



4 de octubre de 2016

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Carmena Planea restringir el aparcamiento fuera de la M-30 a coches con menos de 3 viajeros...ABC, 4 de octubre

Una gran ciudad colombiana dice que el Canal le suministra agua no potable....EL PAÍS, 4 de octubre

Control en hospitales y universidades

Carmena planea restringir el aparcamiento fuera de la M-30 a coches con menos de 3 viajeros

► Medio Ambiente presenta un proyecto piloto para fomentar el uso compartido del vehículo en la periferia, con estacionamientos reservados para ello

ADRIÁN DELGADO
MADRID

El Ayuntamiento de Madrid ha declarado la guerra al uso individual del vehículo privado. En su plan para que los madrileños comparten coche y trayecto con sus vecinos, el equipo de Gobierno de Manuela Carmena ha vuelto a poner sobre la mesa la polémica de extender la regulación del aparcamiento de «forma experimental» a la periferia de Madrid. No se trata de parquímetros sino de un «nuevo sistema» para regular el estacionamiento en «puntos calientes» de fuera de la M-30 en «función de criterios de alta ocupación de vehículos (tres o más ocupantes)». La idea de Ahora Madrid podría materializarse en los próximos cuatro años dentro de los proyectos que Medio Ambiente quiere desarrollar en el plan europeo Civitas Eccentric, cuya reunión de lanzamiento acogió ayer el Palacio de Cibeles.

Aunque aún no han concretado los «puntos» en los que podría implantarse la reserva de plazas, el Área explicó ayer que harán pruebas en zonas de «alta demanda de espacio para aparcar, como pueden ser centros de salud, campus universitarios o zonas complicadas como el Distrito C».

La iniciativa, financiada con fondos de la Unión Europea, cuenta con un presupuesto de 4,9 millones de euros que se dedicarán en parte a la regulación del aparcamiento –concretamente 170.937 euros más 112.000 euros en equipamientos-. Esta idea, «sin coste económico alguno para conductores», está recogida en uno de los once puntos que Madrid se ha comprometido a desarrollar hasta septiembre de 2020.

Madrid es precisamente el encargado de coordinar el proyecto Civitas Eccentric -dotado globalmente con 17,5 millones de euros e integrado por otras cuatro ciudades: Munich (Alemania), Ruse (Bulgaria), Estocolmo (Suecia) y Turku (Finlandia)-. El objetivo es extender las medidas de mo-

vilidad sostenible del centro de las urbes a los entornos suburbanos, «tantas veces olvidados», explicó la delegada de Medio Ambiente y Movilidad, Inés Sabanés. Con ello, las cinco ciudades pretenden alcanzar los objetivos del Libro Blanco del Transporte en términos de calidad del aire, uso de energía y emisiones de dióxido de carbono (CO₂), accidentes de tráfico e impulso de vehículos limpios. Un segundo desafío es sentar las bases para una distribución urbana libre de CO₂ en 2030.

Vallecas, como «laboratorio»

El anuncio se produce después de que, el pasado mes de agosto, el Ayuntamiento se desdijera de sus planes para mejorar la movilidad y los niveles de contaminación en la capital, negando que fuera a ampliar el horario del Servicio de Estacionamiento Regulado

(SER) y extenderlo fuera de la M-30. «Se trata de una medida para mejorar la gestión del aparcamiento en zonas periféricas donde, en principio, no estaría justificada la implantación del SER, pero que tienen un problema serio de ocupación por vehículos», concretó a ABC el responsable municipal del proyecto, Juan Azcárate.

Los proyectos serán implementados fundamentalmente en Puente y Villa de Vallecas que actuarán como «laboratorio», explicó el técnico. Entre las once medidas en las que trabaja el Ayuntamiento está también mejorar la rapidez del transporte público con «carriles bus rápidos». «Sería una especie de Bus VAO dentro de la ciudad», apunta Azcárate.

