



19 de octubre de 2018

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Los impagos y los recursos del Gobierno disparan el coste de la M-45 en 23 millones... EL PAÍS, 19 de octubre

Nuevos cortes al tráfico por sorpresa... EL MUNDO, 19 de octubre

Los patinetes eléctricos, un tipo de movilidad alternativa...EL MUNDO, 19 de octubre

Carmena quitará más carriles en Castellana y el Prado si es reelegida... ABC, 19 de octubre



Tramo de la carretera M-45, entre las autovías de Valencia y Andalucía. / JAIME VILLANUEVA

Los impagos y los recursos del Gobierno disparan el coste de la M-45 en 23 millones

JUAN JOSÉ MATEO, Madrid

El Gobierno disparó en 23 millones el coste de la carretera M-45 al recurrir contra una sentencia a favor de una de sus concesionarias y retrasar después el pago más de un año. Los 80 millones que suponía acatar la sentencia de 2014 acabaron siendo 103 tras litigar hasta 2016, no pagar hasta 2017 y cambiar el criterio de ejecución en 2018. Los intereses de demora fueron tan gravosos que la Consejería de Economía urgíó a pagar al Ejecutivo, según un documento al que accedió EL PAÍS.

Desde 2011, la Comunidad ha tenido que pagar 167 millones por 19 sentencias firmes que castigan discrepancias en el cálculo de las expropiaciones —que costaron más de lo previsto— y del canon de las concesionarias —que se aumentó— de la carretera M-45. La gestión de una de esas decisiones judiciales, que en 2014 condenó a Madrid a pagar 80 millones por unas expropiaciones, causó todo un terremoto en el Ejecutivo. Tras dos años de recursos pasaron 13 meses entre que la sentencia fue firme —abril de 2016— y que el Gobierno decidió pagar —mayo de 2017—. Eso provocó que la cifra adeudada se multiplicara en aplicación de unos intereses que sumaban más de medio millón al mes al total inicial.

19 sentencias y 167 millones

Las 19 sentencias firmes contra la Comunidad de Madrid por sus discrepancias con las concesionarias de la M-45 suman 167 millones de euros. La cifra final dependerá de los litigios aún pendientes en los tribunales.

135,5 millones por dos sentencias que obligan a pagar más a las constructoras por las expropiaciones que costearon.

26 millones por siete sentencias por cuotas no satisfechas en función del número de vehículos.

Cuatro millones por ocho sentencias por el retraso en el pago del canon a las concesionarias.

1,4 millones por una sentencia por un cambio de IVA.

los 500 millones. Sin embargo, los errores en el cálculo del valor de las expropiaciones necesarias para construir la carretera, y la actualización de los pagos a las concesionarias, dispararon el montante de la operación hasta los 2.000 millones, según reconoció en 2017 el jefe de Área de Concesiones de la región, Carlos Millán. Como consecuencia, cada uno de los 36 kilómetros de la carretera costará 55,5 millones de euros para que circulen entre 78.000 y 90.000 vehículos diarios.

Gestión “irresponsable”

Peor aún: casi 30 de los 167 millones que ha pagado el Gobierno por sentencias judiciales se deben a su insistencia en recurrir y a los intereses por los retrasos en el pago. “Se dejó pasar el tiempo de forma irresponsable, y ello sabiendo que se había pactado en el contrato de concesión un interés del 10,05%, muy por encima del interés de mercado”, critica María Victoria Domínguez, de Ciudadanos. “Las sentencias sobre la M-45 rondan los 200 millones de euros, y comprobamos que atender al pago de solo una parte de esos 200 millones nos ha acabado costando a los madrileños mucho más”.

Ún os sobrecostes que Podemos ha denunciado ante el Ejecutivo, superando en más de 1.000 millones el cálculo oficial de lo que costaría la carretera: el Gobierno lo cifra en 2.000, y el partido de Íñigo Errejón en unos 3.000.

