

19 de septiembre de 2018

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Un informe avala que el estadio del Rayo es <<totalmente seguro>>... EL MUNDO, 19 de septiembre

El estadio del Rayo ya <<es seguro>> y podría jugar en él este sábado... ABC 19 de septiembre

La constructora San José abre una investigación tras el derrumbe...ABC, 19 de septiembre

Las carreteras más peligrosas de España no tienen radar... ABC, 19 de septiembre

COMUNIDAD ESTE SÁBADO PODRÍA JUGARSE EL RAYO-ALAVÉS

Un informe avala que el estadio del Rayo es «totalmente seguro»

El coordinador de Seguridad de la Policía decidirá el viernes si permite que albergue partidos

ROBERTO BÉCARES MADRID

«Los aficionados pueden estar perfectamente tranquilos, van a gozar de un estadio plenamente seguro». Ayer, el vicepresidente regional, Pedro Rollán, dio una buena noticia a los hinchas del Rayo Vallecano, que ya este mismo sábado, cuando está previsto que se juegue el Rayo-Alavés, podrían acudir a su estadio. Todo depende de una última valoración de las instalaciones del coordinador de Seguridad de la Policía Nacional, después de que un informe técnico de una empresa de Ingeniería confirmara que la estructura del estadio es «completamente segura».

La Comunidad de Madrid resolvió el pasado 27 de agosto, después de que la dirección de obras desaconsejara el acceso del público a las instalaciones, que no se celebraran eventos deportivos con asistencia de público hasta que no se terminaran las obras de reforma que se llevaban a cabo y no se confirmara que la estructura estaba en perfecto estado.

Según informó ayer Rollán, el informe de la empresa de ingeniería Intemac concluye que «no se han identificado riesgos de tipo estructural» en el estadio y, por tanto, «puede garantizarse el uso normal» de las instalaciones.

Asimismo, el informe confirma la seguridad tanto de la tribuna norte como de la tribuna sur, que han sido analizadas al detalle por parte de la empresa de ingeniería. «La Policía tiene que verificar ahora que el programa de evacuación del club cumple con las exigencias», informó Garrido, que precisó que las obras de reforma acabarán este mismo viernes, cuando está previsto que se retire el andamiaje, por lo que el sábado podría disputarse el partido.

Ayer mismo se celebró una reunión entre representantes de la Comunidad de Madrid, del club



Perspectiva del estadio del Rayo Vallecano mientras se realizaban las obras de remodelación. PABLO GARCÍA / MARCA



Barandilla del estadio por la que se cayó un niño durante un partido. E. M.

de fútbol, de la Liga de Fútbol Profesional y del coordinador de Seguridad de la Policía Nacional de la que iba a salir la decisión definitiva, pero finalmente será el

viernes, tras una visita al estadio, cuando se tome una resolución después de que se compruebe que el Plan de Seguridad y evacuación del club, requerido hace

semanas por la Comunidad de Madrid, sea el adecuado.

Según el informe elaborado por la empresa Intemac, se ha inspeccionado «toda la estructura del estadio», se han realizado «ensayos no destructivos (medidas con aparato de ultrasonidos en diferentes pórticos de hormigón armado del estadio)» y un «análisis cualitativo junto con los datos disponibles sobre ensayos de materiales» que ya realizó esta misma empresa en 2013.

También se ha supervisado la apertura de calas en la estructura y se ha hecho una prueba de carga para evaluar la capacidad resistente de la tribuna y de los pórticos tipo del estadio. Después de todas estas pruebas, la empresa determina que no se detectan «daños indicativos de un anómalo comportamiento de la estructura ni de su cimentación».

SOCIEDAD

Los vecinos abandonarán El Gallinero la semana próxima

R. BÉCARES MADRID

Previsiblemente antes de que acabe la legislatura, el poblado de El Gallinero, donde viven 36 familias de origen rumano, será derribado. Así lo anunció ayer el consejero de Presidencia, Pedro Rollán, después de que la Comunidad firmase un convenio con el Ayuntamiento de Madrid para sufragar al 50% los gastos de la actuación -alrededor de 4 millones de euros-, que incluyen el derribo de las chabolas, el acompañamiento a las familias para facilitar su proceso de integración social y su traslado a viviendas sociales.

