

25 de octubre de 2018

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Madrid Central se aplaza una semana... EL MUNDO, 25 de octubre

La presión obliga a Carmena a retrasar Madrid Central... ABC, 25 de octubre

El inicio de Madrid Central se retrasa al 30 de noviembre...EL PAÍS, 25 de octubre

Los semáforos de la A-5 enfrentan a Madrid con todas las ciudades del sur... EL PAÍS, 25 de octubre

Una mañana a 30 Km/h en Madrid... EL MUNDO, 25 de octubre

Tráfico estudia implantar el límite de 30 Km/h en ciudades de toda España... ABC, 25 de octubre

EL MUNDO
JUEVES 25 DE
OCTUBRE DE 2018

HOY

MAÑANA

TARDE

NOCHE

MÁXIMA
23°C
MÍNIMA
14°C

AMANECE
08:34
ANOCECE
19:24

FASE LUNAR

MAÑANA

TARDE

NOCHE

MÁXIMA
21°C
MÍNIMA
16°C

AMANECE
08:35
ANOCECE
19:22

FASE LUNAR

MAÑANA

TARDE

NOCHE

MÁXIMA
21°C
MÍNIMA
16°C

AMANECE
08:35
ANOCECE
19:22

FASE LUNAR

AYUNTAMIENTO LAS RESTRICCIONES AL TRÁFICO ENTRARÁN EN VIGOR EL 30 DE NOVIEMBRE Y NO EL 23

Madrid Central se aplaza una semana

● El Consistorio cede, en parte, a la petición de los empresarios y retrasa el proyecto para que no coincida con el 'Black Friday' ● La Comunidad convoca una reunión «urgente» del Consorcio de Transporte ante la «alarma social» generada

ISABEL F. LANTIGUA / MARTA BELVER

MADRID

El Ayuntamiento ha decidido finalmente retrasar la entrada en vigor de Madrid Central hasta el viernes 30 de noviembre, según anunció ayer, un día después de que la Comunidad de Madrid exigiera formalmente la suspensión «con carácter inmediato» del proyecto para restringir el tráfico en el centro de la capital, en una superficie de 472 hectáreas —equivalente a otros tantos campos de fútbol—, que inicialmente estaba previsto que entrara en vigor el 23 de noviembre.

Sin embargo, según explicó tras la Junta de Gobierno la portavoz muni-

La CEIM sigue solicitando que se aplaze hasta después de las Navidades

La oposición ve en el cambio de fecha una muestra de «la falta de planificación»



El presidente de la Comunidad, Ángel Garrido, y la alcaldesa de Madrid, Manuela Carmena, en un acto esta semana. SERGIO ENRÍQUEZ NISTAL

cipal, Rita Maestre, el Consistorio ha tomado la decisión de aplazar una semana la puesta en marcha de esta medida tras tener en cuenta la petición realizada por la Confederación Empresarial de Madrid (CEIM) para que se retrasara. Además, indicó que el próximo lunes se celebrará una Junta de Gobierno Extraordinaria para aprobar el decreto que regulará las condiciones definitivas de Madrid Central, aunque no habrá «cambios sustanciales» respecto a lo que ya se conoce del proyecto.

La fecha anunciada hasta ahora, y que hace unas semanas parecía inamovible, para la entrada en vigor de Madrid Central, era el 23 de noviembre, día que coincidía con el *Black Friday*, el de mayores ventas del año. Algunos colectivos de comerciantes

y hosteleros, unidos en una Plataforma, llevaban semanas pidiendo que se aplazara esta fecha, porque temen pérdidas en sus negocios. Pero ha sido la voz de la CEIM la que finalmente ha tenido en cuenta el Ayuntamiento, pero sólo en parte. En principio, la intención de la patronal de empresarios era que se aplazara Madrid Central hasta después de las Navidades, aunque según explicó Maestre, el 30 de noviembre «es la fecha que le han pedido directamente a la alcaldesa» y «creemos que una semana antes o después no afecta de manera estructural».

Sin embargo, el presidente de la CEIM, Juan Pablo Lázaro, insistió después de conocer el aplazamiento —que agradeció públicamente— en que «debería retrasarse hasta des-

ACCESO A LOS COLES DE 8.00 A 19.00 H.

Tras una primera reunión fallida, ayer los representantes de los colegios que están dentro de Madrid Central sí salieron satisfechos del encuentro que mantuvieron con el Área de Movilidad y Medio Ambiente, pues, según afirmaron a EL MUNDO, lograron «el compromiso de la delegada de que los permisos para acceder en coche serán permanentes y no sólo para este año». Desde el Colegio Santa Isabel La Asunción, que ha llevado la voz cantante de las reclamaciones,

contaron que «durante el periodo lectivo, los colegios podrán facilitar matrículas de los padres para que entren libremente de lunes a viernes entre las 8.00 h. y las 19.00 h. y los sábados hasta las 15.00 h.». Además, indicaron que «también podremos ir a buscar al niño si el colegio nos llama de urgencia porque le ha pasado algo. El centro tendrá entonces cinco días para dar al Consistorio la matrícula y anular la multa». Para los padres se trata de «un gran logro» mientras que el Ayuntamiento matizó que «sólo hemos cerrado detalles pero el acceso siempre estuvo garantizado».

pués de Navidad, porque las empresas se juegan mucho».

La oposición también reaccionó a este anuncio del cambio de fecha de las restricciones al tráfico. Para el portavoz municipal del PP, José Luis Martínez-Almeida, esto «entra dentro de la mejor tradición de lo que es Manuela Carmena y su equipo de Gobierno, organizan la fiesta y pretenden que la pague otro. Madrid Central va a fracasar por falta de planificación y sobre todo, porque el Gobierno no ha hecho nada por dar alternativas a los conductores». Y preguntó al Consistorio «por la flota de autobuses de la EMT que tiene previsto ampliar para atender a las necesidades» y «qué se ha hecho con los aparcamientos disuasorios».

SIGUE EN PÁGINA 48

MADRID

LAS MEDIDAS
EN EL RESTO
DE EUROPA

BARCELONA

La capital catalana prohibirá la circulación de los vehículos más contaminantes –los que no tengan distintivo de la DGT– en 2020, y prevé triplicar los carriles bici hasta los 300 kilómetros. También ha reorganizado toda la red de autobuses.



LONDRES

Por el centro de la capital británica apenas circulan coches privados desde que hace tres lustros se implantara un peaje para acceder a la almendra central, que es de 12 euros al día. Ahora, se está intentando incrementar el uso de la bicicleta.



VIENE DE PÁGINA 47

También la portavoz municipal de Cs, Begoña Villacís, mostró su preocupación porque, a su juicio, «todas estas rectificaciones lo que nos están enseñando es la falta de planificación de Ahora Madrid».

En paralelo a esto, la Comunidad ha convocado una reunión urgente del Consorcio Regional de Transportes ante la «alarma social» que asegura que ha creado la puesta en marcha de esta iniciativa. La cita se ha fijado para mañana viernes.

En una carta enviada a la delegada municipal de Medio Ambiente y Movilidad, Inés Sabanés, la consejera de Transportes, Rosalía Gonzalo, argumenta que por la «dimensión, incidencia en la vida ciudadana y repercusión» en el tráfico de esta medida «hubiera requerido previamente (...) informes técnicos que la fundamenten». Con ello, añade, se hubiera podido «dimensionar adecuadamente» la frecuencia en el Metro y en los autobuses de la EMT ante «el previsible incremento de la demanda» y dar «alternativas eficaces».