El Consistorio prevé que la ordenanza de movilidad entre en vigor el día 24

M. Á. M. / G. R.-P., Madrid

“La ordenanza de movilidad sostenible entrará en vigor en cuanto se publique en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, previsiblemente el próximo martes, con lo cual la nueva normativa entraría en vigor el miércoles día 24”. Así lo anunció ayer Francisco López Carmona, director general de Gestión y Vigilancia de la Circulación del Ayuntamiento de Madrid, en una charla en directo a través de Facebook con los lectores de EL PAÍS.

La normativa incluye novedades como que todas las calles de un carril o de un carril por sentido quedarán limitadas a 30 kilómetros por hora. Las motos no podrán aparcar en aceras de menos de tres metros de ancho ni cerca de los pasos de peatones y, los patinetes eléctricos y las bicis podrán circular por la calzada en estas calles limitadas a 30.

El 23 de noviembre, se pondrá en marcha Madrid Central, el área de tráfico restringido en el centro. La portavoz municipal, Rita Maestre, dijo ayer que el Ayuntamiento está escuchando las peticiones del comercio, que solicita una moratoria para que los repartidores de mercancías puedan acceder con facilidad al centro el Black Friday, un día de ofertas que se celebra precisamente el 23 de noviembre. Maestre reiteró la “voluntad muy clara de poner en marcha una política pública de gran calado” en la fecha prevista, pero añadió: “Como creamos que debe hacer un Gobierno responsable, si hay que responder a necesidades particulares, las tendremos en cuenta y esa petición se está valorando también”. La portavoz ha recordado que habrá un periodo transitorio para que la ciudadanía pueda adaptarse a las nuevas regulaciones, aunque no concretó cuánto durará.

**SI TIENES UN NEGOCIO,
TIENES QUE PENSAR
POR ÉL.**

NEGOCIOS

Precio sin IVA incluido. Precio para líneas nuevas hasta el 30 de octubre. Instalación gratuita con permanencia hasta 12 meses, si 18 meses pagará mínimo de 150 €. Consulta el resto de condiciones en Yoigo.com

**FIBRA +
4 GB
CON
LLAMADAS
INFINITAS
EN TU MÓVIL**

**40
€/MES
SIN IVA INCL.**

yoigo

PIENSO, LUEGO YOIGO.

**FIBRA | MÓVIL | FIJO
LLAMA AL 1700**

MUNDOMADRID

EL MUNDO
VIERNES 19 DE
OCTUBRE DE 2018

Hoy



Mañana



Tarde



Noche

MÁXIMA

17°C

MÍNIMA

15°C

ANOCHECE

08:27

ANOCHECE

19:32

FASE LUNAR



MAÑANA



Mañana



Tarde



Noche

MÁXIMA

21°C

MÍNIMA

14°C

AMANECE

08:28

ANOCHECE

19:31

FASE LUNAR



ASÍ QUEDARÁN LAS ACERAS DESPUÉS DE LAS REFORMAS



FUENTE: Ayuntamiento de Madrid.

AH / EL MUNDO

AYUNTAMIENTO MÁS RESTRICCIONES AL VEHÍCULO PRIVADO

Nuevos cortes al tráfico por sorpresa

- Sin previo aviso, el Gobierno de Carmena instala vallas en Recoletos y Alcalá para quitar espacio al coche, una medida que la oposición tilda de «improvisada» ● El Consistorio estudia cerrar carriles al tráfico en el Paseo del Prado

ISABEL F. LANTIGUA MADRID

En la recta final de la legislatura, antes de las elecciones de mayo de 2019, el cambio en el modelo de movilidad se ha convertido en la prioridad indiscutible del gobierno de la alcaldesa, Manuela Carmena. Hasta la fecha, quizás el mayor legado en materia urbanística que iba a dejar Ahora Madrid era el desbloqueo de la operación Chamartín –un proyecto que cuenta con la oposición de algunos de sus ediles y de un sector de sus votantes–. Pero antes de los comicios quieren dejar otra huella y remarcar una de sus señas de identidad: la apuesta por el peatón y la limitación del vehículo privado. Con ese objetivo, esta semana han anunciado por sorpresa nuevas medidas.