El acuerdo, que también incluye la limpieza y restauración de la zona, da continuidad al Protocolo General de actuación suscrito el pasado mes de julio por ambas administraciones.

En un comunicado emitido por la tarde, el Ayuntamiento de Madrid especificó que desmantelará el poblado entre los días 25 y 27 de septiembre y realojará de forma provisional en distintos distritos de la ciudad a 25 familias en viviendas, alojamientos compartidos o centros de acogida. El Consistorio madrileño ha reducido de 36 a 25 las familias porque ha realizado un reagrupamiento familiar.

Según la Agencia de Vivienda Social de la Comunidad de Madrid, el proceso de realojamiento e integración afecta a 150 personas, la mitad de ellas menores de edad. El Ayuntamiento gestionará un primer alojamiento provisional de los habitantes de El Gallinero que permita derribar las chabolas y comenzar los trabajos para la restauración del territorio y luego la Agencia de Vivienda Social de la Comunidad de Madrid adquirirá las viviendas en las que serán realojados.

El estadio del Rayo ya «es seguro» y podría jugar en él este sábado

► El informe descarta riesgos estructurales y el partido con el Alavés se celebraría si se verifica el plan especial

S. L.
MADRID

Un informe técnico elaborado por una empresa de ingeniería a petición de la Consejería de Cultura, Turismo y Deportes de la Comunidad de Madrid ha confirmado que el estadio del Rayo Vallecano es «plenamente seguro». Por ello, el Gobierno regional espera que se desmonte el andamiaje de las obras entre el jueves y el viernes para que la dirección facultativa dé el visto bueno y se pueda jugar el fin de semana.

Así lo trasladó ayer el vicepresidente del Gobierno, Pedro Rollán. El informe, al que ha tenido acceso Ep, recoge que la empresa no ha detectado «daños indicativos de un anómalo comportamiento de la estructura, ni de su

cimentación». Además, en lo referido a las posibles vibraciones del estadio, los técnicos aseguran que «la estructura de la tribuna se dimensionó adecuadamente para soportar las cargas permanentes existentes y la sobrecarga de uso que indicaba la normativa vigente cuando se proyectó el estadio». Y descartan que, «con el uso previsto, se produzca una amplificación incontrolada de movimiento por entrada en resonancia de la estructura».

Por todo ello, el informe señala que «no se han identificado riesgos de tipo estructural» y por lo tanto consideran «que puede garantizarse el uso normal del estadio». Asimismo, remarca que el daño que presenta ahora mismo y que no estaban contemplados en las obras de reparación que están finalizándose «no suponen un riesgo inminente para la estructura, y pueden ser reparados como parte de una fase posterior de obras de adecuación». En este sentido, recomiendan que esta adecuación «no se demore más de dos años».



Imagen de archivo de una pintada tras el cierre del Estadio de Vallecas ABC

Tras el visto bueno del informe solicitado, el vicepresidente avanzó, tras la reunión de ayer en el Consejo de Gobierno, que hubo una reunión por la tarde entre la Policía Nacional, el Rayo Vallecano y la Dirección General de Deportes de la Comunidad para verificar el «plan de seguridad y evacuación elaborado por el club y adaptado al estado actual de las obras».

