

## 27, 28 y 29 de octubre de 2018

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

Noticias internacionales

Madrid Central también agrieta al PP... EL MUNDO, 27 de octubre

La claves para circular ahora por Madrid... EL MUNDO, 27 de octubre

<<Diez folios sin un mapa>>, el informe de Madrid Central que Carmena da a Garrido... ABC, 27 de octubre

Garrido amenaza con llevar Madrid Central a los tribunales si no se para... ABC, 28 de octubre

Madrid recuperará en 2019 el tercer capricho de Fernando VII en el Retiro... ABC, 28 de octubre

La Ciudad de la Justicia, en San Blas... EL PAÍS, 28 de octubre

Un informe sin datos que avalen Madrid Central... EL MUNDO, 29 de octubre

Freno al protocolo anticontaminación... EL MUNDO, 29 de octubre

Arabia Saudí, un negocio milmillonario para España... EL PAÍS, 28 de octubre

Cobra irrumpe en el mercado eólico <<offshore>>... ABC, 28 de octubre



EL MUNDO  
SÁBADO 27 DE  
OCTUBRE DE 2018

HOY

MAÑANA

TARDE

NOCHE

MÁXIMA  
16°C  
MÍNIMA  
10°C

AMANECE  
08:36  
ANOCHESCE  
19:21

FASE LUNAR

MAÑANA

TARDE

NOCHE

MÁXIMA  
11°C  
MÍNIMA  
06°C

AMANECE  
07:37  
ANOCHESCE  
18:20

FASE LUNAR

MAÑANA

TARDE

NOCHE

MÁXIMA  
11°C  
MÍNIMA  
06°C

AMANECE  
07:37  
ANOCHESCE  
18:20

FASE LUNAR

**MOVILIDAD** ANTE EL CIERRE DEL CENTRO AL TRÁFICO PRIVADO EL 30 DE NOVIEMBRE

## Madrid Central también agrieta al PP

- La Comunidad accedió ayer a negociar con el Ayuntamiento el refuerzo del transporte público para activar el proyecto
- Ante el malestar del partido, el Gobierno de Garrido se vio obligado a insistir en que sigue exigiendo que se paralice

MARTA BELVER MADRID

Una reunión de 50 minutos y un documento de 21 páginas simbolizaron ayer el armisticio en la guerra política abierta entre la Comunidad y el Ayuntamiento de la capital a cuenta de Madrid Central. A poco más de un mes de que el proyecto para la reducción a la mínima expresión del tráfico en una superficie de 472 hectáreas en torno al Kilómetro Cero entre en vigor, el 30 de noviembre, ambas administraciones acordaron sentarse a negociar para diseñar el refuerzo en el transporte público que contrarreste las prohibiciones en el uso del vehículo privado.

Sin embargo, el aleteo de la paloma de la paz entre la Puerta del Sol y el Palacio de Cibeles fue efímero. El Gobierno autonómico de Ángel Garrido matizaba más tarde que su estrategia va a seguir siendo la de exigir al equipo de Manuela Carmena la paralización de esta medida después de que el PP le trasladara su malestar por la puesta en escena del principio de entendimiento.

El desarrollo cronológico de los hechos comenzó con la reunión de los 50 minutos en el seno del Consorcio Regional de Transportes a la que asistieron, por un lado, la consejera del ramo, Rosalía Gonzalo, junto a dos representantes de la Comunidad y, por el otro, los concejales de Medio Ambiente y Movilidad, y Economía y Hacienda del Ayuntamiento, Inés Sabanés y Jorge García Castaño. En el transcurso de la misma, los ediles de Ahora Madrid aportaron un documento de apenas una veintena de páginas sobre el «modelo de funcionamiento y gestión de Madrid Central».

Al término del encuentro, todos comparecieron juntos evitando conienzudamente el uso de los reproches que llevan semanas intercambiándose a través de los medios de comunicación. Lo que habían decidido minutos antes había sido la creación de una comisión técnica para estudiar el refuerzo de trans-



1. ROSALÍA GONZALO  
CONSEJERA DE TRANSPORTES  
DE LA COMUNIDAD

2. ANTONIO LÓPEZ PORTO  
DIRECTOR GENERAL DE LA  
FUNCIÓN PÚBLICA

3. MIGUEL ÁNGEL GARCÍA  
VICECONSEJERO DE HACIENDA  
Y EMPLEO DE LA COMUNIDAD

4. ALFONSO SÁNCHEZ  
GERENTE DEL CONSORCIO  
REGIONAL DE TRANSPORTES

5. JORGE G. CASTAÑO  
DELEGADO DE ECONOMÍA Y  
HACIENDA DEL AYUNTAMIENTO

6. INÉS SABANÉS  
DELEGADA DE MEDIO AMBIENTE  
Y MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO

porte necesario cuando entre en vigor la prohibición de circulación a los no residentes, salvo excepciones que, según aseguran por pasiva y por activa en el Ayuntamiento, ya no acumulará más retrasos.

La previsión era que dicho organismo bilateral se constituyera con carácter «inmediato y urgente», y que en él se acordara el aumento de trenes en el Metro, que depende del Ejecutivo autonómico, y de autobuses de la EMT, competencia del Consistorio. De momento, apenas el único dato que se conoce públicamente sobre el impacto de las restricciones al tráfico rodado en la movilidad urbana lo ha aportado el Consorcio Regional de Transportes, que estima que una vez que se pongan en marcha supondrán un incremento de 300.000 viajes más al día en estos dos medios públicos de locomoción.

Mientras la Comunidad y el Ayuntamiento escenificaban la tregua y su predisposición a la colaboración, en el PP de Madrid comenzaban ya a alzarse las primeras voces críticas contra el Gobierno de Ángel Garrido por prestarse a par-

### Génova anunció que presentará mociones contra el plan en todos los municipios

ticipar en la misma. La reacción oficial en Génova no se hizo esperar mucho porque, apenas dos horas más tarde, el partido enviaba una nota de prensa reafirmando que «reprueba» la política de movilidad

de la alcaldesa de la capital y anunciando que todos sus grupos municipales en la región presentarán una moción para reclamar la paralización del proyecto que prohibirá el tránsito libre de coches por el centro de la ciudad.

Así que la patata caliente volvió a impactar de lleno en la Puerta del Sol, donde el vicepresidente tuvo que salir al paso de la polémica interna generada en su partido. «La postura del Gobierno regional no ha cambiado absolutamente en nada, mantenemos y exigimos a Manuela Carmena que dé marcha atrás y no ponga en marcha Madrid Central», aseguró Pedro Rollán tras un acto, donde afirmó también que el documento municipal de 20 páginas que les ha hecho llegar el Consistorio es «a todas lu-

SIGUE EN PÁGINA 46

ANGEL NAVARRETE



## MADRID

## VIENE DE PÁGINA 45

ces insuficiente para garantizar el impacto de esta medida», informa Europa Press. Este mensaje fue reforzado luego con otra nota enviada por el gabinete de prensa de la Comunidad insistiendo exactamente en el mismo mensaje.

Con esta marejada política de fondo, queda en entredicho la predisposición de las dos administraciones implicadas en el conflicto a sentarse a hablar para encontrar «una solución» al refuerzo del transporte público en el distrito Centro. En principio la fecha de ese segundo encuentro se iba a fijar después de que este lunes la Junta de Gobierno del Ayuntamiento apruebe el expediente para poner en marcha el proyecto, aunque ahora en el Ejecutivo regional dicen que serán los técnicos quienes «analicen, estudien, verifiquen y comprueben» su viabilidad.

Tras la reunión de ayer, la delegada de Movilidad señaló que las discrepancias entre administraciones son «razonables y lógicas», pero confió en que trabajarán de forma conjunta a partir de ahora. «Tenemos espacio y tiempo para

## Sol emitió por la tarde una nota para reafirmar su oposición al proyecto

ordenar los recursos con la tranquilidad de que ya tenemos la experiencia compartida de las cuatro APR [Áreas de Prioridad Residencial]», aseguró Sabanés.

La consejera de Transportes también dio por bueno el principio de acuerdo alcanzado pese a que esta semana el presidente regional, Ángel Garrido, había exigido la suspensión del proyecto e incluso no descartó acudir a los tribunales. Preguntada en varias ocasiones por la exigencia de paralización, Gonzalo dijo que las «cosas hay que valorarlas en su momento» y mandó «un mensaje claro de colaboración institucional».

Si el calendario municipal se cumple, el 30 de noviembre será efectiva la ampliación de las cuatro APR ya existentes en la actualidad (Cortes, Las Letras, Embajadores y Ópera) a la práctica totalidad del distrito Centro, incluyendo nuevos barrios como Justicia y Universidad. Dicho de otra forma: la circulación y el aparcamiento estarán básicamente limitados a vecinos empadronados y a los vehículos no contaminantes.