En la misiva, el Gobierno de Ángel Garrido recrimina al de Manuela Carmena que no haya «existido el necesario proceso de participación y diálogo» con todos los afectados por la limitación de la circulación para «alcanzar acuerdos y consensos» orientados a «minimizar» sus efectos. Y recuerda que la zona «resulta estratégica» para la «competitividad» de la ciudad «por su repercusión económica, turística y comercial».

Por ello, Gonzalo advierte a Sabanés en su carta que se ve «en la obligación de solicitarle formalmente que se suspenda la aplicación del proyecto Madrid Central, iniciándose un proceso de análisis y cooperación institucional que, entiendo, debería ir acompañado también de un amplio proceso de participación ciudadana» con el objeto de «concretar cómo y cuándo es razonable poner una medida de estas características».

Según señalaron ayer en el Ejecutivo regional, el Ayuntamiento ha confirmado que asistirá a la reunión del Consorcio de Transportes y matizaron que la convocatoria de «urgencia» se produce a instancias de la Puerta del Sol, ya que, según explican, en Cibeles querían que se celebrara el 5 o el 6 de noviembre. Sin embargo, desde el Ayuntamiento respondieron que llevan «cuatro meses» pidiendo esta reunión.

Rita Maestre consideró que esta «bronca institucional no favorece a nadie, a ningún ciudadano de Madrid» y reiteró que lo que el Ayuntamiento espera de la Comunidad es que «refuerce Metro, que tiene averías graves a diario, y coordine el transporte público».



Un joven circula con un patinete eléctrico por la calzada de una calle del centro de Madrid ayer, tal y como está obligado a hacer. SERGIO ENRÍQUEZ-NISTAL

AYUNTAMIENTO ORDENANZA DE MOVILIDAD

«No hay nada de información; me multan seguro»

Muchos de los conductores desconocían ayer la entrada en vigor de las nuevas normas

TESTIGO DIRECTO

VIRGINIA GÓMEZ MADRID

Caras de desconcierto y la misma frase una y otra vez: «Había escuchado algo, pero no sabía que hoy entraba en vigor». La nueva ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, que en grandes líneas reduce a 30 km/h el 85% de las calles de la capital y regula la circulación de bicis y patinetes, arrancó ayer en Madrid, aunque, visto el despiste de la mayoría de los conductores con los que habló EL MUNDO, aún faltan días, semanas o meses para que las nuevas normas salten del papel a la calle, sobre todo cuando se empiece a multar.

La estampa es similar después de dar un amplio paseo por el centro de la capital: bicis esquivando a los peatones por la acera, patinetes, monopatinos y segways circulando por calles peatonales, coches a más

velocidad de la permitida, motos aparcadas sin respetar tres metros en la acera, bicis atadas a árboles...

Pese a que el tráfico es intenso a primera hora de la mañana en el centro de la ciudad y en varias calles los coches circulan incluso por debajo de la velocidad permitida, en las menos transitadas, especialmente las que lucen el cartel de 20 km/h, encontramos vehículos circulando rápidamente.

«Yo voy a lo que da el camión porque, si no, no llego, pero lo intentaremos», dice un repartidor de bebidas al que le suena algo la ordenanza. «Sé que habrá muchas informativas a quien no tenga las pegatinas de la DGT», añade. También sabe algo, aunque le faltan muchos datos, Daniel, que trabaja en Correos. Algo parecido le ocurre a Jesús, un mensajero, que indica que se enteró por la prensa el día anterior y que aún tiene que «estudiár-

sela». Y Carlos, que va conduciendo su coche privado, acaba de oírlo en la radio. «No sabía nada, y eso que leo mucho los periódicos», comenta en cambio Margareth con gesto de asombro cuando le preguntamos. En los servicios de transporte público hay de todo. Juan es taxista y conoce a la perfección las nuevas normas. Pero, Robin, que conduce un VTC, no sabe de qué le hablamos.

Raúl va en moto y desconocía la entrada en vigor de la ordenanza. «No hay nada de información, es pésima», se queja antes de decir, con una sonrisa: «Me van a multar seguro». Relata alguna pincelada del plan anticontaminación y de las restricciones al tráfico, aunque pregunta (y no es el único): «¿Cómo has dicho que se llama?» [en referencia a Madrid Central].

«Ignorancia total», señala Pedro, un motorista que sólo ha oído campanas sobre la ordenanza. Nelly, sin embargo, que se mueve en este mismo transporte, está bastante enterada de cómo le afecta. Lo mismo José Luis, que está en contra de cómo se están haciendo las restricciones. «A 30, en primera o segunda, se contamina más porque el coche o la moto está más revolucionado», señala visiblemente molesto.

Aunque vemos a la mayoría de los ciclistas por la calzada, nos cruzamos con un chico por la peatonal Fuencarral y con otra chica por la acera de Gran Vía circulando a gran velocidad y esquivando a los peatones. Paramos a Borja, que está cometiendo la misma «ilegalidad» y nos hace un resumen de las nuevas normas. ¿Entonces? «Por aquí el ca-

mino es más corto. Si no, tendría que ir por La Castellana y sería muy peligroso. Por mucho que digan, los coches no van a 30», señala. Lo mismo le ocurre a Lucía. «En trayectos donde no hay peatones voy por la acera si me pillan mejor para mi destino», expresa.

Una chica que circula con su bici por la calzada y lleva casco dice: «Conozco la normativa, pero no sabía que era desde hoy. La voy a revisar». Circulando en patinete por la acera encontramos a Kim, un chico de rasgos orientales. «No sabía nada. Lo siento», afirma. Le explicamos en qué consiste la ordenanza y, poco después, nos lo encontramos con su vehículo por la calzada. «Ah,

«Circulando a 30 kilómetros por hora se contamina más», critica un motorista

no sabía. Gracias. ¿Y qué dice la nueva normativa?», pregunta otra joven que va en patinete en una peatonal.

En Fuencarral con Gran Vía un chaval nos adelanta en monopatin a toda velocidad por la acera. Justo después, vemos a otro joven, José, caminando con su monopatin bajo el brazo simplemente por prudencia. «Es peligroso ir montado donde hay muchos peatones», aunque comenta que «no sabía de la nueva norma, no hay ningún cartel».

Con aviso o sin él, cuidado: pueden multarle.

