 personas. Los concursos de Fomento han estado en el disparadero en los últimos dos años debido a la anulación de adjudicaciones dictadas por los tribunales a raíz de las denuncias presentadas y ganadas sin excepción por Globalia, el grupo de transportes controlado por la familia Hidalgo.

Sistema de valoración

La última gota que ha colmado el vaso ha sido, según las fuentes consultadas, el cambio introducido por Fomento en el sistema de valoración de ofertas a raíz de las recomendaciones de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). En concreto, los nuevos pliegos primarán con 35 puntos sobre 100 las ofertas con las tarifas más bajas. Además, se otorgarán 20 puntos a las empresas que ofrezcan más expediciones por corredor.

“En total, la parte económica pesará un 55%, lo que podría provocar una guerra de

EL TREN FRENTE AL AUTOBÚS



Empresas de autobús

En millones de euros.

LOS LÍDERES EN VENTAS

| | |
|--------------------------------|-------|
| Alsa (National Express) | 612,7 |
| Arriva (incluye Portugal 2009) | 334 |
| Avanza | 380 |
| Vectalia | 130 |

CIFRAS DEL SECTOR

| | |
|---------------------------|-------------|
| Nº concesiones estatales. | 108 |
| Ingresos | 388 mill. € |
| Nº autobuses | 1.009 |
| Nº viajeros/km | 7,74 mill. |

Fuente: CNC y empresas

ofertas y entrar en una espiral de temeridad que, al final, tendrá efectos sobre la calidad del servicio”, advierten desde las compañías afectadas.

Las empresas no esconden sus armas y amenazan con llevar el asunto a los tribunales. “Le anunciamos nuestra intención de recurrir judicialmente cualquier nuevo pliego que publique el Ministerio con condiciones sustancialmente distintas a las que ya han hecho públicas, tras casi dos años de cambios continuos, pues entendemos se está generando una situación de incertidumbre sobre el futuro

del sector”, resaltan en el comunicado.

Los grupos de transporte privado son especialmente críticos con el trato de favor que, en su opinión, el Gobierno está prestando a Renfe. “Creemos que nuestro sector está recibiendo un trato no equitativo y discriminatorio respecto a otros modos, como el transporte ferroviario, claramente favorecido por las políticas de ese departamento”, se quejan. Las empresas denuncian la última campaña de descuentos de Renfe, en su opinión, realizada a costa de subvención pública.

Duro ataque a Renfe

● Los grupos de transporte privado son especialmente críticos con el trato de favor que, en su opinión, el Gobierno está prestando a Renfe.

● “Creemos que nuestro sector recibe un trato discriminatorio respecto a otros modos, como el ferroviario, favorecido por las políticas del departamento”.

● Las empresas denuncian la última campaña de descuentos de Renfe, en su opinión, realizada a costa de subvención pública y de incurrir en graves pérdidas.

● Las empresas de autobuses aseguran que no se han tenido en cuenta sus sugerencias, como la tarifa flexible en función de los picos de demanda.