

Inaugurados a medias

Siguen en obras los cuatro túneles de la M-30. Faltan por abrir carriles, sentidos y salidas, pero el Ayuntamiento dice que son seguros

Raún Rejón

La conexión de la M-30 norte con la A-5 advierte sin paliativos al conductor: "Zona en obras", a pesar de que la cinta inaugural se cortó en diciembre. Un zigzag entre balizas lleva a los vehículos por un carril mientras observan cómo los operarios trabajan en los otros cuatro y las grúas siguen rematando la infraestructura.

Ese carril desemboca en el túnel de la Avenida de Portugal, el segundo de ellos. Una calzada anchísima que traga coches desde la Glorieta de San Vicente. Sin tráfico denso, el humo crea una bruma de contaminación visible a simple vista.

El alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, se propuso para esta legislatura esconder el tráfico en una red gigantesca de túneles. Las elecciones municipales de mayo se acercan y la inauguración de los túneles va viento en popa. Pero los nuevos tramos, sobre todo los de la M-30, comparten dos características: necesitan terminarse del todo y se inauguran por mitades.

"Los túneles se abren en perfecto estado para circular" justificó el director general de Infraestructuras Manuel Arnaiz. "No hay otro modo de hacerlo para poder acabar los ramales que ocupan los desvíos provisionales de la superficie". El propio alcalde habló de "puesta en funcionamiento" en lugar de inauguración.

El túnel urbano más largo

Algo más al sur, en Legazpi, arranca el túnel urbano más largo de Europa. Con casi cinco kilómetros en dos tramos, debe absorber unos 100.000 coches diarios. Siempre que se quiera ir hacia Marqués de Monistrol. El otro sentido aguarda estreno. La conexión con Plaza de España está cerrada por obras. Trabajos que dejan restos en la calzada, como baches impropios de un asfalto recién instalado. Pero, como ya aclaró Ruiz-Gallardón el pasado 8 de febrero: "Cuando todas las obras estén en uso, sí procederemos a la inauguración completa de todas y cada una de ellas". Los coches pasando bajo tierra y las elecciones de mayo, inminentes.

Estrenos encadenados mirando a las elecciones

El primer tramo soterrado de la M-30 (1,3 km de unión con la Av. de Portugal sentido salida) se inauguró el 20 de diciembre de 2006.

Le siguió el 30 de enero la calzada interior entre el estadio Vicente Calderón y el Paseo Marqués de Monistrol: 2.180 metros, 237 millones de euros y 20 meses de obras. Le falta el otro sentido. Lo mismo que a la tercera obra abierta. El 8 de febrero arrancó la salida desde la Glorieta de San Vicente hacia Extremadura: 133 millones de euros, 2,3 kilómetros y 21 meses. El cuarto, y último hasta ahora, es el tramo entre Legazpi y el Calderón. El 20 de febrero se empalmó este túnel con el anterior para crear un

subterráneo gigante de casi cinco kilómetros. Falta que los conductores puedan circular en el sentido inverso. Los técnicos del Ayuntamiento se han puesto el mes de marzo como límite para concluir la M-30 sur. La equipación de superficie es ya otra historia.

Detalles

Salidas de emergencia sin acabar y bloqueadas: En los laterales de los túneles hay salidas de emergencia que ahora se usan en algunos casos para transportar material. Para salir es necesario ir por las escaleras. IU denuncia que muchas salidas están bloqueadas y sin terminar.

Filtraciones de agua en los túneles: A las cuatro horas de inaugurar la unión de la Glorieta de San Vicente y la A-5, un chaparrón inundó un carril del subterráneo el 11 de febrero. Un día soleado también se ven filtraciones en la conexión de la M-30 y la A-5.

<http://www.diarioadn.com/ciudades/madrid/detail.php?id=24000>