

AMPLIACIÓN Y REMODELACIÓN DE LA AUTOPISTA URBANA M-30 DE MADRID.

Antecedentes.

La autopista urbana M-30 de Madrid, cuya construcción data de los años 60, configura un anillo de 32 klms. que circunda la almendra central de la ciudad y en gran parte de su recorrido discurre próxima al centro urbano. Atraviesa diferentes barrios y en algunos - como en el tramo paralelo al río Manzanares- las calzadas apenas distan 10 metros de las viviendas.

Características.

- Se trata de una vía de **alta capacidad** (3 ó 4 carriles en cada sentido, sin contar los de acceso), con intensidades medias de tráfico superiores a los 200.000 vehículos diarios. Posee numerosos nudos que la interconectan con el centro urbano u otras vías rápidas de circunvalación (M-40) y autopistas radiales.
- Es una **vía rápida** (90 klms. de límite de velocidad, aunque en la práctica se alcanzan velocidades de 130 ó 140 klms.¹), vallada, sin semáforos ni pasos peatonales, que admite el tránsito de todo tipo de vehículos (incluidos pesados y con carga peligrosa), excepto autobuses urbanos, bicicletas y motocicletas.
- Tiene unos altos niveles saturación y cada día, durante varias horas, presenta numerosos atascos.
- Se trata de una vía altamente contaminante, con niveles de contaminación acústica constantes superiores a los 85 db – incluso por la noche- y niveles de contaminación ambiental que superan en mucho y de manera permanente los límites máximos recomendados por la OMS.
- Posee un alto índice de siniestralidad (el mayor de toda la Comunidad de Madrid).

Otros antecedentes.

Madrid posee otras dos autovías de circunvalación periférica de alta capacidad: la M-40 y la M-50, además de numerosas autovías intermedias de enlace.

I. EL PROYECTO DE AMPLIACIÓN Y REFORMA.

a) **El proyecto:** El proyecto municipal tiene dos objetivos básicos:

- aumentar la capacidad global de la autovía y
- soterrarla en algunos tramos, particularmente en los 6 klms. que discurren paralelos al río Manzanares.

¹ En los cuatro meses que lleva en funcionamiento un sistema de control por radar se han detectado 98.702 infracciones por exceso de velocidad.

Para aumentar su capacidad, algunos tramos pasan de 3 a 6 carriles en cada sentido, se amplían los nudos de enlace facilitando el acceso desde la vía a la almendra central y viceversa, y se diseñan nuevos túneles para conectarla con las autopistas radiales.

- b) **Presupuesto:** El presupuesto previsto por el Ayuntamiento es de 3.900 millones de € en 35 años. Otros estudios, considerando la carga financiera consiguiente, elevan la cifra final hasta 5.200 millones de €
- c) **Duración de las obras:** 36 meses.
- d) **Gestión de obras y Dirección:** El proyecto principal se ha subdividido en 15 proyectos parciales y cada uno de estos, a su vez, en otros proyectos menores que se presentan de forma independiente con el objetivo de eludir determinados condicionantes legales.
Se ha creado una nueva empresa de capital público (Ayuntamiento) y privado, denominada “Madrid Calle 30 SA”.

II. CARENCIAS Y EFECTOS CONTRAPRODUCENTES.

El proyecto municipal es fruto de un compromiso apenas hilvanado en el calor de la lucha electoral del momento y no consecuencia de un estudio objetivo de las condiciones indudablemente negativas para la salud y las relaciones urbanas que actualmente tiene la vía. De tal forma es así, que puede afirmarse con toda seguridad que no solamente no soluciona los problemas de movilidad urbana, de relación entre barrios o de contaminación acústica y ambiental, sino que los agrava.

a) Carencias previas.

Que la reforma se ha planteado de manera totalmente improvisada, se demuestra por el hecho de que los proyectos técnicos se han elaborado **sin contar previamente** con estudios tan necesarios y fundamentales como:

- Una **Declaración de Impacto Ambiental** de cada proyecto de acuerdo con las Directivas 85/733/CEE y 97/11/CEE, transpuestas al ordenamiento jurídico español por el RDL 1302/1986 y la Ley 6/2001, reflejados, a su vez, en la Comunidad de Madrid en la Ley 2/2002, de 19 de junio.
 - La Entidad que ha eximido al Ayuntamiento de la obligación de formular un Estudio de Impacto Ambiental lo ha hecho con el exclusivo argumento de que la vía, por pertenecer al Ayuntamiento, es una “calle” y no una autovía.
- Un estudio de **Movilidad Urbana**, que determinara las carencias y problemas de actual sistema y propusiera medidas correctoras acordes con un modelo de ciudad habitable y medioambientalmente sostenible.
- Un estudio **Acústico y Atmosférico** que atajara radicalmente los graves problemas de contaminación que posee la vía y que confluyera en la línea del cumplimiento efectivo de los Acuerdos de Kyoto dado que la principal fuente de contaminación atmosférica en la ciudad de Madrid es el tráfico rodado.