Si este pliego satisface a todas las partes, siguiendo el calendario previs-

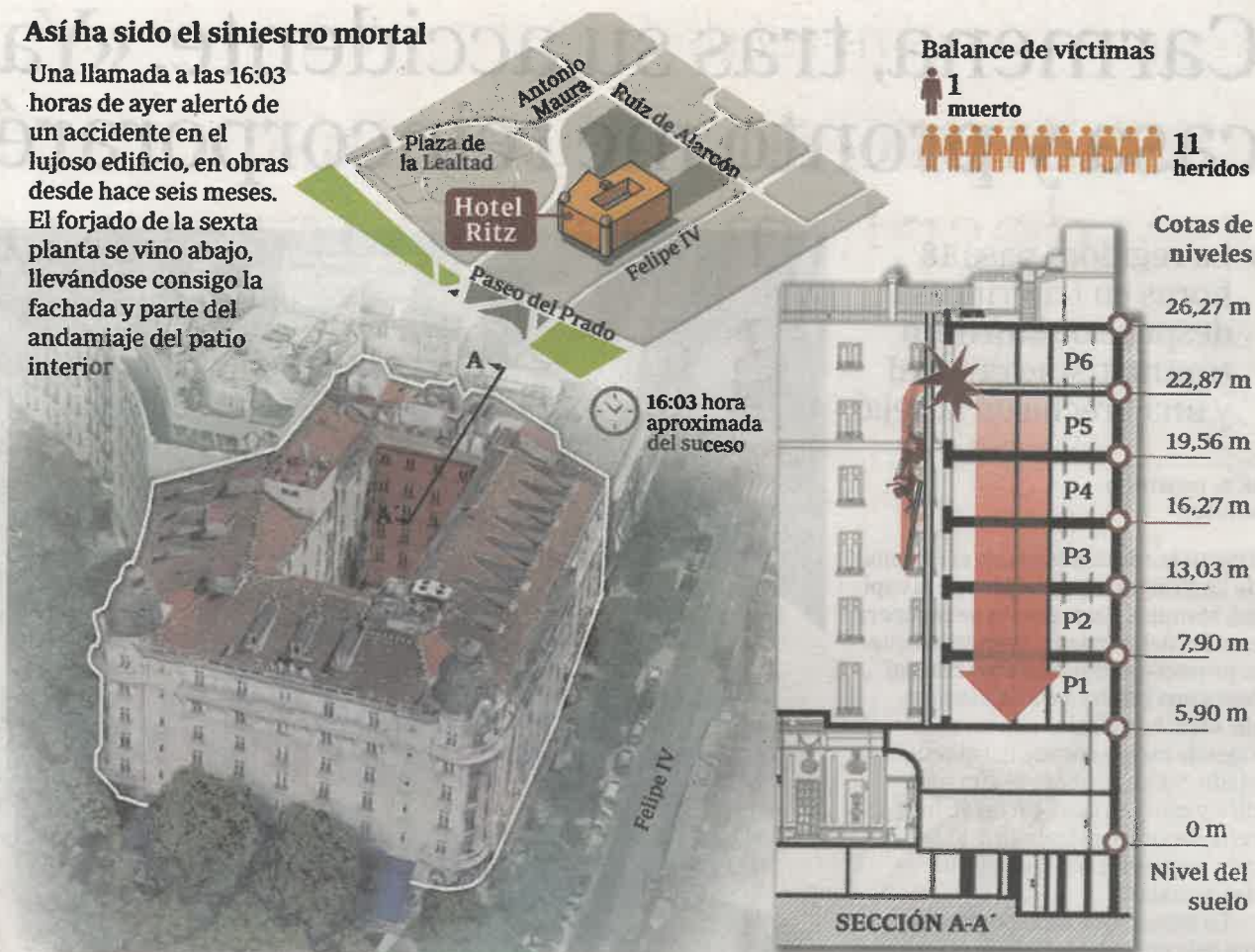
to, se procederá al desmontaje de los andamios que existe, dentro del entorno del Estadio de Vallecas, «entre el jueves [por mañana] y el viernes». Posteriormente, la Policía decidirá si el recinto está en plenas condiciones de recuperar la normalidad el sábado con el Rayo-Alavés, previsto para las 13 horas. Fue precisamente la dirección de obra quien el 27 de agosto desaconsejó el acceso al público, como adelantó este diario.