La presión obliga a Carmena a retrasar Madrid Central

► Es la cuarta vez que se demora, ahora por una semana, para evitar el Black Friday y el encendido de Navidad

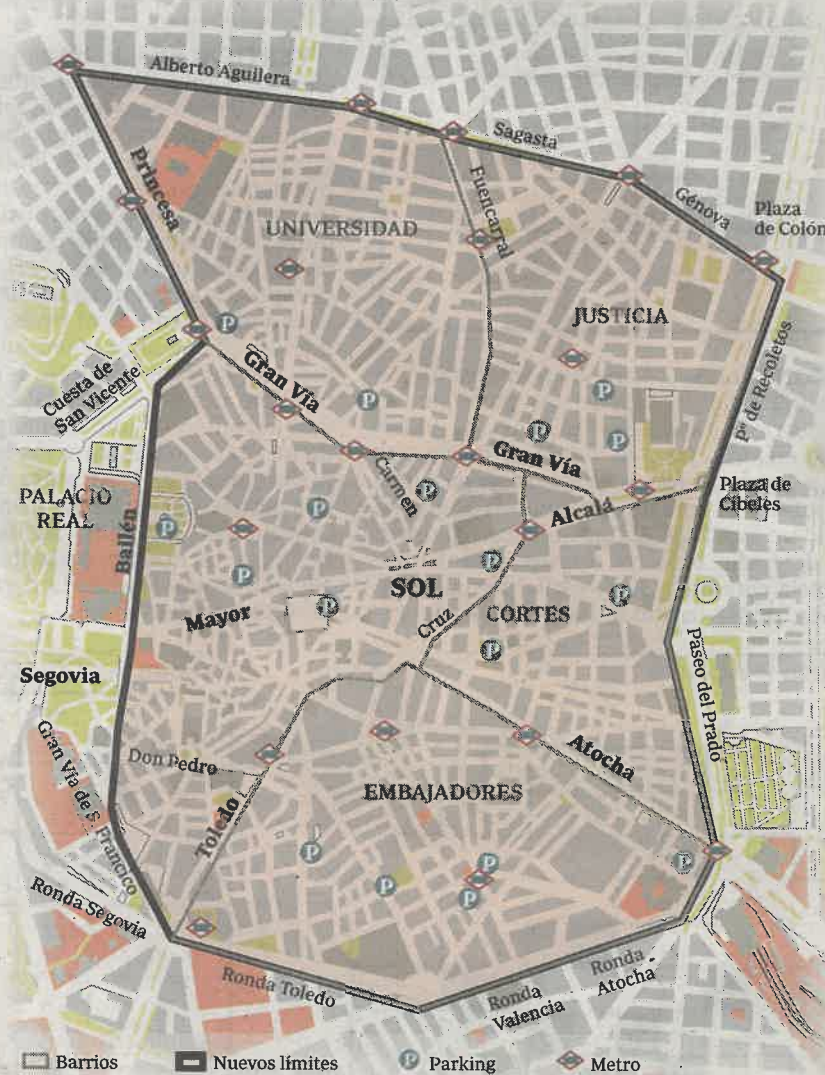
S. MEDIALDEA / M. R. DOMINGO /
A. DELGADO
MADRID

La puesta en marcha de Madrid Central sigue dando bandazos: el Gobierno municipal de Ahora Madrid ha retrasado por cuarta vez la entrada en vigor de las restricciones al tráfico privado que limitarán el acceso a los no residentes y a los vehículos que carezcan de los distintivos ambientales de la Dirección General de Tráfico (DGT). El Ayuntamiento decidió ayer rectificar y aplazar una semana más la puesta en marcha del plan, que al final no será el 23 de noviembre (el mismo día en que se estrenará la nueva Gran Vía, arranca el Black Friday y se iluminarán las luces de Navidad), sino el 30.

Esta nueva demora se produce, según justificó ayer la portavoz del Gobierno municipal, Rita Maestre, para atender las demandas de la patronal madrileña. Pero lo cierto es que se anunció tan solo un día después de que el presidente de la Comunidad, Ángel Garrido, pidiera formalmente la paralización del plan y reprochara al equipo de Manuela Carmena la falta de coordinación con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Los empresarios ya expresaron a la alcaldesa, hace apenas unos días, sus inquietudes con respecto a Madrid Central. En concreto, le plantearon un decálogo en el que incluían evitar que las restricciones al tráfico coincidieran «con periodos de alta intensidad de la actividad económica: Black Fri-

Los límites de Madrid Central



day (23 de noviembre) o Navidad». La decisión de ayer de Carmena de dilatar la aplicación del proyecto hasta el 30 de noviembre atiende, en parte, su reclamación. Así lo reconocía ayer el presidente de la Confederación de Empresarios Madrileños, CEIM, Juan Pablo Lázaro: dio las gracias a la alcal-

desa por este margen, que beneficia de modo particular a las empresas de logística y paquetería y los comercios, que duplican su actividad durante esa jornada; pero le instó a que lo posponga más allá, hasta febrero, para «salvar» también la temporada de navidades, la más importante para muchos



empresarios. «Nadie prueba un experimento en un momento de máxima actividad», insistió.

El próximo lunes se aprobará de forma definitiva en la Junta de Gobierno el decreto de Madrid Central «sin cambios sustanciales» con respecto al plan inicial, según indicó Maestre. Aunque los distintos colectivos afectados continúan reuniéndose con la delegada del área de Medio Ambiente y Movilidad, Inés Sabanés, con el fin de que atienda sus necesidades.

Quienes, por el momento, ya han ganado la batalla a las imposiciones de Ahora Madrid han sido los padres y madres de los alumnos escolarizados en el distrito de Centro. Medio Ambiente aceptó ayer la posibilidad de

Claves para entender el cierre al tráfico privado de la zona centro

¿Los residentes del distrito de Centro tienen restricciones?

Sí. Las personas empadronadas en el distrito de Centro podrán entrar al área con todo tipo de vehículos (incluidos los vehículos industriales, motocicletas y ciclomotores) hasta 2020. A partir de entonces, será obligatorio que cuenten con los distintivos de la Dirección General de Tráfico.

¿Las motos también deben contar con etiquetas?

Sí. Los conductores no empadronados sólo podrán acceder y estacionar en Centro con motocicletas, ciclomotores y vehículos de tres ruedas cuya etiqueta sea B o C desde las 7 hasta las 22 h. Los que sean etiqueta ECO o CERO podrán acceder a cualquier hora independientemente de quien

sea el titular. Para los residentes, en 2025 no se permitirá el acceso con motos sin etiqueta.

¿Puede circular por Centro con su coche si tiene una plaza en un garaje?

Hasta 2020, sí. Cualquier titular de plaza de garaje privada situada en Madrid Central tendrá permiso para pasar con su coche para aparcarlo en esa plaza, independientemente de la etiqueta que tenga. Si se quiere aparcar un vehículo distinto al autorizado en esa plaza, se podrá hacer un

cambio de matrícula al día. A partir de 2020 no se permitirá el acceso de los vehículos sin etiqueta.

¿En qué condiciones van a poder entrar los empleados de los establecimientos?

Se aplica la norma general para los vehículos de este colectivo, en función del tipo de vehículo (turismo, motocicleta o industrial). No obstante, a los turismos de autoescuelas, talleres de reparación de vehículos o concesionarios de vehículos «se les darán permisos especiales».



La Gran Vía, una de las principales arterias afectadas por el plan especial de Carmena

GUILLERMO NAVARRO

que los progenitores puedan acceder al área de forma permanente de 8 a 19 horas, de lunes a viernes; y de 9 a 15 horas, los sábados. Hasta la reunión mantenida ayer por la mañana entre la delegada y los representantes de una veintena de asociaciones ampas, el Ayuntamiento solo había ofrecido una solución provisional hasta que acabara el curso.

Garrido: «Improvisación»

La norma incluirá, asimismo, una excepción para aquellos coches que, sin estar identificados en las listas de vehículos autorizados, accedan para recoger a un menor en caso de enfermedad o accidente. En este caso, los centros tendrán cinco días para comunicar a Movilidad la matrícula del coche y el motivo justificado de su acceso a Madrid Central.

