

POLICÍA

Municipal de Madrid



Número 79, octubre 2025

PRESENTE Y FUTURO DE UNA MOVILIDAD SEGURA, SOSTENIBLE E INCLUSIVA



MADRID

vicealcaldía,
portavoz,
seguridad y
emergencias

DIRECCIÓN GENERAL DE
POLICÍA MUNICIPAL

POLICIA
MUNICIPAL MADRID



ACTUALIDAD



4 HOMENAJE JUBILADOS

4 HOMENAJE A LOS EFECTIVOS DE EMERGENCIAS JUBILADOS EN 2024

- Una vida profesional dedicada a Madrid



8 DAÑO CEREBRAL

8 EL DAÑO CEREBRAL ADQUIRIDO TOMA ASIENTO EN EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

- Policía Municipal de Madrid invitada a la conmemoración de su día



10 CONECTIVIDAD CALLE 30

10 CONECTIVIDAD DE DATOS EN LOS TÚNELES DE CALLE 30

12 PRESENTACIÓN LIBRO BLANCO DE LA MOVILIDAD AÉREA URBANA

16 SEMANA DE LA MOVILIDAD EUROPEA

- Renovación del parque móvil de educación vial



12 LIBRO BLANCO

22 VI CONGRESO NACIONAL DE TRANSPORTES

32 ESPECIAL REPORTAJE REGULACIÓN DEL TRÁFICO EN LA CIUDAD DE MADRID

38 SEGURIDAD MADRILEÑA EN CIFRAS

- Datos Junta Local de Seguridad

42 PSYMPIOSIUM "INNOVACIÓN EN SALUD MENTAL"

48 AEMA-ITV:

- "La seguridad vial involucra a toda la sociedad"

50 DEPORTES

- Doble Campeón de Europa de BJJ en las filas de PMM

54 ALERTA ESTAFA



16 SEMANA DE LA MOVILIDAD



22 VI CONGRESO DE TRANSPORTES



32 REGULACIÓN DEL TRÁFICO



38 SEGURIDAD MADRILEÑA



42 SALUD MENTAL



48 AEMA-ITV



50 DOBLE CAMPEÓN DE EUROPA

Dirección:

Dirección General de Policía Municipal de Madrid

Dirección literaria y de contenidos:

Gabinete de la DGPM

Mesa de redacción y colaboración:

Oficial, Delicias Díaz Merchán
Policía, Amaya García Blanco
Policía, Miguel Ángel Diz Arias
Policía, José Manuel Rábade Roca

Fotografía y composición:

Policía, Gema Marín Fernández
Colaboración de la Sección de Prensa
Comisaría de Apoyo Institucional

Comunicación y documentación:

Policía, Miguel García Sierra

Diseño y Maquetación:

Policía, Miguel Ángel Diz Arias
Policía, Gema Marín Fernández



DESDE LA PRIMERA LÍNEA

HOMENAJE A LOS EFECTIVOS DE EMERGENCIAS Y SEGURIDAD JUBILADOS EN 2024

El Ayuntamiento de Madrid rindió el 17 de octubre, un emotivo homenaje a los profesionales de los servicios municipales de emergencias y seguridad que se jubilaron a lo largo del año 2024.

En un acto celebrado en el Palacio de Convenciones de la Casa de Campo, el Consistorio reconoció la dedicación, profesionalidad, esfuerzo y vocación de servicio público de aquellos que, durante décadas, velaron por la seguridad y el bienestar de los madrileños, “desde la primera línea y con una vocación de servicio ejemplar”. Familiares, compañeros y autoridades se unieron en una ceremonia cargada de emoción y gratitud hacia quienes han dejado una huella imborrable en la historia reciente de la ciudad.



Una vida profesional dedicada a Madrid

El acto contó con la presencia del alcalde, José Luis Martínez-Almeida; la vicealcaldesa y delegada del Área de Gobierno de Portavoz, Seguridad y Emergencias, Inmaculada Sanz; el coordinador general de Seguridad y Emergencias, Jesús Gil; el director general de Policía Municipal de Madrid, Pablo Enrique Rodríguez; el director general de Bomberos, Enrique López y la directora general de SAMUR-PC, Esperanza Junquera, entre otras autoridades y personalidades.



De los homenajeados, 234 pertenecían a Policía Municipal, 52 al Cuerpo de Bomberos y 7 a SAMUR-Protección Civil, todos ellos fueron testigos y protagonistas de algunos de los momentos más relevantes de la historia reciente de Madrid

“Madrid os debe mucho. Habéis sido el rostro del compromiso, la seguridad y la solidaridad de esta ciudad [...] siempre al lado de los madrileños, tanto en vuestro trabajo diario como en los peores momentos que ha atravesado nuestra ciudad, incluso, más allá de nuestras fronteras”, expresó el alcalde durante su intervención.

De los homenajeados, 234 pertenecían a Policía Municipal, 52 al Cuerpo de Bomberos y 7 a SAMUR-Protección Civil. Todos ellos fueron testigos y protagonistas de algunos de los momentos más relevantes de la historia reciente de Madrid, *“siempre desde la primera línea y con una vocación de servicio ejemplar”,* tal y como señaló el alcalde.

Emoción y reconocimiento compartido

Durante la ceremonia, a cada uno de los homenajeados se les entregó un diploma de reconocimiento y una pequeña estatuilla representando a una “Menina” perfectamente caracterizada con las señas de identidad de cada Cuerpo.

Los asistentes, entre los que se encontraban familiares, amigos y compañeros, rindieron un prolongado aplauso a quienes han dedicado gran parte de su vida profesional, si no toda, a proteger y cuidar de los madrileños. Algunos de los protagonistas tomaron la palabra, recordando tanto los momentos difíciles vividos como los logros alcanzados en equipo: *“nos vamos con la satisfacción de haber cumplido con nuestro deber y haber dejado una huella en esta ciudad que tanto queremos”,* expresó uno de los bomberos homenajeados.

Los asistentes, rindieron un prolongado aplauso a quienes han dedicado su vida profesional a proteger y cuidar de los madrileños



El honor de ser un servidor público

Como representante de los agentes jubilados de Policía Municipal de Madrid, subió al escenario el comisario Agustín Alarcón, el cual, sin duda, emocionó con sus palabras a todos los asistentes: *“He vivido como policía, me he sentido policía los 365 días del año, me he sentido siempre un servidor público con vocación de ayuda a los demás”.* En su intervención tuvo un recuerdo muy especial hacia los compañeros con los que prestó servicio a lo largo de esos años y a los agentes asesinados por ETA o fallecidos en acto de servicio.

Antes de concluir, quiso pedir *“un perdón especial a mi familia, por tantas ausencias que el cumplimiento del servicio exigía”;* también les agradeció *“haberme acompañado con paciencia durante todos esos años, en especial, a mi mujer y a mis hijas”,* apostillando que, ahora, en su faceta de abuelo, estaba recuperando ese tiempo perdido.

“Un perdón especial a mi familia, por tantas ausencias que el cumplimiento del servicio exigía”



Un legado de servicio y ejemplo para el futuro

El Ayuntamiento subrayó la importancia de estos profesionales convertidos en auténticos referentes para las nuevas generaciones que se incorporan a los servicios municipales. Su experiencia ha contribuido a mejorar los protocolos de actuación y a fortalecer la capacidad de respuesta de la capital ante los acontecimientos a los que ha tenido que hacer frente.

“Madrid ha cambiado y con ella lo han hecho nuestros servicios de emergencia. Pero si algo no ha cambiado es la entrega de todos sus miembros. Sois un orgullo para esta ciudad; sus ángeles de la guarda y la mejor garantía de que seguiremos siendo una de las capitales más seguras del mundo”, concluyó Almeida.

DAÑO CEREBRAL ADQUIRIDO

POLICÍA MUNICIPAL DE MADRID INVITADA A LA CONMEMORACIÓN DE SU DÍA NACIONAL

Cada 26 de octubre se celebra el Día Nacional del Daño Cerebral Adquirido, y este año el acto central tuvo lugar en el Congreso de los Diputados coincidiendo con el 30º aniversario de la puesta en marcha de la asociación Daño Cerebral Estatal, fundada en 1995.

El evento reunió a expertos, representantes institucionales y personas con daño cerebral adquirido (DCA). Entre los presentes, en representación de Policía Municipal de Madrid asistió la Comisaría de Gestión de la Diversidad, especializada en el ámbito de la discapacidad, entre otras competencias.



Visibilización y atención

La jornada se desarrolló en la sala Ernest Lluch del Congreso bajo el título “Visibilizar lo invisible: la infra detección del Daño Cerebral Adquirido”; en ella se reflexionó ampliamente sobre los retos que afrontan actualmente las personas con DCA y sus familias, en relación con la atención, visibilidad e inclusión social. El acto fue conducido por Libertad Martínez, directora de la Federación Estatal de Daño Cerebral (FEDACE), siendo Ana Cabellos, presidenta de Daño Cerebral Estatal, la encargada de dar la bienvenida institucional y clausurar el encuentro.

Se desarrollaron dos mesas de trabajo muy interesantes: la primera trató sobre los principales desafíos a los que deben hacer frente las personas afectadas y sus entornos más cercanos, y la segunda sobre el impacto socioeconómico que esto lleva consigo, focalizado fundamentalmente en las consecuencias laborales, emocionales o económicas.



Durante el acto, el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) entregó a Daño Cerebral Estatal el Premio Especial *cermi.es* 2025, en reconocimiento al 30º aniversario de su fundación y a su trayectoria en la defensa de los derechos de las personas con DCA y sus familias.

Daño Cerebral

Cuando hablamos de DCA nos estamos refiriendo a una lesión que se localiza a nivel cerebral, y que se desarrolla en personas que, en la mayoría de los casos, presentaban un correcto desarrollo neurológico. Generalmente, no obedece a causas genéticas ni congénitas, sino a eventos que se pueden producir a lo largo de la vida y que pueden afectar al cerebro de manera súbita (ictus, traumatismo por accidentes, caídas) o presentarse de forma progresiva (tumores e infecciones cerebrales), de ahí la importancia de la investigación en esta temática.

Según el área afectada y la gravedad de la lesión, puede provocar alteraciones físicas, cognitivas, sensoriales, comunicativas, emocionales o conductuales. Esto repercute de manera considerable en la vida de la persona y en la de su entorno familiar.

Desde DACE hicieron hincapié en la necesidad de prestar apoyo a las familias, ofreciéndoles tanto información como orientación psicológica y una guía de recursos, recordando la importancia de estar a su lado para resolver cualquier duda que puedan tener y ayudarles a adaptarse de la mejor manera posible a su nueva vida.

Durante el acto se pidió a todos los asistentes colocar una mano en la cabeza, símbolo del daño cerebral, en lo que supuso un emotivo gesto de comprensión y apoyo.

¡QUE LOS DATOS TE ACOMPAÑEN!

PERDERSE EN EL INTERIOR DE CALLE 30 YA NO SERÁ TAREA FÁCIL

El Ayuntamiento de Madrid ha puesto en marcha un sistema de balizas, diseñado y distribuido para garantizar la cobertura de datos móviles a los usuarios que circulan por los túneles de Calle 30, evitando así la pérdida de señal GPS bajo tierra.



