



Por tí,
miles de nosotros



Madridpress.com

Diario independiente de Madrid



MadridPress

Martes 3 de Mayo de 2005 , Nº 1096 Año 4

Portada

Madrid

Opinión

Internet

MadridPress TV

Motor

Viajes

Derechos

Humanos

Inmigrantes

Cartas de los
Lectores

Quiénes somos

Servicios

Deportes

Economía

Transportes

Cercanías

Carreteras

Sorteos

Toros

Farmacias

Foros

Chat

Cine

TV

El Tiempo

Clasificados

Madrid turismo

Callejero

Traductor

Curso de Inglés

Horóscopo

Las obras de la M-30 costarán a cada familia madrileña "unos 2,3 millones de pesetas"

El economista y ex director general de Suelo de la Comunidad de Madrid Javier de Marcos considera que las obras de remodelación de la M-30 costarán finalmente a cada familia madrileña "unos 2,3 millones de pesetas", ya que estima que esta actuación municipal, con una financiación a 35 años, tendrá un coste definitivo de 11.860 millones de euros (1,9 billones de pesetas).

De Marcos ha participado en el Círculo de Bellas Artes de Madrid en un nuevo debate sobre la reforma de la M-30 que organizó el Club de Debates Urbanos y la Fundación Ingeniería y Sociedad. Añadió que del presupuesto inicial de 4.430 millones de euros se pasará probablemente a una cifra en torno a los 5.760 millones de euros, lo que supone un incremento del 30 por ciento respecto a la cantidad barajada en un primer momento.

Según este economista, los 5.760 millones de euros financiados a un interés "razonablemente bajo" del 4,5 por ciento durante un período de 35 años arroja el resultado de que esta obra municipal costará finalmente a las arcas madrileñas 11.860 millones de euros. Por ello, considera que cada familia madrileña aportará a la financiación de la reforma de la M-30 "unos 2,3 millones de pesetas", lo que, a su juicio, "supone unas 75.000 pesetas al año para pagar la deuda más el mantenimiento de la operación".

INCREMENTO DE IMPUESTOS

MADRID

[Ayuntamiento](#) - [Comunidad](#) -

[Tráfico](#) - [Transportes](#) - [Cercanías](#) - [Teatros](#) - [Museos](#) - [Hospitales y clínicas](#)

INSTITUCIONES DEL ESTADO

[Casa Real](#) - [La Moncloa](#) - [Congreso de los Diputados](#) - [Senado](#) - [Consejo General del Poder Judicial](#)

PARTIDOS POLÍTICOS

[PP](#) - [PSOE](#) - [IU](#) - [Convergencia](#) - [Unió](#) - [PNV](#) - [Bloque Nacionalista Galego](#) - [Chunta Aragonesista](#) - [Esquerra Republicana de Catalunya](#) - [Partido Andalucista](#) - [PCE](#)

COMUNIDADES AUTÓNOMAS

[Andalucía](#) - [Aragón](#) - [Asturias](#) - [Balears](#) - [Canarias](#) - [Cantabria](#) - [Castilla-La Mancha](#) - [Castilla-León](#) - [Cataluña](#) - [Comunidad Valenciana](#) - [Extremadura](#) - [Galicia](#) - [Madrid](#) - [Murcia](#) - [Navarra](#) - [La Rioja](#) - [País Vasco](#) - [Ceuta](#) - [Melilla](#)

