

# **NOTA INFORMATIVA**

## **PLATAFORMA DE VECINOS AFECTADOS POR LAS OBRAS DE LA M-30 EN EL NUDO SUR**

MADRID, 10 DE OCTUBRE DE 2005

### **LOS VECINOS DEL NUDO SUR RESPONDE AL AUTO JUDICIAL QUE DESESTIMA LA PARALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA M-30**

#### **Los vecinos del distrito de Arganzuela, se sienten desasistidos por la Justicia por el auto que prima los intereses económicos frente a la salud pública:**

- La tardanza en actuar de la Justicia no puede ser entendida como justificadora del incumplimiento de las leyes: así no entendemos que el estado avanzado de las obras sirva para justificar la inacción de los órganos judiciales. De hecho, el estado avanzado de estas obras es fruto de la lentitud inexplicable de las instituciones en actuar en este caso (y también las judiciales) que no han abordado a tiempo sus responsabilidades.
- No podemos entender cómo se puede argumentar "La suspensión causaría daños a terceros: empresas contratistas, trabajadores [...], siendo el valor económico de estos gravísimos daños de 804 millones de euros" cuando lo que hay en el otro lado de la balanza no es otra cosa que la salud pública de miles de madrileños (y en especial de los niños) y la seguridad de sus viviendas. No podemos dejar de preguntarnos qué cifra es suficiente (según la justicia) para que no compense proteger la salud humana.
- La sentencia alude al estudio que la Universidad Politécnica de Madrid ha realizado sobre los beneficios ambientales de las obras de la M-30: ese estudio no valora en ningún caso ninguna de las consecuencias sobre el entorno real de la ciudad de las obras de la M30. No es más que una serie de proyecciones matemáticas y estadísticas parciales y de dudosa validez científica sobre niveles de emisiones en Madrid y ahorro de combustible. Pero en ningún caso entra a analizar qué efectos sobre la población y su entorno va a tener cada una de las obras que componen el proyecto.
- Por otro lado, la Universidad Politécnica está del todo invalidada para hacer estudios independientes que valoren el impacto ambiental de esta obra desde el momento en que es parte interesada de él: participa en diferentes aspectos del mismo como el diseño de los pozos de ventilación del *by-pass* sur o el asesoramiento para la compra de filtros en el que participa a través de una fundación de la que forma parte.
- No deja de ser sorprendente que la sentencia la incapacidad de los denunciantes de concretar "en qué medida la ejecución de la resolución [las obras] causa daños concretos al interés general", cuando se utiliza como contrargumento un estudio (UPM) que adolece precisamente de ese defecto. Para muestra un ejemplo: unas obras que concentran en un área extremadamente pequeña de un distrito de Madrid un pozo de ventilación de más de 80.000 vehículos diarios dentro de una zona residencial además del desvío de los autocares de la Estación Sur (sobre 1500 diarios) más, al menos, la duplicación del tráfico en el interior de sus calles por medio de la conexión con la M40 así como el mantenimiento en superficie de la M30 ampliada, son razones más que objetivas para presuponer unos efectos sobre las personas y su entorno. Eso si son razones objetivas que aluden al interés general y no un cálculo hipotético sobre el ahorro de combustible en la ciudad de Madrid.
- Las instituciones judiciales deberían defender el marco legal que nos hemos dado los ciudadanos: y aunque sea cierto que la Comunidad de Madrid tiene competencias para negar la Evaluación de Impacto Ambiental en obras que se realicen en un entorno urbano, no es menos cierto que el marco legal superior, el desarrollado por la Unión Europea, es de aplicación también en Madrid. En este sentido, hay que recordar que el Dictamen Motivado sobre la infracción sobre la operación "Chamartín" (2001/5061) le recordó al señor alcalde esta ciudad (entonces presidente de la Comunidad) que no puede eximir de unas obras de estas características de Impacto Ambiental cuando afecten de forma clara "al ser humano, la fauna y la flora, así como los bienes materiales y el patrimonio cultural". Las personas implicadas en este dictamen son las mismas que ahora intentan colar los mismos argumentos como buenos a pesar de que la Comisión Europea ya dictaminó que es una aplicación incorrecta de sus directivas. Es decir, quien tenía las competencias para exigir la evaluación ambiental era la Comunidad dirigida por el ahora Alcalde que lidera este proyecto. El consejero de medioambiente (que presentó las alegaciones por parte del Reino de España) es ahora un alto cargo municipal presente en la toma de decisiones del gobierno de la ciudad. La propia

Concejales de Urbanismo era en aquellas fechas miembro del gobierno de la Comunidad. La persona que lleva la responsabilidad en la Comunidad de exigir la evaluación ambiental estaba entonces en el Ayuntamiento (implicado también en el dictamen), etc.... No es sólo una aplicación incorrecta: es un intento consciente y deliberado (para nosotros, "doloso") de saltarse a la torera la normativa europea y los derechos ciudadanos en la creencia de que cuando la Comisión se pronuncie, ya será inviable una marcha atrás, y los réditos políticos sustentados en la imagen que se va a vender de estas obras se conviertan en catapulta para las aspiraciones políticas del ahora alcalde.

Buena muestra de lo que decimos es que en estos momentos hay al menos dos expedientes abiertos a las obras de la M30 en la Comisión Europea (2204/2080 y 2005/4483) por incumplir la Directiva 85/337/CEE del Consejo de 27 de junio de 1985, relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente, modificada por la Directiva 97/11/CE.

**Por todo ello convocan a los vecinos del distrito del distrito de la Arganzuela a la manifestación que tendrá lugar el viernes 14 de Octubre a las 19:30 desde la Avenida del Planetario hasta la Plaza de Legazpi.**

**Para más información:**

Contactar con Angel Lomas García

Tlf.: 635-81-33-43