

29 y 30 de enero de 2017

[Noticias Comunidad de Madrid](#)

[Noticias Nacionales](#)

[Noticias internacionales](#)

[La polémica política por el <<Cerrojazo>> al centro...ABC, 30 de enero](#)

[Tráfico instalará bandas sonoras para evitar colisiones frontales....ABC, 29 de enero](#)

LA POLÉMICA POLÍTICA POR

El decreto del cierre de Gran Vía, un catálogo de «deficiencias»

► El PP critica esta decisión «unilateral, improvisada y chapucera» del Consistorio, que carece de «estudios previos ni consulta a los afectados»

MARTA R. DOMINGO
MADRID

Apenas diez días antes de que se ejecutaran las medidas de restricción al tráfico en Gran Vía, del 2 diciembre al pasado 8 de enero, el Ayuntamiento inició el proyecto de este decreto. Esta «prueba» que quiso realizar el Consistorio en Navidad con la idea de implantar de forma permanente la gran Área de Prioridad Residencial (APR) en todo el distrito de Centro en 2018 fue, según fuentes municipales, acogida con «gran éxito». Sin embargo, para el PP la «precipitación» en la elaboración de esta resolución explica las «deficiencias» que tiene este decreto, que para los populares no es más que una decisión «unilateral, improvisada y chapucera», «sin estudios previos ni consulta a los afectados» y con la que «nadie ha salido ganando».

«No parece razonable que para una medida de tanta trascendencia como la del cierre de Gran Vía se pueda elaborar en diez días un estudio medianamente serio de cómo hacerlo y de las consecuencias», critica la concejala del PP en el Ayuntamiento, Inmaculada Sanz, que considera imprescindible que en un expediente como este se adjuntara un informe económico y técnico riguroso. «En los 86 folios no se incluye una relación de los costes que suponen los refuerzos de la EMT que hicieron falta para dar salida a toda la gente que no podía ir al centro de otra manera, ni las horas extra de los agentes de Movilidad y los policías municipales», censura.

A su juicio, esta previsión hubiera evitado tener que modificar la propia medida para habilitar un carril más por sentido ante el colapso, así como los tres reveses judiciales, que obligaron a abrir el paso a Uber, Cabify y Car2go, junto a los vehículos de mensajería y los autobuses turísticos. «Aunque en un principio lo negaron y luego lo tuvieron que reconocer, es evidente que los autobuses de la EMT estaban retrasando mucho sus tiem-

Pérdidas

55% parking
Según Apreca, los aparcamientos perdieron la mitad de sus ingresos este diciembre con respecto a 2015.

20% comercios
Las ventas cayeron un 20% en tiendas pequeñas, tal y como denunció la asociación que engloba a 70 comercios del centro.

