

AL PARLAMENTO EUROPEO

**PETICIÓN DE PARALIZACIÓN CAUTELAR DE LAS ACTUACIONES
MUNICIPALES EN BARRIO DE LEGAZPI**

Motivo de esta petición:

Legazpi es un barrio que pertenece al distrito de Arganzuela, uno de los distritos del Centro de Madrid, en el que vivimos más de 150.000 habitantes.

En el barrio de Legazpi se están acometiendo tres actuaciones municipales de gran envergadura. Tres grandes obras que tomadas una a una reportan repercusiones negativas para el bienestar general de los vecinos que allí habitamos, pero que las tres en su conjunto constituyen un verdadero atentado contra la Salud de la Personas, la Seguridad de la Viviendas y el Medio Ambiente en su conjunto.

Las mencionadas actuaciones consisten en:

1ª) Trazado de dos túneles paralelos de 4,2 km de longitud. De este túnel se deriva la instalación de dos pozos de ventilación de 20 m de diámetro. Poniendo en riesgo la estructura de las viviendas, y la Salud de las Personas.

2ª) Desvío de 1500 autocares de la Estación Sur de Autobuses, por la Avda. del Planetario. Incrementando la contaminación atmosférica y acústica en la zona, y aumentando las barreras a la Movilidad.

3ª) Conexión de la C/ de Embajadores con la Autopista de circunvalación M-40 y la carretera nacional 4 (autopista de Andalucía). Masificando más aún una barriada céntrica de Madrid.

Los madrileños del barrio de Legazpi, más de 5.000 familias (unos 12.000 habitantes censados), venimos soportando además las otras casi 100 grandes obras públicas que el Ayuntamiento ha iniciado en la Capital, todas a la vez, sin la planificación debida, carentes de información suficiente a los ciudadanos, de las que se están comenzando a producir las previsibles consecuencias en forma de incidentes y accidentes.

Las obras, como más adelante explicaremos, son contrarias a las tendencias urbanísticas y de ordenación del tráfico demandadas por la sociedad. Pues, lejos de contribuir a la disminución del tráfico en el centro de la ciudad, haciendo así más habitables nuestras calles, atraerán más vehículos al centro urbano. Opinión ésta, que corroboran expertos en arquitectura y urbanismo. (Se adjunta documento [Anexo-1](#)).

Dado que el objetivo general de la obra es incrementar la capacidad para absorber tráfico, el proyecto Calle-30, entre en directa contradicción con el documento regulador por excelencia de un Municipio: El Plan General de Ordenación Urbana en Madrid, de 1997, que propone un modelo de transporte colectivo actuando “sobre la demanda, desincentivando voluntariamente el transporte privado”. Tal y como denuncia el Colegio de Arquitectos de la Comunidad de Madrid

Además, las consecuencias que estas obras, localizadas en un área muy limitada, tendrán como resultado un descomunal impacto ambiental en esta zona de Madrid,

entendido éste como las repercusiones sobre el ser humano, la fauna, la flora, el suelo, el agua, el aire, el clima y el paisaje, los bienes materiales y el patrimonio cultural, y la interacción entre dichos factores tal y como está anunciado en los artículos 3 al 11 de la Directiva 85/337/CEE del Consejo de junio de 1985 modificada por la Directiva 97/11/CE del Consejo de 3 de Marzo de 1997.

Pero lo que es aún más grave, es el hecho de que las autoridades políticas que lideran este proyecto ya fueron advertidas en su momento por la Comisión Europea acerca de la imposibilidad de llevar a cabo este tipo de obras en un entorno urbano sin Informe de Impacto Ambiental. En diciembre de 2002, la CE hizo público un dictamen motivado informando al Reino de España sobre la incorrecta aplicación de la directiva europea al eximir de Informe de Impacto Ambiental a un proyecto por considerar que no se estaba obligado a ello por tratarse de una zona urbana (Dictamen sobre la infracción 2001/5061 firmado por Margot Wallström). Es precisamente este argumento, el de realizarse las obras en un entorno urbano, el que la administración local utiliza ahora para eximir las obras del Informe de Impacto Ambiental. La administración que defendió esa posición ante la Comisión fue la Comunidad de Madrid. Su presidente y gran parte de su equipo de gobierno está ahora dirigiendo el Ayuntamiento y el proyecto que nos ocupa. Teniendo en cuenta estos hechos previos, es imposible no entender que se está produciendo un **deliberado y consciente incumplimiento de la normativa europea**, y por lo tanto, un desafío explícito al marco político y legal que nos hemos dado los europeos. (Se adjunta documento [Anexo 2](#))

ACTUACIONES DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID **EN EL BARRIO DE LEGAZPI.**

1ª) Trazado de dos túneles paralelos de 4,2 km de longitud. De este túnel se deriva la instalación de dos pozos de ventilación de 20 m de diámetro.