### MANCOMUNIDAD INTERMUNICIPAL LA ENCINA ANUNCIO

Aprobada provisionalmente la modificación de la ordenanza fiscal de la tasa reguladora para la prestación del Servicio de Ayuda a Domicilio y el Servicio de Teleasistencia, se expone al público por período de 30 días, al objeto de formular alegaciones.

Villanueva de la Cañada, 23 de octubre de 2018.

# P&R Las claves para circular ahora por Madrid

VIRGINIA GÓMEZ MADRID

El plan anticontaminación entró en vigor el pasado 8 de octubre, la nueva ordenanza de Movilidad lo hizo el pasado miércoles 24 y, previsiblemente, Madrid Central lo haga el 30 de noviembre. Las tres medidas impulsadas por el Ayuntamiento de Madrid pretenden regular la circulación para frenar los niveles de contaminación en la ciudad, pero ¿son todo lo mismo? ¿en qué se diferencian? Aquí, les resolvemos las dudas.

## ¿Qué es la nueva ordenanza de Movilidad y a quiénes afecta?

Consiste en la implantación de unas nuevas normas de circulación con el fin de mejorar la seguridad vial y la convivencia de todos los vehículos urbanos y los peatones. Principalmente, afecta los conductores de coches y motos, porque la velocidad en la ciudad se reduce de 50 a 30 km/h en las calles de un carril por sentido y en las de carril único, lo que supone el 85% de las vías de la capital. También regula el uso de la bici y el de patinetes y monopatines.

## A los ciclistas, ¿cómo les afecta?

A partir de ahora, los ciclistas pueden circular en dirección contraria en calles 20 –donde la velocidad máxima es 20 km/h– y en otras vías que lo señalicen, y podrán girar a la derecha con el semáforo en rojo, pero no podrán ir por las aceras y las zonas peatonales, a excepción de los menores de 12 años, siempre que vayan acompañados de un adulto. En la calzada, deben circular siempre por la parte central del carril.

## ¿Y a los usuarios de patinete y monopatín?

Los patinetes eléctricos y vehículos similares sólo pueden ir por la calzada –por la parte central– y los carriles bici. También está prohibida su circulación por los carriles bus y por los tramos de la M-30 sin semáforos. Por la acera y zonas peatonales sólo pueden circular los patinetes (o monopatines) que no tengan motor, siempre y cuando no superen los cinco kilómetros por hora, para molestar lo mínimo a los peatones.

## ¿Y estas nuevas normas tienen algo que ver con el plan anticontaminación?

Sí, aunque no es lo mismo. La ordenanza, aunque también pretende bajar los altos niveles de

polución que sufre la ciudad, tiene otros objetivos, como proteger el espacio del peatón. Reduce la velocidad para que los coches sean menos contaminantes, pero no prohíbe la circulación. Sin embargo, el plan anticontaminación, que se activará en función de los niveles de CO2 en cinco escenarios diferentes, limitará la entrada en la ciudad de los vehículos según las pegatinas eco de la DGT –ya no lo hará por matrículas como se hacía hasta la fecha–.

## ¿En qué consisten los cinco escenarios?

En el escenario 1, se limita la velocidad a 70 km/h en la M-30 y en los accesos a Madrid dentro de la M-40. En el 2, se prohíbe circular a los vehículos –incluidos motos y ciclomotores– sin etiqueta ambiental en la almendra central y en la M-30 y sólo pueden aparcar en el SER los vehículos Cero y los Eco. En el 3, la prohibición de circular a los vehículos sin pegatina se extiende a toda la ciudad. En el 4, se prohíbe circular en la M-30 y el interior de la misma a los coches con distintivo B. Y en el 5, a los vehículos con distintivo C. Además, sólo los Cero podrán aparcar en el SER.

## ¿Podrá entrar sin pegatina en la ciudad?

Si se activa el escenario 2 del plan anticontaminación –dos días consecutivos con superación del nivel de preaviso o un día con superación del nivel de aviso–, los vehículos sin pegatina no podrán circular por la almendra central y la M-30. Además, con el escenario 3 –tres días consecuti-

## A partir de abril los conductores deben llevar el distintivo ambiental en el coche

vos con superación del nivel de preaviso o dos días consecutivos con superación del nivel de aviso– y sucesivos tampoco podrán circular por el resto de la ciudad.

## ¿Es obligatorio llevarla?

Sí, a partir de abril será obligatorio llevar el distintivo ambiental. La DGT envió las pegatinas por correo a los domicilios en función de las características de sus vehículos, pero, quienes no dispongan de ella, la pueden adquirir



Un cartel de Madrid Central. S. ENRÍQUEZ-NISTAL

vado en el centro. A diferencia del plan anticontaminación, la restricción será de manera permanente, haya o no altos niveles de contaminación. Su puesta en marcha supondrá la mayor restricción de tráfico en la capital. Con esta medida, el Gobierno municipal espera que reduzca hasta un 40% la contaminación del tráfico rodado.

## ¿Y quién podrá entrar en esta zona delimitada?

A partir del 30 de noviembre, sólo podrán acceder los residentes del distrito Centro y sus invitados –20 al mes como máximo–, los propietarios de una plaza de garaje, así como vehículos Eco y Cero Emisiones. Las personas con movilidad reducida también podrán circular y aparcar en la calle como un vecino más. Además, habrá permisos para transportistas y para las familias que lleven a sus hijos a colegios de la zona restringida.

## ¿Hay alguna manera de ir al centro en coche privado si no soy residente?

Sí, siempre y cuando estacione su vehículo en un parking. Aunque el Gobierno municipal ha insistido en que se haga uso del transporte público para desplazarse al centro.

## ¿Y qué zona en concreto comprende Madrid Central?

En un área de 472 hectáreas, Madrid Central englobará a las cuatro Áreas de Prioridad Residencial que ya existen en la ciudad –Letras, Cortes, Embajadores y Ópera– y sumará además los barrios de Justicia y Universidad. El Ayuntamiento ya ha delimitado con una línea roja el perímetro y se están instalando cámaras para controlar en el futuro la entrada de

vehículos.

## ¿Me multarán si entro dentro de ese área?

Sí, aunque no en un primer momento. El Ayuntamiento gobernado por Manuela Carmena ha indicado esta semana que los conductores tendrán unos dos meses de prueba y que las multas llegarán «antes de las elecciones», aunque no han dado una fecha concreta para la puesta en marcha oficial.

rir por cinco euros en cualquier oficina de Correos. Aunque los coches de gasolina anteriores al año 2000 y los diésel anteriores a 2006 no podrán conseguirla porque la DGT no la dispensa al ser altamente contaminantes.

## Y Madrid Central, ¿qué es exactamente?

Es el proyecto de prioridad residencial que ha puesto en marcha el Ayuntamiento de Madrid para limitar la entrada del tráfico pri-



# «Diez folios sin un mapa», el informe de Madrid Central que Carmena da a Garrido

► El Gobierno regional insiste en que se pare el proyecto hasta que no haya consenso

SARA MEDIALDEA  
MADRID

Ayuntamiento y Comunidad de Madrid firmaron una tregua sobre el proyecto de Madrid Central. Pero apenas duró tres horas. Fue ayer, tras la reunión mantenida en el Consorcio Regional de Transportes y acabó con el PP redoblando sus mensajes en contra de este proyecto, del que, recordó, sigue pidiendo su suspensión «mientras no cuente con el consenso de ambas partes», señalaba el Ejecutivo regional en un comunicado.

De momento, la documentación que le aportó ayer en la reunión la conce-

jal de Movilidad, Inés Sabanés, no les convenció: son «apenas diez páginas, a todas luces insuficiente para garantizar el impacto que tendría esta medida» que será «brutal en la movilidad y lejos de mejorar la calidad del aire, haría justamente lo contrario», apostilló el portavoz del Gobierno regional, Pedro Rollán.

Un tono muy diferente al que mantuvieron las representantes de Ayuntamiento y Comunidad tras verse, durante una hora, en el Consorcio Regional de Transportes. De allí salieron si no con la paz, sí con un alto el fuego y la promesa de reunir una comisión técnica de forma «inmediata y urgente» para estudiar el proyecto de Madrid Central a fondo y señalar las medidas a adoptar para garantizar a los madrileños la oferta suficiente de transporte público para cuando entre en marcha y se restrinja el tráfico privado por la almendra central.



Representantes de Comunidad (izq.) y Ayuntamiento, en el Consorcio JAIME G.