Conectados de principio a fin

Este proyecto, consistente en la instalación de 1.600 balizas electrónicas con tecnología Bluetooth incorporada (también llamadas “beacons”), distribuidas cada 20 o 40 metros, a lo largo de los 48 kilómetros de túneles soterrados de esta vía de circunvalación, permite que las aplicaciones de navegación Waze y Google Maps mantengan la geolocalización precisa del vehículo durante todo el recorrido.

La inversión realizada para esta infraestructura por Madrid Calle 30 ha sido de 141.000 euros. Las balizas están diseñadas con un bajo consumo energético y respetan la privacidad de los conductores al no almacenar datos.

Para aprovechar esta tecnología, los conductores deben activar el Bluetooth en sus teléfonos móviles. En el caso de quienes ya dispongan de la APP de Waze, el reconocimiento de las balizas será automático, al tratarse de un sistema diseñado por la propia empresa. Los usuarios de Google Maps que dispongan de un sistema operativo iOS (iPhone) también se conectarán directamente al activar el Bluetooth. Los usuarios de Android deberán activar también la opción “Balizas en túneles” dentro de la configuración de la APP, para asegurar la conexión correcta.

Para facilitar la configuración, el Ayuntamiento ha publicado un [vídeo explicativo](#) y una serie de [instrucciones detalladas](#), que guían a los usuarios paso a paso.

Disponible a través de las aplicaciones móviles de Waze y Google Maps

Con esta solución, los usuarios podrán disfrutar de una navegación fluida y segura en los túneles, evitando pérdidas de ruta, confusiones en cruces y maniobras arriesgadas en zonas donde las rectificaciones son complicadas y la circulación intensa. Según datos del consistorio madrileño, se calcula que alrededor de medio millón de usuarios circulan a diario por la parte soterrada de Calle 30.

Ese pequeño temor por equivocarse de salida, que algunos conductores sentían al escuchar: “se ha perdido la señal GPS”, quedará solamente en el recuerdo como una anécdota más que contar.



Las balizas no recopilan ni almacenan datos personales de los conductores, solo emiten señales Bluetooth que identifican su posición en el túnel para permitir la geolocalización en tiempo real

"DE MADRID AL CIELO"

PRESENTADO EL LIBRO BLANCO DE LA MOVILIDAD AÉREA URBANA DE MADRID

La frase "De Madrid al cielo" ha cobrado un nuevo sentido. El Ayuntamiento presentó dentro del I Foro de Movilidad Aérea Urbana, un plan estratégico que permitirá, en apenas una década, que los madrileños puedan desplazarse por el aire mediante drones y aeronaves eléctricas de despegue vertical (eVTOL). **"Queremos que Madrid sea la primera ciudad europea preparada para moverse también por el cielo"**, afirmó el alcalde José Luis Martínez-Almeida durante su presentación.



Un hito tecnológico

El [Libro Blanco de la Movilidad Aérea Urbana](#) define la creación de una normativa específica antes de 2028, el desarrollo de los denominados como primeros vertipuertos —infraestructuras para el despegue y aterrizaje vertical, carga, descarga o estacionamiento de aeronaves con capacidad de vuelo vertical, como drones— y la integración progresiva de aeronaves autónomas en la red de transporte metropolitano.

Se trata de una iniciativa impulsada y coordinada por el Ayuntamiento a través de la [Comisión de Movilidad Aérea Urbana](#), creada en 2023 y compuesta por más de 80 expertos, entre universidades, centros tecnológicos, empresas, profesionales del sector aeroespacial y representantes de las administraciones públicas, entre ellas Policía Municipal de Madrid. Esta comisión se estructuró en seis grupos de trabajo (Normativa, Seguridad, Operaciones, Infraestructuras, Medio Ambiente y Ciudadanía, y finalmente Operadores Económicos), y culminó con la presentación de este Libro el pasado 20 de octubre en el Palacio de Cibeles.

El alcalde enfatizó durante su presentación que: *"se trata de un hito fundamental, y representa al igual que el código de circulación para los coches, la primera piedra de la estructura normativa que desarrollará este tipo de transporte en Madrid"*.

"Al término de diez años los madrileños se podrán desplazar mediante naves no tripuladas por el cielo de Madrid", alcalde Martínez-Almeida



Tres fases para transformar el transporte aéreo

Para facilitar la adaptación progresiva a esta nueva forma de transporte, se ha marcado una hoja de ruta dividida en tres etapas.

En el corto plazo (2026-2028), el Ayuntamiento elaborará la normativa municipal que regule el uso del espacio aéreo urbano y pondrá en marcha proyectos piloto en entornos controlados. También reforzará la Unidad de Apoyo Aéreo de Policía Municipal y se crearán equipos especializados en vigilancia, inspección y gestión de movilidad aérea en la ciudad. Además, se lanzarán campañas de sensibilización para familiarizar a la ciudadanía con esta nueva tecnología.

A medio plazo (2029-2031), se desplegará el sistema U-space -encargado de gestionar el tráfico de drones-, y se construirán los primeros [vertipuertos](#), además de una plataforma digital única para operadores. En esta etapa, se trata de generar un ecosistema industrial y tecnológico maduro que posicione a la ciudad como referente europeo.

Madrid se prepara para despegar: drones y aeronaves eléctricas surcarán el cielo de la capital antes de 2035

A partir de 2032, la ciudad tratará de garantizar la expansión y maduración del sistema, integrando plenamente los drones y aeronaves eléctricas tripuladas, desarrollando corredores aéreos urbanos e interurbanos, y manteniendo una actualización constante de la normativa, basada en criterios de sostenibilidad, seguridad y aceptación social.

Beneficios y desafíos para la ciudad

La movilidad aérea urbana promete transformar la forma en que se mueve Madrid. Drones y aeronaves eléctricas podrán realizar traslados urgentes de medicamentos, atención a emergencias o lo que se conoce como “entregas de último Km o milla”, además de mejorar la conectividad entre barrios.



Entre sus principales ventajas destacan la rapidez y flexibilidad de los desplazamientos, con trayectos que podrían reducirse a pocos minutos; la disminución del tráfico terrestre y en consecuencia, de las emisiones contaminantes gracias al uso de aeronaves eléctricas y silenciosas; además del posible impulso económico de un sector que generará empleo cualificado y atraerá inversiones tecnológicas. Otro aspecto no menos relevante es que los drones ofrecerán nuevas herramientas para la vigilancia, la seguridad urbana y la gestión de infraestructuras críticas.

Sin embargo, este nuevo paradigma plantea desafíos no menores. Madrid deberá armonizar la normativa local, nacional y europea para garantizar un uso seguro del espacio aéreo urbano. También será especialmente importante evitar colisiones o ciberataques, así como controlar el impacto ambiental y acústico, y proteger la privacidad ciudadana ante el uso de cámaras y sensores en entornos urbanos.

Otro desafío importante será lidiar con las posibles consecuencias sociales relacionadas con el desempleo, así como asegurar la equidad en el acceso: “ayudando a que esta nueva movilidad no se limite a unos pocos, sino que se integre en la red pública de transporte, con tarifas reguladas y conexiones con metro, autobuses y trenes”.

En definitiva, el cielo de Madrid se prepara para abrir una nueva dimensión del transporte: más rápido, limpio e innovador, pero también más complejo y exigente en términos de regulación y convivencia.

Hacia la tercera dimensión del transporte

El horizonte que plantea el Libro Blanco promete una revolución en la forma de moverse por Madrid. “Hace 25 años nos parecía imposible pagar el transporte público con el móvil o reservar una bici eléctrica desde una app. Hoy, estamos a punto de volar por nuestra ciudad”, recordó Martínez-Almeida durante su intervención en el citado foro.



Con este proyecto, la capital da un paso decidido hacia la denominada como tercera dimensión del transporte urbano, abriendo su cielo a la innovación, la sostenibilidad y el futuro

EMW 2025: MOVILIDAD UNIVERSAL

DURANTE UNA SEMANA, LAS CIUDADES EUROPEAS CERRARON AL TRÁFICO PARTE DE SUS CALZADAS CEDIENDO ESE ESPACIO A ACTIVIDADES DE OCIO Y TIEMPO LIBRE



El 5 de octubre se celebró el Día Internacional de la Educación Vial, con el objetivo de concienciar a la sociedad sobre la necesidad de mantener comportamientos seguros que ayuden a prevenir accidentes de circulación, y promover conductas responsables en la vía pública. Un día que nos invita a parar y reflexionar, siquiera unos segundos, sobre el futuro de la seguridad vial.

Vivimos una auténtica revolución del transporte, con vehículos autónomos que pugnan por entrar a formar parte del día a día de las ciudades y que, en unos años, estarán conviviendo, en el mismo tablero de juego, con aeronaves tripuladas por control remoto (drones), que vendrán a sumarse a los millones de desplazamientos que se producen al año en las grandes ciudades.

Casi en el ecuador de este mes, habitualmente poco señalado en el calendario, el consistorio madrileño presentó su Libro Blanco de la Movilidad Aérea Urbana.

Hechos y datos que obligan a mejorar los sistemas de conectividad de sus usuarios entre ellos, con los propios elementos de la calzada, los servicios de emergencias, sus empresas, familias, etcétera.

Sí, necesitamos coger aire para continuar con nuestro futuro como ciudadanos. Conscientes de ello, las ciudades europeas decidieron cerrar al tráfico parte de sus calzadas durante una semana, cediendo ese espacio a actividades de ocio y tiempo libre.

Educar salva vidas

La celebración del Día Mundial de la Educación Vial nos recuerda que ésta comienza en la infancia.

Cada niño que aprende a respetar una señal, a cruzar la calle correctamente o a usar el casco, se convierte en un agente de cambio para una ciudad más segura. Ellos, que hoy se desplazan ocupando las plazas de viajero en transporte público y privado, son los protagonistas más vulnerables que encontramos cuando hablamos de seguridad vial.

No olvidemos que son quienes más se “mueven” cada día, como peatones, por supuesto, pero también en su faceta de pequeños conductores que recorren las calles, plazas, parques y jardines, en bicicleta, patines o patinete.

Los niños aprenden cuando se divierten con lo que hacen. Eso lo saben bien los agentes de Policía Municipal de Madrid (PMM) que forman parte de la Unidad de Educación Vial.



Los niños son los futuros conductores de mañana y un elemento clave de la seguridad vial

Para lograrlo, cuentan con tres parques fijos de educación vial en los distritos de Latina, Usera y Moratalaz, y un parque portátil renovado que permite su instalación en centros escolares y espacios públicos. Este último incorpora semáforos con iluminación LED, baterías recargables, más de medio centenar de señales, alfombras de caucho, un tubo perimetral hinchable y elementos de balizamiento que reproducen situaciones reales de tráfico, ofreciendo a los más pequeños una experiencia práctica y segura.

Las sesiones se imparten en colegios, institutos, universidades, centros de mayores, AMPAS y asociaciones, adaptándose a cada etapa educativa. Durante el curso 2024-2025, Policía Municipal ha incrementado en un 21% estas actividades, alcanzando 11.329 sesiones frente a las 9.386 del periodo anterior, con la previsión de llegar a 600 colegios madrileños.