Los precedentes acaecidos en el barrio del Carmelo, en Barcelona, y el llamado caso del Circo Estable, en el mismo distrito de Arganzuela, en Madrid, nos llenan de desasosiego y preocupación. De este último caso es responsable el mismo Ayuntamiento que nos ocupa. En ambos casos, los vecinos han tenido que ser desalojados de sus viviendas

Hablamos del by-pass sur, un túnel proyectado entre Santa María de la Cabeza y la carretera nacional III (carretera de Valencia). Un doble túnel, o dos túneles paralelos, como se prefiera, de 4.200 metros de longitud y 15 metros de diámetro cada uno, que pasarán por debajo de los edificios del barrio de Legazpi, y que será utilizado por al menos, 80.000 vehículos diarios. Hay que reseñar que nunca se nos ha entregado una lista detallada de las fincas afectadas, a pesar de haberlo solicitado.

El proyecto fue variado para evitar las fincas más antiguas de la zona, según el Ayuntamiento, reconociendo de esta manera el riesgo existente para las viviendas.

La horadación del túnel se acometerá con dos tuneladoras de 15 m de diámetro por 150 de longitud, es decir, por unas máquinas creadas al efecto y nunca antes utilizadas para la construcción de túneles. Sin embargo, el Ayuntamiento dice basar sus “*previsiones de subsidencias*” (asientos, desplazamientos horizontales y distorsiones inducidas) en modelos matemáticos contrastados en la experiencia. ¿En qué experiencia?.

El trazado del by-pass sur, a su paso por el barrio de Legazpi, pasa a una distancia de entre 100 y 400 metros de distancia del curso del río Manzanares. Nos encontramos por tanto en la ribera de un río, la cual es rica en acuíferos que están siendo destruidos, despilfarrando así millones de litros de agua tan necesaria en época de sequía.

El subsuelo por ende es arcilloso, con presencia en algunas zonas de yesos, que como manifiesta el Ayuntamiento en su memoria de obra, *“constituyen un agente agresivo para el hormigón”*.

No cabe duda de que estamos ante un subsuelo sensible, en el que los riesgos de construcción para un túnel de las características del by-pass sur, se incrementan considerablemente en un subsuelo de las características del nuestro.

Prueba de lo anteriormente dicho, son los incidentes que se han producido en la zona (se adjunta nota de prensa [Anexo-3](#)). Un socavón de seis metros de profundidad que pudo ocasionar una catástrofe. Pero hay otros que el Ayuntamiento, y en su caso el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid han pretendido ocultar a los ciudadanos:

- Hundimiento del túnel de la Avda. del Planetario. Quedando cortada al tráfico esta avenida durante varios días, en el mes de mayo-05.
- Resquebrajamientos de la calzada en el Pº de las Delicias, causados por las inyecciones de Hormigón, procedentes de la obras en la zona.
- Resquebrajamiento del Parque Infantil del barrio de los Puertos, en agosto-05. Quedando precintado por los Bomberos del Ayuntamiento de Madrid durante varios días.
- Varios hundimientos de muros y techos en las obras del Metro de la estación de Legazpi. Lo que ha obligado a inaugurar la línea 3 de Metro sin estar finalizada la obra. A fecha de hoy, la estación de Legazpi continúa cerrada al público.
- Inundación de la línea 10 de Metro entre las estaciones de Lago y Plaza de España, en su intersección con el río Manzanares, en el mes de octubre-05.
- Colisión de una tuneladora con un tren de la 7 de Metro, ocasionando dos heridos, en el presente mes de noviembre-05.

Es obvio que la improvisación, y la sensibilidad de un terreno como la ribera del río Manzanares conforman dos factores de alto riesgo, lo que provoca gran alarma social en la barriada, como así demuestran las movilizaciones, hasta hoy pacíficas, que vienen teniendo lugar desde el mes de marzo-05.

