

26 de mayo de 2016

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Los pantanos se encuentran casi al máximo de su capacidad....EL PAÍS, 26 de mayo

El límite bajará a 50 por hora en la A-5 y habrá semáforos....EL MUNDO, 26 de mayo

Un día de vida al año perdido en atascos....ABC, 26 de mayo



El estanque de las tormentas del Canal de Isabel II, en el Club de Campo, fotografiado el 13 de mayo. / SAMUEL SANCHEZ

Los pantanos se encuentran casi al máximo de su capacidad

ESTHER SÁNCHEZ, Madrid

La región ha dejado atrás un otoño y un invierno calurosos y con escasas precipitaciones. Las últimas lluvias han llenado los 14 pantanos madrileños, que se encuentran al 94% de su capacidad, lo que ha obligado a abrir compuertas y a desembalsar. El Atazar, la máxima reserva de la región, lleva soltando agua desde el 7 de mayo y los tanques de tormentas, depósitos donde se acumulan las aguas residuales cuando las depuradoras están a tope, han batido récords.

Hay tal cantidad de agua que el pantano de El Atazar está obligado a desembalsar desde el pasado 7 de mayo. Esta presa constituye la mayor reserva de Madrid con 425 hectómetros cúbicos, lo que equivale al 85% del agua consumida en la región el año pasado.

En estos últimos veinte días, se han desembalsado 94,23 hectómetros cúbicos, que proceden además de El Atazar de las presas de Navalmedio, La Jarosa, Navacerrada, Pinilla, Riosequillo, Puentes Viejas, El Villar, El Vado y Pedrezuela.

La región ha superado un otoño de temperaturas superiores a las habituales y de escasas lluvias. Noviembre finalizó con la

calificación de "extremadamente cálido", según datos de la Agencia Estatal de Meteorología (Aemet). En ese mes se llegaron a alcanzar los 25,6 grados en el serrano Alpedrete. En enero y febrero, las temperaturas continuaron altas, pero llovió.

Tanques de tormentas

Hace dos meses, en marzo, los pantanos se encontraban al 74,89% de su capacidad total; 12 puntos por debajo del mismo mes del año pasado, siete menos de la media del último lustro (81%) y en línea con la media de la última década (75,5%).

La situación continuó mejo-

Análisis de una red de 14.600 kilómetros

El Canal de Isabel II está revisando y analizando la situación de las redes de alcantarillado en los municipios de la Comunidad de Madrid en los que presta este servicio de mantenimiento. De esta forma, pretende localizar los puntos más sensibles de una red que se extiende por 14.600 kilómetros. El estudio finalizará en 2019. La empresa se encarga del sistema de alcantarillado de 135 municipios y, de momento, ha concluido los estudios en 75 localidades. El informe incluye un registro histórico de lluvias de cada zona, que permitirá determinar las intensidades que soporta la red.

rando en los siguientes meses. Del "extremadamente cálido" se pasó a un abril que Aemet calificó como "muy o extremadamente húmedo". Las mayores precipitaciones se registraron en Barajas, con 120 litros por metro cuadrado, y en Torrejón de Ardoz (105). Actualmente, los embalses se hallan al 94% de su capacidad, por lo que tienen que desembalsar continuamente para evitar que una avenida impida regular los cauces con seguridad.

Además de los pantanos, también se llenaron los tanques de tormentas, enormes depósitos que evitan que los vertidos sin depurar lleguen a los ríos. Este agua maloliente se va liberando a medida que las depuradoras pueden recibirlos.

En abril, se recogió en los tanques cerca de un hectómetro cúbico de agua (un volumen como el de tres torres Picasso). El consumo diario de los seis millones de residentes en la región es de 1,5 hectómetros cúbicos: unas 400 piscinas olímpicas.

Los tanques situados en Butarque, Pozuelo y Valdemarín alcanzaron el máximo de su capacidad con 3,7 metros cúbicos de aguas residuales. Valores que duplicaron el nivel registrado durante el mismo periodo de 2015, indica el Canal de Isabel II.