## Cambio

La reunión en el Consorcio acabó con entendimiento; a las tres horas, el PP volvía a la guerra contra el plan

Sabanés aplaudía que «por fin» hubiera un trabajo y una información compartida «entre los distintos operadores que van a tener que actuar», y recordaba que la gente «no distin-

gue si somos los de la EMT, el Metro o Cercanías». Rosalía Gonzalo, por su parte, ponía el acento en la importancia de dar «solución a un problema que ha generado mucho debate y mucha preocupación a todos los madrileños».

Pero la ofensiva contra Madrid Central no amaina en el PP: no solo el Gobierno regional la mantiene, sino que también lo hace el partido en Madrid: lo hará en la Asamblea y en los municipios, presentando mociones exigiendo la paralización de esta medida.

MADNESS LIVE! & DRAGON PRODUCTIONS PRESENTS

# MICHAEL SCHENKER FEST

## RESURRECTION TOUR

MICHAEL SCHENKER FEST FEATURING MICHAEL SCHENKER + 3 LEGENDARY MSG VOCALISTS:  
GARY BARLEN | GRAHAM BONNET | ROBIN MCAULEY + DODGIE WHITE  
CHRIS GLEN (BASS) | TED MCKENNA (DRUMS) | STEVE MANN (GUITAR/KEYS)

ARTISTA INVITADO  
**NESLUM**

28 DE OCTUBRE  
MADRID LA RIVIERA

ticketMADNESS ticketmaster

# ROCK THE COAST FESTIVAL

HORNS SUN BEACH

## Ritchie Blackmore's Rainbow

Rock Memories 2019  
ÚNICO SHOW EN ESPAÑA - EXCLUSIVE SHOW IN SPAIN

**Speth Darkness**  
MICHAEL MONROE MAGNUM WINTERGUT DDO  
DARK GRAVEYARD FREEDOM CHILD WOLFWOLF  
51.177 5407 EV PLATING FROM MAJIN LEO JIMENEZ ALKALDI Angel Witch  
Dry River BLOODHUNTER HITTER THE HOLEMAN

MÁS DE 40 BANDAS EN TOTAL OVER 40 BANDS IN TOTAL

14 & 15 JUNIO 2019  
MAREHSTRUM MUSIC CASTLE PARK  
FUENGIROLA MÁLAGA SPAIN  
WWW.ROCKTHECOASTFESTIVAL.ES

ticketMADNESS ticketmaster  
MAREHSTRUMCASTLEPARK.COM



# Garrido amenaza con llevar Madrid Central a los tribunales si no se para

► El presidente enviará mañana una carta a Carmena instándole de nuevo a revertir el plan

SARA MEDIALDEA  
MADRID

El presidente regional, Ángel Garrido, insiste en rechazar la puesta en marcha de Madrid Central. De hecho, tiene previsto enviarle mañana una carta a Manuela Carmena instándole a suspender la puesta en marcha de este proyecto. Incluso no descarta acudir a los tribunales si se mantiene, como está previsto, para el 30 de noviembre.

Garrido quiere que se aplacen las restricciones al tráfico previstas y advierte que no solo la Comunidad, sino «muchos ayuntamientos estamos dispuestos a llegar hasta el final, por supuesto, si fuese necesario hasta los tribunales», dijo ayer, en declaraciones a Telemadrid. Considera el proyecto «letal» para Madrid y recuerda que un plan de este calibre «no se hace ni en un día ni en un mes». Ya hay alcaldes populares, como David Pérez (Alcorcón) que llevó ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid el protocolo anticontaminación del Ayuntamiento de la capital.

El presidente volvió a criticar el informe que entregó la concejal de Movilidad de Madrid, Inés Sabanés, a la consejera de Transportes, Rosalía Gonzalo, durante la reunión que mantuvieron el pasado viernes en el Consorcio de Transportes: cree que es «un documento de 10 hojas que no explica nada».

## Comisión de técnicos

En el citado encuentro, las responsables del Ayuntamiento y la Comunidad acordaron que fuera una comisión de técnicos los que analizaran a par-



Manuela Carmena y Ángel Garrido, en una imagen de archivo

EFE

## Previsión municipal La restricción, dicen los informes, sacará un 20% de coches del centro y reducirá un 40% la contaminación

tir de mañana el expediente del proyecto de Madrid Central, para que ellos determinen las medidas necesarias para adecuar la oferta de transporte público a la futura demanda.

Sabanés respondía ayer en Twitter a la amenaza del presidente de la Comunidad de llevar a los tribunales el cierre del centro: cree que atenta con-

tra el principio de autonomía local -al ser el tráfico una competencia exclusivamente municipal-, y también contra la protección a la salud, las recomendaciones de la UE y «su propio plan de calidad del aire».

En la documentación aportada a la Comunidad, se señala que el proyecto podría suprimir un 20 por ciento de los vehículos que utilizan el viario del centro y reducir las emisiones contaminantes en torno a un 40 por ciento. Además, el número de coches que estacionen en las aceras serán unos 8.000, 1.600 menos que ahora. Los kilómetros recorridos por la almendra central se reducirán en un 37 por ciento.

dad tiene 135 escuelas y siete casas de niños, y el resto pertenecen a diferentes municipios. Está previsto destinar en el presupuesto 35 millones de euros como tope para abonar las tasas de los aproximadamente 35.000 madrileños que se verán favorecidos con esta gratuidad. Es la cantidad que calculó Ciudadanos que costaría poner en marcha esta medida, que fue una exigencia suya para prestar apoyo a los presupuestos populares para 2019.

Hasta ahora, las tasas de estas escuelas infantiles públicas se pagaban en función de la renta de los padres, con costes de entre 577 y 1877 euros al mes. Para los más de 40.000 que llevan a sus hijos a escuelas infantiles privadas o concertadas, el Gobierno regional destina 36,6 millones para cheques guardería.

## Sucesos

### Muere aplastado por su tractor, que volcó en un terraplén

Un hombre de 53 años falleció el viernes en San Sebastián de los Reyes aplastado por su tractor, que volcó tras caer por un terraplén por causas desconocidas y que investiga la Guardia Civil. Según fuentes de Emergencias 112 de la Comunidad de Madrid, el accidente se produjo sobre las 20.30 horas del viernes, en un camino situado a la altura del kilómetro 12,5 de la M-111, en el límite entre los términos municipales de San Sebastián de los Reyes y Paracuellos de Jarama. La víctima falleció en el acto.

## Policía Municipal

### El sindicato UPM acepta la propuesta del Ayuntamiento

Los afiliados al sindicato Unión de Policía Municipal (UPM), el segundo en representación de este Cuerpo, han apoyado mayoritariamente (76,25 por ciento) la última propuesta presentada por el Gobierno de Manuela Carmena para renovar el convenio colectivo de los agentes locales. Este sindicato fue uno de los firmantes, junto a CC.OO. y UGT, del preacuerdo de convenio que fue rechazado en junio de este año por el 80 por ciento de la plantilla de policías municipales.

## Fuencarral

### La mala combustión de una caldera deja 12 intoxicados leves

Doce personas, entre ellas cuatro menores, resultaron intoxicadas leves ayer por la mala combustión de una caldera en el número 47 de la avenida de Santiago de Valverde (Fuencarral). El siniestro afectó a dos viviendas, la del primero, donde se encontraba el aparato que generó el monóxido de carbono y se celebraba un cumpleaños, y la del piso de arriba. Al final, diez personas fueron trasladadas a distintos hospitales por el Summa, informó un portavoz de Emergencias 112.

## Educación

### Unos 35.000 madrileños tendrán guardería gratis en septiembre

S. MEDIALDEA MADRID

Unos 35.000 madrileños que llevan a sus hijos de 0 a 3 años a escuelas infantiles de la red pública regional van a tener las tasas gratis a partir de septiembre de 2019. Esta es la principal medida de los próximos presupuestos autonómicos, que se aprobarán en consejo de Gobierno el martes. Quedan fuera los alumnos de escuelas infantiles cuyo titular es el Ayuntamiento de Madrid, ya que esta institución decidió en 2016 sacar sus 56 centros de la red pública regional.

Las tasas serán por tanto gratis el año próximo en esas escuelas infantiles públicas de titularidad de la Comunidad de Madrid o de otros ayuntamientos -a excepción del de Madrid-, que estén incluidas en la red regional. Los padres sí tendrán que abonar otros servicios, como la prolongación de horarios o el comedor, aunque para este último hay una provisión de becas.