Otras tienen un carácter eminentemente tecnológico, como pueden ser las enfocadas a los autobuses eléctricos –«se está valorando si con pantógrafo o mediante un sistema de inducción», comenta- o la creación de un vehículo de carga y descarga adaptado a las características de Madrid, cero emisiones y de más de cinco toneladas. La empresa Avia ya trabaja en un prototipo para el Ayuntamiento. Asociada a esta medida está la creación de un «centro de consolidación» –que podría instalarse en Mercamadrid o el Centro de Transportes de Madrid- que sirva

«Distrito C», en Las Tablas, podría ser objetivo del proyecto piloto



Civitas Eccentric
La capital lidera un plan europeo para mejorar la movilidad y la calidad del aire en zonas suburbanas

Financiación europea
Los proyectos, financiados por la Unión Europea, cuentan con 4,9 millones de euros para la capital

Los otros proyectos

Carga y descarga

Logística urbana más limpia

El Ayuntamiento planea la creación de un «centro de consolidación y regulación» para implantar vehículos de carga «eléctricos» para la distribución de mercancías con bajas emisiones. De forma paralela se desarrolla un prototipo de vehículo de reparto «cero emisiones».

Movilidad

Colectivos «vulnerables»

Los proyectos se centran asimismo en la seguridad para peatones. Madrid desarrollará «estrategias de gestión de la movilidad para grupos vulnerables, con perspectiva de género». Por ejemplo, los niños.



Bicicleta urbana

Seguridad para ciclistas

Las mejoras en la movilidad ciclista y peatonal han ganado espacio público en los últimos años, pero no en la periferia. El consistorio quiere dotar de la «seguridad» a estas zonas para el uso de la bicicleta como alternativa eficiente al coche particular.

Transporte

Una aplicación multimodal

Las nuevas tecnologías están muy presentes en la mejora de la rapidez en los transportes. Medio Ambiente quiere desarrollar una «App» que facilite la planificación de rutas «multimodales».

Flota de autobuses

Corredores de alta calidad

La incorporación de tecnologías menos contaminantes en flotas de autobuses también está entre los objetivos de Civitas Eccentric. La capital estudia crear corredores de alta calidad en el transporte público de zonas periféricas, con vehículos híbridos y eléctricos.

de base logística para mercancías.

También pretenden desarrollar una APP que facilite la movilidad intermodal entre todos los medios de transporte público. Por último, los proyectos de Civitas Eccentric se centran asimismo en la seguridad para peatones, «sobre todo para los colectivos más vulnerables», y en la extensión del uso de la bicicleta como forma eficiente de transporte «también en la periferia».

Junto al Ayuntamiento de Madrid y como parte del consorcio español, participan en este proyecto la Empresa Municipal de Transportes (EMT), el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), Avia Ingeniería y Diseño, FM Logistic Iberia, ICCA_Ingeniería y Consultoría para el Control Automático y la consultora Grupo de Estudios y Alternativas 21 (GEA21).



ERNESTO AGUDO

Coche eléctrico

Campañas de concienciación

El Ayuntamiento pretende incentivar la adquisición y uso de vehículos eléctricos a través de campañas de concienciación.

Además quiere estimular «estilos de vida alejados del coche».



Peatones

Espacios públicos para ir a pie

El reto de la periferia está en «ganar atractivo para ser alternativa al centro de la ciudad». Los responsables del proyecto proponen transformar el espacio público de zonas suburbanas en lugares propicios para caminar. Una idea enmarcada en soluciones de movilidad «desde la perspectiva de la salud de los ciudadanos».

El Ayuntamiento pacta una subida salarial a los Agentes de Movilidad

► El acuerdo incluye la ampliación del horario desde las 6.30 hasta la medianoche

S.L.
MADRID

El Ayuntamiento de Madrid y la representación sindical de los agentes de Movilidad (CC.OO., CSIT-SPAM, CEM y CPPM) hicieron ayer público un acuerdo para mejorar el desarrollo de la carrera profesional y las condiciones laborales del Cuerpo. La delegada de Medio Ambiente y Movilidad, Inés Sabanés, aseguró ayer, tras presentar la jornada de trabajo del proyecto europeo Civitas Eccentric, que este pacto no supone abandonar «la reivindicación y compromiso pendiente de su pase a la Policía Municipal». «Es un acuerdo que tiene una doble mirada: por un lado, la reivindicación y las mejoras laborales, que hacía mucho tiempo que no se producían; y por otro, amplía también el foco hacia la movilidad de la ciudad y la tarea tan importante que tienen los agentes de movilidad», indicó.