Porque movilidad sostenible no es dejar el coche en casa

La importancia de la movilidad sostenible, segura e inclusiva está enmarcada dentro de las 17 metas globales (Objetivos de Desarrollo Sostenible – ODS-) adoptadas por todos los Estados miembros de la ONU en 2015, en su Agenda 2030. Conviene recordar que mejorar el transporte público, reducir la contaminación y garantizar sistemas de movilidad seguros, accesibles y sostenibles, son medidas recogidas en el capítulo 11, que menciona las ciudades y comunidades.

Estas recomendaciones también se relacionan con los epígrafes (ODS) 3, Salud y Bienestar; 9, Industria, innovación e infraestructura; y 13, Acción por el clima, donde el debate, en lo que a transporte se refiere, se centra en lograr traslados de cero emisiones, fomentando el uso de la bicicleta y los recorridos a pie.



Más días sin coches durante todo el año

Del 16 al 22 de septiembre, Madrid acogió más de un centenar de actividades bajo el lema europeo “Movilidad para todos”. La iniciativa, enmarcada en la Semana Europea de la Movilidad (EMW, sus siglas en inglés), convirtió la ciudad en un gran espacio para experimentar nuevas formas de desplazamiento y hábitos saludables.

El 21 de septiembre, coincidiendo con el Día sin Coches, el eje Atocha-Colón se cerró al tráfico y se llenó de talleres educativos, exhibiciones y juegos para todas las edades. El objetivo: fomentar desplazamientos responsables y sostenibles.

Policía Municipal de Madrid (PMM) participó con la instalación de su parque móvil ofreciendo sesiones de educación vial y acompañando a los menores en sus recorridos. A ellos se sumó una muestra de medios materiales, incluyendo vehículos policiales y drones.



Los 21 distritos de la ciudad se sumaron a la iniciativa, llevando actividades a todos los barrios. Desde exhibiciones de vehículos históricos de la EMT en el Paseo de Recoletos, a la puesta en marcha del primer recorrido de un autobús autónomo en la Casa de campo; descuentos en transporte público y actividades para fomentar el uso de la bicicleta; circuitos y talleres prácticos para aprender normas de circulación, que también llegaron de la mano de los Agentes de Movilidad y aquellas asociaciones deportivas y vecinales que quisieron sumarse a la iniciativa. Gincanas infantiles, rutas ciclistas, exposiciones sobre energías renovables, talleres de reutilización y experiencias interactivas como simuladores de conducción eficiente.

La semana demostró que la educación vial y la sostenibilidad son pilares esenciales para construir ciudades más seguras y accesibles, implicando a toda la ciudadanía en este reto común.

Con esta, ya son veinticuatro las ediciones de la EMW que se han celebrado, desde que esta iniciativa viera la luz en el año 1999, impulsada por la Comisión Europea. Si este año no pudiste acudir, graba esta fecha en tu calendario, 16 a 22 de septiembre de 2026. ¡El año que viene contamos contigo!

Recuerda que también puedes participar de estas iniciativas formando parte del equipo de [Voluntarios x Madrid](#).



**EL FUTURO DE LAS CIUDADES PASA POR UN TRANSPORTE PÚBLICO MODERNO Y EFICIENTE,
LA REDUCCIÓN DE EMISIONES CONTAMINANTES Y EL INCREMENTO DE ZONAS PEATONALES**



FOTO: SERVANDO J. BRAÑA

VI CONGRESO NACIONAL DE TRANSPORTES

MADRID CIUDAD GLOBAL DE LA MOVILIDAD

Policía Municipal de Madrid y la Asociación Transportes, Tacógrafos y Seguridad Vial organizaron el VI Congreso Nacional de Transportes en el que se dieron cita destacados expertos en la materia, entre ellos la Fiscalía de Seguridad Vial, policías locales y autonómicos, Guardia Civil, y empresas del sector.

Madrid fue la ciudad elegida para la celebración de esta nueva edición, que se desarrolló en las instalaciones del Centro Integral de Formación de Seguridad y Emergencias (CIFSE), durante los días 15 al 18 de octubre. Sevilla (2020), Valladolid (2021), Bilbao (2022), Valencia (2023) y Avilés (2024) fueron las anteriores anfitrionas.



La importancia del binomio transporte - seguridad vial

El director general de Policía Municipal de Madrid (PMM), Pablo Enrique Rodríguez, inauguró el Congreso acompañado en la mesa de autoridades por Antonio Rodríguez, presidente de la Asociación Transportes Tacógrafo y Seguridad Vial; Santiago Antigüedad, director del CIFSE; Óscar Gallo, comisario principal jefe de la Comisaría General de Policía Judicial y Seguridad; y Esther de Gregorio, comisaria de la Comisaría de Apoyo Institucional.

Además, asistieron al mismo, los mandos policiales con funciones específicas en la materia, Gerardo del Rey, comisario principal, jefe de la Comisaría Principal de Seguridad Vial; Fernando Argote, comisario, jefe de la Comisaría de Policía Judicial de Tráfico; Raquel Mateos, comisaria, jefa de la Comisaría de Análisis Vial y Urbano; y José Luis Pérez, comisario, jefe de la Comisaría de Servicios Especiales.

El director general, Pablo Enrique, tras dar la bienvenida a los asistentes, subrayó como un factor relevante a tener en cuenta la evolución del transporte terrestre en España, que se ha incrementado notablemente hasta representar el 4,4 % del producto interior bruto. Con esos datos, remarcó la importancia de estudiar en profundidad esta materia, desarrollar un conjunto de actuaciones globales, trabajar en la prevención y mejorar la protección sobre riesgos laborales. El presidente de la Asociación, por su parte, hizo hincapié en la relación existente entre el transporte y la seguridad vial.



Delitos de falsedad documental en el tacógrafo

Miguel Espeja, actualmente fiscal delegado en funciones de la Fiscalía de Seguridad Vial de Madrid, abrió el debate enfocando su ponencia en los delitos de falsedad documental en el tacógrafo.

Un tacógrafo es un instrumento que controla y registra la actividad del conductor profesional y su vehículo, garantizando el cumplimiento de las normas de tiempo de conducción y descanso, por tanto, promoviendo la seguridad y la eficiencia en el transporte por carretera. De manera general, todos los vehículos que tengan una Masa Máxima Autorizada (MMA) superior a 3.5 toneladas o en el caso de vehículos para viajeros, que tengan más de 9 plazas incluido el conductor, están obligados a llevar instalado un tacógrafo, salvo ciertas excepciones.

La manipulación del tacógrafo se considera un delito penal tipificado como falsedad en documento oficial

En España, añadió el fiscal, la manipulación del tacógrafo se considera un delito penal tipificado como falsedad en documento oficial según el artículo 392 del Código Penal. Esta manipulación fraudulenta tiene como resultado la alteración de los registros del instrumento, con la finalidad de sortear los controles policiales y administrativos. La investigación de todas esas maniobras no se limitará solo al conductor, sino al titular, encargado o propietario de la empresa propietaria del vehículo o del taller o de cualquier persona que lleve a cabo estos comportamientos.

Además, estas conductas pueden llevar aparejados episodios aislados de abuso laboral. Por lo que, según comentó Espeja, deben analizarse pormenorizadamente conceptos como los principios básicos de regulación, las competencias y funciones, implicaciones legales, los motivos laborales, la protección de la seguridad vial, etcétera.

A continuación, tomó la palabra Juan José Gómez, responsable del área de ventas de IQNOS-TAXITRONIC, quien bajo el lema “Seguridad en equipos metrológicos: taxímetros y tacógrafos”, recordó la importancia de disponer de herramientas de trabajo adecuadas, homologadas y certificadas, que garanticen que los servicios se prestan respetando los estándares internacionales. El objetivo es lograr un transporte seguro y unas mediciones fiables y verificables.

Además, apuntó algunas soluciones técnicas desarrolladas para prevenir manipulaciones y la actualización de las medidas de protección: equipos de precintado, registros de intervenciones, firmas digitales de datos, entre otras.

Finalizada la presentación de IQNOS, intervino el policía Antonio Ordúñez, perteneciente a la Comisaría de Policía Judicial de Tráfico de PMM, encargado además de cerrar la jornada.



Nuevas realidades, nuevas regulaciones

Ordúñez realizó un recorrido por la evolución normativa de los vehículos de movilidad personal (VMP), desde las primeras instrucciones como la 16/V-124 o la 19/V-134.

Un VMP es un vehículo de una o más ruedas, con una única plaza, propulsado exclusivamente por motores eléctricos, capaz de alcanzar por diseño una velocidad máxima entre 6 y 25 km/h. Solo pueden incorporar asiento o sillín si cuentan con sistema de autoequilibrado.

La micromovilidad, especialmente el desplazamiento en patinete eléctrico, es protagonista en la actualidad y representa un mercado en expansión. Se estima que el número de ellos que transita por territorio español asciende a unos 5 millones. Este volumen ha favorecido que surjan conflictos con otros usuarios de las vías, lo que ha obligado a adaptar la normativa, introduciendo cambios en el Reglamento General de Circulación y el Reglamento General de Vehículos. Se les otorga consideración jurídica de vehículos, aunque no pueden catalogarse como vehículos de motor, ya que su configuración y exigencias técnicas no permiten obtener las homologaciones correspondientes.

En consecuencia, subrayó, mientras no exista una regulación definitiva, no se puede exigir al usuario permiso o licencia de conducción (están exceptuados de autorización administrativa). Desde enero de 2024, los VMP comercializados deben estar certificados, lo que permite un mayor control. Deben identificarse con placa de marcaje de fábrica, ficha técnica y documento acreditativo de pertenencia a la categoría VMP.

Ordúñez concluyó destacando que la alteración de las características de fabricación (potencia, elementos, dimensiones o velocidad) invalida el cumplimiento de los requisitos, por lo que su circulación sería ilegal.

Estas manipulaciones evolucionan constantemente y los mecanismos para eludir la normativa son cada vez más sofisticados y difíciles de detectar. Por ello, insistió en la necesidad de seguir trabajando, formándose y actualizando conocimientos.

Se estima que el número de patinetes que transita por territorio español asciende a cinco millones

Condiciones de seguridad en los transportes

Abrió la jornada Jorge Yepes, policía municipal de Madrid adscrito a la Comisaría de Apoyo Vial y Transportes, con la temática “Consideraciones básicas en el transporte de residuos peligrosos”.

El agente comenzó con una breve introducción sobre las mercancías que se transportan, definiendo los distintos tipos de residuos (industriales, peligrosos, etc.), cada uno sujeto a un tratamiento específico y a una normativa concreta. La abundancia de normativa específica en esta materia, tanto a nivel nacional como internacional, incrementa la complejidad de su inspección, lo que exige personal altamente especializado. Poniendo como ejemplo, el transporte por carretera de mercancías peligrosas, permitido únicamente bajo las condiciones establecidas en el Acuerdo Europeo ADR (convenio internacional para prevenir accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera) o en disposiciones específicas. Este marco exige permisos especiales, documentación ADR, gestores autorizados, formación adecuada, así como equipos de extinción y protección.

Cuando un agente realiza un control, además de solicitar la documentación, debe inspeccionar la carga y sus condiciones, comprobar la correcta colocación y visibilidad de las etiquetas de mercancías peligrosas y conocer el tipo de riesgo (líquidos corrosivos, sólidos tóxicos, líquidos inflamables...) para utilizar los medios de protección adecuados y evitar riesgos para su salud y la de terceros.