La red regional establece un conjunto de 398 centros en toda la comunidad. De ellos, 262 son escuelas infantiles y 136 casas de niños. La Comuni-





1 El interior de la «montaña de los gatos», donde se quiere crear un centro de interpretación del Retiro por su 150 aniversario

2 Los arcos de entrada al interior de la montaña, que hasta hace 25 años fue sala de exposiciones

3 El exterior de la montaña, vallada



## La «montaña de los gatos»

# Madrid recuperará en 2019 el tercer capricho de Fernando VII en El Retiro

► El Consistorio invertirá 400.000 euros para reabrir esta gruta oculta desde hace 25 años, que podría convertirse en un centro de interpretación del parque

MARTA R. DOMINGO  
MADRID

Cuando Fernando VII regresó a España tras la huida de las tropas napoleónicas, en enero de 1814, el monarca se encontró con El Retiro destrozado, fortificado y convertido en un campo de maniobras. Tras invertir en su recuperación original, el «Deseado» levantó una tapia en los terrenos del parque situados al noreste, entre las calles de Alcalá, O'Donnell y Menéndez Peláyo; y desde el extremo sureste hasta el límite con el Estanque Grande. Uno de los «caprichos» que el Rey mandó construir en aquel «Reservado» fue la «montaña de los gatos», una edifi-

cación artificial de 15 metros de altura que permanece oculta a los ojos de los madrileños desde hace 25 años.

El Ayuntamiento de Madrid, a raíz de una propuesta inscrita en los presupuestos participativos de 2016, pretende recuperar en 2019 este enclave secreto bajo el montículo donde el monarca trató de recrear el hábitat de los osos que vivían en la Casa de Fieras, ubicada a unos metros de la Montaña Artificial. Según indicaron a ABC fuentes municipales, el proyecto de rehabilitación está a punto de salir a licitación, con cargo a las Inversiones Financieramente Sostenibles de 2018. Las obras contarán con un presupuesto de 400.000 euros y durarán seis meses.

Un bosque de olmos, fresnos, cedros, hiedras y hasta una cascada, aho-



Detalle de la cúpula y de un farol del interior de la montaña

ra seca, custodiada por varias esfinges, dan la bienvenida al Retiro a quien entre al parque por la puerta de O'Donnell. La montaña está levantada sobre unas bóvedas de ladrillo y mampostería, de planta circular. En su interior se encontraba la noria que surtía de agua la catarata y el río, en el que habitaban gansos y peces. La entrada a la gruta tenía aspecto de castillo, tal y como se aprecia en un grabado anterior a 1841 que custodia el Museo de Historia de Madrid. Aquel palacete, ya desaparecido por las sucesivas contiendas, era conocido como «el tintero» por la silueta que sus torres dibujaban en el horizonte.

En los años 60 se ejecutó sobre los restos originales del templete una bóveda de adoquines que descansaba sobre ocho pilares metálicos. Posteriormente, en la década de 1980, la bóveda de pavés se recubrió con un casquete de hormigón, que ahora deslucel el entorno al estar repleto de grafitis. El acceso a esta secreta y enigmática edificación está enmarcado por un arco de medio punto y dos arcos ojivales situados en una llamativa fa-





FOTOS: MAYA BALANYA

chada en color coral adornada con motivos pompeyanos. Por esta puerta, que destaca en medio de la naturaleza, se recalaba en lo que fue utilizado como una gran sala de exposiciones.

Precisamente, su rehabilitación y su uso público es lo que reivindica la asociación de Amigos de los Jardines del Buen Retiro, que quiere recuperar este emblema del parque con especial ahínco ahora, ya que se cumple el 150 aniversario de la cesión del Retiro al Ayuntamiento de Madrid por parte de la Corona española.

### Por la Unesco

«La montaña artificial era el parque temático del Rey. Es una construcción muy singular, no hay otra igual en España, por eso es tan valiosa», indica a ABC el secretario general de la asociación, Ignacio Bazarra. «El Retiro, pese a ser el lugar más visitado de Madrid, no cuenta con puntos de información al visitante ni un centro de interpretación que ilustre a los madrileños y a nuestros visitantes sobre la riqueza histórica, patrimonial y medioambiental del parque. Por eso, nos parece que el lugar más indicado para ello sería la Montaña Artificial», proponen.

Su puesta a punto y reapertura también ha sido reclamada por el Grupo Municipal Socialista, con más motivo ahora que el eje Prado-Retiro se ha presentado a la candidatura de la Unesco. «Creemos que este espacio, así como

otros que están desaprovechados o cerrados en el parque del Retiro, deben reformarse y abrirse al público. En primer lugar porque forman parte del eje que pretendemos convertir en Patrimonio de la Humanidad y también porque, en este caso concreto, supone recuperar una sala de exposiciones y parte importante de nuestro patrimonio cultural», indicó a este diario la edil socialista Mar Espinar.

El objetivo de esta intervención que está por adjudicar es, según explicaron fuentes municipales, «solucionar

las filtraciones de agua que se producen a través de los restos del templete original situado en la cima de la Montaña Artificial, y que afectan a la bóveda de fábrica de ladrillo del interior». También se renovará la instalación eléctrica interior y se pondrán luminarias

exteriores tipo led, además de acondicionar los caminos terrizos que conducen a la cima.

En primer lugar, se demolerá el casquete de hormigón de la cima para impermeabilizar toda la superficie. Se construirá un lucernario de vidrio sobre una estructura metálica para que entre la luz por el óculo de la bóveda interior y, al mismo tiempo, mejorar la ventilación del ladrillo. La superficie de la losa de hormigón será de nuevo transitable «para recuperar el carácter de "mirador" que tuvo originalmente».

*La Reina fue la última soberana que disfrutó del parque bajo su propiedad; tras la «Revolución de Septiembre», la Corona lo cedió al Ayuntamiento*

## El castillo donde Isabel II vigilaba a los carlistas

M. R. DOMINGO MADRID

El parque de El Retiro es un testigo silencioso de la historia de España desde que se fundó en pleno Siglo de Oro. Tanto es así que cuentan las crónicas de la época que Isabel II solía subir al «tintero», el palacete construido por su padre en la «montaña de los gatos», para visualizar los movimientos de las tropas carlistas en las sucesivas contiendas que se desataron para arrebatarse el trono. El palacio, ya desaparecido por las distintas guerras que dejaron el parque como un campo de batalla, resistió hasta principios del siglo XX, como reflejan las revistas que conserva la hemeroteca municipal.

La Montaña Artificial es junto con la Casa del Contrabandista, donde en la actualidad se sitúa la discoteca Florida Retiro, y la antigua Casa de Fie-

ras, reconvertida ahora en biblioteca, uno de los tres «caprichos» que Fernando VII ordenó erigir en el «Reservado» de El Retiro.

Estas pequeñas construcciones, que en el caso de El Retiro fueron diseñadas por el arquitecto Isidro González Velázquez, se pusieron de moda en el siglo XVIII. El monarca se inspiró para encargar estas construcciones en el modelo marcado del «Pequeño Trianón» del Palacio de Versalles, erigido bajo el reinado de Luis XV.

Este palacete se usaba con asiduidad como observatorio y como mirador privado de los monarcas. «Las vistas desde allí, en aquella época, que no había construcciones alrededor, eran espectaculares: se podía ver casi toda la provincia», relata a este diario el secretario general de la asociación de Amigos del Retiro, Ignacio Bazarra.

Durante 235 años, desde 1633 hasta 1868, fue de uso exclusivo de la Familia Real. Pero desde el siglo XIX

la apertura del parque a los ciudadanos fue ganando terreno hasta que la cesión a los madrileños fue ya definitiva.

La Reina «de los tristes destinos» fue la última en poder disfrutar del parque en privado. La Revolución

de 1868 expulsó a Isabel II de España, escogió como Rey a Amadeo de Saboya y terminó derivando en una efímera República. En ese breve período, es cuando el Estado cedió al Ayuntamiento de Madrid el parque. En concreto, el 8 de noviembre de 1868.

Un decreto del ministro de Hacienda, Laureano Figuerola, otorgó la propiedad al Ayuntamiento, siendo alcalde Nicolás María Rivero. El Retiro es renombrado oficialmente «Parque de Madrid» y así figura aún hoy en alguna de las puertas de acceso.

**Mirador privado**  
El palacio desaparecido era utilizado como observatorio por su situación y por su altura



Una de las últimas imágenes del castillo, ya derruido, en la revista «La Esfera», publicada en noviembre de 1915



## MADRID

## Garrido amenaza con llevar Madrid central a los tribunales

EL PAÍS, Madrid  
El presidente de la Comunidad de Madrid, Ángel Garrido, está dispuesto a llevar su enfrentamiento con el Ayuntamiento por Madrid central hasta los tribunales. Así lo dijo ayer el líder del PP durante la reunión interparlamentaria que celebra su partido en Sevilla, donde avanzó que mañana le enviará una carta a la alcaldesa de la capital, Manuela Carmena, exigiendo la paralización del proyecto de restricción de tráfico en el corazón de la ciudad, que arrancará el 30 de noviembre.