Ante este proyecto, la Plataforma Vecinal presentó una hipótesis de trabajo que proponía al Ayuntamiento proyectar el trazado del by-pass sur por debajo de la M-30, al límite de lo que permitiese la curvatura de la tuneladora (150 m de longitud).

Con esta alternativa el riesgo para las viviendas prácticamente desaparecía, y quedaba solucionado el problema de evacuación de gases contaminantes, al poder sacar respiraderos, cada pocos metros, en los márgenes de la misma M-30, donde hoy ya existe la polución. Evitando tener que poner una chimenea a unos 200 metros de las viviendas, y salvando un parque público, el Parque Enrique Tierno Galván.

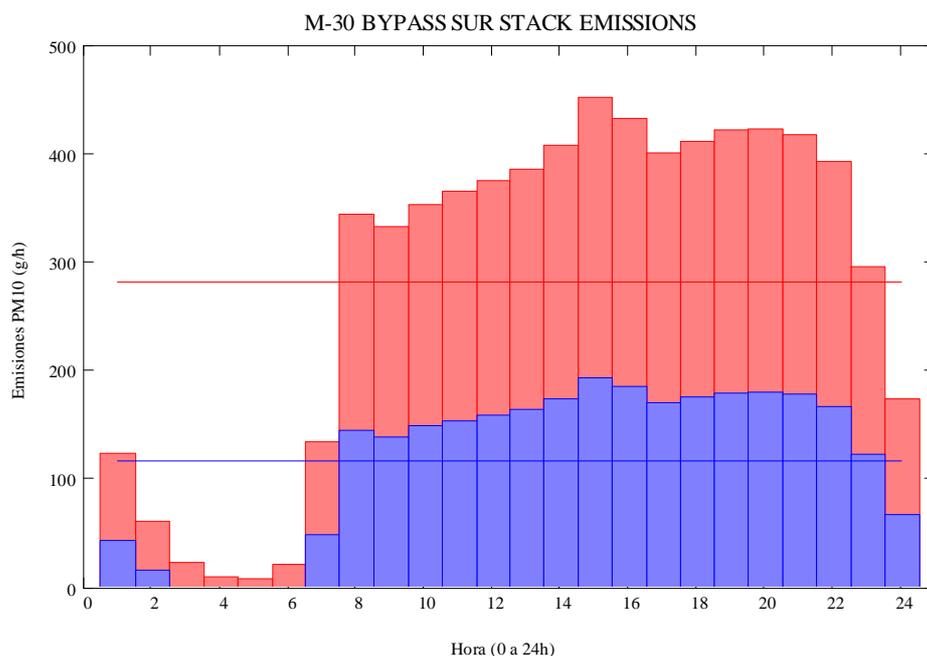
Como derivada del by-pass sur: La Chimenea.

Para la evacuación de los gases contaminantes, procedentes de los 80.000 vehículos (según cifras del Ayuntamiento) que diariamente utilizarán el by-pass sur, el Ayuntamiento diseñó dos chimeneas. Una ubicada en el distrito de Vallecas, y la otra ubicada en el distrito de Arganzuela, concretamente en el Parque Público Enrique Tierno Galván, situado en el barrio de Legazpi.

Estas chimeneas tienen unas dimensiones de 20 metros de diámetro, 150 m², y en principio 20 metros de altura. Decimos en principio, pues el Ayuntamiento consideró que estéticamente significaba una aberración y eliminó la carcasa de 20 metros de altura, reduciéndola a una pantalla de 2 metros de altura, pretendiendo así haber realizado una concesión a las pretensiones vecinales.

Siempre se ha explicado a la Concejalía de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid, que el menor de los problemas para los vecinos era, y es, la cuestión estética, sin que le quitemos la importancia que merece. Pero el gravísimo problema que el Ayuntamiento nos causará a futuro, de finalizarse la obra tal como está proyectada, es el siguiente:

El pozo de ventilación del by-pass sur ubicado en el Parque Público Enrique Tierno Galván, quedará situado a unos 200 metros de las viviendas, por donde serán evacuados a la atmósfera 3,25 toneladas de partículas anualmente.