La constructora San José abre una investigación tras el derrumbe

La constructora San José, encargada de los trabajos de rehabilitación del Hotel Ritz, ha abierto una investigación para esclarecer las causas que han originado el derrumbe en el inmueble. El grupo Mandarin Oriental, propietario del hotel madrileño, encargó los trabajos de remodelación a la compañía española el pasado mes de junio. Un proyecto firmado por el arquitecto Rafael de La-Hoz, en colaboración con los diseñadores Gilles & Boissier. Esta obra es la más importante que tiene en su cartera el grupo constructor presidido por el empresario gallego Jacinto Rey -promotor junto a BBVA del proyecto urbanístico de Madrid Puerta Norte-. La compañía concluyó el año pasado su último gran encargo: el Museo Louvre Abu Dhabi, obra de Jean Nouvel.

Así ha sido el siniestro mortal

Una llamada a las 16:03 horas de ayer alertó de un accidente en el lujoso edificio, en obras desde hace seis meses. El forjado de la sexta planta se vino abajo, llevándose consigo la fachada y parte del andamiaje del patio interior



Fuente: Elaboración propia

ABC

gritar, por lo que nos han dirigido hacia ellos y han sido rescatados en tiempo récord», explicaba el jefe de Bomberos, Eugenio Amores.

La Unidad de Coordinación Judicial de la Policía Municipal se hizo cargo de la investigación. Supervivientes del suceso relataron a este periódico la trágica escena. «Estábamos trabajando cuando todo se vino abajo. Nos sorprendió en la otra parte del patio por lo que pudimos sacar a dos compañeros por el balcón del hotel», relató una de los obreros, aún con el casco en la mano y el chaleco reflectante puesto.

La teoría principal que circulaba entre ellos era la excesiva carga amontonada en el forjado de la sexta planta. Una hipótesis que coincidiría con la versión que maneja el Ayuntamiento de Madrid, a la espera de la investigación oficial. El proyecto, que cuenta con todos los permisos, incluye el acondicionamiento y nueva distribución de habitaciones en la sexta -y última- planta en el espacio liberado por la reconfiguración de la cubierta. El edificio goza de protección externa e interna, y esta última solo permite modificar un 25% el volumen total edificable.

La alcaldesa, Manuela Carmena, en un «tuit» mostró su pesar: «Tristeza por el derrumbe. Es doloroso que haya personas que mueren o resultan heridas en sus puestos de trabajo. Mi afecto para familiares y mi agradecimiento a los servicios de emergencias».

El grupo Mandarin Oriental, propietario del establecimiento junto con Olayan, «lamentó» lo ocurrido y, tras mostrar su solidaridad con las familias, agregó que la seguridad sigue siendo «su principal prioridad». Este con-

Trabajadores de la obra aguardaron a las puertas del Ritz durante horas la llegada de inciertas noticias. El silencio se impuso entre la mayoría

«Las plantas cayeron como fichas de dominó»

A. S. MOYA MADRID

En la plaza de la Lealtad, al otro lado de la calzada que separa sus jardines de la puerta del Hotel Ritz, decenas de trabajadores esperaron durante horas la llegada de noticias. Con sus cascos de obra bajo el brazo y chalecos reflectantes, los operarios trataron de calmar la angustia protegiéndose entre ellos. «No queremos hablar», incidían casi todos. Solo unos pocos sortearon la regla no escrita y se atrevieron a revivir lo sucedido, aunque siempre con cierto recelo.

«Estaba al otro lado del patio y he visto como todo se venía abajo», señalaba uno de ellos, con apenas conocimiento del idioma. La mayoría, de origen suramericano y de Europa del Este, no quiso entrar en detalles en materia de seguridad. «Yo nunca he visto problemas», afirmaba un segundo operario, en medio del desconcierto general. Lo cierto es que fueron varios los trabajadores que, nada más producirse el ac-

cidente, se lanzaron al rescate de sus compañeros. «Primero hemos sacado a dos por el balcón y, justo cuando íbamos a por el tercero, han llegado los Bomberos y nos han dicho que saliéramos», advertía un grupo de cinco o seis personas.

Aunque las causas del siniestro estaban aún muy difusas, varios de los cuestionados señalaban la excesiva carga de material como la principal hipótesis. «Ha ocurrido en la zona del montacargas; se han caído los forjados como si fueran fichas de dominó, llevándose consigo la fachada y parte del andamio», relataba otro de los afectados. La estructura en forma de caracol, dispuesta por los obreros para trabajar en el patio, motivó un efecto de arrastre que sepultó el interior casi en su totalidad.