“Creemos que puede ser letal para Madrid”, dijo el presidente regional sobre Madrid central, que está provocando un enfrentamiento frontal entre la Comunidad y el Ayuntamiento. “Queremos que se aplase *sine die* para que los técnicos puedan trabajar con documentación que todavía no nos han entregado”, añadió. “No se puede abordar un proyecto que afecta a 470 hectáreas del centro de Madrid, que se dice pronto, sin un solo papel”, siguió. “Espero que la alcaldesa reflexione, que obligue a su concejala a dar marcha atrás y que paralice su proyecto”, apuntó sobre Carmena y la edil de medioambiente y movilidad, Inés Sabanés. Y remachó: “Tanto la Comunidad Autónoma de Madrid como muchos Ayuntamientos de la Comunidad estamos dispuestos a llegar hasta el final, y si fuera necesario, por supuesto, hasta los tribunales”.

### Documentación

El Ejecutivo regional se queja desde hace semanas de que el Ayuntamiento no le ha proporcionado los estudios técnicos de impacto sobre el tráfico que permitirían adaptar la oferta de transporte público a los previsibles atascos. Esa demanda no fue satisfecha el viernes, durante la reunión mantenida en el consorcio de transportes entre Sabanés y la consejera de Transportes, Rosalía Gonzalo. Entonces, los representantes del Ayuntamiento entregaron a los de la Comunidad lo que Garrido descalificó ayer como “un papelito” de diez hojas. La falta de esos detalles técnicos sería el argumento con el que la Comunidad pediría la paralización cautelar de Madrid Central, según fuentes del Ejecutivo.

Las dos partes se comprometieron en esa cita a formar de manera urgente una comisión técnica en la que se estudie el impacto del proyecto. Sin embargo, el Gobierno regional considera que los trabajos durarían meses. Imposible, según su criterio, que Madrid central eche a andar el 30 de noviembre, como está previsto.



Entrada a la nueva sede de los Juzgados de Violencia sobre la Mujer en la calle de Albarracín, en San Blas. / VÍCTOR SAINZ

En un radio de 100 metros están los juzgados de lo Penal, de Violencia sobre la Mujer y los de Menores

## La Ciudad de la Justicia, en San Blas

F. JAVIER BARROSO, Madrid  
San Blas se ha convertido en estos meses de octubre en el distrito judicial penal por excelencia. El Gobierno regional ha decidido unificar en un radio de 100 metros los 56 juzgados de lo Penal, de Ejecutorias, de Violencia sobre la Mujer y de Menores. Tan solo los de instrucción, situados en la mítica sede de la plaza de Castilla, continúan alejados de este núcleo. Se cumple así una de las demandas históricas de fiscales, abogados y procuradores que se han quejado siempre de la dispersión de las sedes en la capital.

San Blas (156.149 habitantes, con un 18,6% de población extranjera) acoge cerca del 5% de la población global de la capital y tiene una tasa de paro del 8,32%. Durante décadas tuvo una gran potencia industrial, con fábricas míticas como Santa Bárbara, pero el declive del sector se dejó sentir en sus polígonos. Esta concentración judicial ya estaba incluida en el Plan de Infraestructuras Judiciales presentado en febrero de 2017, tras ser desestimada por enésima vez la construcción de una Ciudad de la Justicia en Valdebebas (Hortaleza) en la que estuvieran todos los juzgados de la capital. Este proyecto se inició hace unos 15 años, dentro del Ejecutivo de Esperanza Aguirre. Pese a varios intentos, alguno incluso de bajo coste, ha quedado enterrado y con él cualquier intento de hacer realidad soluciones que ya funcionan en ciudades como Valencia.

El distrito acogía hasta la fecha los 26 juzgados de lo Penal y la Fiscalía de Enjuiciamiento y Apelaciones en la sede de la calle de Julián Camarillo. Solo en 2017, recibieron 16.541 casos y al final de año les quedaban pendientes casi 17.000 procedimientos. En la calle de Institución Libre de Enseñanza (antigua Hermanos García Noblejas) estaban el juzgado de refuerzo y los Juzgados de Menores. El resto de sedes ahora unificadas se distribuían en diversos

edificios. En un inmueble obsoleto de la calle de Manuel Tovar (Fuencarral-El Pardo), se concentraban los 11 Juzgados de Violencia sobre la Mujer, los 5 de lo Penal de esta especialidad, la fiscalía, los forenses y los equipos sociales. Este centro se caracterizaba por la falta de espacio y por el continuo contacto entre las mujeres víctimas de violencia machista y sus agresores.

Los juzgados de Violencia sobre la Mujer se han trasladado al número 31 de la calle de Albarracín, donde antes estuvo la sede central de la Policía Municipal. El inmueble consta de 26.700 me-

tros cuadrados y con importantes novedades. “La oficina judicial es más amplia, los techos son altos por lo que da menos sensación de agobio y hay accesos a las salas de vistas independientes para las víctimas y los acusados”, destaca el presidente del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM), Francisco Javier Vieira. Durante 2017, estos juzgados tramitaron 17.108 procedimientos, lo que supuso un 9% más que en 2016. A final de año, quedaron pendientes 2.894 casos, según la Memoria de 2017 del TSJM.

Las 600 personas que trabajan en el nuevo edificio de Albarracín

abogados de todas las partes personadas, los padres de la víctima y, en ocasiones, el propio acusado.

La habitación cuenta con sistemas de grabación de audio y vídeo y se utiliza para preconstituir las pruebas, de forma que la víctima no tenga que declarar de nuevo en el juicio. “Se evita que el niño tenga que estar en una sala de vistas. Ahora se intentaba hacer de una manera informal, sin las togas y sin utilizar el estrado, pero no era muy adecuado para los menores”, recuerda el presidente del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM), Francisco Javier Vieira. Esta sala está disponible en edificio de la calle de Albarracín número 31.

están en pleno traslado. Acogerá también 17 juzgados de lo Penal, lo que supondrá que haya más espacio en la sede de Julián Camarillo; la fiscalía provincial, la forense y los equipos técnicos de Violencia sobre la Mujer. “Estos cambios se van a notar también en la plaza de Castilla, ya que se libera una planta entera con el traslado de los seis juzgados de ejecutorias penales”, explica la decana de los jueces de Madrid, la magistrada María Jesús Barco.

La consejera de Justicia, Yolanda Ibarrola, reconoce que se ha elegido San Blas por contar ya con dos sedes previas y por el precio del alquiler de las oficinas. “Con esta concentración buscamos mejorar la eficacia y la eficiencia. El nuevo edificio cuenta con un salón de actos de grandes dimensiones que puede utilizarse para macrojuicios. También hay espacio para que los abogados puedan reunirse con sus clientes y áreas para la Guardia Civil y la Policía Nacional”, afirma Ibarrola.

En estos días se están dando los típicos problemas iniciales como la falta de teléfonos o fax en algunos juzgados, que los muebles se han trasladado de las antiguas sedes y no caben en los nuevos emplazamientos o, incluso, el reparto de las plazas de aparcamiento del edificio. El Ejecutivo regional espera tenerlo resuelto en los próximos días. “No hemos querido mover los juzgados de instrucción de la plaza de Castilla porque supondría el traslado de mucha gente; además son los juzgados emblemáticos por excelencia”, mantiene Ibarrola.

Lo que queda pendiente es unificar el núcleo civil, que sufre también una gran dispersión. El actual presidente regional, Ángel Garrido, ha pedido que estén en las proximidades de la calle del Poeta Joan Maragall (antigua Capitán Haya). “Estamos trabajando con la Consejería de Hacienda para lograr las mejores ubicaciones”, concluye la consejera.

## Por fin llega la cámara Gesell

Una de las mayores reivindicaciones de los jueces y fiscales de Madrid era contar con una cámara Gesell, como la que se ven en las películas. Se trata de una habitación dividida por una pared y con un enorme cristal de visión unilateral. Dentro de la cámara Gesell (en honor al psicólogo y pediatra estadounidense Arnold Gesell) están las víctimas de los delitos —en especial niños y adolescentes—. Al otro lado se hallan los magistrados, los fiscales, los



## MMADRID

VIENE DE PÁGINA 35

ción las alegaciones formuladas en el periodo de información pública», entre las que se encontraban las que había presentado el propio Ejecutivo de Sol. Por ello, según esta misma versión, enviaron un escrito al Palacio de Cibeles solicitando que «aportara una versión que incorporara las eventuales modificaciones tras la toma en consideración de las alegaciones formuladas».

«La Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid aprobó dicho protocolo el pasado 27 de septiembre sin atender a lo solicitado y, por tanto, sin presentar el proyecto en la Sección de Calidad del Aire de la Consejería de Medio Ambiente, incumpliendo el apartado cuarto del protocolo marco de la Comunidad de Madrid», asegura un portavoz regional. «El Ayuntamiento remitió el protocolo el 28 de septiembre, una vez aprobado», apostilla.