Estudios de diversas universidades demuestran lo peligroso que resulta, para la población y en especial para la población infantil, la exposición crónica a estas partículas (se adjunta documento [Anexo-4, 4.1 y 4.2](#)).

Estos estudios (como el APHEIS III) establecen que la contaminación ambiental provoca 16.000 muertes prematuras al año en España, es decir, cuatro veces más que las muertes producidas en accidentes de tráfico. Sólo en Madrid, podemos hablar de cerca de 100 muertes anuales, considerando los efectos de la contaminación a corto plazo.

Enfermedades del aparato respiratorio, cardiovasculares, asma, o enfermedades cancerígenas son algunas de las patologías derivadas de la exposición crónica a los contaminantes provenientes del tráfico rodado.

Hemos recordado al Ayuntamiento que los vehículos diésel emiten entre 20 y 30 mg de partículas por kilómetro recorrido, emitiendo las partículas más peligrosas (PM 2,5), las cuales, por su ínfimo tamaño, pueden llegar hasta los alveolos e incluso pasar a la sangre. Estos son los contaminantes más negativos para la salud, sin que ello signifique que el resto de combustibles no generen similares problemas. En todo caso, sobre estos datos, posee información muy precisa el Comisariado Europeo del Automóvil.

Estas partículas que no pueden ser capturadas por la mucosa humana, tampoco pueden ser capturadas por filtro alguno. Y es basándonos en estos datos que nos sentimos agredidos a futuro con esta solución para la extracción de los gases contaminantes del by-pass sur.

Suponiendo que no se acepte la modificación del trazado del by-pass sur, **ante esta solución, la Plataforma Vecinal presentó una segunda hipótesis de trabajo**, consistente en la conducción del aire contaminado a la ladera sur del Parque Público Enrique Tierno Galván, buscando el punto más alejado posible de las viviendas, frente a la propia autopista de circunvalación M-30 y frente al depósito de contenedores de Abroñigal, donde hoy ya existe la polución y en todo caso no hay viviendas. Además, debiera elevarse, lo más posible técnicamente, la salida del aire contaminado para su dilución por el viento (ver documento [anexo-5](#)). En este sentido, el Ayuntamiento no ha llevado cabo los estudios pertinentes en materia de dispersión del aire contaminado.

En las últimas fechas, hemos tenido noticias de un proyecto presentado por la Comunidad de Madrid, por el que se propone un túnel que salve el Monte del Pardo, y en el que en aras al ¿“respeto al Medio Ambiente”? no contará con salidas de aire contaminado. El problema queda resuelto con una canalización de aire que discurre en paralelo a la longitud del túnel, y tiene su evacuación en la entrada y salida del propio túnel.

Nos preguntamos: ¿Por qué es posible el respeto al Medio Ambiente en el Monte del Pardo, y no en el centro de la capital de España, un entorno habitado por personas?.

2ª) Desvío de 1500 autocares de la Estación Sur de Autobuses, por la Avenida del Planetario.

La Avenida del Planetario une la C/ de Méndez Álvaro con la C/ de Embajadores, dos importantes calles de Madrid que soportan una importantísima densidad de tráfico.

Hace pocos años, 1997, la Estación Sur de Autobuses fue trasladada desde el centro del distrito de Arganzuela, pues estaba situada entre el Pº de las Delicias y Sta María de la Cabeza, al margen de la autopista de circunvalación M-30 en su intersección con la C/ Méndez Álvaro, situado en el mismo distrito.

Las razones de este traslado residían en la necesidad, compartida y aplaudida por todos los ciudadanos, de sacar de las zonas habitadas del distrito los cientos de autocares que a diario salen o entran a dicha Estación de Autobuses.

La idea era por tanto, situar la Estación junto a la M-30, de modo que los autocares accediesen a las carreteras nacionales de sus recorridos sin circular por las calles de Madrid.

Pues bien, el actual planteamiento del Ayuntamiento de Madrid consiste en desviar nuevamente, al centro del distrito, los autocares. Esta medida es definitiva, pues no se trata de una medida provisional por las obras, los 1500 autocares que actualmente utilizan esta Estación de Autobuses a diario por la Avenida del Planetario, para conectarles con la segunda autopista de circunvalación de Madrid M-40.