La jornada de estos empleados solía transcurrir entre las 8 de la mañana y las 6 de la tarde. Hasta ayer, cuando todo se vino abajo dos horas antes de acabar el trabajo.

sorcio asiático-árabe adquirió el hotel en 2015 por 130 millones. El 28 de febrero cerró sus puertas para comenzar una gran reforma integral, valorada en 99 millones de euros y una duración de 18 meses, que ahora se ha visto interrumpida.

Reforma integral

La extensa reforma del edificio, dirigida por el arquitecto español, Rafael de La-Hoz, pretende mejorar las instalaciones y servicios del hotel, manteniendo su «carácter único» enmarcado en el estilo «belle époque» que lo caracteriza. Los diseñadores franceses Gilles y Boissier reformarán las estancias y el interior del hotel, centrándose en crear un diseño para las nuevas habitaciones que serán más amplias, y pasarán de 162 a 153, de las que 47 serán suites, cuatro más que ahora. El restaurante principal volverá a tener acceso a la espléndida terraza con vistas al Paseo del Prado.

Además, se reinstalará la clásica cubierta de cristal en el centro del hotel, retirada en los años 80 por problemas técnicos, lo que permitirá que entre la luz en el salón, como lo hacía cuando fue inaugurado por Alfonso XIII en 1910. Fue un empeño suyo: tener un hotel a imagen y semejanza de sus «hermanos de París y Londres».

Este derrumbe llega apenas cuatro meses después de la caída del forjado interior del número 19 del paseo del General Martínez Campos. El colapso sorprendió también a los trabajadores que, como ayer, consiguieron escapar en su mayoría. Salvo dos, sepultados bajo los escombros y cuyos cuerpos fueron hallados días después.

Tráfico sostiene que más cinemómetros y menos velocidad reducen la mortalidad. Pero... ¿está el país listo para desacelerar?

Las carreteras más peligrosas de España no tienen radar

ÉRIKA MONTAÑÉS MADRID

Pere Navarro es un hombre efectista. Sabe cuándo y cómo colocar un mensaje en la opinión pública. Después de un verano negro en las carreteras del país, con un 15% más de fallecidos que en el mismo periodo del año pasado, quiso aprovechar la comparecencia ante los medios de comunicación en la que hacía balance estival para anticipar que los planes de su departamento para reducir estas cifras negativas se sustentan en dos medidas: más radares y menos velocidad. El debate sobre si España está preparada para «desacelerar» o no ya está servido.

Como si de una ecuación sencilla se tratase, el director general de Tráfico vino a completar esa fórmula con una tercera pata: más radares y menos velocidad se traducirán en una bajada de siniestralidad importante.

El modelo en que se mira Navarro es el francés. «Ya sabemos que al responsable de Tráfico le gusta mucho Francia y nos esperábamos la propuesta. No nos ha extrañado nada», dice con sorpresa Mario Arnaldo, presidente de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), antes de echar por tierra esta discusión «oportunistas». La Francia de Emmanuel Macron aprobó en mayo pasado reducir a 80 km/h el límite en las vías secundarias y redujo un 8% la

siniestralidad y un 5,5% la mortalidad en julio. El país gallo también tiene diseminados casi 4.000 radares, frente a los 905 que hay en España, comparó Navarro ante la prensa. Para Arnaldo, «mientras la autoridades francesas son prudentes con los balances, aquí el director de Tráfico intenta emular ese modelo, pero no dice que en marzo pasado, por ejemplo, en Francia se redujo la mortalidad un 17% y era antes de implantar esa medida. Está manipulándose el debate. Hay que mejorar el estado de las infraestructuras, entre otras iniciativas. Navarro está mezclando datos», acusa el presidente de AEA.