Sin previo aviso y sin habérselo comunicado al resto de grupos municipales, el Ayuntamiento ha comenzado a colocar 185 vallas de dos metros de largo en la calle Recoletos, en la calle Alcalá y en un lateral de la zona aledaña al cuartel del Ejército de Tierra. La finalidad, según una nota (enviada casi al tiempo en que empezaban los trabajos), es ganar más espacio para el peatón a costa de quitar carriles al tráfico rodado. La medida se hace de cara al periodo navideño, según el Consistorio, «porque son zonas de gran demanda



Las vallas que está instalando el Ayuntamiento en el eje Recoletos-Alcalá para quitar carriles al tráfico. JAVIER BARBANCHO

peatonal», pero la realidad es que será permanente. Ese espacio, unos 1.270 metros cuadrados, quedará definitivamente para los viandantes y no se habilitará de nuevo para los coches cuando acabe la Navidad.

En el paseo de Recoletos –entre la calle Prim y Cibeles– se suprimirá un carril de circulación, mientras que la

calle Alcalá –entre Cibeles y Barquillo– se reordena y desaparece un carril al tráfico rodado para convertirlo en carril bus. Los cuatro carriles quedan de esta forma: uno para el peatón, otro para el carril bus, otro se convierte en ciclocarril (compartido entre bicicleta y vehículo privado) y uno se destina al coche.

La medida se une a las restricciones en Madrid Central, que entrarán en vigor el 23 de noviembre –coincidiendo con el estreno del alumbrado navideño, la inauguración de las nuevas aceras de Gran Vía y el Black Friday, el día de más ventas del año–.

PP, PSOE y Cs criticaron en bloque este anuncio. Purificación Cau-

sapié, portavoz del PSOE –socio de Gobierno de Ahora Madrid–, consideró que esa forma de hacer las cosas, por sorpresa, sólo genera «más confusión» y puede dificultar «la puesta en marcha de proyectos importantes como Madrid Central». Causapié dijo que su grupo iba a estudiar técnicamente la iniciativa para valorar «si es necesaria» pero consideró que el no haberla compartido previamente con la oposición es «un error de comunicación».

Desde el PP, el portavoz municipal José Luis Martínez-Almeida, calificó la iniciativa para Recoletos de «improvisada» y lamentó que haya sido un anuncio «absolutamente sorprendido» que «sigue en la misma línea de restringir la movilidad de los madrileños pero no dar absolutamente ninguna alternativa». Según él, «esta peatonalización sólo va a conducir a que se incremente el caos circulatorio y siga incrementando la contaminación». Por su parte, la edil del PP, Inmaculada Sanz, manifestó a este diario que «es un profundo fraude democrático que Carmena y su equipo no incluyeran en su programa electoral todas estas medidas de prohibición y restricción a la circulación y luego las pongan en marcha sin preguntar ni escuchar a nadie».

SIGUE EN PÁGINA 46

VIENE DE PÁGINA 45

No se puede gobernar contra las personas y sus necesidades por puro sectarismo ideológico».

Desde Cs, su portavoz Begoña Villacís, calificó «de locos» la medida. En declaraciones a EL MUNDO criticó que «nuevamente el Ayuntamiento de la participación y la transparencia impone de forma unilateral, a última hora de la tarde, a través de una nota de prensa y sin someterse a las preguntas de los medios y la oposición, una decisión que va a dificultar todavía más la movilidad de los madrileños». Para Villacís, «el Gobierno de Carmena deprisa y corriendo se ha dado cuenta de que se había olvidado del eje Cibeles-Alcalá-Gran Vía y nos lo han metido por la puerta de atrás». Coincide en señalar que esta política de movilidad se basa en «prohibir, prohibir y prohibir y dar cero alternativas a los ciudadanos».

Ante estas críticas por no haber comunicado el plan de Recoletos con antelación –ni siquiera se mencionó en las comisiones de Desarrollo Urbano Sostenible ni de Medio Ambiente de esta semana–, Rita Maestre argumentó que no hacía falta una comunicación como en el caso de las aceras de Gran Vía porque «la diferencia que existe en el tamaño, en la afección y en el impacto no es comparable». La portavoz recalcó que «estamos hablando de un tramo realmente pequeño, en las dos esquinas que van a ser puerta de entrada a Madrid Central, que son realmente estrechas y es necesario ampliarlas».