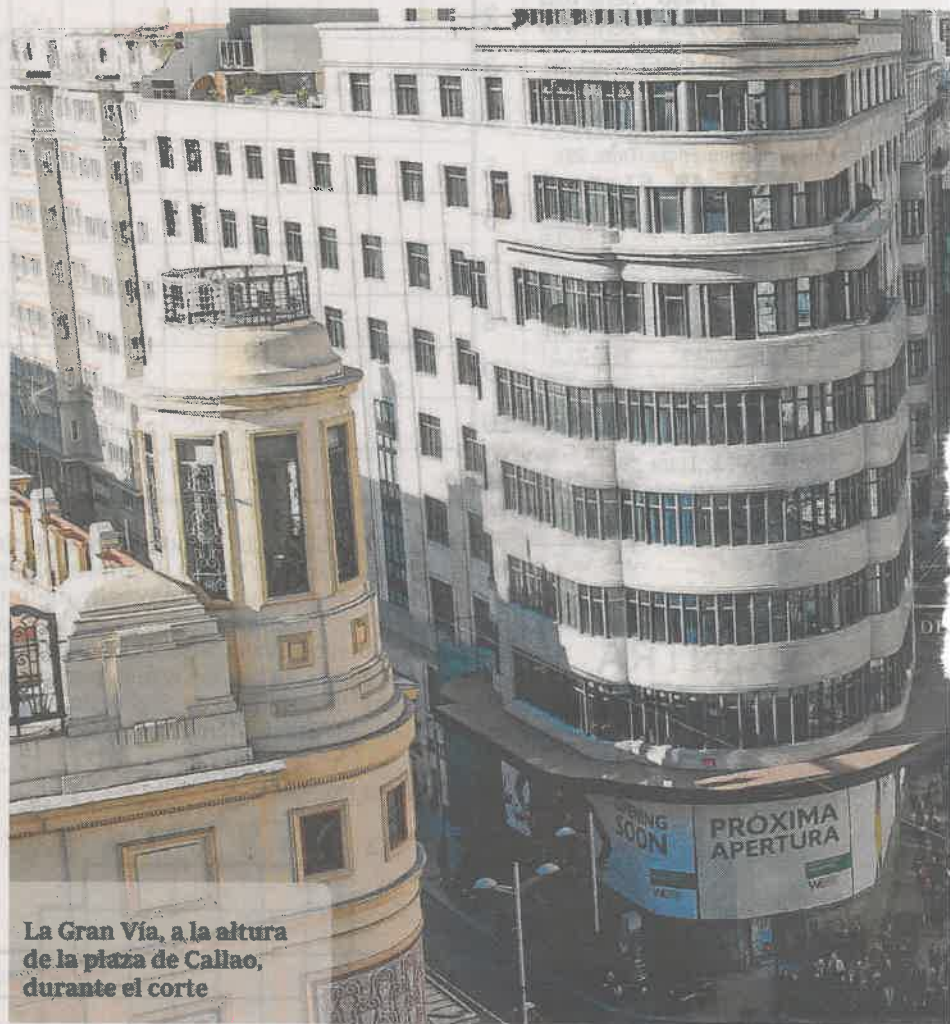
11% restauración
Los restaurantes del centro ingresaron un 11% menos que el año anterior.

Fallos

Precipitación
El expediente del decreto de las restricciones del tráfico en Gran Vía se inicia el 20 de noviembre, pocos días antes de que la medida se ponga en marcha el 2 de diciembre.

Memoria económica
El PP critica que el proyecto no incluya un informe de los costes que suponen los refuerzos de la EMT, horas extra de agentes de Movilidad y Policía Municipal.

Sin consensuar
En el informe se mencionan actuaciones anteriores similares, como la de Gallardón, en 2003 y 2004. Sin embargo, además de no repetirse más años, se redactó con el consenso de las propias asociaciones de comerciantes.



La Gran Vía, a la altura de la plaza de Callao, durante el corte

pos de paso por Gran Vía. Estaban colapsados, iban en fila de a uno y tuvieron que abrir algún carril más», subraya Sanz.

Una crítica a la que se sumó el Gobierno regional, que juzgó duramente que el Ayuntamiento no les informara de los cortes que iban a llevar a cabo. Tildaron de «deslealtad» el hecho de que no les hubieran comunicado esta medida, para poder «coordinar» y planificar «algún refuerzo de líneas de Metro», y así poder absorber la demanda de usuarios.

Antecedentes

No obstante, desde el área de Medio Ambiente y Movilidad afirman que «no hay memoria económica porque no hace falta». «La planificación especial de Movilidad es un operativo que se hace todos los años. En este caso, con cortes programados de forma que todo el mundo estuviera informado. Y no como en años anteriores, que se cortaba cuando la Policía Municipal decidía, en función de aglomeraciones y con vehículos atrapados», justifican desde la Concejalía de Sabanés.