El presidente regional, Ángel Garrido, valoró el cambio de criterio del Ayuntamiento respecto a las fechas de inicio de este cierre del centro, criticándolo: «Hoy se decide con los padres de los colegios de la zona una cosa, y se decide que se retrase una semana; demuestra y sigue demostrando lo que hemos denunciado hasta la fecha, que es improvisación».

Mañana se celebrará la reunión de la comisión delegada del Consorcio de Transportes, donde Garrido espera que los responsables municipales

«aporten toda la documentación sobre este importante proyecto, si es que existe y si la tienen».

La portavoz del Gobierno Municipal replicó al líder del Ejecutivo autonómico que «por supuesto, existen informes de tráfico, de movilidad, de cómo afecta a la salud de los madrileños». «Esos informes son públicos desde hace meses. No tenemos constancia de que la Comunidad haya hecho alegaciones al Plan A, que incluía estas medidas», insistió. Sin embargo, el Gobierno regional asegura que solo le han enviado cuatro páginas sobre el proyecto, las mismas que el Ayuntamiento ha colgado en su web.

Pleno

Cibeles debate hoy, a petición del PP, la paralización de la medida hasta que se dialogue con los afectados

Maestre también reprochó a Garrido que «la bronca institucional no favorece a nadie, vote a quien vote». «Lo mejor es que colaboren para ofrecer los mejores servicios. Queremos que la Comunidad refuerce el Metro, que tiene deficiencias», reclamó.

Mientras tanto, hoy se debatirá la paralización de Madrid Central hasta que se «dialogue con todas las partes implicadas» y se respondan sus reivindicaciones. En el pleno extraordinario, solicitado por el PP, su portavoz, José Luis Martínez-Almeida, pedirá al Gobierno local que no culpe a Metro ni a la Comunidad por su «falta de planificación». Vaticina el «fracaso» del plan por la falta de alternativas a los conductores.

Ordenanzas fiscales «verdes» Madrid bajará un 75% el impuesto de circulación por cambiar de moto

► Se bonificará a los conductores que sustituyan su vehículo contaminante por otro con etiqueta «C»

M. R. DOMINGO
MADRID

Con el objetivo de amortiguar las estrictas medidas en materia de movilidad, el Ayuntamiento de Madrid acordó ayer con el PSOE incluir en las ordenanzas fiscales de 2019 incentivos «verdes». Así, en el camino marcado ya el año pasado, la bonificación del 75% en el impuesto de vehículos de tracción mecánica (IVTM) para los conductores que den de baja su vehículo sin distintivo ambiental y adquieran otro con, al menos, la etiqueta «C» se ampliará también a las motos. Para beneficiarse de este descuento, se deberá acreditar que se ha desguazado el vehículo en un plazo de seis meses antes de la fecha de la nueva matriculación (entre 2019 y 2020) y que esté domiciliado en el término municipal de Madrid.

También se ampliarán los descuentos del Impuesto de Bienes e Inmuebles (IBI) a todos los edificios, no solo a los de uso residencial, por instalar placas solares. En el caso de las viviendas se ha establecido una bonificación máxima del 50% de la cuota, el tope que marca la ley, durante tres ejercicios hasta el máximo del 60% del coste total de la instalación. En esta línea, se rebajará, además, el 95% del Impuesto sobre Construcciones, Instalaciones y Obras (ICIO) por la colocación de energía fotovoltaica.

En esa línea ecológica, el Consistorio reducirá, además, un 10% el Impuesto de Actividades Económicas (IAE) a las empresas que paguen de forma íntegra el abono transporte a sus trabajadores. El Gobierno de Ahora Madrid calcula que esta bonificación supondrá un coste de 10 millones de euros a las arcas municipales. Se prorroga, además, las reducciones del 50% por el inicio de actividad y del 40% por la creación de empleo.

Sin embargo, este anuncio no tuvo buena acogida por el presidente de la patronal madrileña CEIM, Juan Pablo

Los beneficiados

Placas solares

Tendrán una bonificación del 50% de la cuota del Impuesto de Bienes e Inmuebles (IBI) para los edificios, no solo residenciales, que instalen placas solares. El descuento se aplicará tres años.



Renovar el vehículo

Los conductores que den de baja su vehículo (moto o coche) sin distintivo y que lo sustituyan por uno con, al menos, etiqueta «C» tendrán un 75% de rebaja en el impuesto de circulación.



Abono para empleados

El Ayuntamiento de Madrid reducirá un 10% el Impuesto de Actividades Económicas (IAE) a las empresas que paguen de forma íntegra el abono transporte a todos sus trabajadores.



Lázaro, que recalcó que «solo un 50% de las pymes están en resultado positivo» y que la empresa «no lo soporta todo». El Gobierno local, con este «incentivo», pretende «mandar un mensaje» a las compañías para que incluyan este beneficio en los convenios co-

lectivos. «No nos engañemos, las empresas son una parte de la sociedad y al final, lo que se va a traducir es en mayores costes para el ciudadano», advirtió Lázaro. Cuando se habla de «las grandes cifras de las empresas, hay que tener en cuenta que no todas

son del Ibex» y que incluso estas «no lo soportan todo, porque pagan muchos impuestos y mantienen muchos puestos de trabajo», afirmó. A su juicio, en un momento de desaceleración «hay que apoyar más al tejido productivo para que genere más empleo».

Protesta de CEIM

La patronal advierte de que las pymes no pueden pagar el abono transporte a sus empleados

MADRID



Tres jóvenes circulan en patinete por una calzada del centro de la capital. / PAUL HANNA (REUTERS)

El inicio de Madrid Central se retrasa al 30 de noviembre

F. JAVIER BARROSO, Madrid

El Ayuntamiento de Madrid anunció ayer que la puesta en marcha de Madrid Central y las siguientes prohibiciones de entrada para los vehículos no autorizados a la zona más céntrica de la ciudad se retrasará hasta el 30 de noviembre. La

portavoz municipal, Rita Maestre, justificó el cambio por las peticiones de la Confederación Empresarial de Madrid (CEIM), que pidió esta medida para que no coincidiera con el Black Friday (jornadas de grandes descuentos en tiendas), con el consiguiente aumento de las ventas.

Pese al retraso de la puesta en marcha del área de prioridad residencial (APR), Maestre explicó que el 23 de noviembre sí se inaugurará la reforma de la Gran Vía. "Nuestra voluntad de aplicar Madrid Central es toda, tiene un objetivo muy claro: la salud de Madrid. Esa es nuestra prioridad y no hay ninguna duda de que vamos a poner todos nuestros esfuerzos, nuestros recursos y nuestra capacidad de información, concienciación y acompañamiento", señaló la portavoz municipal. "Es una modificación bastante leve que no afecta al conjunto del proyecto y a la salud de los madrileños", concluyó.

Maestre se refirió a las declaraciones del presidente regional, Ángel Garrido, en las que pedía la paralización inmediata de Madrid Central. "La bronca institucional no favorece a nadie vote lo que vote. Lo que favorece a los vecinos es que las administraciones colaboren, cooperen y se coordinen para darles los mejores servicios posibles", destacó la portavoz municipal, que recordó que el metro sufre continuas averías y

una reducción de las frecuencias de paso. "Ello se ha debido a que no se ha comprado nuevo material y que se han vendido más de 100 vagones. Estamos a su disposición para financiar y colaborar para que esa competencia que ejerce en solitario la Comunidad de

Madrid funcione", añadió. La edil aseguró que la puesta en marcha de Madrid Central cuenta, pese a lo dicho por Garrido, con todos los informes preceptivos para su aprobación, como la repercusión en el tráfico, en el transporte público o en la salud de los madrileños.