También es fundamental verificar los envases o recipientes y su conformidad con la normativa vigente. Muchos profesionales incumplen estos requisitos para reducir costes, lo que implica sanciones elevadas y un grave peligro tanto para ellos como para el resto de usuarios de las vías.

Durante esta jornada también participaron empresas como Direbus, Lextransport y Wortach, cuyos representantes abordaron temas relacionados con el transporte de viajeros en autobús, la movilidad social y la evolución de los tacógrafos.



La última campaña de vigilancia de camiones y autobuses de la DGT se realizó del 17 al 23 de febrero de 2025, en todo tipo de vías y simultáneamente en varios países europeos. Además, se efectuaron ITV móviles para comprobar las condiciones técnicas de los vehículos pesados.

Aunque los camiones representan solo el 7% del parque y los autobuses menos del 0,2%, su papel en la seguridad vial es relevante. Por sus características, en caso de accidente, el impacto y la lesividad son mayores tanto para los ocupantes como para el resto de usuarios. Por ello, se debe prestar especial atención a aspectos como velocidad, tiempos de conducción y descanso, funcionamiento del tacógrafo, exceso de peso, seguridad de la carga, documentación, conducción bajo efectos de alcohol o drogas, uso del cinturón y del teléfono móvil, entre otros.

Siguiente fase: alcohol, drogas, manipulaciones y VTC

Alfonso García, capitán de la Guardia Civil, coordinador de las Unidades de Investigación de Seguridad Vial (UNIs) del Sector Castilla y León, realizó una exposición con un enfoque práctico sobre la labor de los cuerpos encargados de la vigilancia del tráfico y la influencia del alcohol y otras drogas en el transporte por carretera.

Comenzó con una breve retrospectiva temporal, recordando como hace años solo se realizaban pruebas de alcoholemia; no existían test de drogas, lo que dificultaba su detección y provocaba accidentes cuyos motivos reales se desconocían.

Actualmente, la situación ha mejorado según datos ofrecidos por la propia Dirección General de Tráfico, que realiza unas 130.000 pruebas anuales. El 48,2% de los conductores fallecidos arroja resultado positivo en alcohol, drogas y/o psicofármacos. Entre las sustancias más comunes figura la cocaína, y se observa un aumento del consumo de anfetaminas (especialmente speed) entre los conductores.

En el transporte de mercancías, se ha detectado que algunos transportistas recurren a drogas para soportar largas jornadas de conducción, lo que supone un grave riesgo para la seguridad vial, ya que los siniestros que implican este tipo de vehículos suelen tener consecuencias más graves.



El capitán destacó que el objetivo primordial es proteger la seguridad vial, y una de las formas de hacerlo es mediante controles, cuyas actuaciones deben ser *“proporcionales, idóneas y necesarias”*.

La normativa también busca mejorar la seguridad en el transporte de personas. Entre las últimas regulaciones, a partir de julio de 2024, todos los autobuses y autocares de nueva matriculación deberán incorporar una interfaz para alcoholímetros antiarranque, conforme al Reglamento General de Seguridad (RGS) de la UE. Estos dispositivos, conocidos como “alcolock”, bloquean el motor si el conductor no cumple los límites de alcoholemia y ya se utilizan en varios países europeos.

Como punto adicional, García reflexionó sobre la prohibición de difundir la ubicación de dispositivos operativos (LO 4/2015, art. 36.23) y el uso no autorizado de imágenes o datos personales de autoridades o miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, que pueda poner en riesgo la seguridad personal, familiar o el éxito de una operación, siempre respetando el derecho fundamental a la información.

El 48,2% de los conductores fallecidos en siniestros viales arroja un resultado positivo en alcohol, drogas y/o psicofármacos



Inspecciones y controles exhaustivos

Tras su intervención, tomó la palabra el guardia civil Ángel Rego, perteneciente a la Agrupación de Tráfico de Galicia, quien retomó el tema de las manipulaciones en tacógrafos y la evolución de este tipo de fraude.

Rego subrayó que se detecta un alto porcentaje de fraude, por lo que las inspecciones deben ser minuciosas y centrarse en los detalles. En controles especializados, la tasa de infracción alcanza el 30%. Es imprescindible conocer la normativa técnica y el funcionamiento del tacógrafo, así como mantener contacto con los fabricantes, ya que cuanto mejor se conozca el producto, más fácil será detectar anomalías.

Durante su exposición, mostró diversos modelos de conectores, inhibidores y otros dispositivos utilizados en la manipulación, permitiendo a los asistentes reconocerlos físicamente.

Como cierre de la jornada del viernes, intervino Santiago Caballero, policía municipal de Madrid desde 2001 y miembro de la Comisaría de Servicios Especiales. Experto en transporte terrestre, desarrolla funciones de control del transporte en todo el término municipal, en coordinación con la Comisaría de Apoyo Vial y Transportes.



Santiago, que ha estado presente en las seis ediciones del congreso, se centró en la normativa de los vehículos de arrendamiento con conductor (VTC). Comenzó con un recorrido histórico, recordando que el origen de los VTC se remonta al siglo XIX con los carruajes, un transporte de lujo reservado a pocos. Con el tiempo, surgieron reglamentos y órdenes, como la aprobación en 1964 del Reglamento Nacional de Servicios Urbanos de Transporte en Automóviles Ligeros.

Hoy, el concepto ha evolucionado y con ello una nueva normativa, además de nuevos usos, como por ejemplo la solicitud de servicios a través de aplicaciones móviles como Uber, Cabify y Bolt. La reglamentación actual regula aspectos claves relacionados con:

- Ámbito del servicio (urbano o interurbano)
- Concesión y mantenimiento de autorizaciones (registradas telemáticamente)
- Características de los vehículos
- Identificación mediante distintivos (no regulado en todas las CCAA)
- Condiciones del servicio contratado
- Inmovilizaciones, entre otros.

Una regulación que sigue adaptándose a las nuevas tecnologías y formas de vida.

Santiago concluyó subrayando la importancia del control y vigilancia del transporte terrestre para garantizar la seguridad vial, insistiendo en la necesidad de mejorar la capacitación y adecuación a los nuevos desafíos.



La actualización normativa y tecnológica debe llevar aparejada la formación continua y especializada

Ángeles Montero, inspectora de Transportes Terrestres adscrita a la Subdirección General de Inspección del Transporte Terrestre de la Comunidad de Madrid, intervino en la última jornada abordando el control e inspección del transporte de mercancías perecederas.

Como broche final, participó Aurelio Francisco Melgosa, capitán de la Guardia Civil de la Escuela de Tráfico de Mérida, resumiendo las últimas actualizaciones legislativas en este ámbito.

La celebración de este tipo de congresos resulta fundamental para el avance de la seguridad vial en nuestras carreteras. Reunir a profesionales de distintos ámbitos —fuerzas y cuerpos de seguridad, empresas del sector, inspectores, técnicos y especialistas— permite compartir experiencias, conocimientos y soluciones prácticas que arrojan luz sobre una materia clave para la protección de la vida y la integridad de todos los usuarios.

Estos encuentros fomentan la actualización normativa y tecnológica e impulsan la formación continua y la cooperación entre instituciones, pilares esenciales para afrontar los retos presentes y futuros en el transporte terrestre.



Javier Martín lo ha vuelto a conseguir: oro en el relevo mixto de duatlón en los Juegos Mundiales de Chegdu 2025, junto a la atleta María Varo. ¡Enhorabuena a ambos!

LA HISTORIA DE LOS SEMÁFOROS QUE CAMBIÓ LAS CIUDADES

CUANDO MADRID APRENDIÓ A DETENERSE

El semáforo es uno de esos inventos que pasan desapercibidos hasta que falla. Sin él, las ciudades serían puro caos, pero detrás de esas luces que rigen nuestro día a día hay una historia llena de ingenio, accidentes y curiosidades que merece contarse; hablando de Madrid, el relato de una ciudad que aprendió a moverse al ritmo del progreso.



De las vías del tren al asfalto

El primer intento de regular el tráfico con señales luminosas se remonta al Londres victoriano. En 1868, el ingeniero John Peake Knight, experto en ferrocarriles, decidió aplicar a las calles el mismo sistema que ordenaba el paso de los trenes.

El resultado fue un semáforo de gas con dos luces, roja y verde, que se encendían manualmente frente al Parlamento británico y, durante un mes, funcionó sin incidentes hasta que una fuga de gas provocó una explosión que hirió al agente que lo manejaba, siendo retirado el invento de inmediato.

En 1914, en la ciudad estadounidense de Cleveland (Ohio), apareció el primer semáforo eléctrico con dos luces y un timbre que anunciaba los cambios, sin necesidad de intervención humana. Poco después se añadió una tercera luz, el ámbar, para avisar del cambio inminente. Esa nueva luz, proporcionaba un tiempo fundamental para frenar y/o arrancar con calma, convirtiéndose en el modelo que hoy conocemos.

Este nuevo sistema resultó tan eficaz que se extendió por todo el mundo en pocos años, pues el tráfico motorizado crecía y las ciudades necesitaban un lenguaje claro y universal.



Madrid iluminada por el rojo y verde de su semáforo

La historia del semáforo madrileño comenzó el 17 de marzo de 1926, en uno de los lugares más emblemáticos de la capital, el cruce entre la Gran Vía y la calle Alcalá, como se denomina actualmente; en aquel año, la realidad de Madrid era bien distinta.

La "Gran Vía", se dividía en tres zonas conocidas como avenida del Conde de Peñalver (tramo comprendido entre las calles de Alcalá hasta la Red de San Luis), bulevar de Pi y Margall (desde la Red de San Luis hasta la plaza del Callao) y un tercer tramo denominado avenida de Eduardo Dato (entre la plaza del Callao y la plaza de España). Como curiosidad, apuntar que esas zonas, a la postre y durante la Guerra Civil, resultaron muy afectadas por los bombardeos que se producían desde la propia Casa de Campo, convirtiéndose la plaza de España en una sucesión de parapetos, zanjas y barricadas. Tanto es así que, algunas zonas pasaron a tomar nombres tan curiosos como la "avenida de la CNT", "avenida de los Obuses" o "avenida de la Unión Soviética".



FOTO SÁNCHEZ YUBERO

Pero volvamos al año en cuestión, el Madrid de 1926 bullía entre la tradición y la modernidad. Las tabernas convivían con los primeros cafés elegantes; los coches compartían espacio con tranvías, carros y peatones, mientras las cornetas de los “guardias municipales” intentaban poner orden en un tráfico que se volvía cada día más intenso.

Esa urbe de poco más de 900.000 habitantes soñaba con llegar a ser una capital europea moderna. Se construían grandes cines en la Gran Vía, los escaparates exhibían las primeras radios y el tranvía eléctrico ya recorría buena parte de la ciudad, pero las calles seguían siendo estrechas, el pavimento irregular y los cruces, auténticos puntos de conflicto.

El tráfico motorizado crecía y las ciudades necesitaban un lenguaje claro y universal

El primer semáforo se instaló en la isleta para peatones que existía en la entrada a la Gran Vía y se fijó, junto a todo el sistema eléctrico que lo controlaba, en una farola de cuatro brazos.