218 vuelos más desde Barajas por la Champions

EL PAÍS, Madrid

Las compañías aéreas han programado 218 vuelos extraordinarios procedentes del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, para el desplazamiento a Milán (Italia) con motivo de la final de la Liga de Campeones. Son 46.317 asientos más, disponibles desde hoy al próximo lunes 30 de mayo, a los que hay que sumar las 105 operaciones y 22.466 asientos regulares programados con Milán-Malpensa y Bérgamo.

El dispositivo a causa del partido que este sábado disputan Real Madrid y Atlético en Milán es el centro del plan de acción especial diseñado con motivo de la salida de las aficiones. Este incluye refuerzos en los filtros de seguridad, información, limpieza, gestión de paradas de taxi, restauración, aparcamientos y atención a personas con movilidad reducida.

Refuerzo de seguridad

El plan incluye un refuerzo de 150 empleados y coordina a compañías aéreas, fuerzas y cuerpos de seguridad, Samur-Protección Civil, responsables de los clubes finalistas, los aeropuertos italianos, la UEFA y los operadores turísticos.

Con motivo del éxodo por el derbi madrileño, se adelantarán los horarios de apertura y el número de trabajadores de los filtros de seguridad. El resto de servicios del aeropuerto tendrán también incrementos de personal. Además, los usuarios podrán beneficiarse de ofertas hasta el día 28 en los aparcamientos y de promociones en establecimientos comerciales. Además de ambientación con motivo del partido, las terminales tendrán zonas de ocio relacionadas con el partido, promociones gastronómicas y de compras.

www.laoca.es

SEMANA

SIN IVA

laoca

DEL 25 AL 31 DE MAYO

Príncipe de Vergara, 48
(Esquina P. Marqués Salamanca)
T. 917 817 777

Doctor Esquerdo, 18
(Esquina Hermosilla)
T. 912 811 646

MADRID

El Consistorio se compromete a analizar si rebaja el coste de las multas

B. G. G., Madrid

El pleno del Ayuntamiento de Madrid rechazó ayer la proposición de Ciudadanos para reducir un 40% la primera multa de aparcamiento o relacionada con las Áreas de Prioridad Residencial que reciba un conductor. Votaron en contra Ahora Madrid y el PSOE, aunque esta iniciativa, cuando fue presentada en campaña, fue bien vista por el resto de partidos.

Sin embargo, el gobierno municipal se comprometió a tener "muy en cuenta la proposición". "Creo que hay que trabajar en esa dirección", admitió la concejal de Medio Ambiente, Inés Sabanés.

La entonces candidata de Ciudadanos a la alcaldía, Begoña Villacís, prometió en su programa perdonar el 90% de la sanción a los ciudadanos que incurran por primera vez en una falta leve, "entendiendo esta bonificación como una segunda oportunidad a los ciudadanos". De esta forma, pretendían que las multas no tuviesen "fines recaudatorios", sino que su objetivo final fuese "la reeducación y concienciación ciudadana", explicaba el programa de Ciudadanos.

Villacís presentó ayer una propuesta para "aprobar una reducción del 90% en la sanción aplicable a la primera infracción leve de tráfico", pero antes de su debate la portavoz decidió enmendarla para ajustarla a la legalidad vigente, reduciendo así el recorte al 40%.

El límite bajará a 50 por hora en la A-5 y habrá semáforos

BRUNO G. GALLO, Madrid

El pleno del Ayuntamiento de Madrid aprobó ayer, a iniciativa del PSOE, la redacción de un proyecto para convertir la autovía de Extremadura (A-5) en una avenida urbana en su tramo entre el túnel de la avenida de Portugal y el cruce con la de los

Poblados. Este mismo año deberá rebajarse la velocidad de 70 a 50 kilómetros por hora, e instalarse semáforos y pasos de cebra para calmar el tráfico. Posteriormente, se acometerá la construcción de un carril-bus y la ampliación de las aceras, lo que reducirá los carriles de la autovía.

La proposición fue aprobada con el voto del PSOE y Ahora Madrid, la abstención de Ciudadanos y la oposición del Partido Popular.

Según defendió el concejal José María Dávila (PSOE), la A-5 soporta una intensidad media de tráfico de más de 100.000 vehículos al día y parte en dos el distrito de Latina (254.000 habitantes).