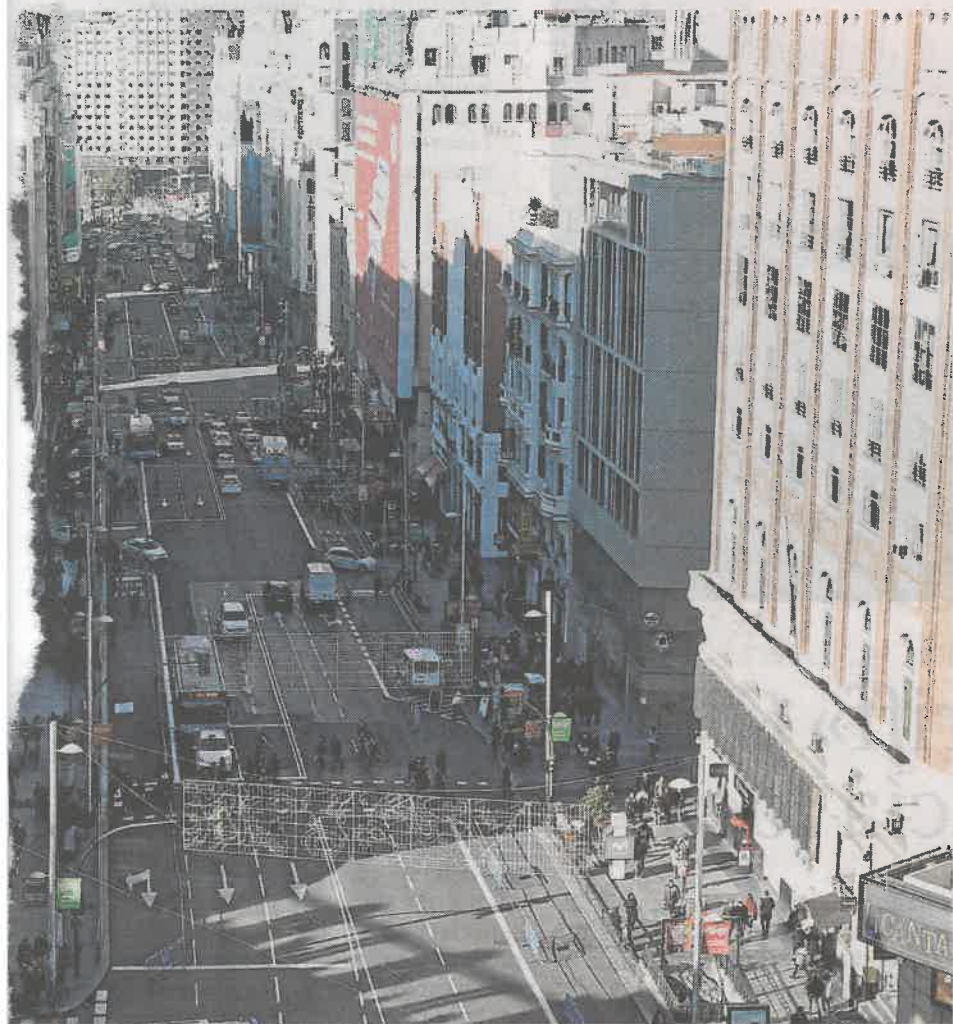
En el expediente se añade un dossier de prensa con esas actuaciones anteriores, antecedentes como el de la época del Gobierno de Alberto Ruiz-Gallardón, en 2003 y 2004. Sin embargo, según subraya la edil del PP, aquella medida se llevó a cabo en días puntua-

les, que eran festivos, y con un horario concreto, «que no tiene nada que ver con cortar la Gran Vía un mes, como se ha hecho ahora». «Y, lo más importante, esos cortes se hicieron con el consenso de las propias asociaciones de comerciantes, que han sido las más perjudicadas de todo esto», recalca Sanz.

La Asociación de Comerciantes de Preciados, Carmen, Arenal y adyacentes (Apreca), que engloba a 70 negocios, denunció en su momento que el cierre de la Gran Vía les había reportado unas pérdidas netas del 15%. Y pidió al Ayuntamiento un «estudio serio», que tuviera en cuenta a «todos los colectivos afectados», sobre las consecuencias que tuvieron estas restricciones. Según Apreca, las ventas cayeron en diciembre en el 80% de los comercios, que incluyen desde pymes a grandes cadenas como El Corte Inglés y la FNAC. Los porcentajes varían según el tipo de negocio: un 8% en las grandes superficies, un 11% en restaurantes, un 20% en tiendas pequeñas, hasta un 55% en los aparcamientos.

Pese a los datos, la portavoz del gobierno municipal, Rita Maestre, aseguró que hay un «consenso generalizado» sobre la necesidad de reducir la movilidad en la Gran Vía, un plan que va a «seguir adelante» pese a las críticas de los comerciantes, cuyas pérdidas llegaron a cuestionar.

EL «CERROJAZO» AL CENTRO



ÓSCAR DEL POZO



ABC

La señal que prohíbe aparcar motos en las aceras de Gran Vía

Automovilistas Europeos Asociados

Las multas por aparcar motos en la avenida son ilegales

ENRIQUE DELGADO SANZ MADRID
Desde el pasado día 19 de diciembre, el Ayuntamiento castiga el estacionamiento de vehículos de dos ruedas en las aceras de la Gran Vía. Esta medida, que pilló por sorpresa a los motoristas, no tiene sustento legal pese a que en diferentes puntos de esta arteria se puedan observar señales que adviertan de la prohibición. «Esa señal no existe, es inventada», denuncia Mario Arnaldo, presidente de Automovi-

listas Europeos Asociados (AEA), quien insiste en que todas aquellas multas que se impusieron desde aquella fecha son «manifiestamente ilegales».