En este acuerdo, firmado el pasado 30 de septiembre, se incluye un programa de dirección por objetivos y un incremento salarial de un 10 por ciento aproximadamente. Además, se reconocerá el esfuerzo de los agentes en jornadas festivas, contarán con un nuevo uniforme para diferenciarles más claramente de otras unidades y se apostará por una mejora de la formación.

Vía rápida

Este pacto incorpora como novedades la ampliación del horario, con dos nuevos turnos voluntarios. Según adelantó la Cadena Ser, en la actualidad abarca de 7 a 22 horas y, tras la firma, el servicio comenzará a las 6.30 horas y finalizará a medianoche. Los agentes recibirán a cambio una compensación horaria por realizar parte de su jornada en horario nocturno.

Por otro lado, el Consistorio ya ha trasladado a la Comunidad de Madrid su petición para modificar la ley de Coordinación de Policías Locales. Este acceso sería único para este Cuerpo y pretende crear una así «vía rápida» para que los Agentes de Movilidad que lo deseen pasen a ser policías municipales de Madrid tras la superación de una serie de «pruebas selectivas»: un concurso u oposición restringida. Los que opten a esta «vía

La Policía Municipal protesta mañana contra Carmena

El Colectivo Profesional de Policía Municipal (CPPM), mayoritario en el Cuerpo, ha convocado una concentración para mañana miércoles contra la «discriminación» que supone la firma de un acuerdo sobre la jornada laboral entre el Ayuntamiento y un sindicato «minoritario». «Es la hora de defender nuestra profesión» y «¡Basta de discriminaciones! ¡No sigan ofendiendo a los policías!» son dos de las consignas que figuran en la convocatoria en la que se llama a una concentración el día 5 en la Plaza de Cibeles - frente al Consistorio - entre las once y la una del medio-día. El sindicato aboga «por una jornada igual al resto de funcionarios» y por «evitar que impongan acuerdos sin negociar».

rápida» deben tener una antigüedad superior a los cinco años.

En el proceso selectivo los aspirantes tendrían que superar primera pruebas psicotécnicas orientadas a la función policial y acreditar mediante reconocimiento médico sus condiciones físicas. No se exigiría que pasen un examen cultural ni de conocimientos básicos. Posteriormente, deberían seguir un curso de cuatro meses orientado a la capacitación y refuerzo de competencias propias de las nuevas funciones que tendrían que desempeñar.

El Ayuntamiento de Madrid tiene previsto reforzar las labores de estos agentes en «aquellos dispositivos o sistemas con mayor incidencia en la convivencia vial, como vías ciclistas. También asumirán labores de vigilancia en zonas de reserva de estacionamiento, en particular en las destinadas a personas con movilidad reducida o de carga y descarga. Asimismo, se les capacitará en materia del impacto medioambiental de la circulación. Además, la reestructuración de los cuadrantes de servicio contemplará más trabajo a diario y menos en fin de semana».



Una calle de la localidad colombiana de Santa Marta. / WOLFGANG KAehler (GETTY)

Una gran ciudad colombiana dice que el Canal le suministra agua no potable

ESTHER SÁNCHEZ, Madrid

El alcalde de la ciudad de Santa Marta (Colombia), Rafael Alejandro Martínez, coincide con su predecesor, Carlos Eduardo Caicedo, en que la empresa Metroagua, propiedad en

un 35,2% de Inassa, sociedad del Canal de Isabel II, está suministrando agua no potable al casi medio millón de habitantes de esta población turística. "No es apta para el consumo. Están enfermando a los samarios

[gentilicio de Santa Marta]", afirman en una grabación a la que ha tenido acceso EL PAÍS. El Canal negó ayer tajantemente que el agua no sea apta para el consumo y aseguró que los análisis así lo demuestran.

El Ayuntamiento de Santa Marta (500.000 habitantes) quiere que el Canal de Isabel II se vaya de la ciudad, que deje de gestionar el acueducto y el alcantarillado por el deficiente servicio que, en su opinión, están prestando. La ciudad, capital del departamento de Magdalena, ya ha conseguido recuperar el cobro de impuestos, que también controlaba el Canal a través de Recaudos&Tributos (R&T).