Hay edificios cuya fachada está a apenas dos metros de la calzada de la autovía, y sus vecinos sufren por tanto el ruido y la contaminación de los coches. Además, las estrechas aceras suponen un riesgo para los peatones, y los pasos subterráneos para salvar esa brecha urbana son sucios y aparentemente inseguros.

"Está claro que hay que buscar una salida", afirmó ayer la concejal presidenta de Latina, Esther Gómez (Ahora Madrid). "No podemos seguir apostando por soterrar", añadió Gómez, que calcula que enterrar ese tramo de autovía (como hizo el exalcalde Alberto Ruiz-Gallardón con un trecho de la M-30 la pasada década) costaría cerca de 1.000 millones de euros. "Hay que buscar alternativas para hacer un proyecto serio y riguroso en el menor tiempo posible", concluyó.

Para el concejal Pablo Caveró (PP), sin embargo, "paralizar el tráfico mediante semáforos se traducirá en millones de horas perdidas, con más atascos y con-

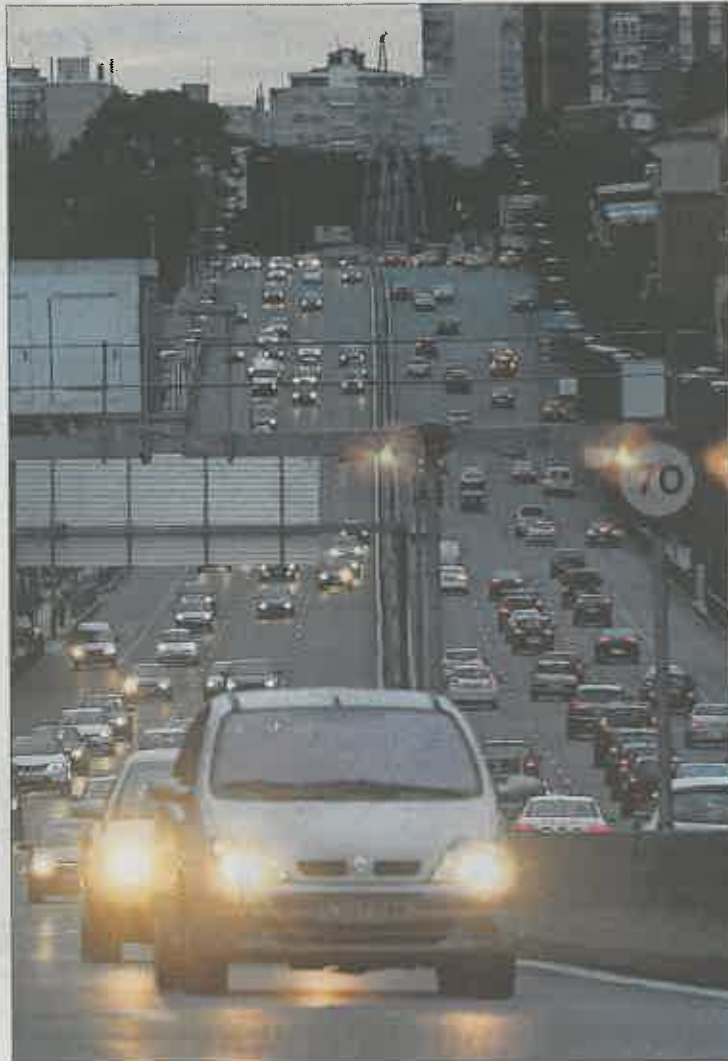
taminación". Caveró recordó que, cuando gobernaba aún el Partido Popular, "se contempló que fueran los desarrollos urbanísticos como Campamento los que permitieran soterrar la A-5".

En efecto, el plan urbanístico aprobado en 2009 por el exalcalde Alberto Ruiz-Gallardón para el ámbito de los antiguos cuarteles prevé el soterramiento de 2,6 kilómetros de la autovía. Las cargas urbanísticas se tasaron en 617 millones de euros, incluyendo un intercambiador de transporte y un aparcamiento disuasorio. Sin embargo, ese desarrollo urbanístico está paralizado, no ahora sino desde hace décadas, y los vecinos no pueden más.