76.000 coches menos con la nueva ordenanza

El Ayuntamiento de Madrid estima que los 230.000 viajes en coche que se realizan al centro cada día se reducirán en unos 76.000 (es decir, un 33%) cuando entre en vigor Madrid Central, el área de tráfico restringido que ocupará la mayor parte del distrito de Centro. Esta disminución llevará aparejado un ahorro de emisiones del 40%, según los datos del Área de Medio Ambiente y Movilidad. La responsable

de este departamento, Inés Sabanés, lo explicará hoy en el pleno municipal.

El gobierno municipal destaca que los viajes al área de Madrid Central son 1.980.000, según datos del Consorcio Regional de Transportes y del Ayuntamiento. De ellos, 1.200.000 trayectos se realizan en transporte público (59%), 550.000 se hacen andando (27%) y tan solo 230.000 viajes se hacen en vehículo privado (un 11%).

Sobre los 230.000 trayectos en coche, se estima que 8.000 son internos (dentro del distrito), 58.600 son viajes de paso, mientras que 163.400 viajes tienen origen o destino en Madrid Central. / M. A. M.

ños, entre otros. "La Comunidad de Madrid pudo alegar a la ordenanza municipal de movilidad o al plan de calidad del aire y no lo hizo", afirmó.

El equipo de Gobierno tiene previsto realizar una junta de gobierno extraordinaria para el próximo lunes 29 de octubre para aprobar de manera definitiva Madrid Central. Una vez se ponga en marcha, las multas por acceder a la zona sin permiso serán de 90 euros, si bien antes habrá dos meses de campaña informativa. Además, será imprescindible para acceder al centro la etiqueta ambiental (salvo, en un primer momento, para residentes).

El presidente regional tachó de "improvisación" el retraso de la puesta en marcha de Madrid Central. Garrido recordó que el Gobierno autonómico ha citado al Ayuntamiento a una reunión para mañana de forma que los responsables municipales aporten toda la documentación sobre este importante proyecto "si es que existe y si la tienen" y que "nos digan cómo hay que trabajar y cómo se debe llevar a cabo un proyecto de esta magnitud", que representa unos 450 campos de fútbol como el estadio Santiago Bernabéu.

La Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM) emitió ayer un comunicado en el que afirma que 1.400 organizaciones han enviado una carta a la alcaldesa Manuela Carmena, en la que le piden que aplique de manera inmediata y sin recortes de última hora Madrid Central. Los afectados argumentan que solo así se conseguirá que no se superen los límites legales de contaminación.

El cambio de motos muy contaminantes tendrá una rebaja fiscal

F. J. B., Madrid

Los propietarios de las motos y ciclomotores más contaminantes que den de baja este vehículo y adquieran uno menos contaminante (con distintivo C) gozarán de una reducción del 75% en el impuesto de vehículos de tracción mecánica (IVTM) durante dos años. Así se recoge en las ordenanzas fiscales del Ayuntamiento consensuadas entre Ahora Madrid y el PSOE para 2019.

El Ayuntamiento de Madrid amplía de este modo las bonificaciones, que hasta la fecha solo estaban recogidas para los turismos. Los requisitos son que el titular de la moto resida en Madrid y que dé de baja un vehículo sin distintivo ambiental dentro de los seis meses anteriores a la fecha de la nueva matriculación.

Las nuevas ordenanzas municipales mantienen el tipo impositivo para el impuesto de bienes inmuebles (IBI, la antigua contribución), en un 0,51, pese a que la intención del equipo de gobierno era reducirla al mínimo del 0,40 que permite la Ley de Haciendas Locales. El concejal de Hacienda, Jorge García Castaño, explicó ayer que no se ha podido realizar esta rebaja porque se vería mermada la capacidad de gasto del Consistorio.

Paneles solares

Las nuevas ordenanzas bonifican en el IBI para las empresas que hasta ahora solo estaba recogida para las viviendas. Aquellas sociedades que instalen paneles solares recibirán la máxima rebaja en esta rebaja que permite la Ley de Haciendas Locales (el 50%) durante los tres primeros años. Pero con una limitación. No podrá sobrepasar el 60% del coste total de la instalación. Esta medida se verá acompañada además por una reducción del 95% del impuesto sobre construcciones, instalaciones y obras (ICIO) para la instalación de esos paneles. Esta rebaja también se extenderá a los particulares que acometan dicha instalación en sus casas.

Otra novedad, ya adelantada por EL PAÍS, es la reducción del impuesto de actividades económicas para aquellas empresas que paguen íntegramente el abono transporte a sus trabajadores.

Ojos de ola, senza fine

ESQUELAS EN EL PAÍS

Laborables:

☎ 91 701 26 00
✉ elpaismadrid@prisabs.com

Festivos:

☎ 91 321 87 20
✉ produccioneditorial@asip-sl.es

CALIDAD DEL AIRE

Buena
Admisible
Deficiente
Mala

AYER

HOY



Fuente: Ayuntamiento de Madrid.



Uno de los nuevos semáforos que el Ayuntamiento de Madrid ha instalado en el tramo urbano de la A-5. / KIKE PARA

Los semáforos de la A-5 enfrentan a Madrid con todas las ciudades del sur

JUAN JOSÉ MATEO / MIGUEL ÁNGEL MEDINA, Madrid

La instalación de semáforos en el tramo urbano de la A-5 ha abierto una guerra sin precedentes entre el Ayuntamiento de Madrid y los de las ciudades del suroeste, que temen un aumento de los atascos al bloquear el Consistorio la entrada de sus vecinos a la capital. La transformación de 11 kilómetros de autovía en vía urbana afectará a los 125.000 vehículos que llegan a diario de Móstoles, Alcorcón, Navalcarnero, Leganés o Fuenlabrada.

“Es una locura”, se queja David Pérez, el alcalde de Alcorcón (PP). “Será un perjuicio para el pueblo”, lamenta José Luis Adell, el regidor de Navalcarnero (PSOE). “Los semáforos y bajar la velocidad [de 70 a 50 kilómetros hora] harán que tardemos mucho más. Aumenta el tiempo de entrada a la capital, y eso va a repercutir en cadena en toda la vía”, remata Andrés Martínez, su homólogo de Arroyomolinos (Ciudadanos). Da igual el color político. No importa la adscripción ideológica. De Móstoles a Boadilla, todos los municipios de la región están haciendo pública su disconformidad con los planes del Ayuntamiento de Manuela Carmena, al que acusan de no haberles consultado antes de poner en marcha un plan que afectará a la entrada en la capital del millón largo de vecinos que suman las localidades afectadas.

Este es un choque entre intereses contrapuestos. Las aceras que orillan la entrada de la A-5 en Madrid resumen las quejas de los vecinos: los coches pasan a toda velocidad a unos pocos metros de

sus casas, llenando sus vidas de ruidos y humos, y rodeándolas de la amenaza diaria de sufrir un accidente. Al tiempo, los estudios del propio Ayuntamiento de Madrid alimentan las quejas del resto de municipios: instalar semáforos, activar un radar, reducir la velocidad y apostar por un carril bus supondrá aumentar hasta un 350% los atascos, lo que podría afectar a la M-40 en el sentido entrada y a la M-30 en el sentido salida si no se adoptan medidas complementarias, según un informe municipal de abril.