Arnaldo explica que, antes de que entrara en vigor, en el año 2010, la reforma de la ley de Tráfico, estaba expresamente vetado que los vehículos de dos ruedas estacionaran sobre las aceras. «Estaba taxativamente prohibido», insiste el experto, quien indica que muchos ayuntamientos, «entre

ellos el de Madrid, permitieron ilegalmente» que los usuarios de motos lo hicieran al determinarlo así en sus ordenanzas municipales.

Sin embargo, como subraya Arnaldo, «una ordenanza no puede primar por encima de la ley general» por lo que, desde los Ayuntamientos, solicitaron que en la reforma de la legislación de Tráfico que entró en vigor en mayo de 2010, se les diera la autoridad necesaria para poder especificar en sus ordenanzas en qué casos se podía aparcar encima de las aceras. «Hasta entonces, estaba prohibido pero se les otorgó a los Ayuntamientos la posibilidad de cambiar la situación con las ordenanzas», refrenda.

Concretamente, la ordenanza de

Movilidad del Ayuntamiento deja claro que los vehículos de dos ruedas deben estacionar en los lugares especialmente habilitados para ello, pero en el caso de que esto fuera imposible, se puede leer lo siguiente: «Cuando no sea posible el estacionamiento en calzada o en los espacios reservados previstos anteriormente, los vehículos de dos ruedas podrán estacionar en las aceras, andenes y paseos de más de 3 metros de ancho». A esta excepción se pueden acoger, como subraya AEA, las aceras de la Gran Vía.

Para que estas multas tuvieran un respaldo legal debería especificarse de forma concreta en la ordenanza que los vehículos de dos ruedas no pueden estacionar en la Gran Vía.

Chamberí (Madrid)

SOLAR EN VENTA

Superficie 600 m²

T. 617 05 00 38 - 91 781 86 46

PROYECTO

- ⇒ 2.000m² residenciales + jardín + piscina
- ⇒ Parking 2 opciones:
 - 80 plazas modelo clásico
 - 200 plazas robotizado

Imagen orientativa zona comunitaria





JOSÉ FRANCISCO
SERRANO OCEJA

LA RELIGIÓN DE TRUMP

No hay que olvidar el deterioro de la libertad religiosa con Obama

La paradoja y el escándalo también marcan la relación del nuevo presidente de los Estados Unidos con la religión. Con la venia de mi buen amigo Manuel Ericce, y de su fino análisis publicado en la editorial Encuentro «Trump. El triunfo del showman», recordemos que Donald Trump es el noveno inquilino de la Casa Blanca que se confiesa cristiano de denominación presbiteriana. Aunque no suele referirse a su religiosidad, tampoco la oculta cuando se le pregunta por ella. Su mentora en estos temas, la pastora evangélica Paula White, ha adquirido estos días un protagonismo singular en los análisis sobre esta cuestión en medios americanos. Hay quienes, como el sociólogo de la religión Philip Gorski, piensan que el «trumpismo» es una forma secular de nacionalismo religioso. Otros hablan de su adscripción a los evangélicos culturales, los que despojan el contenido trascendente y ético de su confesión y la convierten en señal de identidad.

Lo que está claro es que Trump está cumpliendo, en los primeros días, lo que dijo en la carta dirigida, el pasado mes de octubre, a los líderes católicos reunidos en Denver. Allí se comprometió a apoyar la libertad religiosa, la causa pro vida y la libertad de enseñanza. Escribió aquello de que «soy, y seguiré siendo, pro vida. Defenderé vuestras libertades religiosas y el derecho a una completa y libre práctica de vuestra religión». No hay que olvidar el deterioro de la libertad religiosa y de la libertad de conciencia en los mandatos de un Obama que se declaraba cristiano, pero sin adscripción a una confesión concreta desde que en 2008 se desvinculó de la United Church of Christ.