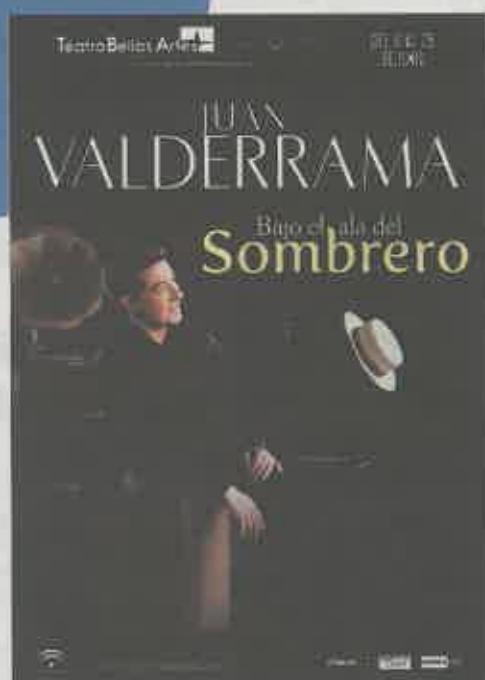
Aceras más anchas

La proposición aprobada ayer insta a declarar el entorno del paseo de Extremadura como zona de protección acústica especial desde la salida del túnel de la avenida de Portugal hasta el cruce con la M-40. Y conmina a incluir en los presupuestos municipales de 2017 las obras contempladas en la proposición: "Pasos de peatones a nivel regulados por semáforos con esperas en la mediana; reducción del ancho de los carriles de circulación; ampliación de las aceras existentes; un carril bus; y el estudio de la conveniencia de implantar un carril reversible en este tramo".

El PSOE recuperó además para su proposición el proyecto de construir aparcamientos disuasorios, y aboga por plantear al Consorcio Regional de Transportes (controlado por la Comunidad de Madrid, del PP) "el establecimiento de nuevas líneas lanzadera de autobuses hasta el intercambiador de Príncipe Pío". Todo eso, a medio plazo; pero, antes, se pueden ir instalando ya los semáforos y pasos de cebra así como reducir el límite de velocidad de 70 a 50 kilómetros por hora, concluyen los socialistas.



El tramo a reformar del Paseo de Extremadura. / KIKE PARA



SORTEAMOS ENTRADAS PARA VER 'BAJO EL ALA DEL SOMBRERO'

Bajo el ala del Sombrero es el relato de uno de los más grandes y respetados artistas españoles del siglo XX: Juanito Valderrama. Este espectáculo, creado por Juan Valderrama, integra teatro, música, textos, testimonios del propio Juanito e incluso una exposición gráfica. A través de la historia narrada por Valderrama conoceremos las peripecias no solo de Juanito, sino también de otros artistas como La Niña de los Peines, Tomás Pavón, La Niña de la Puebla, Miguel de Molina o Concha Piquer. Un viaje apasionante en el que se entrelazan la palabra y el canto.

Teatro Bellas Artes, Madrid

Del 8 al 19 de junio

Entra en elpaismas.com y participa en el sorteo.

¿Aún no eres suscriptor?

Llama al 902 11 91 11 y descubre nuestras ofertas.

El tráfico en las ciudades

Un día de vida al año perdido

Ciudades más congestionadas de España en 2015

En horas perdidas de media por conductor al año

► Barcelona tiene la mayor tasa de motos de Europa, pero aun así es la ciudad más congestionada de España

ÉRIKA MONTAÑÉS
MADRID

Si un conductor armado de paciencia decidiese ponerse al volante y transitar por las diez peores carreteras del mundo debido a su elevada densidad de tráfico perdería 110 horas al año. Es decir, se dejaría 4,5 días de su vida en retenciones en esas vías que se encuentran en las grandes ciudades de Los Ángeles, Moscú, Londres, Bruselas y Múnich. En España, los ciudadanos que trabajan en Barcelona y acceden a la Ciudad Condal desde el área metropolitana, a través de las vías B-10 y la B-23, pierden metidos en un atasco 28 horas de vida, tres horas más que un año atrás. Presos siempre de la falta de tiempo, parece que en algunas ciudades no importa o no queda más remedio que asumir que el trayecto de casa al trabajo y de trabajo a casa requiere mucho más sosiego del que a veces se tiene.