- Es preciso recordar que en la ciudad de Madrid **se exceden sistemáticamente** los valores límite establecidos para los siguientes contaminantes: el dióxido de nitrógeno (NO₂), las partículas en suspensión menores de 10 micras (PM₁₀) y el ozono troposférico (O₃).
- Un estudio de **Vegetación, Fauna y Corredores Ecológicos** afectados por los soterramientos.
 - Las obras van a destruir más de 4.000 árboles, muchos de ellos centenarios, y algunas especies singulares, como el daliedo de la zona del Matadero.
- Un estudio de **Caracterización del Suelo y de las Aguas Subterráneas** que afluyen al río Manzanares que hoy transcurren bajo los edificios colindantes al río Manzanares.
 - Como consecuencia del efecto pantalla que provocarán los túneles, habrá serios cambios en los niveles freáticos de la zona y si las aguas no se encauzan debidamente se embalsamarán bajo los edificios, pudiendo afectar a su cimentación (las viviendas de más de 20.000 personas pueden verse seriamente afectadas).
- Un estudio **Histórico, Arqueológico y Paleontológico** riguroso.
 - La zona paralela al río que se pretende soterrar constituye el mayor yacimiento paleontológico de Madrid, equiparable a las terrazas del Sena y otras similares. Este lugar, denominado «Terrazas del Manzanares», está declarado **Bien de Interés Cultural (BIC)**, con la categoría de «Zona Arqueológica» (Decreto 113/1993, de 25 de noviembre). Existen además dos puentes históricos sobre el río que pueden verse gravemente afectados (el P. de Segovia y el P. de Toledo).

Abunda en la evidencia de estas carencias el hecho de que el propio Consejo de Estado las haya señalado en su dictamen, exigiendo la realización de numerosos estudios previos, y que la Confederación Hidrográfica del Tajo haya devuelto la documentación aportada por el Ayuntamiento con el fin de obtener el permiso para actuar sobre el río Manzanares por claramente insuficiente.

b) Efectos perversos de la reforma.

Que la reforma propuesta contradice las intenciones retóricas del Ayuntamiento de mejorar la movilidad y la relación entre barrios queda demostrado por lo siguiente:

- Al aumentar la capacidad global de la vía, aumentará inevitablemente el uso de los vehículos privados y con ello la contaminación y la siniestralidad.
- Se mantienen las condiciones y la estructura de autopista urbana (vallas, prohibición del transporte público urbano, ausencia total de semáforos y pasos peatonales, etc.), con lo que el efecto barrera entre barrios perdurará.
- Al facilitarse los accesos a la almendra central, los índices de saturación de ésta, que ya son inadmisibles, aumentarán considerablemente.

c) Deficiencias en el proceso.

- Déficit democrático.

- La elaboración del proyecto se caracteriza por la **opacidad**, la **falta de transparencia** y la ausencia de **información pública** contrastada. No se ha admitido debate público alguno y se ha secuestrado sistemáticamente la información sustancial tanto a los grupos políticos de la Oposición en el Consistorio como a los vecinos afectados.
- Durante el periodo de Información Pública se han presentado multitud de informes y proyectos deliberadamente seccionados, sin planos ni guías de conjunto, todo amontonado en cajas sin orden ni concierto alguno, hasta el punto que el propio Colegio de Arquitectos de Madrid ha sustentado sus alegaciones en la imposibilidad material de obtener una información técnica adecuada.
- El periodo de información pública (20 días) ha sido manifiestamente insuficiente dada la envergadura del proyecto y la forma caótica con la que se ha “facilitado” la documentación.
- Ningún vecino de los miles de afectados ha recibido información oficial alguna.
- Ninguna Asociación de Vecinos afectada ha recibido información fidedigna y detallada, salvo algunas pocas indicaciones genéricas que, por otro lado, siempre estaban condicionadas a posibles cambios posteriores.

Aunque el proyecto en términos estrictos no contempla una actuación medioambiental, es indudable su gran impacto ecológico negativo, tanto en intensidad como en duración. **En este sentido, las prácticas de opacidad señaladas pudieran contradecir las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo por las que se establecen medidas de información y participación del público en planes que afecten al medioambiente.**

- Ausencia de diálogo y participación.

El proyecto cuenta con la oposición generalizada de todos los Grupos Políticos – excepto el que sustenta la mayoría en el Consistorio –, colegios profesionales de Arquitectos, Geólogos, Arqueólogos, Asociaciones de Vecinos de las zonas afectadas, movimientos Ecológicos, ONG’s con preocupaciones medioambientales, Foros de Movilidad de Madrid, relevantes personalidades académicas, Sindicatos más representativos, etc.

Al margen de las visiones particulares de cada colectivo, existe total coincidencia en criticar la opacidad, la falta de información, la agresión gratuita al patrimonio histórico y la insostenibilidad medioambiental del citado proyecto.

- Alerta Europea.

La propia Comisión Europea (a través de la directora general de Medio Ambiente, Catherine Day) abrió de oficio un expediente (registrado con la referencia B-2004/2080) para aclarar los motivos por los que el proyecto de reforma de la M-30 promovido por el Ayuntamiento de Madrid ha quedado exento del procedimiento de evaluación de impacto ambiental, que en principio entiende aplicable en este caso.

Aunque han transcurrido los dos meses de plazo concedidos para que el Reino de España diera cumplida contestación, a esta fecha desconocemos si se ha cumplido este trámite y, en su caso, qué argumentaciones se hayan podido aportar.

III. Consecuencias.

El proyecto supone la apuesta clara por un modelo de ciudad en el que predomine el recurso a los vehículos privados sobre el transporte público, es insensible a las recomendaciones Comunitarias para reducir la contaminación, endeuda desproporcionadamente las arcas municipales durante 35 años y, en definitiva, hará de Madrid una ciudad cívica y ecológicamente insostenible.

IV. Conclusión.

Por todo lo anterior, solicitamos a la Comisión Europea que inste al Reino de España para que propicie una moratoria en la ejecución del proyecto de ampliación y reforma de la M-30 de Madrid y se abra un debate público en el que, con la información adecuada y el tiempo necesario se busque la mejor solución a los graves problemas que hoy provoca esta autopista urbana.