Esta configuración de los carriles será definitiva y perdurará tras la Navidad

Si Ahora Madrid gana las elecciones, restringirá el tráfico en el Paseo del Prado

Además, las políticas municipales para hacer «una ciudad más visible y con un aire más respirable», como las definió Maestre, no quedan ahí. El delegado de Desarrollo Urbano Sostenible, José Manuel Calvo, también avanzó ayer que están trabajando en un proyecto para ampliar las aceras en el Paseo del Prado y darle más espacio a los peatones, para lo cual será necesario quitar carriles al tráfico rodado. Eso sí, aclaró que no se hará antes de las elecciones sino en una próxima legislatura si revalidan el Gobierno municipal. «El Ayuntamiento está trabajando en un proyecto de remodelación de aceras en todo lo que es el Paseo del Prado, que además vamos a presentar para que sea paisaje cultural de la UNESCO», indicó Calvo.

AYUNTAMIENTO UN INFORME MUNICIPAL ALERTA DE «VIOLENCIA PSICOLÓGICA»

La oposición exige a Carmena que actúe ya en el Conde Duque

El equipo de Gobierno defiende a los directores porque ha aumentado la asistencia

LUIS NÚÑEZ-VILLAVEIRÁN
ISABEL F. LANTIGUA MADRID

El informe del Departamento de Prevención de Riesgos Laborales de Madrid Destino sobre la existencia de «violencia psicológica» en el Conde Duque ha sacudido aún más la ya polémica nueva dirección artística a cargo de Isla Aguilar y Miguel Oyarzún.

La oposición no está de acuerdo en cómo el Ayuntamiento está gestionando una crisis que salió a la luz en la Comisión de Cultura de septiembre y ya son varios los grupos políticos que piden acciones más concretas para atajar una situación que ha desembocado en el inicio de una investigación ante un posible acoso laboral.

El Partido Popular ha sido el grupo más duro en cuanto a las soluciones necesarias para poner fin al conflicto y reclaman a la alcaldesa y responsable de Cultura, Manuela Carmena, que «despida automáticamente» a los directores.

Lo hace no por la investigación de acoso, que dice que hay que esperar a ver cómo se resuelve, sino por lo que consideran un «incumplimiento flagrante de las condiciones del contrato que (los directores) suscribieron con Madrid Destino».

La argumentación del PP es similar a la que han manifestado los trabajadores y viene amparada por los puntos 2.2 y 2.3 del contrato que Aguilar y Oyarzún firmaron con la empresa que gestiona la cultura del Ayuntamiento.

Estos puntos, que hablan de la Independencia y la Relación no laboral, explican que los firmantes no tienen «en modo alguno facultades de representación» y que entre las partes la relación es exclu-



Los directores de Conde Duque, Miguel Oyarzún e Isla Aguilar. AYTO. MADRID

sivamente mercantil, «no existiendo vínculo laboral alguno ni potestad disciplinaria de ningún tipo entre ellas». «Es gente exterior y una cosa es que se coordinen y otra que den órdenes», expresa Isabel Rosell, portavoz municipal de Cultura del PP.

El Ayuntamiento responde que la dirección lleva a cabo «un pro-

yecto artístico, no de gestión», y que la situación que se ha generado es «paradójica», ya que los trabajadores necesitan dirección para poner en funcionamiento la programación. Una programación que, según fuentes municipales, «está funcionando bien» ya que, manifiestan, «se ha incrementado la asistencia».

Respecto a este tipo de contratos mercantiles realizados a las direcciones artísticas de los centros públicos, el Partido Popular dice haber advertido que serían «un filón de problemas» mientras que el Partido Socialista no los considera adecuados. Desde el Ayuntamiento les recuerdan que esta fórmula era la que ellos aplaudían y expresan que «legalmente les parecía la más adecuada» para no incrementar los cargos en la Administración.