Le seguirían otros dos, con un espectacular diseño horizontal, que regulaban el paso en ambos sentidos de la calle de Alcalá. Finalmente, el sistema de regulación se completaba con señales de prohibido el paso desde Caballero de Gracia y Marqués de Valdeiglesias.

En aquel momento, su instalación supuso un hito histórico. Numerosas personas acudían al lugar a ver el cambio de las luces, de lo que vinieron a llamar coloquialmente, “faros luminosos”, provocando aplausos y vítores entre los asistentes.

La realidad del tráfico de la ciudad cambió radicalmente y pronto se comprendió que no era suficiente con instalar semáforos, había que publicar una serie de instrucciones que ayudaran a los ciudadanos a entender su funcionamiento. Los propios periódicos de la época incluyeron explicaciones para el público.

Nuevo reglamento de tráfico de 1926

La adopción de esta novedosa forma de regular el paso de carruajes no estuvo exenta de polémica, viéndose obligada la autoridad municipal a regular su uso mediante el Reglamento de Tráfico, aprobado por la Comisión Municipal Permanente el 5 de mayo de 1926 y por el Ayuntamiento pleno el 7 de junio del mismo año; [reglamento conservado en la Biblioteca Histórica Municipal](#).



FOTO SÁNCHEZ YUBERO

ENERO DE 1933 GUARDIA DE CIRCULACIÓN BAJO LA NIEVE

En él se incluyeron instrucciones que pretendían hacer compatible el tráfico de los vehículos a motor, aún muy escasos, con la circulación de carruajes, bicicletas, tranvías y peatones.

A modo de ejemplo, el Reglamento señalaba, en su anejo número V, páginas 55 a 57, que “Los conductores de vehículos que desciendan por la Avenida del Conde de Peñalver, solo deben fijar su atención en la farola central, y los que asciendan o desciendan por la calle de Alcalá, cuidarán de observar las luces de los refugios del tranvía de dicha calle”.

“Pasado un tiempo de treinta o cincuenta segundos, y sin que cesen las señales anteriores, se iluminará en los puestos el disco amarillo y funcionarán los timbres, indicándose así a todos una señal de atención o prevención, debiendo los peatones que crucen apresurarse a llegar a las aceras. Los conductores de vehículos parados prepararán el arranque, y los que fueran a llegar al puesto de señal que tuviera el disco verde, pueden preparar la parada sin necesidad de frenazo alguno”.

De 1926 al Madrid del Siglo XXI

El semáforo del 26 se pagó con 23.850 pesetas de la época y su mantenimiento, así como el de los posteriores faros luminosos instalados, supuso un desembolso municipal de 150.000 de la anterior moneda, ejecutándose por la empresa SICE (vinculada por entonces a General Electric, propietaria de la patente de los semáforos), según datos de la propia memoria histórica de la empresa.

Aunque supuso un revulsivo para la ciudad, su consolidación se produjo de forma muy paulatina, pasando de apenas seis enclaves en su primer año de puesta en marcha a las 2.400 intersecciones gestionadas por semáforos y más de 55.000 cabezas reguladoras del tráfico, en nuestros días.

Del funcionamiento electromecánico, programado manualmente con clavijas para establecer los momentos en los que se activaba el color verde, el ámbar o el rojo, pasando por los de gas, hemos llegado a los 18.000 kilómetros de fibra óptica que recorren las calles de Madrid.

Disponer de información en tiempo real del estado del tráfico es fundamental para la toma de decisiones. En nuestra ciudad, la principal fuente de información viene dada por los detectores de tráfico, repartidos a lo largo de la capital, recogida y analizada en el de Centro de Gestión de la Movilidad de Madrid (CGMM), si hablamos del tráfico urbano en superficie y Centro de Control Madrid Calle 30, para interior de los túneles.

Para realizar esta vigilancia el CGMM dispone de más de 300 cámaras repartidas por la ciudad, a lo que habría que sumar los 1600 dispositivos gestionados por el Centro de Control Madrid Calle 30.



El futuro pasa por la incorporación de la IA a la regulación semafórica

Recientemente, el Ayuntamiento de Madrid ha dado un paso decisivo hacia la modernización del tráfico urbano mediante la aplicación de inteligencia artificial (IA) en la regulación semafórica. Esta tecnología permite adaptar en tiempo real los tiempos de los semáforos en función del comportamiento de los distintos usuarios de la vía, pudiendo detectarlos y clasificarlos como peatones, ciclistas, vehículos particulares o de emergencias, entre otros, con el objetivo de mejorar la fluidez del tráfico y fomentar una movilidad más segura y sostenible.

Estos nuevos sistemas dotados de IA, pueden detectar situaciones complejas y ajustar automáticamente los ciclos semafóricos. Una tecnología que se está mostrando fundamental en grandes obras de la capital como el soterramiento de la A-5.

En el entorno de Fuencarral- El Pardo, las cámaras detectan ciclistas con unos 20 segundos de antelación, activando automáticamente el verde sin necesidad de pulsar botones.

En sitios como Calle Princesa, la IA evita que cambie a verde para vehículos hasta que todos los peatones hayan cruzado, protegiendo especialmente a quienes tienen movilidad reducida.

En el Metropolitano, el tiempo de paso para los peatones puede extenderse de 25 s hasta 80 s cuando hay mucha afluencia.



El semáforo, ese guardián que dicta cuándo avanzar o detenerse, cumple una función tan cotidiana que casi olvidamos lo revolucionario que fue su nacimiento y lo importante que es su presencia para la seguridad de los ciudadanos que comparten el espacio urbano

SEGURIDAD MADRILEÑA EN CIFRAS

LA CAPITAL CONTINÚA SIENDO UNA DE LAS CIUDADES MÁS SEGURAS DEL MUNDO

El 24 de octubre, se celebró en la sede de la Delegación de Gobierno en Madrid, el Consejo y la Junta Local de Seguridad de la ciudad. Entre las conclusiones que se hicieron públicas, la más importante hace referencia a los niveles de seguridad en la capital, confirmando que continúa siendo una de las ciudades más seguras del mundo.

El alcalde, José Luis Martínez-Almeida, y el delegado del Gobierno, Francisco Martín, copresidieron este encuentro en el que también participaron la subdelegada del Gobierno, Pilar Trinidad y la vicealcaldesa y delegada del Área de Portavoz de Seguridad y Emergencias, Inmaculada Sanz; los principales mandos y representantes en materia de seguridad de Madrid y los portavoces de los distintos grupos municipales.

Como dato positivo, se apuntó la reducción del índice de criminalidad en relación a robos con violencia, hurtos y robos en domicilio; si bien, en este mismo periodo de tiempo, crecieron en torno al 9 % los datos relacionados con las reyertas en espacios públicos y las agresiones sexuales.



Control de armas blancas y bandas juveniles

Una de las prioridades para Policía Municipal de Madrid (PMM) ha sido el refuerzo del control de armas blancas en la capital. Para ello, se han llevado a cabo campañas específicas enfocadas en la inspección de los establecimientos públicos donde pueden venderse este tipo de objetos, incrementando a su vez la vigilancia en los parques públicos y zonas de ocio donde se ha informado sobre la presencia de bandas juveniles violentas, dotando a los agentes de guantes detectores de metales.

Gracias a estas medidas, en los últimos meses se han incautado cerca de 1.200 armas blancas, procediendo a la detención de 40 personas por tenencia ilícita. La vigilancia de la venta online llevó a los agentes a identificar y detener a tres individuos.

La colaboración con otros cuerpos de seguridad permitió el arresto de 26 personas vinculadas a bandas juveniles, destacando la detención de un menor con un arma de fuego en las fiestas de San Isidro, o la de varios menores portando machetes en las fiestas del MADO (Día del Orgullo).



PMM ha intensificado su labor en distintos frentes durante 2025, con especial atención al control de armas blancas y la detección de integrantes de bandas juveniles violentas

Tecnología al servicio de la seguridad

La Sección de Apoyo Aéreo incrementó notablemente su actividad, realizando 1.270 intervenciones en lo que va de año, un 25,7 % más que en el mismo periodo de 2024. Esta unidad cuenta con 34 drones equipados con cámaras térmicas, visión nocturna y otros dispositivos que permiten actuar en situaciones de emergencia, vigilancia preventiva y apoyo a otros cuerpos de emergencia.

Entre las actuaciones más destacadas se recordó su participación en los incendios en la Cañada Real, la Operación Arlequín contra varios narcopisos ubicados en el distrito de Puente de Vallecas, la explosión en la calle Manuel Maroto y el derrumbe del edificio en la calle Hileras.

La Sección de Apoyo Aéreo participó en 1.270 actuaciones, un 25,7 % más que en el mismo periodo de 2024



Agentes Tutores: prevención y cercanía

La Sección de Agentes Tutores también reforzó su presencia en los centros escolares, llevando a cabo casi 3.000 visitas, lo que supone un 3 % más que en 2024, y el seguimiento de 953 menores (un 12 % más).

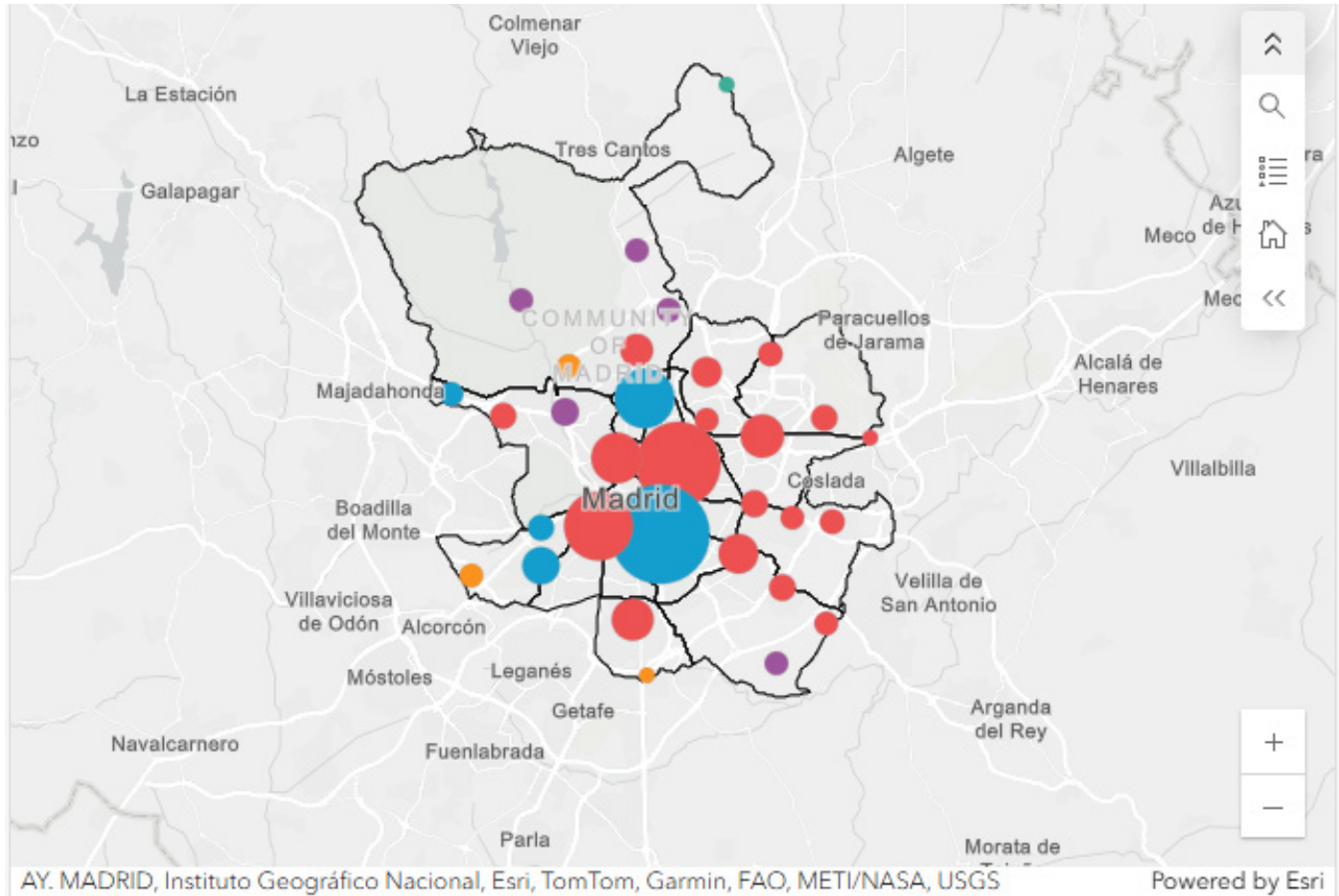
El alcalde resaltó la importancia del trabajo que realizan estos agentes, en contacto directo con profesores, alumnos y familias, fomentando la confianza entre menores y agentes, fundamental para prevenir la captación de jóvenes por bandas violentas, el maltrato infantil y el acoso escolar.