El cóctel consecuente está tensando la situación hasta límites insospechados. La instalación de los semáforos comenzó el fin de semana pasado. Aunque el Ayuntamiento no ha aclarado cuándo empezarán a funcionar tras ser contactado por EL PAÍS, su plan inicial es que estuvieran regulando el tráfico ya este mismo año, tras un periodo de prueba. En paralelo, los municipios afectados están aprobando mociones instando a la Comunidad a crear una mesa de trabajo con todas las par-

Área a la que afectan los cambios en la A-5

- 1 Semáforos en la incorporación a la A-5 de la avenida del Padre Piquer
- 2 Semáforos en la incorporación a la A-5 de la avenida de los Poblados
- 3 Limitación de la velocidad de 70 a 50 km/h
- 4 Radar de tramo desde el Alto de Extremadura



Fuente: elaboración propia.

tes implicadas; al consorcio regional de transportes a hacer un estudio de movilidad; y a Fomento a plantearse como alternativa el uso gratuito de la autopista radial R-5 para vehículos de transporte público, alta ocupación y clasificados como de “cero emisiones”.

Pero hay más. Los alcaldes de los municipios afectados piden

que se abra un carril bus-VAO, se amplíen sus accesos a la carretera o que el cercanías llegue a sus localidades para combatir los futuros atascos.

“Los cambios en la A-5 van a afectar muy negativamente, provocarán grandes retenciones, y causarán más problemas de contaminación de los que van a resol-

ver”, se queja el regidor de Alcorcón, David Pérez.

“Es una genialidad”, ironiza su compañero de partido, el popular José Jover, alcalde de Villaviciosa. “No hace falta ser Einstein para saber que es una mala idea”.

En Arroyomolinos las cosas se ven de forma similar. “No sé hasta qué punto podremos presionar para que eso no se haga, pero creo que nos deberíamos poner de acuerdo todos los alcaldes de la zona para intentarlo”, explica Andrés Martínez (Ciudadanos).

Alianza entre alcaldes

Las protestas también se repiten entre los regidores del PSOE, que se expresan con más cautela. “Defiendo que cualquier medida restrictiva de circulación de la A-5 debería llevar una estrategia conjunta de movilidad, donde se refuerce el transporte colectivo y los aparcamientos disuasorios, y no medidas unilaterales que solo solucionen en parte los problemas”, dice Noelia Pérez, alcaldesa de Móstoles. “Pido una política coordinada entre las administraciones, y que el presidente de la Comunidad y la alcaldesa dejen de echarse las culpas y hagan una mesa conjunta con los ayuntamientos de las grandes ciudades”.

“Antes de poner semáforos se debe hacer una solución integral al transporte”, opina José Luis Adell, de Navalcarnero. “[En el PSM] nos dijeron que se abriría una mesa con todos los afectados, por eso me sorprende que se instalen los semáforos antes. Mientras eso no pase, estamos en contra”, dice. “Los semáforos pueden ser una solución para los vecinos de Madrid, pero no es justo que se haga a costa de otros vecinos a los que ya nos tienen machacados”.

125.000 vehículos afectados al día

El medio millón de habitantes de Móstoles, Alcorcón, Navalcarnero, Arroyomolinos o Villaviciosa tienen su vía preferente de entrada a Madrid por la A-5. Los más de 500.000 habitantes de Fuenlabrada, Leganés, Pozuelo o Boadilla también se verán afectados.

El Ayuntamiento ha instalado semáforos y reducirá de 70 a 50 kilómetros por hora la velocidad en un tramo de 11 kilómetros entre Cuatro Vientos y Batán. Eso afectará a los 125.000 vehículos diarios que usan de lunes a viernes la vía, que está a unos pocos metros de las viviendas de la zona.

Las coas se incrementarán un 150% (1.400 vehículos) cuando estén activos los semáforos de entrada, y un 350% (2.500) cuando lo estén también los de salida, por lo que podrían llegar hasta la M-30, según el propio Ayuntamiento.

PARÍS

La alcaldesa, Anne Hidalgo, ha intentado poner coto al vehículo privado, aunque decenas de denuncias de particulares y colectivos han frenado sus iniciativas esta legislatura. Ha convertido en peatonal la ribera del Sena y poco más hasta ahora.



BERLÍN

En una ciudad donde el uso de la bicicleta es intensivo pese al frío, se está empezando a limitar a 30 km/h la velocidad en muchas calles, aunque desde hace años existe una zona de casi 100 hectáreas donde sólo se puede circular con coches no contaminantes.



El redactor de EL MUNDO, recorriendo el centro de Madrid respetando la nueva regulación de velocidad del Ayuntamiento de Madrid. SERGIO ENRÍQUEZ-NISTAL

MOVILIDAD EL COCHE CONSUME BASTANTE MENOS AL NO REVOLUCIONARLO

Una mañana a 30 km/h en Madrid

Un paseo por el centro revela pocos problemas de tráfico por la nueva restricción de velocidad

TESTIGO DIRECTO

ROBERTO BÉCARES MADRID

Piensa uno, acostumbrado a conducir por el centro de Madrid como un autómatas, sin observar a qué velocidad exacta circula, que eso de no superar los 30 kilómetros por hora suena a imposible, a cuento chino, pero, tras una hora y cuarto callejeando por el centro de Madrid ateniéndonos a la nueva regulación *carmenística*, concluye dos cosas: 1. En pocas calles de sólo un carril o de uno por sentido se le abre a uno la posibilidad de circular a más velocidad [más que nada por no atropellar a ningún peatón de esos que de repente saltan (literal) al paso de cebrá, que aquí en los madriles somos muy de saltar de la acera a la calzada como Yago Lamela si vemos rayas blancas] 2. El coche agradece la ausencia de acelerones y el depósito ha consumido menos de la mitad de lo habitual.

Son las doce de la mañana. Comienzo el paseo (nunca mejor dicho) entrando desde la M-30 por Costa Rica. La primera calle de un carril que encuentro es Virubio, que cruza El Viso, una zona de chalés, con poco tráfico,

de bajada, donde de normal suelo meterle zapatilla de la buena.

Miro el retrovisor, le digo «tranquilo bicho» a mi bólido con un golpe en la guantera, y me clavo en los 30. Lo primero que observo es que una bicicleta, que, por cierto, va por la acera (mal), se pone casi a la par de mí. Normal, pienso. No me arredro. Que me adelante. Yo he venido a currar. Tengo varios coches detrás, pero es curioso, nadie me pita. De hecho, el que viene a continuación no debe ir a más de 25 km/h. Me siento contrariado.

Cruzo el Paseo de la Castellana dirección Chamberí, donde se acumulan las calles de un solo carril: Bretón de los Herreros, Ponzano, Modesto Lafuente... No necesito ir a más de la velocidad permitida. Más que nada porque hay pasos de cebrá repartidos por doquier y de la nada aparecen peatones. Tomo la Castellana por ver qué onda hay hoy de tráfico. Más o menos como siempre a esta hora. Tráfico intenso pero fluido. De repente me encuentro delante de mí a un ejecutivo de traje circulando con bicicleta tan pichi. ¿Algo está cambiando ya?