El PSOE, al margen de las relaciones contractuales en Madrid Destino, va a solicitar un consejo extraordinario para saber qué medidas reales ha tomado el Ayuntamiento para atajar esta crisis. De momento, van a esperar a ver cómo termina el protocolo contra el acoso laboral ya que, además de los seis trabajadores que están de baja, otros han pedido el traslado de centro. «Hay que ser cautelosos, no se puede estigmatizar hasta que termine la investigación», declara Mar Espinar, portavoz socialista de Cultura en el Ayuntamiento.

También el propio Consistorio dice «estar evaluando» ese informe y asegura estar «tomándose en serio». La portavoz municipal, Rita Maestre declaró ayer, en la rueda de prensa posterior a la Junta de Gobierno, que la situación en el Conde Duque se produce «en un contexto de un cambio importantísimo en la forma de gestionar los contenedores culturales de la ciudad de Madrid». Maestre añadió que «los cambios, a veces, tardan tiempo en aplicarse, en entenderse, en conseguir integrarse bien en las estructuras que durante muchos años han funcionado de una manera».

EDUCACIÓN LA FORMACIÓN 'NARANJA' DICE QUE COSTARÁ 35 MILLONES AL AÑO

El PP acepta la gratuidad de las guarderías

Ciudadanos había puesto esta condición para seguir negociando los presupuestos del año que viene

MARTA BELVER MADRID
El PP mantuvo hasta el último momento la incógnita, pero finalmente optó por el guión previsible y se plegó al ultimátum de Ciudadanos para seguir negociando los presupuestos de la Comunidad de Madrid del año que viene. A saber: el partido que controla el Gobierno regional votó ayer a favor de la gratuidad de los centros educativos para niños de cero a tres años subvencionados con fondos autonómicos.

El compromiso, en todo caso, se ha plasmado por el momento en una Proposición No de Ley (PNL), que no es de obligado cumplimiento para el Ejecutivo de Sol. Aún falta por asignarle la dotación económica necesaria para que sea una realidad y que, según los cálculos de la formación naranja, sería de en torno a 35 millones de euros al año.

A pesar del apoyo parlamentario, el PP aprovechó la circunstancia para criticar con dureza a su socio de

investidura, del que llegó a decir que actúa como «los niños que si no ganan se enfadan y se llevan el balón a casa dando por terminado el juego». Así, justificó su voto a favor de la gratuidad de las guarderías «no como una imposición», sino porque es «razonable», pero le advirtió que ahora «da pelota está en su tejado» y sólo aplicará la medida «si hay presupuestos».

Cs, por su parte, amenaza con que éste es sólo el «primer paso» pa-

ra que el partido de Ángel Garrido acepte luego las otras dos condiciones que ha puesto para aprobar por cuarto año consecutivo los presupuestos: una tarifa cero para autónomos que contraten a su primer trabajador y la creación de 2.000 plazas en residencias de mayores.

El PSOE y Podemos se abstuvieron ayer durante la votación porque consideran que se trata de una propuesta «electoralista» por parte del partido que sostiene al PP.

Los patinetes eléctricos, un tipo de movilidad alternativa 'sin ley'

Las normas dispares de los ayuntamientos obligan a la DGT a regular estos vehículos

DENÍS IGLESIAS MADRID

Las ciudades se han convertido en junglas urbanas: coches, motos, furgonetas, autobuses... y ahora los patinetes se disputan el espacio. Estos últimos se multiplican en una nebulosa similar a las de las bicicletas. El director general de la DGT, Pere Navarro, anunció el miércoles que «regulará el uso» de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP) —como se conoce a los patinetes y sus derivados— en la Ley de Tráfico a petición de los ayuntamientos, encargados actualmente de su ordenación.

Tráfico publicó una instrucción en 2016 que los clasifica en función de su peso o velocidad, pero que los usuarios consideran obsoleta por la llegada de nuevos modelos. La DGT trabajaría, sobre todo, para determinar qué lugar ocupan en la vía y su relación con el resto de usuarios.