Debido a ello, según apuntan en la Puerta del Sol, «se ha generado indefensión no sólo a aquellas personas físicas, entidades o administraciones cuyas propuestas no han sido valoradas», sino que consideran que se ha «privado» a los técnicos de la Administración autonómica de la posibilidad de «examinar y coordinar» las medidas contempladas en el documento definitivo y, en su caso, «efectuar las recomendaciones oportunas».

«La ciudad de Madrid no es una isla y, si no existe esa necesaria coordinación, se provocaría un caos circulatorio que afectaría a los ciudadanos de toda la región», insisten en la Consejería de Medio Ambiente. En este sentido, y a la espera de analizar el fondo de la nueva normativa, ya avanzan que el hecho de que la capital haya añadido un quinto escenario de medidas antipolución en vez de los cuatro estipulados por la

**La Consejería de Medio Ambiente dice que se ha generado «incertidumbre»**

**La normativa local añade un escenario más de medidas contra la polución**

normativa autonómica va a «generar mucha incertidumbre a los residentes en otros municipios que van en coche a la capital».

El Ayuntamiento de Madrid decidió modificar su protocolo para tratar de «reducir antes los niveles de contaminación en situaciones excepcionales nocivas para la salud». Entre las medidas que se mantuvieron sin cambios están la reducción de la velocidad en la M-30 y sus accesos de 90 km/h a 70 km/h y la prohibición de estacionar en las zonas reguladas por parquímetros al alcanzar determinados niveles de NO<sub>2</sub>.



Un cartel advierte de la futura puesta en marcha de Madrid Central. J.P. GANDUL / EFE

## MOVILIDAD TIENE MERAS ESTIMACIONES

# Un informe sin datos que avalen Madrid Central

El documento de 21 páginas que el Consistorio dio al Consorcio de Transportes soslaya las repercusiones

ROBERTO BÉCARES MADRID

Un informe de 21 páginas, con amplias explicaciones sobre el funcionamiento de Madrid Central, pero escasos apuntes sobre cómo afectará a la movilidad de la ciudad y qué repercusiones tendrá teniendo en cuenta lo ambicioso de la medida, fue lo que presentó el viernes el Ayuntamiento de Madrid a representantes de la Comunidad de Madrid en el Consorcio Regional de Transportes para conseguir abrir un periodo de diálogo para tratar de reforzar el transporte público. Una condición *sine qua non* para que la medida no sea un fracaso.

El informe es «a todas luces insuficiente, dada la magnitud del proyecto y la gran afección que supone este cierre para la movilidad de la ciudad de Madrid», señaló el viernes el vicepresidente del Gobierno regional, Pedro Rollán, después de la reunión en la que se firmó una paz temporal entre las dos administraciones de cara a estudiar esta medida que reducirá el tráfico de 472 hectáreas en el centro de la capital.

Según ha sabido EL MUNDO, el documento tiene extensas descripciones sobre los criterios de acceso a Madrid Central, pero apenas dos páginas se dedican al impacto que tendrá en la ciudad. De acuerdo a las estimaciones del Ayuntamiento, esta actuación suprimirá un 20% el número de vehículos que cruzan el centro de Madrid. Asimismo, se calcula que aparcarán en la calzada de la almendra central 1.600 vehículos menos de los que lo hacen en la actualidad. En total, el Consistorio confía en que se reduzcan las emisiones contaminantes de los vehículos un 40%.

Pese a que de la reunión celebrada entre Comunidad y Ayuntamiento salió el acuerdo de encontrar soluciones alternativas de transporte, con la creación de una comisión técnica, las voces críticas que llegaban desde el PP nacional contra la medida, hicieron que el Gobierno regional matizara su postura y exigiera la paralización del plan. Incluso el sábado, el presidente regional, Ángel Garrido, fue más allá al ame-

nazar con llevar a los tribunales la medida si el Ayuntamiento no da marcha atrás.

Entretanto, el grupo de Ciudadanos (Cs) en la Asamblea de Madrid ha registrado una proposición no de ley (PNL) para paralizar de manera «urgente» la entrada en vigor de la medida hasta que no se acuerde un consenso con la Comunidad de Madrid y con los cientos de miles de madrileños afectados, informa Efe.

El objetivo de la PNL es que el Gobierno regional inste al Ayuntamiento a paralizar el cierre al tráfico del centro de Madrid, previsto el 30 de noviembre, hasta que se abra «un proceso de información pública previo» y que los afectados —ciudadanos, trabajadores y autónomos— puedan presentar alegaciones.

Cs solicitó la implantación de sistemas informativos que permitan conocer tanto «el grado de ocupación de las reservas de carga y descarga», como el de «todos los aparcamientos de uso público existentes» dentro del área de Madrid Central.



INDIANO EN CHAMBERÍ

VÍCTOR DE LA SERNA

## Un viaje a ninguna parte

A mediados de los años 70 Madrid era una ciudad estrangulada. Los conductores veteranos recordarán que se tardaba por lo menos una hora, a media tarde, en llegar de la Plaza de Castilla a la de Colón. No había más vía de travesía de esta ciudad de norte a sur que el eje de la Castellana. Cuando por fin se fue cerrando entre 1974 y 1976 la parte oriental de la M-30, aquella «avenida de la Paz» que parecía interminable, la ciudad respiró. El tráfico recuperó fluidez. Y las diferentes vías de circunvalación fueron completando un esquema que durante decenios permitió una movilidad bastante adecuada si la comparamos con la de otras grandes capitales.

El camino, en casi medio siglo, ha estado plagado de altos y bajos mientras la ciudad y su entorno se iban abriendo, en superficie y bajo ella, para el tráfico rodado y el ferroviario: el túnel de la risa de Atocha a Chamartín; el interminable soterramiento del sur de la M-30 y el casi tan interminable acondicionamiento de Serrano y sus aparcamientos, en la faraónica etapa de Ruiz Gallardón; la coincidencia de tres magnas obras —las líneas 7 y 10 del Metro y el intercambiador de Nuevos Ministerios— que durante años afectaron una parte de la ciudad... En fin: que las actuales polémicas tienen muchos precedentes.

Sin embargo, los parecidos acaban ahí. Aquellos proyectos seguían un plan y tenían un objetivo, el de facilitar la actividad y la movilidad en una gran ciudad. Ahora asistimos a su paulatina

**El camino, en casi medio siglo, ha estado plagado de altos y bajos mientras la ciudad se iba abriendo para el tráfico rodado y ferroviario**

parálisis, que se explica con un mantra, la lucha contra la contaminación. Pero hacerlo a base de un gigantesco embotellamiento creado por la desaparición generalizada de carriles para automóviles entraña un grave riesgo: que el remedio agrave la enfermedad. Cuando la salida de la plaza de Colón a la A-6 por los estrechados bulevares pasa de una duración de cinco minutos al triple o al cuádruple tenemos un anticipo visible de lo que llega con esa enorme zona vedada de casi 500 hectáreas. Cientos de miles de coches parados... con el motor en marcha.

Como revelaba un reportaje en la calle de EL MUNDO la semana pasada, la falta de información y el desconcierto son grandes. Eso sí, todos ven las bicis, patinetes y hasta motos por las aceras y los pasos de peatones, o saltándose semáforos, y a eso nadie le pone coto. Aquí el plan parece quedarse en un viaje a ninguna parte. Y, vista la parquedad de las explicaciones, por puro dogmatismo.



EL MUNDO  
LUNES 29 DE  
OCTUBRE DE 2018



MAXIMA  
11°C  
MINIMA  
4°C

AMANECER  
07:38  
ANOCHECER  
18:18

FASE LUNAR  
MAÑANA



MAXIMA  
9°C  
MINIMA  
6°C

AMANECER  
07:39  
ANOCHECER  
18:17



**POLEMICA** EL EJECUTIVO DE GARRIDO ENVÍA UN REQUERIMIENTO AL EQUIPO DE CARMENA

## Freno al protocolo anticontaminación

- La Comunidad da un plazo de un mes al Ayuntamiento de Madrid para que lo declare «nulo» o acudirá a los tribunales
- Según el Gobierno regional, se aprobó «incumpliendo la exigencia legal» de presentarlo en un organismo autonómico

MARTA BELVER MADRID

La Comunidad de Madrid ha enviado un requerimiento al Ayuntamiento de la capital para que declare «nulo» su protocolo de actuación ante episodios de alta contaminación en la ciudad. Tal y como argumentan en el Ejecutivo autonómico, el Gobierno municipal ha «incumplido la prescripción legal» que exigía la presentación de dicho documento en la Sección de Calidad del Aire de la Consejería de Medio Ambiente antes de su aprobación definitiva.