Voy hacia la calle Fuencarral, en distrito Centro, cruzando por Bárbara de Braganza y Fernando VI. Aquí directamente es imposible superar el límite, siempre hay coches porque se pasa de dos carriles a uno hasta llegar a la calle Hortaleza y casi siempre está atascado.

Prosigo por la calle Fuencarral, de un carril por sentido. Siento lo mismo. Ir a más de 30 sería ser un desaprensivo. En todo el trayecto, por cierto, apenas me cruzo con ningún patinete

Lo primero que observo es una bicicleta que va por la acera (mal)

eléctrico, que a partir de hoy están obligados a circular por la calzada. Tampoco me extraña porque donde proliferan es por la zona histórica de la ciudad.

Por el barrio de Universidad y Arapiles cojo varias calles de sólo un carril, como Montealeón, Fernando el Católico o Donoso Cortés. Estoy por ponerle el limi-

tador de velocidad ya al coche porque veo que de 30 no tengo casi posibilidad de pasar. De hecho, varias señales en la calzada marcan desde hace tiempo que esa es la velocidad límite. Continúo hacia Tetuán, donde en calles como Dulcinea o Hernani prosigo con la misma tónica, que sólo cambio en la calle Lérica, donde la ausencia de peatones y de tráfico me tienta en varias ocasiones a pisar el acelerador y pasar por fin a tercera. Hago un amago, pero me aguanto. Lo mismo me ocurre en Infanta Mercedes. Al ir fijándome en tratar de ver algún patinete me doy cuenta de que la mayor parte de bicis van por la acera. Mal, amigos, mal.

Ya camino de vuelta al periódico recorro Avenida de Burgos desde Pío XII, una zona residencial y de oficinas. Sólo es un carril, pero es ancho, y los lados están despejados, por lo que no hay riesgo. Desde luego el cuerpo me pide pisar el acelerador y, como al principio, reto a los que me siguen. 30 clavados. Voy despacio, sí, pero nadie me pita. Como en los 74 minutos anteriores. Pienso que es raro. Habría que ver qué pasaría en hora punta.

TRANSPORTE PCO

Los taxistas elevarán sus ingresos anuales en 2.210 euros

VÍCTOR MARTÍNEZ MADRID

Los taxistas serán uno de los colectivos más beneficiados por las nuevas restricciones al tráfico que está impulsando el Ayuntamiento de Madrid. Así al menos lo justifica un reciente informe de la consultora EY al que ha tenido acceso EL MUNDO, en el que se estima que un taxista medio elevará su facturación anual en 2.210 euros cuando entren en vigor la prohibición de circular en el centro de la capital y el resto de medidas comprendidas en la nueva Ley de Ordenanza Municipal.

Según los cálculos realizados por este grupo, los cambios diseñados por la alcaldesa Manuel Carmena afectarán a un total de 674.714 turismos en Madrid que habitualmente circulan por lo que será la nueva Área de Prioridad Residencial (APR). Esto obligará a muchos conductores a dejar su vehículo en casa y utilizar alternativas como el transporte público, los vehículos VTC que operan bajo plataformas como Uber y Cabify o los taxis.

Este último colectivo aprovechará el mayor uso del servicio para compensar el deterioro que tendrá sobre su facturación el incremento del número de autorizaciones VTC por las resoluciones judiciales favorables. EY prevé que se concedan 2.720 nuevas licencias en los próximos años, con una merma de 1.260 euros en los ingresos anuales. Sumando ambos factores, la consulta prevé que los ingresos se eleven en 910 euros al año, lo que supone un incremento del 1,85% sobre los 51.331 euros brutos que ingresa un taxista medio en Madrid, según el estudio realizado por la compañía sobre un total de 150 perfiles. El cálculo no incluye la subida del 5,1% en las tarifas anunciada ayer por el Ayuntamiento.

El informe también cree que los cambios en la movilidad impulsarán el valor de las licencias en 4.024 euros al elevarse la recaudación y superar los 145.000 euros. «Pese al aumento del número de licencias VTC en Madrid en un 240% desde 2016, la recaudación anual media del taxi presenta una disminución de un 3,50% en 2017, y se mantiene prácticamente constante en 2018», concluye el texto encargado por una de las mayores empresas de autorizaciones VTC que operan en España.



La norma que entró ayer en vigor en Madrid supone la restricción a 30 km/h en el 80% de las calles

Tráfico estudia implantar el límite de 30 km/h en ciudades de toda España

► El próximo 2 de enero entra en vigor el límite de 90 km/h en las vías secundarias, aunque habrá un tiempo de transición hasta las primeras multas

ÉRIKA MONTAÑÉS
MADRID

Tráfico va a seguir dando la batalla contra la velocidad a la que circularán los coches. Le sigue pareciendo excesiva, así que no se detendrá en la medida ya anunciada de bajar a 90 kilómetros por hora el límite en las vías secundarias, una medida que según publicaron los servicios jurídicos de la Unión de Guardias Civiles de Tráfico, entra-

rará en vigor el 2 de enero. También quiere «amortiguar» las cifras de siniestralidad en entornos urbanos, donde los colectivos vulnerables, como ciclistas, peatones y personas en ciclomotor, mueren en elevados porcentajes. En Madrid, los peatones atropellados representan casi la mitad de las muertes este año, por poner un ejemplo. Según ha podido saber ABC, este organismo sopesa implantar el tope de 30 km/h en ciudades de todo el país con vías de un sentido.

Madrid estrenó ayer mismo la res-

tricción en el 80% de sus calles, lo que ha motivado un gran revuelo. De hecho, la ordenanza ya ha sido recurrida ante el Tribunal Supremo por colectivos como la entidad DVuelta. Pere Navarro, en cambio, elogió en un acto reciente las ordenanzas de Movilidad de Madrid, Barcelona y Bilbao, que demuestran, según sus palabras, que «no parece que tenga ningún sentido que en vías de un carril y dirección se pueda ir a 50 km/h».

Países pioneros

Ese sinsentido justificaría la intervención de la DGT por encima de las ordenanzas municipales para fijar un máximo de velocidad, opinan algunas asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico y expertos consultados. Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial en la Universidad de Valencia y presidente de la Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial) aplaude la iniciativa. Se trata de una estrategia que «tiene mucha historia y lleva implantada más de 35 años en Holanda y Dinamarca (pioneros), también en Noruega, Alemania, Francia, Inglaterra, Bélgica y Australia», comenta a este diario.

Aunque la decisión de Tráfico no está tomada y vendrá condi-

cionada por el impacto de la medida que se está analizando en la DGT, a juicio de Montoro, sería bueno que el nuevo Reglamento de Circulación que ultima el organismo contuviese esta medida tan controvertida para los conductores y su coexistencia pacífica con usuarios de otros vehículos y transeúntes.

En opinión de este catedrático, «los grandes criterios los debe fijar la DGT y dejar solo un pequeño grado de libertad para adaptarlos a las ordenanzas municipales». El cartel de 30 km/h se ha de colocar en vías conforme a «criterios objetivos, lo más similares posibles entre municipios para que no parezca un capricho de cada ciudad», y, sobre todo, «altamente justificados, como en las calles de un solo carril, o aquellas con muchos peatones o ciclistas», alega el presidente de Fesvial.