La Avenida del Planetario discurre en paralelo entre las calles del Bronce y Puerto de Bejar, lo que significa que existen viviendas situadas a menos de 10 metros de la Avenida del Planetario, cuyos vecinos tendrán que soportar la polución atmosférica procedente de la Chimenea, si ésta instalase definitivamente en el lugar pretendido, la polución atmosférica producida por los propios 1500 autocares, la contaminación acústica que dichos autocares aportarán, sabiendo que ya soportan la contaminación acústica que origina la línea de Cercanía C-5 de RENFE, que también transcurre en paralelo a la Avenida del Planetario.

Comprenderán ustedes, que esta zona se hace prácticamente inhabitable.

Como dijimos en la exposición introductoria, en esta zona se llevó a cabo un estudio sobre contaminación acústica (se adjunta documento [Anexo-5.1](#)) en el mes de abril de 2001, elaborado por el propio Ayuntamiento de Madrid. Los resultados de este estudio, arrojaron el resultado sospechado por los vecinos.

Valor límite recomendado por la OMS es de 45dBA/noche y 55dBA/día

Valor medio recomendado por el Aytº de Madrid es de 55dBA/ noche y 65dBA/día

Valor medio en la Avda. del Planetario en Abril-01 fue 65dBA/noche y 70dBA/día

Llamamos su atención también en este aspecto, pues en el ámbito europeo se tomó conciencia del problema del problema de la contaminación acústica, cuando en octubre de 1987 el Consejo de las Comunidades Europeas acordó que: “La lucha contra las molestias acústica es uno de los sectores prioritarios que deben centrar la actividad comunitaria”. /se adjunta documento ecooctubre [Anexo-6](#)).

Ante este proyecto, la Plataforma Vecinal presentó una hipótesis de trabajo que proponía al Ayuntamiento soterrar por completo la Avenida del Planetario, evitando así el impacto sonoro y de contaminación de los autocares y de la línea de tren, por que el cierto soterramiento de esta línea de tren de cercanías es una promesa de los políticos a los vecinos desde hace ya mucho tiempo.

Otra alternativa, y quizás la más óptima técnica y económicamente es la de tunelar desde la estación de Autobuses, pero en dirección a la M-30 y no en dirección a la Avenida del Planetario como pretende el Ayuntamiento. De este manera, los autocares no circularían por ninguna zona habitada, tal y como se pretendía con el traslado de la Estación Sur de Autobuses a su ubicación actual.

3ª) Conexión de la C/ de Embajadores con la Autopista de circunvalación M-40 y la carretera nacional 4 (autopista de Andalucía).

La C/ de Embajadores enlaza el distrito de Arganzuela (barrio de Legazpi) con el distrito Centro (barrio de Lavapiés). Enlaza por tanto, dos zonas muy castigadas por el tráfico en Madrid, al tratarse de barrios antiguos de la ciudad, cuyas calles aledañas son estrechas y no tienen capacidad para absorber más tráfico.

En relación a la conexión de la calle Embajadores con la M-40 los vecinos opinamos que supondrá un incremento inevitable del tráfico de vehículos por el barrio de Legazpi y en particular por el tramo de la calle Embajadores comprendido entre la M-30 y la plaza de la Beata María Ana de Jesús.

Nuestra opinión se fundamenta en que la conexión se efectúa a través de la variante de la A-4. Diariamente esta variante soporta un intenso tráfico que se divide hacia el norte o hacia el sur al llegar a su entronque con la M-30. Es previsible que parte de ese tráfico (sobre todo fuera de horas punta) acceda hacia el centro de la ciudad usando la nueva alternativa y prolongue el colapso que diariamente sufre el paseo de las Delicias.

El Plan General de Ordenación Urbana califica al tramo de la calle Embajadores comprendido entre la plaza de Italia y la plaza de la Beata María Ana de Jesús como vía pública **no** principal y precisamente en ese punto se pretende construir el entronque de la nueva vía de gran capacidad.

Actualmente hay una conexión de la calle Embajadores con la M-40 en las inmediaciones de Mercamadrid y cerca del enlace de esta vía con la M-31. Se trata de un enlace de baja capacidad y francamente mejorable. El enlace que actualmente funciona sirve además de acceso al Parque Lineal del Manzanares.

