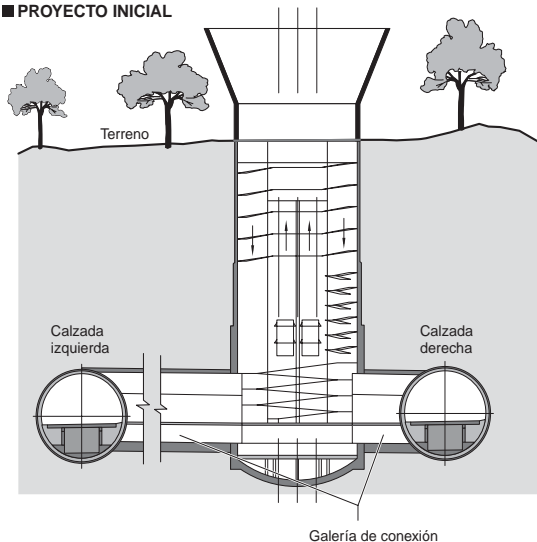
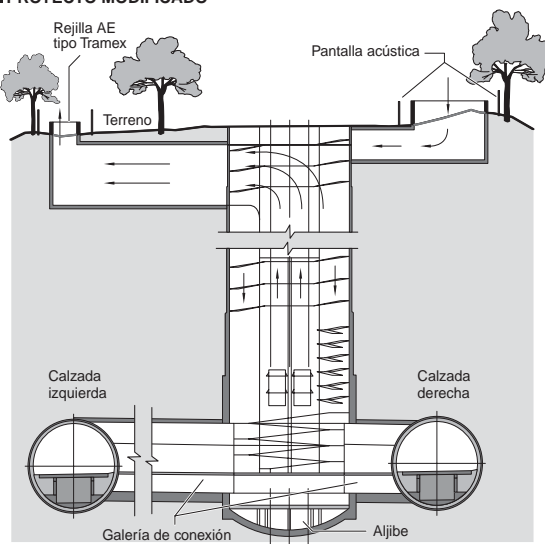


Modificación del proyecto de los respiraderos del by-pass de la M-30

■ PROYECTO INICIAL



■ PROYECTO MODIFICADO



Fuente: Concejalía de Urbanismo.

EL PAÍS

Urbanismo reduce las chimeneas de la M-30 sur a rejillas de dos metros de alto

El nuevo sistema es más difícil de construir que el proyectado por el Ayuntamiento

SOLEDAD ALCAIDE, Madrid
La Concejalía de Urbanismo ha decidido dar marcha atrás en la construcción de las dos torres de ventilación del llamado *by-pass* sur de la M-30, formado por dos túne-

les de algo más de tres kilómetros que unirán la plaza de Santa María de la Cabeza con la A-3. El director general de Desarrollo e Infraestructuras, José María Ortega, explicó que serán construidas dos rej-

illas de dos metros de alto en cada punto, en lugar de las dos chimeneas de 20 metros —una en el parque Tierno Galván y la otra en Méndez Álvaro— que han provocado las protestas de los vecinos.

Cuando las máquinas comenzaron a remover la tierra en una loma del parque de Tierno Galván a principios de este mes, los vecinos de los números 11 al 27 de la calle del Bronce, junto a la avenida del Planetario, en el barrio de Arganzuela, empezaron a preocuparse.

Frente a sus ventanas, apenas a 100 metros, comenzaba la construcción de una enorme chimenea de 20 metros de altura y otros tantos de diámetro. La segunda estaba proyectada en Méndez Álvaro, entre la vía del tren y la M-30, en una zona donde apenas hay vecinos.

“Por el *by-pass* sur está previsto que pasen cada día unos 30.000 vehículos”, explicó entonces Milagros Rodríguez, una de las vecinas de la calle del Bronce. “Y la contaminación que expulsan saldrá delante de nuestras casas”.

Fue una de las razones por las que un millar de vecinos de todo el área de Legazpi se manifestaron el pasado 19 de marzo por la tarde y cortaron la circulación durante una hora en la confluencia de la calle de Embajadores con la avenida del Planetario. Su principal queja era que apenas habían tenido información de las obras de las torres, que además llevarán el *by-pass* a 40 metros de profundidad bajo los edificios en los que viven.

La psicosis creada por el desmoronamiento de un túnel del metro en el barrio barcelonés del Carmel todavía pesa sobre los vecinos.