Madrid presentó una ordenanza sobre estos Vehículos de Movilidad Personal (VMP) a inicios de octubre. Ésta permitirá circular con patinete eléctrico por más del 80% de las calles (ciclocalles, carriles bici, zonas 30, calles con límite a 30 km/h...). Hasta entonces, en la capital se permitía a los patinetes circular por las aceras a velocidad reducida, sin embargo, el año pasado se pusieron 972 denuncias a estos vehículos y bicicletas por circular sobre las mismas.

Que convivan con los vehículos en determinadas circunstancias es una cuestión duramente criticada por el RACE, que afirma que pone en riesgo la seguridad vial. «Con los patinetes sucede como con las bicicletas, que están al margen de la norma. Los puede usar público mayor o joven sin que se les exija, por ejemplo, conocer las señales», indica Angeles Miguel, su asesora jurídica.

Barcelona legisló los VMP en abril de 2017. Meses después sacó una rectificación para prohibir los patine-



Varios patinetes eléctricos de la compañía Lime en Valencia. EL MUNDO

12

Operadores. Son los que han mostrado interés por lanzar sus patinetes compartidos en España.

tes compartidos: «Puedes tener una tienda de alquiler, pero no aprovechar la vía pública para aparcarlos masicamente», cuenta Gustavo Santana, CEO de Bbuho, uno de los operadores que desembarcarán en Madrid en los próximos meses.

Tiene su sede en Valencia, donde el Ayuntamiento prepara una ordenanza sin fecha. Inició este proceso después de retirar los patinetes eléctricos que Lime lanzó aprovechán-

do del vacío legal. Zaragoza se comprometió a tener listo un borrador en septiembre del que no se tienen noticias. Mientras tanto, la propia Lime y Koko han desplegado varios centenares de sus patinetes que circulan por las aceras y los carriles de bici de la ciudad y que se pueden aparcar en casi cualquier ubicación.

El pasado fin de semana, la Policía Local de Zaragoza impuso tres multas de 500 euros a usuarios de patinetes de alquiler por conducir borrajos. Se aplicó el mismo criterio que con las bicicletas: sanción administrativa, pero no delito, y sin detención de puntos. También en la capital aragonesa una mujer fue trasladada a urgencias tras ser atropellada por uno de estos vehículos.

«No tenemos la obligación de tener seguro. Como compañía, en Bbuho tenemos un seguro de responsabilidad civil (SRC) pero estamos trabajando en uno a terceros, dinámico, que asegura parcialmente por el tiempo o por la demanda», indica Santana. Desde Lime informan que cuentan con un SRC. Pero en casi todas las consultas, los operadores apostillan que se apela «a la responsabilidad del usuario para que cumplan en todo momento con la regulación en cada caso». El enredo también afecta a elementos como el casco, obligatorio en Barcelona y recomendable en Valencia y Madrid; o a la edad de uso: desde los 15 años en la capital, 16 en Barcelona y 18 para algunos operadores.

Turno flexible de noche en la planta de PSA en Figueruelas

JAVIER ORTEGA ZARAGOZA

La dirección de Opel España y los sindicatos mayoritarios en el comité de empresa de la planta de Figueruelas, UGT y CCOO, han acordado este jueves el modelo de trabajo para afrontar la producción en este último trimestre y el próximo año. Entre otras medidas, se dotará a la fábrica de un turno de noche flexible. Esto va a permitir recuperar la plena capacidad productiva, con más de 2.100 coches al día, en sus dos líneas de montaje y en los tres turnos de trabajo a partir de enero.

Es un plan que dota al turno de noche de flexibilidad para «poder reaccionar ante los requerimientos del mercado en cada momento», según la compañía.

Esto permitirá a la factoría aragonesa cumplir con el programa de producción previsto para 2019 «ante las buenas expectativas de demanda de sus modelos Corsa, Opel Crossland X, Mokka X y Citroën C3 Aircross». Hay que tener en cuenta que en 2019 llega la nueva generación del Corsa, ya integrado en la plataforma pequeña CMP del Grupo PSA. La plena producción tiene que ver también con la gran aceptación que están teniendo el Crossland X y el C3 Aircross.