DIARIOS DE AMERICA

[Argentina](#) - [Clarín](#) - [La Nación](#) - [La Razón](#) - [Bolivia](#) - [El Diario](#) - [La Prensa](#) - [Los Tiempos](#) - [Brasil](#) - [O Globo](#) - [Folha de Sao Paulo](#) - [Chile](#) - [El Mercurio](#) - [La Tercera](#) - [Colombia](#) - [El Espectador](#) - [El Tiempo](#) - [Costa Rica](#) - [La Nación](#) - [La Prensa Libre](#) - [Cuba](#) - [Granma](#) - [Ecuador](#) - [El Comercio](#) - [El Universo](#) - [El Salvador](#) - [El Diario de Hoy](#) - [La Prensa](#) - [Guatemala](#) - [La Hora](#) - [Honduras](#) - [La Prensa](#) - [México](#) - [El Universal](#) - [La Jornada](#) - [Nicaragua](#) - [La Prensa](#) - [El Nuevo Diario](#) - [Panamá](#) - [El Panamá América](#) - [La Prensa](#) - [Paraguay](#) - [Viva Paraguay](#) - [Perú](#) - [Correo](#) - [El Comercio](#) - [La República](#) - [Puerto Rico](#) - [El Nuevo Día](#) - [Primera Hora](#) - [República Dominicana](#) - [Última Hora](#) - [Uruguay](#) - [El Observador](#) - [El País](#) - [La República](#) - [Venezuela](#) - [El Mundo](#) - [El Nacional](#) - [El Universal](#) - [Últimas Noticias](#)

DIARIOS DE EUROPA

[Le Monde](#) - [Le Figaro](#) - [Liberation](#) - [The Times](#) - [The Independent](#) - [The Guardian](#) - [Corriere della Sera](#) - [La](#)

Respecto a cómo se conseguirá ese dinero, De Marcos apunta que sólo ve una solución: "Los impuestos directos e indirectos tendrán que incrementarse en un 34 por ciento". También señaló en cuanto a la evaluación de costes y beneficios la falta de consideración de una serie de costes como "perjuicios causados por los años de obras, gastos de mantenimiento reales, etc" así como la sobrevaloración de los beneficios de ahorro de tiempo, limitados al situarse la velocidad media por encima de la máxima autorizada, y la "ridícula" tasa de descuento considerada.

Por último, De Marcos estima que si se hubiera tenido en cuenta este conjunto de factores, "la falta de rentabilidad del 54 por ciento de la inversión, la de los tramos norte y sur, que ya reconoce el Estudio de Evaluación Socioeconómica y Ambiental encargado por el Ayuntamiento, se extendería al 90 por ciento de la inversión, tramos norte, sur y oeste".

DEFENSORES DEL PROYECTO MUNICIPAL

En el debate también participaron, entre otros, el catedrático de la Escuela de Caminos de Madrid Sandro Rocci y el profesor titular de esta Escuela, José María Pardillo, ambos consultores del Ayuntamiento y defensores del proyecto de remodelación de la M-30.

Los dos subrayaron "los ahorros de tiempo por parte de los usuarios", que evaluaron en 25 millones de horas al año; la "reducción de emisiones de contaminantes", al disminuir la congestión; y el descenso de la siniestralidad. También insistieron "en las importantes mejoras de capacidad y de trazado, al eliminarse los trenzados, y de seguridad, estadísticamente demostrable incluso en los tramos de túnel, más baja, que en los tramos a cielo abierto".

Asimismo, estos expertos reconocieron que el importante incremento de capacidad de la vía, se dobla en los tramos norte y sur y se aumenta un

[Repubblica](#) - [Diário de Noticias](#) - [Publico](#) - [Rusia Journal](#) - [Moscow Times](#)

DIARIOS DE EEUU

[Washington Post](#) - [The New York Times](#) - [USA Today](#) - [Chicago Tribune](#) - [Boston Globe](#) - [Los Angeles Times](#)

AGENCIAS

[Associated Press](#) - [France Press](#) - [Reuters](#) - [UPI](#) - [Ansa](#)

mínimo del 33 por ciento en el tramo oeste, "atraerá nuevo tráfico a la M-30", en parte procedente de la M-40, "congestionada ya en ciertas franjas horarias", y en parte de la almendra central y la inmediata periferia urbana.

OTRAS OPINIONES

Por otra parte, Ramón L. de Lucio, arquitecto y catedrático de Planeamiento Urbanístico de la Escuela de Arquitectura de Madrid, subrayó la "importantísima" cuantía económica de la obra y sus "probables" modificaciones al alza, como ocurrió con la M-45; mientras que Javier Bustinduy, ingeniero de Caminos y responsable del Estudio de Tráfico en el que se basa la reforma, insistió en el "efecto de drenaje" de la nueva M-30 sobre el viario de su entorno, "efecto que se comprueba en todas las hipótesis analizadas en sus modelos proyectivos".

 [Recomendar](#)  [Imprimir](#)