Por término medio, cada español perdió 18 horas en 2015 mirando el maletero del coche que le precedía, una hora más que en 2014, de acuerdo con los datos del medidor INRIX del Tráfico publicados en su último Informe Anual de Medición de Tráfico (2015 Traffic Scorecard). En el conjunto del país, las ciudades más congestionadas por el tráfico siguen siendo Barcelona, Madrid (aunque en este caso ganó me-

dia hora de tiempo, rebajando el promedio de 22,5 a 22 horas anuales), Sevilla (empeoró respecto a 2014 en 35 minutos hasta las 18 horas de retención por conductor), Bilbao (también restó 11 minutos a su tiempo de espera al volante hasta estar 16 horas atascado al año), Valencia (recortó 36 minutos, pero cada valenciano pierde 12 horas) y Zaragoza (cada ciudadano reunió para sí 10 minutos más, aunque se dejó 11 horas al año).

Para la Fundación Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), no es de extrañar que Barcelona sea líder en el dato agorero, ya que «no ha invertido en infraestructura y sistemas de transporte público». También ha repercutido negativamente en los accesos a la metrópoli «la expansión de autopistas de peaje durante los últimos doce meses», objeta RACC. Y eso pese a que, como incide para ABC José María Riaño, secretario general de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (Anesdor), la ciudad condal ostenta la mayor tasa de motos por habitantes de toda Europa.

En concreto, explica Riaño, hay 173 motos por cada 1.000 habitantes y ni aún así logra desactivar esas colas de entrada cada mañana a la ciudad por la B-10 (la Ronda Litoral, una de las dos vías rápidas de circunvalación de la ciudad, por el sur, tocando al litoral) y la B-23 (Molins de Rei-Barcelona), las dos rutas más congestionadas de España.

Barcelona 28



Madrid 22



Sevilla 18



Bilbao 16



Valencia 12



Zaragoza 11



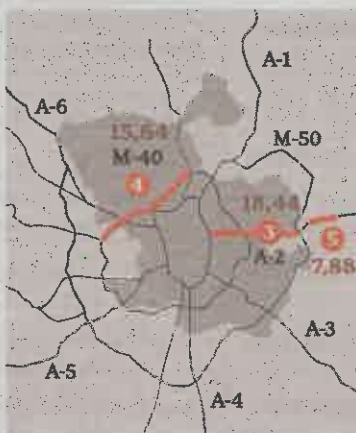
Las carreteras más congestionadas de España

En horas perdidas de media por conductor al año

Barcelona



Madrid



Ciudad	Vía	Desde-Hasta	Peor día/hora
Barcelona	1 B-10	Ronda de Dalt/ Zona franca (12,45 km)	Viernes 15.00h
Barcelona	2 B-23	Av. Diagonal/ Molins rei sud (9,06 km)	Lunes 08.00h
Madrid	3 A-2	M-50/M-30 (10,65 km)	Lunes 09.00h
Madrid	4 M-40	M-503/M-607 (11,67 km)	Lunes 09.00h
Madrid	5 A-2	M-300/M-108 (3,84 km)	Martes 09.00h

en atascos

Barcelona y Madrid, la cara y la cruz

La compleja orografía de Barcelona, con dos grandes accesos a la ciudad, con el mar al otro lado y la Sierra de Collserola (con un solo túnel de acceso rápido) ralentiza el tráfico de entrada a la urbe. Además, el mal funcionamiento del servicio de Cercanías y el cuantioso enjambre de trabajadores que se desplazan del área metropolitana hasta la ciudad condal han empeorado en tres horas su dato de congestión vial. Madrid, bien al contrario, figura como una de las ciudades que ha logrado una ligera disminución del tiempo medio en retenciones. Lo ha hecho bien en varios aspectos: fortaleciendo la infraestructura de transporte público. En 2015 alcanzó la cifra más elevada de viajeros desde 2006. Además ha implementado un nuevo servicio de bicicletas que, junto al uso compartido de automóviles, hacen posible un tráfico más fluido.