En el acuerdo se recoge la propuesta de poner en marcha un segundo equipo de noche flexible. Para ello, se realizarán más de 250 contrataciones hasta final de año para la línea del Corsa y el compromiso de continuidad laboral en 2019 para esos trabajadores. Estos nuevos contratos son adicionales a los 400 de relevo que la planta ha realizado ya este año. Adicionalmente, la nave de Prensas fabricará piezas para otras plantas del Grupo PSA.

Objetivos de CO₂ más exigentes para camiones

El Europarlamento pide un recorte del 35% para 2030, endureciendo la propuesta de la Comisión Europea

F. CEREZO MADRID

Como ya ocurriese con los turismos y las furgonetas ligeras, el Parlamento Europeo vuelve a ir un paso más allá que la Comisión Europea en sus exigencias medioambientales. Ayer, la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria del órgano legislativo europeo fijó una reducción de las emisiones de CO₂ en los camiones del 20% para 2025 y del 35% para 2030 respecto a los niveles registrados en 2019.

Según los estudios, los camiones pesados son responsables del 25% de las emisiones de CO₂ del trans-

porte por carretera. Un dato que equivale al 6% del total de esa contaminación en la UE.

La propuesta, que salió adelante con 47 votos a favor y seis en contra, fue rápidamente rechazada por parte de Acea, la asociación de constructores europeos de vehículos. Acea sí se ha mostrado favorable a que se impongan objetivos de CO₂ a los camiones, algo que no se había hecho nunca. Pero cree que se ha llegado a un «nivel de exigencia alarmante. La industria de camiones está dispuesta a comprometerse con unos objetivos ambiciosos en cuanto

al CO₂, siempre que sean tecnológicamente y económicamente viables en el plazo fijado», señaló su secretario general, Erik Jonnaert. De hecho, el Europarlamento «va más allá» de la propuesta de la Comisión Europea (CE), «que ya era un gran desafío». Meses atrás, la CE planteó una reducción del 15% para 2025 y del 30% para 2030. Los fabricantes apuestan por el 7% y el 16%, respectivamente, con una revisión intermedia en 2022.

Según Jonnaert, los nuevos objetivos plantearían problemas «importantes» a los fabricantes, ya que no tienen en cuenta las realidades y

complejidades del mercado de vehículos pesados, ni los largos ciclos de producto. «Los camiones que llegarán en 2025 ya se están empezando a desarrollar», apuntó.

Los eurodiputados también piden que el 5% del total de las ventas de camiones corresponda a modelos de cero emisiones para 2025. Según Acea, se trata son unos objetivos de ventas irreales. «No considera el hecho de que el potencial de electrificación de los vehículos pesados es mucho menor que el de los automóviles, especialmente cuando se trata de camiones de larga distancia. Además,

falta infraestructura de recarga, en particular en las autopistas». Por esta razón, critican la amenaza de graves multas económicas a quienes se pasen contaminando.

De hecho, el Europarlamento confirmó el sistema de sanciones propuesto por la CE para castigar a quienes contaminen de más: 570 euros por cada gramo de CO₂ de exceso y vehículo. Según Acea, esta cifra debería ser muy inferior ya que se ha obtenido equiparando las emisiones de las furgonetas con las de los camiones cuando éstos llevan, de media, entre 10 y 12 veces más carga.

Al igual que con los coches, el siguiente paso será la fijación de una postura común entre todos los Estados miembros para, a partir de ahí, negociar el acuerdo definitivo con el Parlamento.



Imagen de la Gran Vía el pasado 6 de diciembre, con la Gran Vía semipeatonalizada con vallas

MAYA BALANYA

ENCENDIDO DE NAVIDAD

El Ayuntamiento dará el pistoletazo de salida a la Navidad con la iluminación por toda la ciudad el 23 de noviembre. Nuevas calles estrenarán luces, sobre todo en los distritos periféricos al de Centro.

llegaban coches por las órdenes de los funcionarios uniformados.