Mientras tanto, la Concejalía de Urbanismo comenzó a trabajar en un nuevo diseño para las chimeneas del *by-pass* sur que satisficiera a los vecinos. Aunque aún quedan por cerrar algunas cuestiones, el nuevo planteamiento llevará a sustituir cada torre por dos rejillas

de unos dos metros de altura, protegidas por pantallas acústicas.

La superficie que ocupará cada una rondará los 150 metros cuadrados. Un sistema similar es el que Urbanismo utilizará cuando quede soterrada la M-30 a su paso junto al río Manzanares, con varias rejillas distribuidas en las 50 hectáreas que se ganarán al río.

Sistema más complejo

“No hemos trabajado con este diseño desde el principio porque el sistema original es el más fácil de construir y el que tiene mejor rendimiento, mientras que el nuevo es más complejo de construir y también de explotar”, explicó José María Ortega, quien reconoció que ha pesado mucho la preocupación mostrada por los vecinos.

La gran altura de las chimeneas permitía llevar lejos de la superficie el aire cargado que se extraía del interior de los túneles. Al reducir la altura de salida

a la superficie, hay que buscar otras soluciones técnicas, para las que el área de Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid ha trabajado también con la cátedra de Mecánica Industrial de la Escuela de Ingenieros Industriales de la Universidad Politécnica de Madrid. La única diferencia está en la estructura exterior de las chimeneas, porque toda la parte inferior, la que queda soterrada, permanece invariable.

Si hasta ahora la chimenea expulsaba el aire por el conducto central y reintroducía aire fresco por los laterales hasta los túneles, ahora las rejillas se reparten esa función. Una de ellas impulsará el aire hacia adentro y la otra lo extraerá.

“Pero se produce una pérdida de la carga, que hay que suplir con una instalación más potente para mantener el flujo de aire”, agregó Ortega, quien precisó que el nuevo sistema es más costoso, pero su resultado final mantiene la misma calidad. Las dos rejillas llevarán una panta-

lla acústica y mantendrán el diseño de ventilación con silenciadores y paneles fonoabsorbentes que estaba previsto para las dos chimeneas y que reduce la contaminación acústica.

Pantalla vegetal

También se ha proyectado que las rejillas estén rodeadas de una “enmascaramiento vegetal”, para reducir el impacto visual y para que estén más acordes con el entorno, especialmente en el parque Tierno Galván.

La menor altura de las rejillas —suficiente para impedir que puedan arrojar objetos al interior del túnel— permitirá también buscar especies vegetales de menor tamaño.

Por otro lado, el nuevo sistema de ventilación mantiene los porcentajes de emisión de partículas contaminantes en niveles bajos. “Aún estamos trabajando en afinar los resultados, pero nuestras previsiones son que podremos mantener la reducción de gases en un 50% y la de partículas contaminantes, en un 85%”, explicó el director general de Desarrollo e Infraestructuras. “Estamos trabajando con porcentajes de dilución, que son los mejores del mundo”.

Sobre el temor de los vecinos a que el doble túnel pase bajo sus casas, Ortega comentó que precisamente la función del *by-pass* será la de dividir el tráfico que ahora pasa por la vía de circunvalación M-30 en dirección sur. “Se reducirá mucho el número de vehículos que tomen el desvío”, aseguró.

Por otra parte, explicó que el túnel no llegará nunca a estar saturado. “En el momento en el que haya la más mínima retención en el *by-pass*, se impedirá la entrada de nuevos coches”, agregó.

Tres kilómetros de túnel

Las cuatro rejillas que vienen a sustituir a las enormes chimeneas proyectadas por Urbanismo tienen la función de ventilar el aire del larguísimo doble túnel de tres kilómetros que va a construirse entre el nudo de la A-3 y Santa María de la Cabeza. Su presencia es, por tanto, imprescindible, según los técnicos.

Este proyecto es uno de los más ambiciosos y caros de los que tiene en marcha el Ayuntamiento de Madrid para remodelar la vía de circunvalación M-30, con un presupuesto de 740 millones de euros.

Su función es la de evitar a los conductores que se dirijan al oeste de la M-30 el tener que bajar hasta el nudo

sur para circunvalar la ciudad y, del mismo modo, al ofrecer un atajo, repartir el tráfico, pues por dicho nudo transitan cada día unos 180.000 vehículos.

El denominado *retúnel* medirá algo más de tres kilómetros de largo, 13,5 de diámetro y contará con tres carriles por cada sentido de circulación.