La solución adoptada penaliza la movilidad de vehículos y peatones del barrio de Legazpi (se disminuye la sección de las aceras, se transforman aparcamientos actualmente en batería por aparcamientos en línea, previsiblemente se incremente la IMD- Intensidad Media Diaria de vehículos por las calles de Embajadores y Delicias complicando los movimientos del tráfico local) para favorecer la movilidad de largo recorrido.

Una de las medidas que pueden ser tomadas por las ciudades es diseminar el tráfico por una serie de carreteras respetando así los límites umbral. Tales medidas podrán, en la mayor parte de los casos, afectar a áreas residenciales donde la calidad del aire y la calidad de vida caerán debido a un incremento del tráfico. Así también, desde el punto de vista de la salud, es altamente cuestionable si diseminar el tráfico es más favorable que la concentración. (Eurocities, Air Quality Consultation, 2005)

Otras Consecuencias de estas obras:

Hasta aquí, hemos enumerado los problemas concretos de nuestra barriada, pero como madrileños estamos también afectados por los efectos indirectos de las mismas

Es también causa de alarma, entre la ciudadanía, el tremendo endeudamiento que estas obras ocasionarán a la ciudad, con un desembolso total de 7.770 millones de euros – equivalentes a 4.755 millones de hoy-, sin contar con las desviaciones presupuestarias

propias de este tipo de obras. Esto significa un pago anual de 222 millones de euros más IVA hasta 2040.

Hay que tener presente que el Ayuntamiento de Madrid es el más endeudado de España, superando el límite legal establecido en el 110% por la Ley de Haciendas Locales, al llegar al 160%. Veasé el punto Quinto del documento adjunto [Anexo-7], en el que el Ministerio de Hacienda deniega la aprobación global del endeudamiento solicitado por el Ayuntamiento de Madrid. Esta deuda abocará a los madrileños a no tener capacidad económica para acometer otras necesidades en materia de educación, o atención social a la tercera edad, por mencionar dos ejemplos, en los que las carencias son muy notables.

No podemos olvidar que siendo Presidente de la Comunidad Autónoma de Madrid el hoy Alcalde del Municipio, tuvo que ser “corregido” la Comisión Europea por el intento de camuflar los excesos de deuda autonómica, a través de la empresa MINTRA, al igual que actualmente con Calle 30, dedicada a las obras de infraestructura de la Comunidad de Madrid.

Otra grave consecuencia derivada de estas megaobras, es la devastación de parques públicos:

- Tala de 235 Acacias en el Paseo de la Virgen del Puerto, con más de 50 años.
- Tala de 40 Cipreses centenarios de hasta 15 metros de altura, protegidos por la legislación urbanística, en el Parque del Capricho.
- Destrucción del Jardín Histórico de Plantas Aromáticas y Medicinales de la Casa de Campo, protegido por el Patrimonio Histórico Nacional.
- Destrucción total del Daliedo Botánico Cabanilles, en el Parque de Arganzuela, el cual contaba con 4.170 plantas de 38 variedades distintas. Parque que ha sido destruido en más de un 60% de su extensión.
- Destrucción parcial del Parque del Sur, en Plaza Elíptica.
- Desaparición de una colina completa en el Parque Tierno Galván, para la instalación de una chimenea de 150 m².
- Destrucción parcial del Parque Público Rodríguez Sahún, en el distrito de Tetuán.

En definitiva, al final de estas obras habrán sido talados más de 12,500 árboles, según reconoce el propio Ayuntamiento, muchos de ellos centenarios, bicentenarios y protegidos.

Para concluir esta exposición, decir que todas estas **consecuencias podrían evitarse, y aún estamos a tiempo**, si se hubiese llevado a cabo el necesario “Estudio de Impacto Medioambiental”. Estudio del que quedó exonerado el Ayuntamiento de Madrid, gracias a una serie de triquiñuelas político-jurídicas:

- **El 20 de Febrero de 2004** (a menos de un mes vista de las elecciones generales en España), **el Ministerio de Fomento cede la titularidad de la M-30 al Ayuntamiento de Madrid**. De inmediato, el Ayuntamiento de Madrid, cataloga de simple Vía Urbana lo que siempre había sido considerado como una autopista de circunvalación: Se circula a 90 km/h; no hay aceras para los peatones; no está permitido el tránsito de bicicletas; no se puede acceder directamente a las viviendas; y no hay paradas de transporte público.