Hay, en la prensa italiana, quien se quejaba esta semana de algunos medios que, a la hora de informar sobre Trump, centran su foco informativo en lo que supone una confrontación evidente con la concepción cristiana de la existencia, inmigración, muro con México, lucha contra el cambio climático, políticas contra la pobreza, y no han ofrecido una información adecuada de su decisión de cortar la financiación de las organizaciones internacionales que promueven el aborto fuera de los Estados Unidos.



Las nuevas bandas en el kilómetro 11 de la carretera A-375, que une Utrera (Sevilla) y Puerto Serrano (Cádiz) V. GÓMEZ

Tráfico instalará bandas sonoras para evitar colisiones frontales

► La medida se implantará en el centro de la calzada de 3.000 kilómetros de carreteras españolas

P. GARCÍA
SEVILLA

La Dirección General de Tráfico (DGT) va a instalar guías sonoras en el eje central de la calzada de carreteras convencionales identificadas como peligrosas para evitar accidentes de circulación por colisión frontal y salidas de la vía. La medida, en la que Tráfico invertirá cinco millones de euros, se va a implementar en 3.000 kilómetros de tramos de carreteras españolas.

El ministro del Interior, Juan Ignacio Zoido, avanzó ayer en Sevilla esta medida, que presentará el próximo martes, junto a otras actuaciones, ante la comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. El ministro dio a conocer los detalles de esta primera medida a pie de carretera, en el kilómetro 11 de la A-375, que une las localidades de Utrera (Sevilla) y Puerto Serrano (Cádiz), donde se ha implantado como escenario piloto a lo largo de 45 kilómetros. Esta carretera —que tiene una circulación media de 2.300 vehículos al día y ha registrado 148 accidentes con víctimas, en los que han fallecido 13 personas en los últimos seis años— es uno de los 300 tramos de vías convencionales detectados como más peligrosos a causa de los excesos de velocidad y por su alta siniestralidad.

La medida está financiada por la DGT pero requiere el acuerdo del titular de la vía que, en este caso, ha sido la Junta de Andalucía, que ha trabajado de forma conjunta con Tráfico.

Estas bandas sonoras en vías de un único carril en cada sentido se irán implantando progresivamente en otras vías convencionales de Madrid, la Región de Murcia y de Castilla y León, hasta abarcar el conjunto del territorio español. Según explicó el ministro, la medida se encuadra en una revisión

de la estrategia que el Gobierno va a afrontar en estos primeros meses del año en «el pacto de Estado para mejorar la seguridad vial en España». Además, esta medida forma parte de un plan de choque urgente en respuesta al «ligero repunte» en el número de víctimas que se registró en 2016 por vez primera en trece años. No obstante, las cifras de fallecidos en accidentes de tráfico están muy por debajo de la media europea (38 por cada millón de habitantes en España frente a los 52 por millón de Europa).

Zoido explicó que estas guías o bandas sonoras son habituales en los laterales de la calzada. La novedad reside en que ahora también se dispondrán longitudinalmente, en sentido a la marcha, en el eje central de la calzada que delimita la separación de carriles. El objetivo es evitar salidas de vía o colisiones frontales por desplazamiento involuntario al carril contrario. Estas guías sonoras se han realizado con resaltes negativos mediante fresado, y no con pintura, con un ancho de huella de 20 centímetros y 1,2 centímetros de profundidad.

El ministro del Interior, que indicó que no se prevén cambios a corto plazo en el carné por puntos, incidió en la idea de que «la seguridad vial es una responsabilidad de todos y tenemos que esforzarnos en mejorar las condiciones» en aras de una disminución de los accidentes.

Zoido estuvo acompañado por el delegado del Gobierno en Andalucía, Antonio Sanz, y por el director general de Tráfico, Gregorio Serrano, además de por miembros de colectivos de afectados por accidentes de tráfico.

Para vías peligrosas

Alta siniestralidad

En 2015, murieron en vías convencionales 971 personas, lo que representa el 78% de quienes perdieron la vida en vías interurbanas. De ese número total, 451 personas fallecieron en accidentes con salida de vía por la izquierda y colisiones frontales.

Eficacia de la medida

Diversas investigaciones, entre las que figuran las realizadas por la Universidad de Aalborg (Dinamarca), han determinado que la ejecución de estas bandas sonoras contribuye a reducir un 29% los accidentes por colisión frontal y un 67% los producidos por salidas de la vía en carreteras convencionales.