Educación vial y prevención de siniestros

Las sesiones formativas realizadas por la Unidad de Educación Vial de PMM aumentó un 14 % respecto al año anterior, superando las 7.700.

Aunque la siniestralidad vial subió en términos generales, se logró reducir las víctimas graves en un 17,4 %; el número de fallecidos, sin embargo, aumentó un 5 %.

Las pruebas de alcoholemia también crecieron un 15,8 %, alcanzando las 108.000, la mayoría de ellas practicadas en controles preventivos (más de 96.500).



Control de cámaras y visionado de imágenes

Policía Municipal atendió más de 1.070 solicitudes de visionado de imágenes relevantes para la seguridad ciudadana, en respuesta a las solicitudes de colaboración de otros cuerpos de seguridad y de los juzgados, lo que supone un aumento del 6,2 % respecto al año anterior.

Además de estas acciones, el Cuerpo ha experimentado una renovación interna, aumentando su plantilla, reduciendo la media de edad y mejorando la representación femenina, que ya alcanza el 24 % en la escala técnica

INNOVANDO EN SALUD MENTAL

EL COLEGIO DE MÉDICOS DE MADRID ACOGIÓ UN ENCUENTRO INTERNACIONAL DEDICADO A LOS AVANCES CIENTÍFICOS Y TERAPÉUTICOS EN EL USO DE SUSTANCIAS PSICODÉLICAS. TRES DÍAS DE DEBATE, INVESTIGACIÓN Y REFLEXIÓN SOBRE UN TEMA QUE PRETENDE TRANSFORMAR LA PSICOLOGÍA Y PSIQUIATRÍA MODERNAS.

Psymposium

MADRID 2025



Innovación en Salud Mental, Neurociencia y Psicodélicos

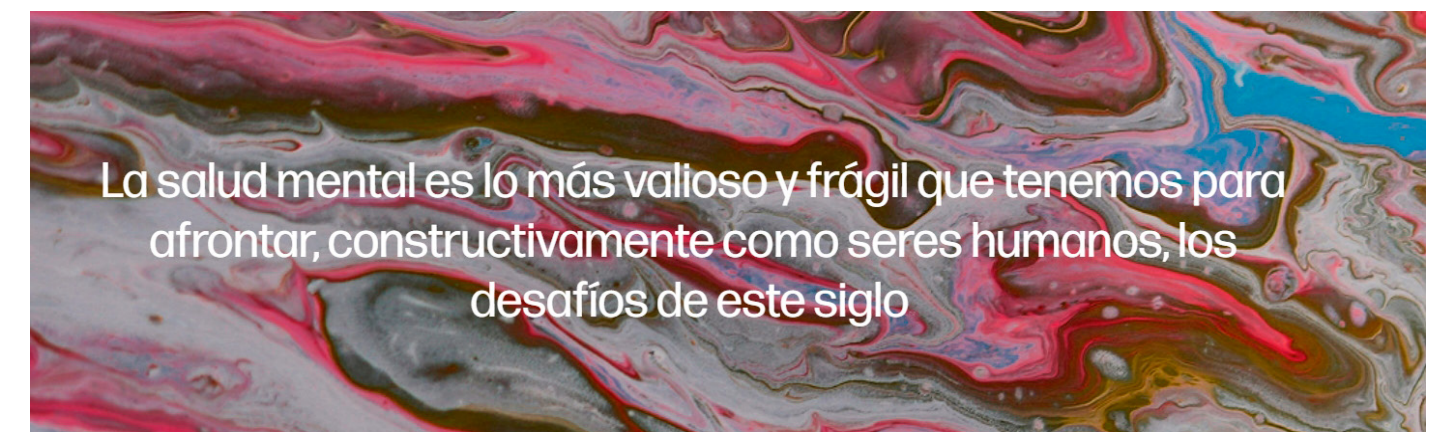
Ilustre Colegio de
Médicos de Madrid
02–04 Oct. 2025

Más información
en inawe.life
[@inawe.life](https://inawe.life)
[@psymposium2025](https://psymposium2025)

Madrid se convirtió, del 2 al 4 de octubre, en el epicentro del debate sobre el futuro de la salud mental. Durante tres jornadas, el [Psymposium Madrid 2025](#) organizado por la [Fundación Inawe](#) y bajo el lema “Transformando la salud mental, hoy”, reunió a más de medio centenar de prestigiosos investigadores nacionales e internacionales para analizar un fenómeno que muchos, entre otros el [New York Times](#), describen como una nueva revolución terapéutica. Se trata de poner sobre la mesa estas nuevas líneas de trabajo, así como los nuevos resultados existentes en relación a estos nuevos enfoques médicos.

Estas sustancias están mostrando resultados muy prometedores en el tratamiento de trastornos resistentes como la depresión (o la depresión mayor), el estrés postraumático, las obsesiones o incluso en algunas adicciones. De hecho hoy en día se están desarrollando numerosos ensayos clínicos de **última fase**¹ en Reino Unido, Europa y Estados Unidos para probar su eficacia en estos trastornos. Australia, Suiza, República Checa, Alemania ya permiten tratar, con supervisión psicológica y diferentes indicaciones, a pacientes con este tipo de trastornos graves.

En un contexto donde la [salud mental](#) parece que se ha consolidado como la principal preocupación sanitaria de los españoles, este encuentro ofreció un espacio para repensar la psiquiatría del siglo XXI desde la evidencia científica, la ética y cierto grado de esperanza.



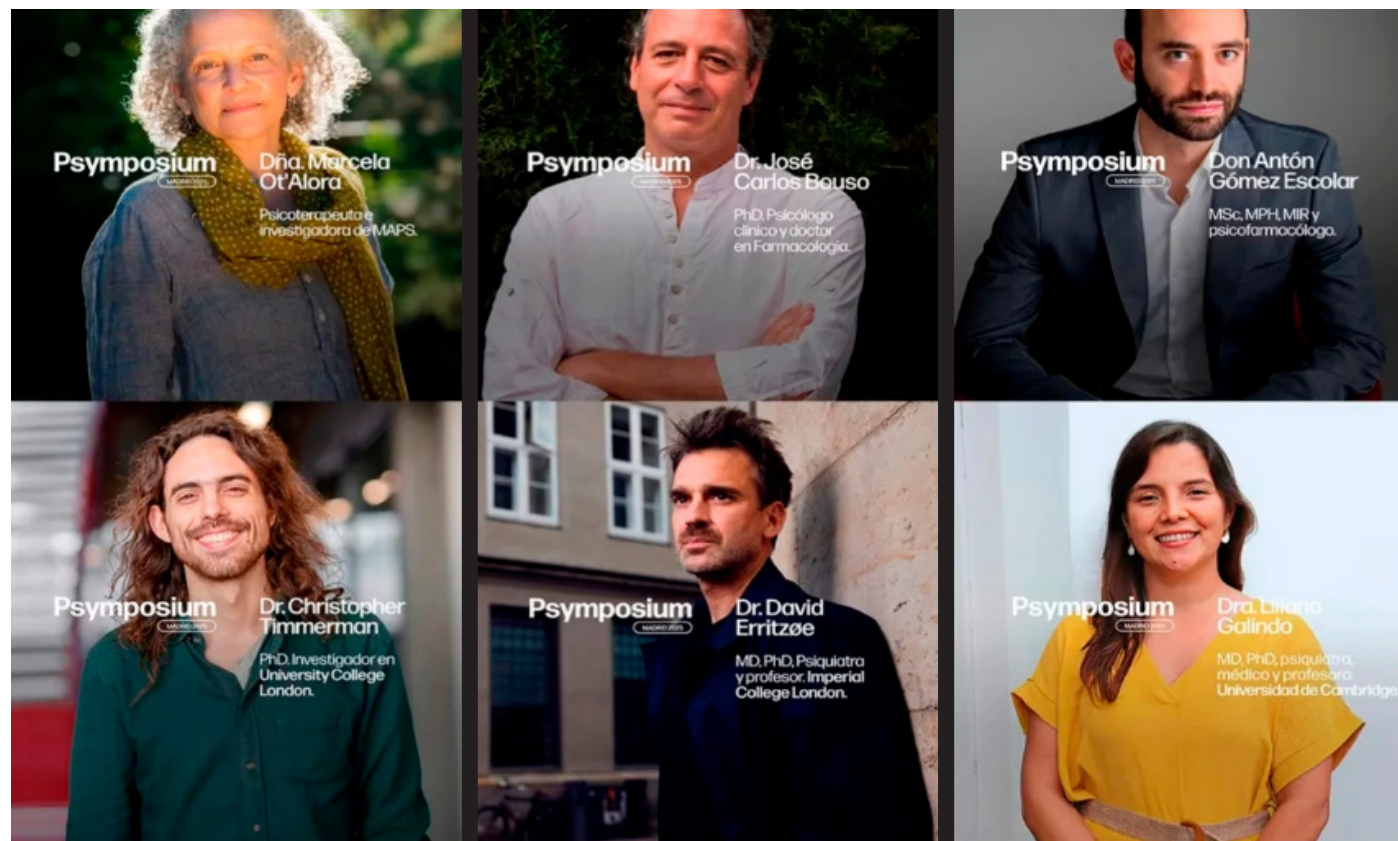
La salud mental es lo más valioso y frágil que tenemos para
afrontar, constructivamente como seres humanos, los
desafíos de este siglo

¹ Estos ensayos se realizan en humanos para evaluar la seguridad y eficacia de un tratamiento, y son cruciales para determinar si el tratamiento es seguro para su uso en la población general y si tiene un beneficio significativo sobre los riesgos potenciales.