- El 30 de abril de 2004 la Presidenta de la Comunidad de Madrid, D^a. Esperanza Aguirre puso una serie de condiciones que se debían cumplir:

1) Medidas para salvaguardar el patrimonio histórico (Ver documento adjunto Anexo-8)

Las Terrazas del Manzanares están declaradas “Bien de Interés Cultural”, pues existen vestigios enterrados del Paleolítico, la edad del Hierro y el Bronce. Además, existen vestigios de asentamientos Romanos y Musulmanes. Resaltemos que:

El Puente de Segovia data del s. XVI (1584). Se desconocen las medidas para preservar este puente sobre el río Manzanares.

El Puente de Toledo data del s. XVIII (1732). Se desconocen las medidas para preservar este puente sobre el río Manzanares.

Asociaciones de Arqueólogos han mostrado su preocupación ante la falta de procedimientos de detección que preserven el patrimonio histórico de Madrid.

2) Estudios hidrogeológicos para valorar el efecto-impacto en el subsuelo.

Existen contradicciones entre lo que a este respecto se manifiesta en la memoria del proyecto de obra, y lo que posteriormente se indica a la Confederación Hidrográfica del Tajo. Cuando en el primer documento se señala la riqueza en yesos del mencionado subsuelo, pero de lo que en el segundo documento nada se dice.

3) Tenía que haberse previsto las alteraciones del tráfico.

El mes de agosto de 2005 ha sido el primer mes de agosto en la historia de Madrid, en el que se han producido inéditos atascos en la ciudad.

Se hace insostenible la circulación en Madrid, afectando a la economía y la productividad de las empresas, y en concreto a los sectores del taxi y el comercio.

4) Adecuación de las instalaciones auxiliares.

La falta de planificación y la improvisación han llevado a que las instalaciones auxiliares (depósitos de materiales y maquinaria, etc.) originen gran parte de la tala indiscriminada de arbolado.

5) Elaboración de un mapa acústico de las zonas afectadas.

En abril de 2001, el Ayuntamiento de Madrid llevó a cabo mediciones acústicas en el barrio de Legazpi, concretamente en la Avenida del Planetario, obteniendo como resultado que los límites estaban sobrepasados en 20 decibelios, tanto de día como de noche, sobre las recomendaciones de la OMS.

A pesar de lo anterior, se proyecta el desvío definitivo de 1.500 autocares por la Avenida del Planetario.

Los vecinos del barrio de Legazpi nos hemos dirigido al Ministerio de Medio Ambiente, a la Consejería de Urbanismo de la Comunidad de Madrid y al propio Alcalde, D. Alberto Ruiz Gallardón, entre otras instituciones.

Hemos planteado alternativas viables técnicamente, (viabilidad reconocida por los técnicos municipales. Se adjunta documento de Hipótesis de alternativas, como Anexo-5).

Ninguna institución nos ha dado respuesta, tras más de 8 meses de quejas y peticiones de información y rectificación. Peticiones y quejas que han sido acompañadas por 12.891 firmas de madrileños y madrileñas presentadas en el Registro del Ayuntamiento.

Es por estos motivos y por las concreciones que a continuación les detallamos, que **LES PEDIMOS AMPARO** ante la situación descrita.

En consecuencia, a la luz de lo expuesto anteriormente, **SOLICITAMOS DEL PARLAMENTO EUROPEO** : que inste a las autoridades europeas competentes a que tome medidas de urgencia para supervisar el proyecto de remodelación de la M-30 de Madrid; que inste al Reino de España para que propicie una paralización de dichas obras y se exija el cumplimiento de las directivas europeas; y que se cree una comisión para estudiar este proyecto contemplando la posibilidad de realizar una visita a la ciudad de Madrid para recabar información de las irregularidades que se están cometiendo.

Recordamos que no sólo está en juego la salud de miles de familias sino el prestigio de las instituciones europeas, su representatividad y el concepto de autoridad, todo ello sometido al capricho del interés político local y la especulación urbanística. Cuando entren las “tuneladoras” bajo nuestras viviendas no sólo estarán socavando el sueño de muchas familias europeas, sino también se estará minando el sueño que los vecinos de la zona compartimos con ustedes y con millones de europeos: la Europa de los Ciudadanos.”