Francia

El modelo que quiere copiar es el francés, que bajó el límite a 80 km/h y logró contener la accidentalidad

Por recaudación
Solo cuatro de los diez tramos más peligrosos tienen un radar colocado para prevenir los siniestros

Cuarto mal año

Navarro cogió las riendas de la DGT en julio y ya da por hecho que éste será el cuarto año consecutivo en que aumenten los fallecidos en el firme. Y no está dispuesto. Por eso, adelantó que en el Reglamento general de Circulación y la nueva ley de Tráfico, que debe debatirse en el hemiciclo, podrían introducir sus dos novedades: aumentar la carga de cinemómetros, que obliguen a no pisar el acelerador, y bajar 10 km/h el máximo permitido en las vías secundarias.

Si no lo consigue hacer, será por «las resistencias extrañas» que existen en este país cuando se intenta bajar los límites establecidos de velocidad, justificó Navarro, ya que sus dos antecesores



GUILLERMO NAVARRO

El cinemómetro que más multa del Estado

En el Puerto de los Leones, en el kilómetro 59,2 de la N-VI, sentido de Segovia a Madrid, se encuentra el cinemómetro que más multa de todo el Estado

res en el cargo, María Seguí y Gregorio Serrano, ambos con gobiernos del PP, lo intentaron, pero se encontraron con demasiada «reticencia», dijo. Añadió posteriormente que «España tiene una relación peculiar» con la velocidad.

Arnaldo refuta que «cuando una administración plantea reducir el límite genérico de velocidad no lo hace por otra cosa que no sea vaguería. Si el titular de una vía considera inadecuado el límite fijado para un tramo específico, después de estudiar tramo a tramo, lo reduce para el que sea peligroso».

La colocación de los radares tampoco está planificada con la intención

prioritaria de prevenir los accidentes, tal y como señala Navarro. Lo que encontramos, gracias a un profundo estudio de la empresa DVuelta, de defensa de los conductores, es que solo cuatro de los diez tramos más peligrosos de las carreteras españolas tienen un radar ubicado a tal efecto. Los cuatro tramos se extraen al cruzar los datos de radares existentes y siniestralidad de acuerdo al último informe EuroRAP 2017. Son los que corresponden a la Nacional 120 en Lugo, entre los puntos kilométricos 535,2 al 549,5. El radar móvil cubre aquí el tramo que va del 534,960 al 549,110. El segundo de estos

MARIO ARNALDO PTE. AUTOMOVILISTAS EUROPEOS ASOCIADOS

«Están tratando de desviar la atención»

«El debate sobre una bajada de la velocidad nos parece una manera de desviar la atención. No está suficientemente motivado y Pere Navarro obvia que de los 148.000 km de vías secundarias, 66.000 tienen



el límite a 100 km/h, en el resto ya está a 90. Ninguno de los países que tienen el límite a 90 tienen una tasa de muertos más baja que la nuestra (36 por millón de habitantes). El debate está manipulado».