Así, en la Puerta del Sol dan un plazo de un mes al equipo de Manuela Carmena para que deje sin efectos la nueva batería de medidas de restricción al tráfico rodado durante los picos de acumulación de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), en vigor desde finales de septiembre, pero que aún no ha tenido que aplicarse. En caso contrario, advierten que pedirán su suspensión directamente en los tribunales mediante la interposición de un recurso contencioso-administrativo.

El pasado 27 de septiembre la Junta de Gobierno del Ayuntamiento dio el visto bueno definitivo a la tercera versión de un protocolo que fue inicialmente aprobado por el PP bajo el mandato de Ana Botella y modificado dos veces tras la llegada de Ahora Madrid al Palacio de Cibeles. Entre las novedades que ha introducido la normativa que de momento sigue en vigor está la eliminación del sistema de circulación de matrículas alternas en determinados niveles de polución, sustituyéndolo por el de los distintivos ambientales de los vehículos de la DGT, y la extensión a las motos y ciclomotores de las limitaciones a la movilidad.

«No estamos intentando que no se apliquen medidas de control de la calidad del aire, al contrario, pero esas medidas tienen que estar armonizadas con las del resto de municipios de la región y aplicarse en un escenario cierto», argumenta el consejero de Medio Ambiente, Carlos Izquierdo, sobre el requeri-

### PROTOCOLO CONTRA LA CONTAMINACIÓN

#### NIVELES DE CONTAMINACIÓN

PREAVISO	AVISO
Dos estaciones de la misma zona superan los: <b>180 µm³</b> dos horas consecutivas	Dos estaciones de la misma zona superan los: <b>200 µm³</b> dos horas consecutivas
Tres estaciones de cualquier zona superan los: <b>180 µm³</b> tres horas consecutivas	Tres estaciones de cualquier zona superan los: <b>200 µm³</b> tres horas consecutivas
<b>ALERTA</b> <b>400 µm³</b> tres horas consecutivas	
Nunca se ha activado en Madrid.	

FUENTE: Ayuntamiento de Madrid.

### En Sol advierten que podrían interponer un recurso contencioso administrativo

miento realizado por la Comunidad al Consistorio de la capital.

A propósito de la efectividad del mismo, pronostica que el asunto aca-

#### ESCENARIOS

	1	2	3	4	5
<b>ENTRADA EN VIGOR DE CADA ESCENARIO</b>	Con un día de preaviso	Con dos días de preaviso Con un día de aviso	Con tres días de preaviso Con dos días de aviso	Con cuatro días de aviso	Alerta
<b>MEDIDAS</b>					
<b>70</b> Velocidad limitada a 70 km/h en la M-30 y accesos desde la M-40	70	70	70	70	70
<b>S.C.R.</b> Prohibido aparcar en la zona SER salvo vehículos CERO y ECO		S.C.R.	S.C.R.	S.C.R.	S.C.R.
Prohibido circular a vehículos sin etiqueta ambiental de la DGT, incluidas motocicletas:					Sólo vehículos CERO
En la almendra central y en la M-30					
En toda la ciudad					
En la almendra central y en la M-30 no podrán circular además los vehículos con etiqueta B				B	B
En toda la ciudad no podrán circular además los vehículos con etiquetas B y C					B C

EL MUNDO

bará previsiblemente en manos de la Justicia: «Las restricciones al tráfico de Madrid Central, la reducción de carriles en la Gran Vía y la nueva Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento se han hecho en base a ese protocolo y se han fijado como objetivo aplicarlas antes de las Navidades. Entendemos que no van a dar marcha atrás voluntariamente».

En el Ejecutivo de Ángel Garrido argumentan que la Ley de Calidad del Aire y Protección de la Atmós-

fera, de ámbito nacional, establece que las normativas locales en esta materia «deben encuadrarse en el marco de la planificación autonómica» y ajustar sus actuaciones a los principios de «información mutua, cooperación y colaboración». En este sentido, señalan que los ayuntamientos de la región tienen que atenerse a lo previsto en el protocolo para episodios de alta contaminación aprobado por la Comunidad de Madrid en noviembre del

año pasado, que establece que los municipios de más de 75.000 habitantes deberán «presentar» la propuesta de sus normativas locales para combatir la polución ante la Sección de Calidad del Aire de la Consejería de Medio Ambiente.

Allí explican que la corporación que dirige Carmena remitió el 3 de septiembre una propuesta de protocolo ante concentraciones de NO<sub>2</sub> que «no había tomado en considera-

SIGUE EN PÁGINA 36



## ESPAÑA



Los responsables de Adif, Renfe y Saudi Railways Organization presentan el proyecto del AVE a La Meca, a inicios de octubre. / EFE

Las grandes constructoras han logrado contratos por 17.000 millones en Riad, que es además el quinto mayor comprador de armas españolas

## Arabia Saudí, un negocio milmillonario para España

LUIS DONCEL, Madrid  
“Gracias por vuestro esfuerzo y vuestra tarea permanente tan positiva. No os olvidéis nunca de sentir España, como nosotros os tenemos siempre en nuestra mente y en nuestro corazón”. Con estas palabras inició Felipe VI el año pasado su primera visita oficial como monarca a Arabia Saudí. Además de cimentar la amistad entre las dos casas reales, el monarca se llevaba un compromiso de buenas relaciones con un país que en los últimos años ha firmado contratos con empresas españolas por valor de 17.000 millones.

No es solo el famosísimo AVE a La Meca. Constructoras españolas se han llevado jugosos negocios como el de las tres líneas de metro de Riad, la construcción de corbetas para el Ejército o de una refinería. Las exportaciones a Arabia, pese a haber caído en los dos últimos años, aún superan los 2.600 millones. Y Riad es, según los datos de la Secretaría de Estado de Comercio, el quinto comprador de material militar español, por detrás de Alemania, Reino Unido, Francia y Turquía.

Con este trasfondo económico, es fácil comprender la coinciden-

cia mostrada esta semana entre PSOE, PP y Ciudadanos, contrarios a cortar el suministro de material bélico a Arabia Saudí. Defendían con esta decisión, según dijo el presidente Pedro Sánchez, “los intereses estratégicos de España”. Y estos miles de millones en obras gigantescas o compras de armas también explican que el jueves los eurodiputados socialistas y populares españoles se aleja-

En 2015 las exportaciones superaron los 5.000 millones de euros

ran de sus compañeros de partido, negándose a apoyar una petición a los Gobiernos de imponer a Riad un embargo de armas, como sí habían hecho la inmensa mayoría de socialistas y populares europeos a raíz del escándalo por el asesinato del periodista Jamal Khashoggi a manos de personas vinculadas con el Estado saudí.

“El eje económico y comercial guía la política exterior española con Arabia Saudí. No hay otro vector”, asegura rotunda Ixaso Domínguez, coordinadora de Oriente Medio y Norte de África de la Fundación Alternativas. Esta analista echa de menos una estrategia clara y mantenida en el tiempo de las relaciones bilaterales, una estrategia que vaya más allá del mantenimiento de estos intereses económicos. “Como ha quedado demostrado esta semana, España carece de esta estrategia, más allá de defender sus intereses económicos”, concluye.

Esta misma semana, el consorcio de empresas públicas y privadas españolas que construyó el AVE entre Medina y La Meca formalizó en Riad el último acuerdo sobre este proyecto. Se trataba de un acto simbólico de un megapro-

yecto de 450 kilómetros de longitud que ya ha comenzado a circular en periodo de pruebas, pero que no lo hará a pleno rendimiento —con trenes diarios a 300 kilómetros por hora— hasta septiembre de 2019. La otra gran obra española son las tres líneas del metro de Riad. Estos dos contratos suman casi 13.000 millones.

A estos contratos se une el de Navantia de 1.800 millones para cinco corbetas y los 1.500 millones para que Técnicas Reunidas construya la refinería de Ras Tanura, al este del país.

### Buena relación

Para lograr todo esto, la buena relación entre las casas reales de los dos países ha sido un factor importante. “Sin desmerecer los conocimientos y experiencia de las empresas adjudicatarias, es innegable el papel fundamental que ha jugado la intermediación real. En este sentido, Felipe VI se ha limitado a mantener las relaciones que había construido su padre, Juan Carlos I, con el rey Abdulá”, añade la analista.

Según datos del Instituto de Comercio Exterior, 36 empresas españolas están establecidas en Arabia Saudí. Entre ellas destacan grandes constructoras como ACS, FCC, OHL o Ferrovial; ingenierías como Isolux Corsán, Técnicas Reunidas o Duro Felguera; petroleras como Repsol; empresas de servicios relacionados con el agua como Aqualia; de telecomunicaciones como Indra; o firmas de moda como Adolfo Domínguez y de joyería como Tous. El Ixex apunta a la defensa, las energías renovables, la educación, la gestión hospitalaria y las infraestructuras como los sectores que ofrecen mejores perspectivas comerciales para España.