Sin multas

En la pasada comisión de Seguridad que se celebró esta semana, el delegado del ramo, Javier Barbero, reveló parte del dispositivo de Navidad de la Policía Municipal que echará a rodar el 23 de noviembre. Más de un centenar de agentes se repartirán por el área restringida de forma permanente para informar sobre la implementación de la zona de prioridad residencial.

El concejal garantizó que este despliegue no supondrá un extra para las arcas municipales, extremo que puso en cuestión el Partido Popular. La por-

tavoz del área, Inmaculada Sanz, le recordó que el año pasado se gastaron 800.000 euros en pagos a la Policía Municipal y 200.000 euros en agentes de movilidad tras instalarse el vallado en la Gran Vía.

El Ayuntamiento no tiene claro cuándo comenzará a multar con Madrid Central, sobre todo teniendo en cuenta que las elecciones municipales están cerca. Sabanés habló hace meses de febrero, pero ese plan se fue desvaneciendo. Maestre mencionó ayer que habrá «un periodo transitorio». «Tendremos que ver cuánto dura, pero será el tiempo suficiente para que todo el mundo esté perfectamente informado», comunicó.

Carmena quitará más carriles en Castellana y el Prado si es reelegida

► El espacio ganado en Recoletos al peatón apenas tuvo demanda ayer en su estreno

ADRIÁN DELGADO
MADRID

Si Manuela Carmena revalida en las urnas en mayo del 19, los cortes de carriles para reducir espacio al tráfico rodado y ganárselo al peatón continuarán en el paseo del Prado y en la Castellana. Forma parte de un proyecto urbanístico que pretende transformar un eje Norte-Sur de 7 kilómetros con más aceras, paseos peatonales y nuevos carriles bici. Ayer se estrenó la supresión del carril para los coches en Recoletos, desde Prim hasta Cibeles. Los pocos peatones que pasaron por esta ampliación permanente de la calzada lo hicieron más por despiste que por otra cosa.

«No me he dado cuenta, la verdad. Iba despistada con el móvil», confesaba Laura, trabajadora de una entidad bancaria próxima. «Si lo han hecho por dar más espacio al peatón, aquí precisamente no hace falta. Es la acera menos concurrida del paseo. La mayoría camina por el bulevar central que llega hasta Colón. Es lo más cómodo y práctico», opinaba.

Vecinos y comerciantes tenían sensaciones encontradas sobre la nueva medida que iban de la incertidumbre a la indiferencia. Algunos mostraron abiertamente su preocupación por

cómo la combinación de normas -la entrada en vigor de Madrid Central o la activación del protocolo por contaminación- puedan ser el caldo de cultivo de un «caos circulatorio de primer orden». «No creo que sea buena idea reducir los carriles en este lateral, que es precisamente por donde se alivia parte del tráfico que se concentra en hora punta», comentó Daniel, un taxista.

«El corte de este carril es un producto más de lo que quiere este Ayuntamiento: que la gente no coja el coche privado por hartazgo. Solo espero que la medida beneficie al menos al sector del taxi», apuntaba brevemente Carlos, otro taxista en lapso de un semáforo. «Tenemos que ver, cuando todo esté en marcha, si este tipo de medidas nos benefician o nos perjudican. O, quizás, simple y llanamente todo se quede igual», opinó José Bárcena, relaciones públicas del Café Gijón, en el tramo justo anterior al afectado por este corte.

«La medida llega sin estudiar las posibles consecuencias. La más preocupante son las salidas de los garajes. Se amplían las aceras y se deja muy poco hueco para la maniobra de incorporación. Si ya era complicado antes, ahora lo es más. Con la valla no hay mucha visibilidad y hay que invadir mucho el carril para poder girar», apuntó un conductor. «Y eso no es todo. El carril que se le ha robado a la calzada, por lo que he podido ver, lo usan más los bicis y los patinetes que los peatones. Me temo que va a haber algún susto», concluyó.

Incertidumbre

A los ciudadanos les preocupa la combinación de Madrid Central y el protocolo de contaminación



El carril habilitado en Recoletos, ayer, sin ningún peatón

MAYA BALANYA