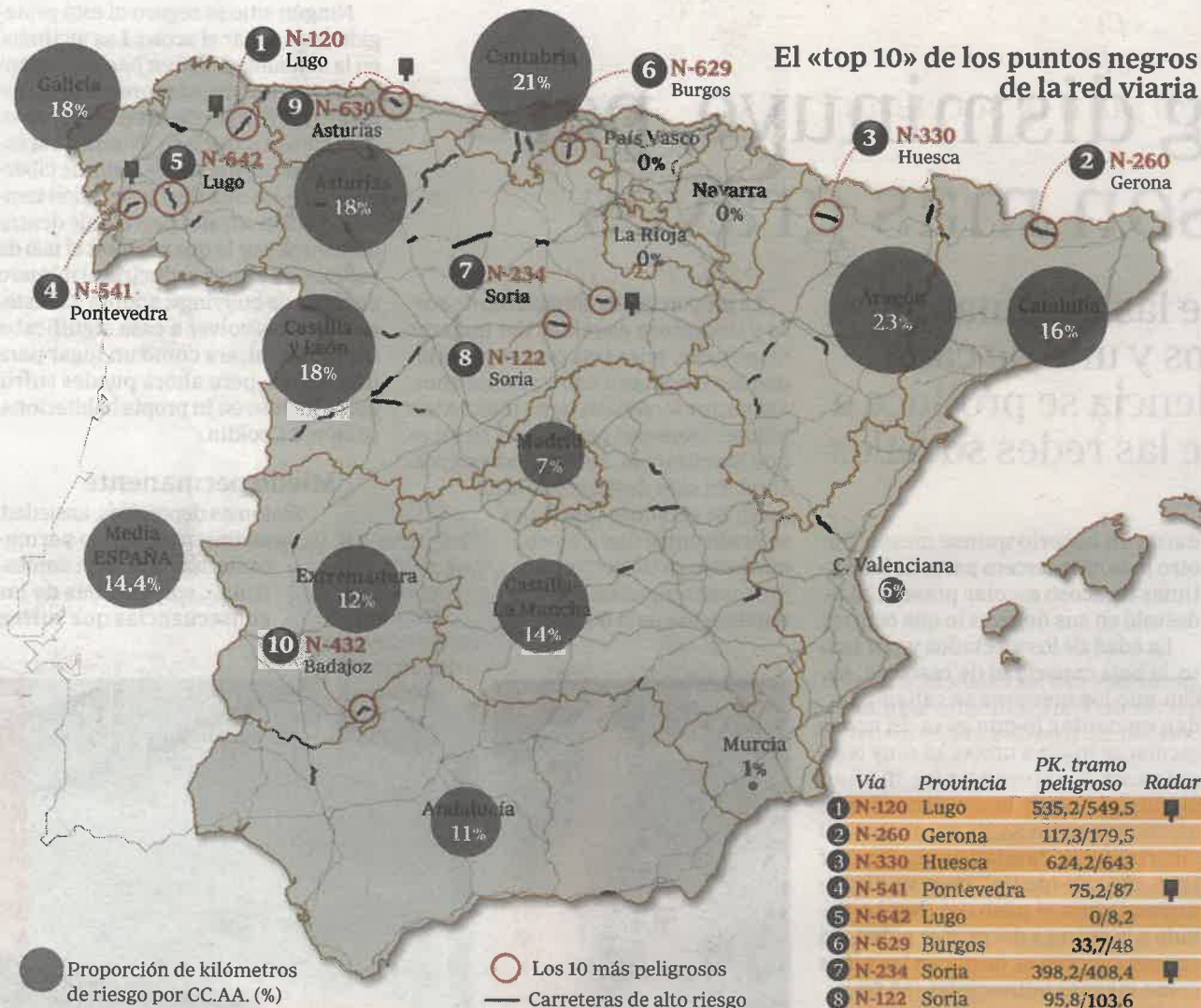
CARLOS LANCHA DTOR. RELACIONES INSTITUCIONALES RACE

«Hay muchos frentes en los que actuar»

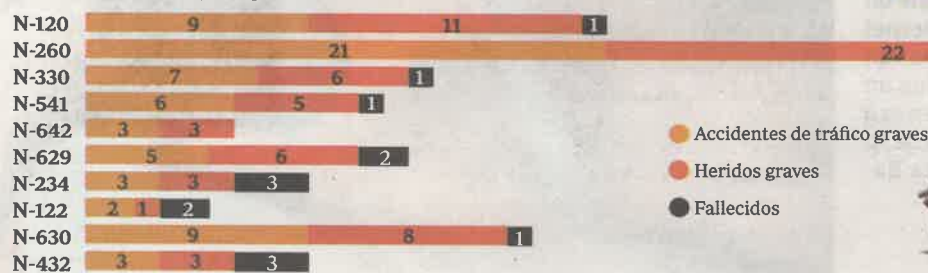
«Pensamos que hay muchos factores sobre los que se puede actuar ya mismo, como fomentar los incentivos para la renovación de los vehículos. Son miles los coches que circulan sin



elementos claves en la seguridad como el airbag o el ABS, así como sin el correcto mantenimiento. Hay mucho por hacer en las infraestructuras, su mantenimiento y la adaptación de señales».