Las cifras del Ixex reflejan también las huellas que el petróleo barato ha dejado en el consumo saudí en los últimos años. Así, el récord de compras de productos españoles alcanzado en 2015, cuando las exportaciones superaron los 3.000 millones, no se ha repetido, hasta caer el año pasado a 2.267 millones de euros. Pese a este descenso, el número de empresas exportadoras al país árabe se ha mantenido más o menos estable en torno a las 5.000, quedando algunos años ligeramente por encima y otros por debajo de esta cifra.

### OPINIÓN / CARLOS YÁRNOZ

## Barcos sin principios

Europa en su conjunto y España en particular han perdido una oportunidad de oro para lanzar un serio aviso a Riad por su permanente violación de los derechos humanos dentro y fuera del país. El asesinato del periodista Jamal Khashoggi la puso en bandeja. Por el contrario, la pusilánime reacción ha vuelto a demostrar que los intereses económicos priman sobre los principios más sagrados de la Unión.

Ha sido la salvaguarda de esos intereses y el miedo a represalias la razón por la que los europeos callan desde hace años ante los desmanes de la petromonarquía saudí, primer exportador mundial de petróleo y segundo importador de armas, la mitad de las cuales salen de Euro-

pa. Prefieren no molestar al rey saudí o a los príncipes y agasajarlos para preparar nuevos contratos millonarios. O engrasar acuerdos con ilegales comisiones, como ha destapado este periódico. Por eso, ni EE UU —su primer suministrador de armas— ni Reino Unido, Francia o España —en los puestos siguientes— han reaccionado ante la discriminación de las mujeres saudíes o la represión a los disidentes. Ni siquiera lo han hecho ante los bombardeos en Yemen con 9.000 civiles muertos desde 2015. La ONU investiga esos crímenes de guerra frente a los que la UE, premio Nobel de la Paz en 2012, tampoco ha protestado.

El escándalo del descuartizamiento del colaborador del Washington Post en

el consulado de Estambul no solo facilitaba una reacción contundente, sino que obligaba a ello a los firmantes del Tratado de la Unión, que exige defender dentro y fuera esos derechos humanos.

Solo una decisión a escala europea de interrumpir las ventas de armas hubiera sido eficaz para parar los pies a Riad. Lo intentó Alemania y lo debiera haber intentado España porque es el único de los cinco países grandes de la UE con un gobierno progresista.

Su silencio, sin embargo, ha sido clamoroso. Argumenta el Ejecutivo socialista que los 1.800 millones de euros de la venta de las cinco corbetas para Riad y los 6.000 empleos de Navantia son prioritarios. El mismo razonamiento que se

utilizó para mantener la transacción de las 400 bombas. La ausencia de consenso europeo tampoco puede ser la excusa para el Gobierno español.

Hay alternativas, como bien demostró Francia hace tres años anulando la venta a Moscú, por 2.000 millones, de dos portahelicópteros Mistral. Uno ya estaba construido, pero la anexión de Crimea hizo que el entonces presidente François Hollande suspendiera la entrega. “No se dan las condiciones”, se limitó a decir.

La solución de París fue poner en marcha toda su maquinaria diplomática e industrial para negociar un arreglo con Putin y, por otro lado, vender los navíos a Egipto. Por todo lo ocurrido ahora, un sentimiento de vergüenza sobrevuela el cielo europeo.

La gestión migratoria fue el primer incumplimiento grave de los principios y valores de la UE. El silencio frente a Riad fija una peligrosa tendencia. No se vislumbran voluntarios para pararla.



ACS

# Cobra irrumpe en el mercado eólico «offshore»



El proyecto flotante del parque eólico de Kincardine contará con una inversión de 450 millones de euros, frente a las costas escocesas de Aberdeen, en el Mar del Norte

**L**a filial industrial de Grupo ACS, Cobra, irrumpe en el mercado eólico «offshore» («fuera de la costa») con la puesta en servicio de la primera instalación comercial, no experimental, de una planta eólica «offshore» con tecnología flotante en el mundo (en Aberdeen, Escocia), propiedad al 90% de la filial de ACS y al 10% de diversos socios locales.

No está prevista la activación de mecanismos de financiación externa (crédito sindicado, «bonos verdes», etc.): se está en negociaciones con varias empresas y fondos para participar en el proyecto con hasta el 70% a terceros interesados.

La inversión prevista asciende a 450 millones de euros, para la implementación de una tecnología flotante metálica, aunque Cobra es la propietaria intelectual de una patente de tecnología flotante construida en hormigón (se valora su uso en alguna de las cinco posiciones a desarrollar en la segunda fase). Además, Cobra es la propietaria de un desarrollo eólico flotante en Taiwán con una potencia a desarrollar de hasta 2.500 Mw en los próximos ocho años, proyecto que supondría una inversión de más de 10.000 millones de euros.

Ya se han encargado las cinco turbinas Vestas de 9,6 Mw/ud y se va a hacer lo propio con los cinco flotado-

**Liderazgo**  
Grupo ACS ha ocupado, por séptimo año consecutivo, el primer puesto entre las constructoras internacionales en la clasificación de «Engineering News Record»

res, que se fabricarán durante el ejercicio 2018/2019 para instalarse «on site» en la primavera de 2020. El parque eólico Kincardine tiene una tarifa garantizada de 3,5 ROCs (Renewable Obligation Certificates) que equivalen a 190 euros por Mwh (Megavatio-hora) y constará de 50 Mw en 2020.

En una primera fase, se ha instalado una turbina Vestas de 2 Mw, cuya puesta en marcha ya ha sido activada la semana pasada y ya se está exportando a la red británica de transmisión (con las cinco futuras posiciones flotantes se alcanzarán los 50Mw de generación). Por economías de escala, el coste del megavatio en Escocia dobla al previsto en Taiwán.

## Prestigio internacional

Entre las adjudicaciones de Cobra (superiores a los 6.000 millones de euros) destacan los ciclos combinados en África, Brasil y Omán; una desaladora



## Claves del contrato de concesión del puente internacional Gordie Howe

1. El Grupo ACS ha cerrado la financiación para el contrato de concesión del puente internacional Gordie Howe entre Canadá (Windsor) y EE. UU. (Detroit), por 3.820 millones de dólares canadienses (2.480 millones de euros).

2. El Gobierno Federal de Canadá adjudicó la concesión al Grupo ACS, el pasado julio, a través de sus filiales ACS Infrastructure (Iridium) y Dragados.

3. La estructura final del consorcio incluye a ACS Infrastructure (Iridium) y las constructoras estadounidenses Fluor y la canadiense Aecon, que participan respectivamente al 40%, 40% y 20% en la concesionaria y la UTE de operación y mantenimiento.

4. La financiación privada cuenta con una calificación crediticia A- por parte de Standard & Poors, suscrita de forma conjunta por los bancos internacionales RBC y HSBC. La financiación a corto plazo durante la construcción es por deuda bancaria, sindicada por cinco bancos internacionales: Royal Bank of Canada, Desjardins du Québec, TD Bank, Mizuho y HSBC.

en Omán; servicios de extracción petrolífera en México, Colombia y Ecuador; parques eólicos en México; plantas de tratamiento de gas en México y Argelia y plantas de valorización energética y generación con residuos en México, además de plantas fotovoltaicas en Sudáfrica.

Estos proyectos y trabajos consolidan la destacada posición de la compañía española en distintos rankings internacionales, como el primer puesto, por séptimo año consecutivo, entre las constructoras internacionales del prestigioso índice elaborado por «Engineering News Record» (Hochtief, su filial alemana, ha ocupado el segundo lugar en esta clasificación de construcción e ingeniería).

[www.grupoacs.com](http://www.grupoacs.com)

## CIMIC se adjudica un contrato minero por 730 millones de euros

El grupo australiano Cimic, filial de Grupo ACS, se ha adjudicado (a través de Thiess, compañía especializada en servicios de minería) un contrato de prestación de servicios mineros en Australia: una mina de carbón explotada por la compañía BHP en Hunter Valley, por 1.200 millones de dólares australianos (cerca de 730 millones de euros), el tercer contrato con la compañía australiana, en este caso por una duración de cinco años. Dicho contrato contempla el diseño, la planificación y programación de los trabajos y la carga del carbón que se extraiga del subsuelo (perforación, voladuras, remoción de cargas, extracción, etc.), en una zona, Nueva Gales del Sur, en la que Cimic ha trabajado desde mediados del siglo XX y que se caracteriza por una especial complejidad geológica, a la que se han enfrentado con éxito los técnicos de la compañía.