Del pasado al futuro: historia y ciencia

El simposio comenzó el jueves 2 de octubre con una jornada introductoria dedicada a la historia, la neurociencia y la farmacología de los psicodélicos. La conferencia inaugural, a cargo de **Antón Gómez-Escolar**², ofreció un recorrido histórico por el uso de estas sustancias, desde los rituales ancestrales, su posterior uso médico, su expansión recreativa, pasando por su posterior prohibición internacional tras el Convenio de 1971 -que pondría fin a la investigación durante más de 30 años-, hasta su muy reciente revalorización científica.

A continuación, especialistas como el Dr. Óscar Soto Angona, la Dra. Irene De Caso y el Dr. Genís Oña explicaron, con rigor y lenguaje accesible, cómo actúan estas moléculas en el cerebro, qué mecanismos psicológicos facilitan y cuáles son sus potenciales riesgos. La primera jornada sirvió como base conceptual para comprender el fenómeno desde una mirada científica, y de introducción para poder encuadrar las jornadas siguientes.



La terapia asistida por psicodélicos (PAT) entra en la clínica

El segundo día comenzó con la ponencia del Dr. David Erritzoe, del Imperial College London, sobre el panorama internacional de la investigación psicodélica, que señaló como “los psicodélicos reactivan la plasticidad cerebral y abren vías terapéuticas para la depresión resistente”, al que siguió el terapeuta **Marc Aixalà**³, que enfatizó la importancia del acompañamiento posterior en este tipo de experiencias: “el trabajo no termina con la sesión, sino cuando se transforma en aprendizaje y cambio vital”. Y lo que denominó en el argot terapéutico como integración, con la que se pretende ayudar al paciente para que pueda dar sentido a todo lo ocurrido durante su experiencia.

² “Guía esencial de renacimiento psicodélico: Todo lo que necesitas saber sobre cómo la psilocibina, el MDMA y el LSD están revolucionando la salud mental y cambiando las vidas”. - Ed. ArgoNowta 2022

³ “Integración Psiquedélica : Lógicas no ordinarias y retos de la psicoterapia en estados expandidos de consciencia”, EDITORIAL ELEFThERIA, 2022

A lo largo del día se presentaron numerosas aplicaciones clínicas específicas: como la psilocibina administrada frente a la depresión, MDMA para el trastorno de estrés postraumático, o la ayahuasca en procesos de duelo, siempre bajo supervisión y control medido, así como el uso de dosis controladas contra el trastorno obsesivo compulsivo.

La **Dra. Cristina Llagostera**⁴, también presentó un “estudio piloto sobre psicoterapia asistida con psilocibina para reducir el malestar emocional y existencial al final de la vida”, y la terapeuta Marcela Ot'Alora destacada profesional en el campo del tratamiento y la investigación del trauma, comentó algunas de sus experiencias terapéuticas combinando MDMA con psicoterapia.

Dos mesas redondas cerraron el día: una que describió los importantes retos éticos y legales del uso clínico de psicodélicos, y otra especialmente **emotiva**, en la que varios pacientes relataron de manera pormenorizada sus experiencias con estos tratamientos.



“El futuro de los psicodélicos dependerá tanto de la ciencia como del marco ético y político que los acompañe”

Investigación, regulación y futuro

El sábado 4 de octubre, la mirada se dirigió hacia el futuro. Tomas Palenicek, doctor en medicina, presentó los últimos avances en farmacología psicodélica, sobre todo con el uso de la ketamina a personas con trastorno de ansiedad general, trastorno de estrés postraumático, y trastorno ansioso-depresivo; además comentó algunas de las novedades en la regulación legal de estas sustancias en la República Checa; Magí Farré abordó el potencial terapéutico de la MDMA. Desde Londres, el neurocientífico chileno Christopher Timmermann afirmó en su presentación cómo los psicodélicos “pueden transformar la conciencia y abrir nuevas vías para tratar la depresión, la ansiedad o el trauma”. Por su parte, Andrea Jungaberle, doctora alemana y directora de la Clínica OVID Berlín, que lleva desde 2021 trabajando con ketamina, y ha tratado a más de 600 pacientes con esta sustancia, comentó los prometedores resultados obtenidos en pacientes con trastornos depresivos resistentes y otras condiciones psiquiátricas complejas, “Alemania se ha posicionado como uno de los países más avanzados, estableciendo un marco regulatorio que permite la terapia con psicodélicos en entornos clínicos controlados”.

Por su parte, Dr. José Carlos Bouso, prestigioso psicólogo clínico y doctor en Farmacología y fundador de ICEERS, repasó brevemente sus más de 15 años de investigación con plantas psicoactivas, e **Inés Erkizia**, presentó sorprendentes avances preclínicos en investigación con psilocibina con positivos efectos antidepresivos en ratas.

⁴ “Morir con amor. Testimonios inspiradores de personas que se fueron en paz”. Ed. Urano, 2022.

El congreso cerró con dos mesas, sobre la “*historia de la investigación psicodélica en España*” y sobre cómo “*Diseñar el futuro del uso terapéutico de los psicodélicos*”, donde se coincidió en que la regulación, la formación profesional y la estandarización de protocolos serán claves para su incorporación responsable dentro del sistema sanitario.

Entre la esperanza y la cautela

El entusiasmo científico también convive con una llamada a la prudencia. Un reciente informe del [Real Colegio de Psiquiatras del Reino Unido](#) advierte que, aunque las drogas psicodélicas muestran un gran potencial para tratar depresión, ansiedad, adicciones y TEPT (trastorno de estrés postraumático) la evidencia aún no es lo suficientemente sólida como para ofrecerlas de forma rutinaria a los pacientes. “*Estamos cautelosamente entusiasmados*”, explicó Oliver Howes, presidente del comité de psicofarmacología del Colegio, al presentar el estudio. “*Los ensayos son prometedores, pero la complejidad es enorme. Estas sustancias deben administrarse siempre bajo supervisión médica y dentro de equipos especializados*”.

Recientemente la Administración de Alimentos y Medicamentos de EE.UU (FDA) no llegó a aprobar la MDMA como terapia para el trastorno de estrés postraumático (agosto 2024), “*y pidió a LyKos Therapeutics que se realizara otro ensayo clínico para determinar si esta sustancia es segura y efectiva*”. Aunque ello generó no poca frustración, como la que manifestó el teniente general Martin Steele, ex comandante del [Cuerpo de Marines y cofundador de Reason for Hope](#)⁵, una organización que promueve la terapia psicodélica para soldados veteranos con problemas psiquiátricos difíciles de tratar: “*la demora solo conducirá a más sufrimiento innecesario y a la pérdida de vidas*”

Mientras tanto la investigación continúa avanzando en [Europa](#) (PsyPal es la primera subvención europea que financia la investigación clínica sobre la terapia asistida por psicodélicos), con varios ensayos clínicos financiados por la Unión Europea, y países como Alemania, la República Checa o Portugal, abriendo numerosos programas regulados, o despenalizando algunas otras sustancias.



⁵ <https://time.com/6208079/psychedelics-psylocybin-access-end-of-life/>.

Alrededor de 17 veteranos estadounidenses mueren cada día por suicidio en los EE.UU (<https://www.mentalhealth.va.gov/docs/data-sheets/2021/2021-National-Veteran-Suicide-Prevention-Annual-Report-FINAL-9-8-21.pdf>)

Un nuevo paradigma en salud mental

El Psymposium cerró con una sensación compartida: “*los psicodélicos han dejado de ser un tabú para convertirse en un área legítima de investigación científica*”. Este encuentro fue una muestra clara del renacer del interés clínico y médico en los psicodélicos, combinando conocimiento histórico, bases neurofarmacológicas y evidencia clínica con perspectivas políticas y éticas. Toda una muestra de como el diálogo multidisciplinar puede revolucionar la salud mental, ofreciendo esperanzas renovadas para tratamientos más eficaces, humanos y personalizados.

Día Mundial de la Salud Mental 2025

El Día Mundial de la Salud Mental, se celebró el pasado 10 de octubre, y este año presenta un dato revelador: la salud mental, parece que se consolida como la principal preocupación sanitaria en [España](#).

Según el informe “Mental Health Day” de Ipsos y Vademécum, un 62% de la población española identifica la salud mental como su mayor problema de salud, muy por encima del cáncer (51%) y del estrés (36%). Las mujeres (67%) y las generaciones más jóvenes son quienes más declaran sufrir estrés, ansiedad o depresión.

La pandemia actuó como catalizador: en 2018 solo un 23% de los españoles situaba la salud mental entre sus principales preocupaciones; hoy son casi tres veces más. Sin embargo, el sistema sanitario aún no refleja esa prioridad: casi la mitad de los encuestados (48%) considera que la atención pública sigue privilegiando la salud física sobre la mental.

El estudio también revela que un 43% de la ciudadanía no ha hecho nada para abordar su malestar, mientras que solo un 17% acudió a un psicólogo o psiquiatra. Las generaciones jóvenes, en cambio, son las más propensas a hablar de su bienestar emocional y buscar ayuda.

En este contexto, la reflexión que sobrevoló el Psymposium cobra fuerza: “***innovar en salud mental no solo es una cuestión científica, sino también cultural y social***”. Reconocer el sufrimiento, pedir ayuda y abrir nuevas vías terapéuticas son pasos imprescindibles para afrontar el que parece ser uno de los mayores desafíos sanitarios de nuestro tiempo.



Casi 3 millones de personas tienen un diagnóstico de depresión en España. El deterioro de la salud mental es considerado por primera vez como riesgo global



Madrid ITV

Asociación de Entidades para la Inspección Técnica de Vehículos de la Comunidad de Madrid (AEMA-ITV)

LA CONCIENCIACIÓN SOBRE LA IMPORTANTE LABOR DE LA ITV, CLAVE PARA REDUCIR SINIESTROS VIALES

En el marco del Día Internacional de la Educación Vial, que se celebra este mes de octubre, AEMA-ITV subraya la importancia de dar a conocer el papel que desempeña la inspección técnica de vehículos en la mejora de la seguridad vial y la protección del medio ambiente. Además, la entidad resalta la formación de la policía local en la detección de fallos y deficiencias como elemento imprescindible para prevenir riesgos en las vías públicas y contribuir a un entorno más seguro y sostenible para todos.



La seguridad vial es un compromiso que involucra a toda la sociedad, por ello, cada 5 de octubre, con motivo del Día Internacional de la Educación Vial, se pone de relieve la importancia de conocer y cumplir las normativas de tráfico para prevenir siniestros en las carreteras. Promover una cultura vial, ayuda a preservar la vida de los conductores, peatones y demás usuarios de las vías públicas.

En este contexto, AEMA-ITV destaca cómo la inspección técnica desempeña un papel fundamental, asegurando que todos los vehículos cumplen con los estándares necesarios para proteger a conductores, pasajeros y al resto de usuarios de las vías públicas y resalta la necesidad de dar a conocer a los ciudadanos la importante labor que realizan día a día las estaciones de ITV.

Es clave que desde el Gobierno nacional, regional y local se continúen realizando campañas de información y concienciación sobre la relevancia de la inspección técnica para salvar vidas y disminuir los heridos graves y muy graves en siniestros viales. No sólo a los actuales conductores, sino también a las futuras generaciones. Hay que incentivar la formación a través de los cursos de seguridad vial impartidos por la DGT, Guardia Civil, policías locales y autonómicas, y las fundaciones y asociaciones en los centros educativos y en la formación de nuevos conductores, así como en los cursos de seguridad vial laboral de los sectores implicados, con el objetivo de resaltar el valor real de la ITV para la sociedad como herramienta para salvar vidas y proteger el medio ambiente.