El Canal entró en Santa Marta en 2002, durante el mandato de Alberto Ruiz-Gallardón en la Comunidad, con la empresa R&T, luego adquirió a través de su filial Inassa el 36% de la empresa Metroagua, que se encargaba del acueducto y del alcantarillado de la ciudad colombiana desde 1989. La adquisición formaba parte de la política de expansión que inició el grupo durante la década pasada, a través de filiales, que en el último año se han visto sacudidas por varios escándalos.

Los incumplimientos en un servicio "básico y esencial" para la población como es el agua, condujeron al Ayuntamiento a embarcarse en la legislatura pasada en una lucha jurídica con el Canal para revertir la situación y recupe-



Los alcaldes Rafael Alejandro Martínez (izquierda) y Carlos Caicedo.



el Canal, de la que conocen "la eficiencia y calidad en la prestación del servicio en Madrid", se está comportando en Santa Marta de forma tan diferente. Donde, además, "se cobra una factura al Estado y que ha realizado obras con recursos públicos".

El Canal negó ayer estas afirmaciones "La potabilidad se cumple estrictamente. En 2015, el informe sobre el Índice de Calidad de Agua Potable IRCA indicó que el agua que suministra Metroagua es sin riesgo y en lo que va de año el indicador continúa igual". La empresa admite que el suministro "ha tenido algún problema de calidad, pero eso se debe a conexiones precarias realizadas de forma fraudulenta". Caicedo replica: "El pésimo servicio" está afectando también a "miles de desplazados que han llegado a Santa Marta huyendo de la violencia y a los que no les podemos ofrecer un servicio adecuado". Al mismo tiempo, "se ha afectado a la calidad de vida de las comunidades rurales", además de que con semejante gestión es imposible garantizar el desarrollo económico de una de las más importantes ciudades turísticas de Colombia, dice el exregidor.

» DESALOJO POR INCENDIO
Un incendio en una vivienda del número 68 del paseo de La Habana obligó a los bomberos a desalojar el edificio ayer por la tarde. La propietaria del piso fue atendida por inhalación leve de humo.

» EL VIDEOJUEGO MÁS LIMPIO
El Ayuntamiento de Galapagar inició ayer una campaña de concienciación que, a modo de videojuego, anima a calcular cuántos puntos obtienen los vecinos con sus prácticas de limpieza.

Podemos apoya a Santa Marta

Podemos apoya al alcalde de Santa Marta en su reivindicación para que el municipio recupere la gestión del agua. "No entendemos por qué una empresa pública como el Canal tiene negocios internacionales", explica Lorena Ruiz-Huerta, diputada regional de Podemos y presidenta de la Comisión de Estudio de la Deuda, que analiza desde hace meses la expansión de la sociedad en América Latina.

La diputada viajó a Santa Marta la semana pasada —estaba en Colombia para apoyar el proceso de paz— para "conocer los hechos de primera mano". Eduardo Gutiérrez, diputado de Podemos, añade que "las inversiones deberían ser de tecnología, de los conocimientos que atesora el Canal...".

En septiembre de 2015, el alcalde solicitó al juzgado la adopción de medidas cautelares para "tomar posesión material previa de toda la infraestructura necesaria" para prestar el servicio público de acueducto y alcantarillado. Lo que incluía "todos los bienes inmuebles y muebles y demás activos". Uno de los argumentos que esgrimía era que el contrato que se firmó con Metroagua "no se realizó con cumplimiento del régimen legal aplicable a la contratación estatal". El edil aseguraba que se contrató "directamente", sin garantizar la "libertad de los concurrentes".

Un 2% de la recaudación

En el escrito presentado al juez explican también las diferentes modificaciones que ha ido sufriendo el contrato a lo largo de los años transcurridos desde que se formalizó la concesión y que, en su opinión, benefician al contratista. Se ha pasado de un pago inicial comprometido en 1989 de 183 millones de pesos anuales —unos 55.000 euros— más un porcentaje del 33% mensual de la recaudación, a un 2% de lo recaudado.

En el contrato se establecía que la rentabilidad de los activos sería invertida en la infraestructura arrendada. Además, las partes pactaron que las mejoras se cancelarían a costa del distrito de Santa Marta. Todas cuestiones leivas, asegura, a los intereses de los samarios. Los alcaldes manifiestan su deseo de "llegar a Madrid para compartir" todo lo que han recabado. "Y explicar a los madrileños cómo una empresa pública presta un servicio de tan pésima calidad haciendo quedar mal a Madrid en nuestro país".