Ni en este organismo, ni en Tráfico albergan dudas sobre las ventajas de la medida: el riesgo de atropello de un peatón es 9 veces menor a 30 km/h que a 50 km/h, algo que tiene una correspondencia directa e inmediata sobre los datos de siniestralidad y gravedad de los accidentes en entornos urbanos. «La reducción global de la sinies-

Menos muertes
«La reducción de siniestralidad en ciudades que implantan los 30 km/h es del 15-30%»

Los cambios en las vías convencionales

En 2019, entrará en vigor el cambio normativo por el que la DGT armonizará a 90 km/h las velocidades en las carreteras convencionales con separación física de los dos sentidos de

circulación, aunque el titular de la vía podrá fijar un límite máximo de 100 km/h para turismos y motocicletas, según el equipo jurídico de la Unión de Guardias Civiles.





PEATONES
Los atropellos
son frecuentes y
se busca
minimizar su
impacto

GUILLERMO NAVARRO

tralidad oscila entre un 15 y un 30%, valora Montoro, además de otros beneficios menos ponderables, como la reducción del ruido, de contaminación y la mejora de la convivencia con bicicletas y peatones, ilustra.

Cambio de señales en 2019

Es importante hacer pedagogía si se decide instaurar la medida, observan los especialistas en Seguridad Vial, y eso mismo pretende hacer Pere Navarro con las iniciativas que planea. Lo ha hecho con la decisión tomada de forma unilateral de bajar a 90 km/h la velocidad máxima en las carreteras secundarias, porque supondría rebajar un 10% la cifra de mortalidad, de acuerdo a los cálculos que maneja Tráfico. La medida, que no tiene fecha oficial, entrará en vigor el próximo 2 de enero, aunque se va a aprobar un plazo de tiempo de aplicación transitoria hasta que se cambien las señales de las vías de todo el país. Las multas no llegarían hasta después de ese periodo, según la instrucción que ya se ha dado a conocer entre los agentes que controlan el tráfico rodado.

Otra de las determinaciones que baja Tráfico, según fuentes de la Dirección General, es tramitar por la vía de un real decreto ley los dos reglamentos que prepara, tanto el de circulación (que incluiría los 30 km/h), como el de vehículos (que contendría la regulación prometida sobre patinetes eléctricos, segways y bicicletas de pedaleo asistido, entre otros «inquilinos» de los municipios desde hace relativamente poco tiempo). De ser así, el Gobierno aprobaría las modificaciones de los dos reglamentos por decretazo y no aguardaría a su convalidación en el Congreso.

80 km/h será la velocidad que rija en vías secundarias para las furgonetas y los camiones y el resto de vehículos, incluidos los autobuses, que también deberán desacelerar hasta los 80 km/h.

El dilema del coche autónomo en caso de accidente mortal

► Una macroencuesta con dos millones de personas plantea que es mejor salvar al peatón joven

P. BIOSCA
MADRID

Un tranvía sin frenos corre fuera de control por una vía que se bifurca en dos caminos. En uno, un filósofo malvado ha atado a cinco personas a los raíles, por lo que si elegimos esta vía, morirán arrollados. Podemos evitar esta tragedia al pulsar un botón que nos desviará por otra vía alternativa, pero en ella también hay una persona atrapada que fallecerá inevitablemente si elegimos esta opción. ¿Pulsaría el botón, aunque signifique la sentencia de muerte para un ser humano? Este es el conocido «dilema del tranvía», creado por la filósofa británica Philippa Foot para comprender cuál es la mejor opción moral para la mayoría de la sociedad en una situación en la que el fatal desenlace es seguro.

Aunque pueda parecer anticuado, la realidad es que está más en boga que nunca, aunque en clave tecnológica. ¿Qué pasa si ante un accidente mortal ineludible, la decisión debe tomarla un coche autónomo? Estos vehículos sin conductor se programan de antemano -e incluso aprenden- de las circunstancias normales de la carretera. Pero, ¿y cuándo es la máquina la que elige en cuestión de segundos si ante un accidente mortal asegurado debe dirigirse hacia una persona más joven, un anciano, un niño o una mujer?

Sobre este dilema han estudiado investigadores del MIT a través de una macroencuesta a dos millones de participantes pertenecientes a 233 países. A través del juego online llamado «La máquina moral», les plantearon diferentes opciones. Por ejemplo, si creían que el vehículo sin conductor debía evitar atropellar a los humanos antes que a animales o si las personas que cruzan por lugares prohibidos deben estar penalizadas por encima de las que cumplen la ley. «El estudio básicamente trata de entender los tipos de decisiones morales a las que los automóviles sin conductor podrían tener que recurrir», afirma Edmond Awad, un postdoctorado en el MIT Media Lab y autor principal de las conclusiones del proyecto, que quiere servir para abrir el debate sobre cómo debemos programar a los coches autónomos ante este tipo de situaciones.

Analizando los resultados que se desprenden de casi 40 millones de respuestas, los investigadores halla-



Un coche autónomo circula en el Centro de Pruebas Aldenhoven

ABC

Los tres casos

- 1 Un vehículo sin conductor se queda sin frenos al llegar a un paso de cebra. Si sigue recto atropella a dos peatones, si da el volantazo mata a un gato.
- 2 El coche se encuentra a un ejecutivo y, si gira, a un indigente. El golpe matará a uno de ellos. ¿A quién protegería?
- 3 En el automóvil autónomo van una mujer embarazada y su hija, enfrente tres ancianos que solo puede evitar yendo contra un muro. ¿A quién evitaría?

var un patrón de preferencias morales dependiendo de si se trataba de países «del oeste», «del este» o «del sur». Por ejemplo, los encuestados en los estados del sur tenían una tendencia relativamente más fuerte a favor de evitar a los jóvenes en lugar de los ancianos que la media. Por el contrario, en los del este, se registró una mayor preferencia por preservar la vida de personas más mayores.

También se analizaron los resultados dependiendo de la edad, educación, género, ingresos y opiniones políticas y religiosas, pero no encontraron diferencias significativas.

Cómo programar el coche

Awad sugiere que el reconocimiento de este tipo de preferencias debería ser una parte básica para comenzar el debate sobre cómo la humanidad debe programar a los vehículos autónomos, que se postulan como el medio de transporte más extendido en un futuro cercano. «La pregunta es si estas diferencias serán importantes para las personas una vez los vehículos autónomos empleen una regla específica en este tipo de situaciones», señala el investigador.

Más allá de estos resultados de la encuesta, para Awad lo importante sería buscar la aportación de la sociedad en temas de seguridad pública e innovación, como los coches autónomos. «Nuestro objetivo con este proyecto, y que esperamos se vuelva más común, es crear un compromiso público en este tipo de decisiones», concluye.

ron tres elementos aceptados por la mayoría de las sociedades, sin importar su país de origen. Así, la gente prefiere salvar la vida de los humanos por encima de la de los animales; que en caso de tener que elegir, los coches autónomos primen la vida de grupos numerosos por delante de otros con menos personas; y que preserven la seguridad de los jóvenes en lugar de las personas mayores.

Sin embargo, aunque existen estas tendencias generales, hay algunas diferencias dependiendo del país. De hecho, los analistas pudieron obser-