El portavoz de Anesdor defiende que la fórmula idónea para desarticular los avisperos de coches que se forman en estas ciudades es la generalización de las motocicletas y ciclomotores que, además, no desperdician energía, son un medio más económico y consiguen, a la postre, «la movilidad eficiente». Como ejemplo, Riaño añade que, en Madrid, la densidad de

motos se elevó de un 6 a un 9% entre 2011 y 2014, mientras se mantuvo en el mismo dato (un 0,2%) el total de emisiones contaminantes atribuido a este parque de las dos ruedas.

Riaño también trae a la memoria cómo la capital belga estudió en 2011 qué pasaría si reemplazase un 10% de los coches que atraviesan la ciudad por el mismo porcentaje, de motos. La conclusión fue demoledora: cada ciudadano perdería un 40% menos de su tiempo hastiado en atascos. Además, también se recortarían las emisiones de tráfico rodado en un 6%, en términos de partículas contaminantes (óxidos de nitrógeno NOx, CO² y partículas 2,5 micras, pm 2,5).

Bélgica, el peor de Europa

El balance que hace INRIX, proveedor internacional de inteligencia de transporte y servicios para coches conectados, no es del todo negativo, ya que por países, España no aparece hasta la decimoprimer posición. El ranking lo encabeza Bélgica, donde los conductores se dejan nada menos que casi dos días de vida (44 horas) resignados en el habitáculo del turismo, si bien ha logrado aliviar el tráfico de entrada a sus ciudades en más de seis horas en solo un año. Países Bajos es el segundo de la tabla y Alemania, tercero. Ambos han mejorado sus ratios de 2014 a 2015, pero siguen pasando al albur de un atasco 41 y 39 horas, respectivamente.

El informe sí da un «tirón de orejas» a España por ser de los pocos países que, lejos de mejorar, suma horas en la congestión vial. Y es que el 70% de los 13 países y 96 municipios revisados en Europa combaten sus angustiosas retenciones con inversión en infraestructura y en la mejora del transporte público, mientras que los niveles de tráfico en nuestro país aumentaron por segundo año consecutivo.



Carretera A-2 a la salida de la ciudad de Madrid

JAI ME GARCÍA

El transporte de seis ciudades suma la mitad del CO₂ que emite España

► Greenpeace pide reducir un tercio el tráfico de coches hasta 2030

A. ACOSTA
MADRID

Las seis principales áreas metropolitanas de España (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga y Bilbao) suman casi la mitad de las emisiones de movilidad urbana. Así se desprende del informe «El transporte en las ciudades. Un motor sin freno del cambio climático», elaborado por Greenpeace, en el que por primera vez se identifica qué parte de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte corresponden a la movilidad urbana.

Así, el transporte es responsable del 10% de las emisiones de CO₂ en España, y de ellas, el 40% corresponden a la movilidad en zonas urbanas y metropolitanas. Por tanto, «la acción municipal es clave en la lucha contra el cambio climático y

la contaminación del aire», afirma Mario Rodríguez, director de Greenpeace España. Sin embargo, en el análisis del trabajo que están llevando a cabo las autoridades en esas grandes áreas metropolitanas del país, «todas suspenden y tienen mucho que mejorar», dice Mariano González, responsable de la campaña de Transporte de Greenpeace. Aunque algunos municipios han empezado a adoptar medidas, otros aún no quieren abordar este problema tan importante.

En el ranking que compara los planes de movilidad de estas ciudades, Barcelona ocuparía el primer lugar y Bilbao, el último, porque ni siquiera cuenta con una estrategia, ya que está en fase de elaboración. En segundo lugar, se situaría Madrid, seguida de Valencia, que tiene un mejor plan para la ciudad que Madrid pero peor en el área metropolitana. Málaga se sitúa en cuarto lugar y Sevilla en quinta posición. «El papel lo aguanta todo, lo que hace falta son pasos y avances concretos», dice el director de Greenpeace.

MARAVILLAS
Espíritu Innovador
C/ Guadalupe, 8. 28009, Madrid.
Tel. 917 829 500. Fax. 915 817 261.
www.lasallemaravillas.com

Formación en valores | Fomento del respeto y la tolerancia

La atención individualizada comienza con una estrecha relación Padres-Colegio

SERÁ LO QUE QUIERA SER

La Salle

Sólida preparación curricular | Alta especialización en Idiomas