Además, también es fundamental que policías locales conozcan la legislación aplicable, las novedades que se vayan publicando y los principales defectos detectados en la ITV para poder actuar de manera más eficiente. Su labor permite identificar vehículos que pueden suponer un riesgo para otros usuarios y peatones o un impacto negativo sobre el medio ambiente. La formación de los agentes en este ámbito refuerza el control del cumplimiento de la ITV y mejora la seguridad vial en las ciudades.

La ITV salva vidas

El impacto de la ITV va más allá de la prevención de siniestros viales. Según el estudio de la Universidad Carlos III de Madrid sobre [“Contribución de la ITV a la seguridad vial y al medioambiente”](#), las inspecciones técnicas evitan cada año al menos 15.641 siniestros viales, 13.110 heridos y salvan 723 vidas.

Es por ello que desde AEMA-ITV recuerdan que, para realizar la inspección, se puede acceder a cualquiera de las más de 70 estaciones de ITV con las que cuenta la Comunidad de Madrid; incluidas aquellas a las que, para llegar, se debe pasar por cámaras de control de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), pese a no disponer de distintivo medioambiental. Además, se puede realizar la ITV hasta 30 días antes de la fecha de vencimiento sin que ello modifique la fecha máxima de validez de la próxima ITV.

LIDERAR FUERA Y DENTRO DEL TATAMI

JIU-JITSU, LA DISCIPLINA BRASILEÑA QUE HA ENSEÑADO A UN POLICÍA MUNICIPAL DE MADRID A DOMINAR TANTO LAS TÉCNICAS DE COMBATE COMO LAS DE AUTOCONTROL

En un momento en que la exigencia física y mental de los cuerpos policiales crece cada día, hay quienes buscan ir más allá del entrenamiento tradicional.

Es el caso de Iván Hernández, agente de Policía Municipal de Madrid, que ha encontrado en el Jiu Jitsu brasileño una auténtica escuela de vida.



Del tatami a la calle

Iván descubrió el Brazilian Jiu Jitsu en 2022, gracias a un compañero que le animó a probar “una clase sin compromiso”. Lo que empezó como curiosidad se convirtió en una pasión casi obsesiva: *“En apenas siete meses quedé subcampeón de España. Ver esa progresión me enganchó por completo”*. Desde entonces, su palmarés no ha dejado de crecer: campeón en distintas Copas de España, en torneos nacionales y, recientemente, doble campeón de la Europe Cup BJJ 2025, celebrada en el Velòdrom Lluís Puig de Valencia.

En esa cita internacional, Iván se llevó el oro en su categoría —cinturón azul, menos de 92 kg y sin kimono— tras vencer en la final por sumisión. Luego repitió la hazaña en la categoría “Absoluto”, donde se enfrentan los mejores de cada peso. Nada más y nada menos que dosoros europeos en un mismo fin de semana.



El “ajedrez humano” que entrena la mente

“El Brazilian Jiu Jitsu es como una especie de ajedrez luchado”, explica Iván. “Cada movimiento obliga a anticiparte, a reaccionar con inteligencia y en décimas de segundo”. La comparación no es gratuita: esta disciplina, que se centra en el agarre, el control y las sumisiones, permite que la técnica venza a la fuerza. *“Fue creada para que una persona pequeña y poco corpulenta pueda defenderse con éxito frente a un rival más grande, gracias al uso eficaz de esta técnica. Todo ello tiene mucho sentido para un policía en la calle”*.

Este enfoque mental —más estratégico que agresivo— ha llevado a pensar a Iván que la incorporación de esta disciplina en la formación policial podría ser muy interesante. *“Todos los policías podrían entrenar Brazilian Jiu-jitsu, aunque solo sea 2 ó 3 veces al mes. No se trata de golpear más fuerte, sino de gestionar mejor las situaciones sin poner en riesgo a nadie”*. En más de una ocasión, recuerda, ha tenido que utilizar sus conocimientos para inmovilizar a un detenido corpulento *“sin recurrir a la fuerza excesiva ni causar daño”*.

Un entrenamiento físico, técnico y emocional

Su rutina semanal incluye al menos tres entrenamientos, además de sesiones de fuerza en el gimnasio. Cada clase combina calentamiento, técnica y combates reales de cinco minutos. “A veces he llegado a realizar 14 combates en un día”, confiesa. “Terminas agotado, pero es lo que te da seguridad y control en una intervención real”.



“El Brazilian Jiu-Jitsu es como una especie de ajedrez luchado”

Esa constancia se refleja también en su equilibrio personal: padre de un niño pequeño, Iván compagina la vida familiar con el trabajo y el deporte. “Cuando algo me motiva, me obsesiono, pero es una obsesión sana: sé que cada minuto en el tatami me hace mejor en mi profesión”.

Aprendizaje continuo

Iván reconoce que su disciplina nació del sentido y la motivación. “Cuando entendí que estudiar me acercaba a ser policía, me pasaba cinco horas al día con los libros”. Esa mentalidad le llevó a aprobar dos oposiciones —Madrid y Torrejón— en apenas unos años, y ahora se prepara para ascender a oficial. “Cuando algo tiene sentido, doy el 100%”, resume. Y en su caso, el sentido es claro: proteger mejor, estar preparado y seguir creciendo.

Más allá del tatami

El auge del Brazilian Jiu-Jitsu en España —impulsado por la popularidad de las artes marciales mixtas y referentes como el deportista Ilia Topuria— se deja notar en los gimnasios. “Cada vez se apunta más gente. Y muchos policías me preguntan dónde entreno, cómo empezar”, comenta. Para Iván, ese interés puede traducirse en una herramienta de cambio: “Un agente de policía con confianza, técnica y control actúa con más serenidad. El Brazilian Jiu-Jitsu no solo enseña a luchar, enseña a pensar”.

Desde el European Gran Prix del 4 de noviembre de 2023 hasta el día de la fecha, Iván, ha logrado conquistar todos los Campeonatos disputados al ganar todos los combates correspondientes.

Palmarés deportivo

- (Julio de 2022) Inicio de la disciplina Brazilian Jiu-Jitsu Nogi (modalidad sin Kimono) con mi maestro Mani Tavanaei.
- (25 Febrero de 2023) Subcampeón en el Campeonato de España.
- (4 Noviembre de 2023) Campeón del European Gran Prix
- (18 Noviembre de 2023) Campeón de la Kimura Cup
- (21 Septiembre 2024) Campeón de la Copa de España
- (5 Octubre 2024) Campeón de la Kimura Cup
- (16 Febrero 2025) Doble Campeón del Campeonato de España, ganando categoría y también peso absoluto.
- (18 Octubre 2025) Doble Campeón de la Europe Cup 2025 de la Federación Internacional de Jiu-Jitsu Deportivo (FIJJD), ganando categoría y también peso absoluto.



AVISO IMPORTANTE: ALERTA ESTAFA



Policía Municipal de Madrid advierte sobre una estafa detectada recientemente, en la que supuestos comerciales se hacen pasar por agentes de policía para ofrecer a pequeños comerciantes, asociaciones y centros de enseñanza, la inserción de publicidad en la revista de Policía Municipal de Madrid (PMM), a cambio de un pago mensual o anual. En otras ocasiones, intentan llevar a engaño a quienes contactan ofreciendo una revista que nada tiene que ver con PMM.

Desde Policía Municipal queremos dejar claro que:

- La revista oficial es elaborada por agentes que pertenecen a la Comisaría de Participación y Convivencia
- Se trata de una publicación institucional, de carácter informativo y divulgativo, que no contiene publicidad de ningún tipo
- Su difusión es completamente gratuita, y se realiza exclusivamente, de forma on line, a través de la página web del Ayuntamiento de Madrid
- No se solicita ni se acepta ningún tipo de pago por su elaboración, publicación o distribución

Por tanto, ningún agente de Policía Municipal está autorizado a ofrecer espacios publicitarios ni a solicitar pagos en nombre de esta revista. Si recibe una propuesta de este tipo, no realice ningún pago y denúncielo inmediatamente a través de los canales oficiales. Proceda de igual manera si sospecha que están intentando suplantar la identidad corporativa de la revista.

Este tipo de prácticas fraudulentas atentan contra la confianza ciudadana y el prestigio de los cuerpos de seguridad. Su colaboración es clave para su detección y erradicación.

Para más información o para comunicar cualquier intento de estafa, puede contactar con nosotros a través del mail: uconviveyparticipa@madrid.es o llamando al teléfono 914800743.

OCTUBRE
2025

NÚMERO
79



REDES
SOCIALES



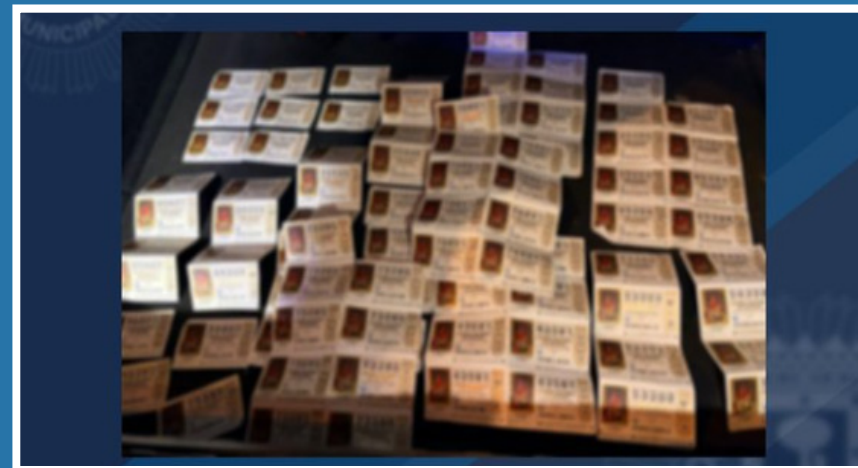
NOTICIAS
DESTACADAS

POLICÍA
MUNICIPAL DE
MADRID EN
REDES SOCIALES

TODAS LAS NOTICIAS IMPORTANTES Y MÁS DESTACADAS EN REDES SOCIALES



Narcopiso desmantelado



Estafa en administración de loterías



Desmantelado un taller clandestino

PINCHA SOBRE LA FOTO PARA VER LA NOTICIA COMPLETA



Al tratarse de un siniestro
laboral, Policía Judicial se
encarga de la investigación y
la instrucción del atestado

Agentes de la CID de
Chamartín intervinieron 281
abonos en el partido del
Real Madrid
vs
FC Barcelona



POLICÍA

Municipal de ***Madrid***



¡ENHORABUENA, COMPAÑERA!

**LA POLICÍA
CONCEPCIÓN PÉREZ
GIL SE PROCLAMA,
UN AÑO MÁS,
CAMPEONA DE
ESPAÑA DE DAMAS
ESTÁNDAR, EN LA
MODALIDAD DE TIRO
PRÁCTICO IPSC**



Comisaría de Participación y Convivencia

DIRECCIÓN GENERAL DE POLICÍA MUNICIPAL