Las cifras de la peligrosidad



FUENTE: Informe EuroRAP 2017

radars está en la N-541 de Pontevedra (entre los kilómetros 75,2 al 87); el tercero se ubica en la N-234 de Soria, con cinco radares móviles y fijos, que cubre el punto negro que comprende los puntos kilométricos 398,2 al 408,4. Y, por último, hay dos cinemómetros móviles en la N-630 de Asturias, entre los

kilómetros 66,6 y 87,1. Con esta radiografía, pierde fuerza la idea de que los radares se instalan buscando la conducción más prudente, alertan varios expertos en seguridad vial.

Sin ir más lejos, la responsable de Tráfico de 2012 a 2016, María Seguí, disiente de la DGT al respecto de la nece-

sidad de colocar más radares. La hoy consejera de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) advierte, además, del amaño en la comparativa de cinemómetros que ofreció Navarro. La DGT confrontó los 7.200 dispositivos que tienen las vías británicas con los 905 de España, pero olvidó que en esta cifra no se computan los radares que tienen los ayuntamientos, como Madrid. «En mi época había 750. En cinco años como directora no fuimos capaces de hacer que las autoridades municipales nos pasasen el dato de cuántos tienen, así que no sabemos con certeza cuántos hay instalados en el país».

«El de los radares es un tema sensible: hay que hacer una utilización inteligente de los radares y poner los justos y necesarios, donde hay exceso de velocidad. La población no es tonta y sabe que por pasarse 10 km/h en un punto donde el riesgo de accidente es nulo, ese radar solo persigue recaudar con las multas», apuntala Seguí.

MARÍA SEGUÍ
DIRECTORA GENERAL DE
TRÁFICO DE 2012 A 2016

«La velocidad no se
toca por cobardía»

Miedo es el término que une los discursos trazados por María Seguí y Pere Navarro cuando hablan de sus respectivos intentos de bajar los límites de velocidad en las vías nacionales. Seguí alude a una «falta de voluntad política» y un «miedo infundado e irracional» a la pérdida de apoyos. De hecho, la exdirectora de Tráfico achaca al entonces ministro popular de Interior, Jorge Fernández Díaz, que echase atrás una propuesta formal para bajar el listón de 100 a 90 km/h en las vías secundarias, tras un informe del Consejo de Estado en 2014 que desaconsejó hacerlo. Pero la DGT que comandaba Seguí había hecho los cálculos y esa reducción podía salvar 350 vidas al año. «La documentación que se utilizó para tumbar la propuesta en el Consejo de Estado fue una versión incorrecta y nos dimos cuenta después», revela. «Yo, como directora de Tráfico, nunca hablé con el presidente del Gobierno [Mariano Rajoy] de este tema y hubiera sido muy fácil colocarse la medalla, pero no se quiso» y aduce a cierta «cobardía» política.

Nuevamente, la intentona de Navarro será «frenada porque ciertos sectores del mundo del automóvil no querrán, como tampoco querrán los infractores», opina, ya que se utilizan «argumentos absurdos» para rechazarlo. «Pero estos sectores no son la mayoría de la población, porque la ciudadanía se adaptaría como lo ha hecho con la ley antitabaco o el carné por puntos», colige.

A su juicio, suele recurrirse a la idea de que «es necesaria más educación vial» para no vincular una subida o bajada de la velocidad a quienes viven del negocio. Seguí espolea otro debate, y es el del trazado de las carreteras. «El diseño en vías convencionales, en países punteros en seguridad vial, como Suecia, son tres carriles, uno en cada sentido y otro de aceleración que va alternando. En eso también son referencia y hemos de tomar nota», apunta.

RAMÓN LEDESMA ASESOR DE PONS SEGURIDAD VIAL

«Bajar el límite no restringe ningún derecho»

«Hay dos espacios donde la velocidad puede bajarse y reducir la siniestralidad: la vía convencional y la ciudad. En la autopista no hay debate. El impacto en la ciudad provoca que el fallecido sea vulnerable. No



se restringen derechos ciudadanos si colocas el límite a 30 km/h. El cambio de normativa es sencillo y no se baja por falta de voluntad. Los estudios avalan que habría menos muertos con la velocidad a 90 km/h».