

La obra de la M-30 acentúa el desequilibrio entre el norte y el sur de la ciudad

Un estudio elaborado por la Complutense señala que el proyecto creará 83.000 empleos

J. SÉRVULO GONZÁLEZ - Madrid - 09/03/2007

El Ayuntamiento de Madrid presentó ayer un estudio, elaborado a principios de 2007 por las Universidades Complutense y Politécnica, sobre el impacto económico de las infraestructuras viarias de la capital. El alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, *vendió* que la reforma de la M-30 supone la creación de más de 83.000 empleos y un valor añadido para la ciudad de 6.739 millones de euros. Pero el informe también señala que las obras acentúan el desequilibrio entre los distritos del norte y del sur. El Ayuntamiento ha pagado a las universidades cerca de 12.000 euros por la elaboración del estudio

Con un *Powerpoint* (programa informático para presentaciones) inundado de datos, cifras, gráficos y porcentajes explicó ayer Alberto Ruiz-Gallardón los presuntos beneficios de las obras de reforma de la M-30 para la ciudad. Se basó en un estudio elaborado hace apenas un mes por la Universidad Complutense y por la Politécnica de Madrid. El alcalde presentó junto al consejero delegado de Economía, Miguel Ángel Villanueva, los datos más bondadosos del informe: La reforma de la M-30 supondrá la creación de 60.000 empleos a corto plazo y otros 23.000 a largo plazo. El beneficio económico para el municipio ascenderá a 6.739 millones de euros.... Y así relató durante 20 minutos los beneficios de su proyecto estrella.

Pero el estudio entraña más datos que los expuestos por el regidor. El proyecto ahonda en las desigualdades entre los distritos del norte y los del sur. Los vecinos de Villaverde, donde el desempleo cotiza al alza, el nivel de renta a la baja, y es el distrito con menos equipamientos públicos, apenas percibirán los beneficios del soterramiento de la M-30, según el estudio. De los 3.742 millones de euros invertidos por el Consistorio en infraestructuras viarias (no sólo M-30), Villaverde no recibe ni un sólo euro. Además, la repercusión económica para el distrito se reduce a un 0,7% de la inversión, según el informe. En Villa de Vallecas y Vicálvaro ocurre algo parecido. Por el contrario, los distritos del norte como Fuencarral-El Pardo y Hortaleza son los más beneficiados por la megainfraestructura urbana que ha proyectado el Ayuntamiento que gobierna Gallardón. El coordinador general de Economía de Madrid, Ignacio Niño, explica que esta situación se debe a la "territorialización de las inversiones". "El beneficio del proyecto será mayor en aquellos distritos en los que se concentren más tramos de la M-30", afirma. Sin embargo, el plan para reformar el norte de la M-30 está parado.

Villaverde, el perjudicado

Otro de los capítulos más controvertidos del estudio es el relativo a la inversión del proyecto de soterramiento de la M-30. Según el estudio, éste se tragará 3.083 millones de euros. Una cifra por debajo a lo filtrado por algunos miembros del equipo de gobierno que estiman una desviación próxima a los 300 millones. "Esta es la cifra de coste que había en noviembre de 2006, cuando comenzó a elaborarse el estudio. Según vayan evolucionando las obras podrían aparecer sobrecostes mayores", reconoce Niño.

En sus conclusiones el informe señala que cuando esté concluida la nueva vía supondrá un ahorro de 708 millones de horas de viaje, lo que representa un beneficio de 3.915 millones de euros. "Para calcular la cifra del tráfico y el ahorro no tienen en cuenta el efecto llamada, los conductores atraídos por la nueva infraestructura", aseguró el edil socialista Félix Arias. Cuando la M-30 esté acabada se podrán evitar 395 accidentes con víctimas y 50 muertos o heridos graves, hasta 2037. Un 56% menos de lo que se produciría sin la reforma, según el informe preparado por la Complutense y la Politécnica. Para reducir los siniestros, el plan de reforma de la principal vía urbana elimina los 10 tramos donde se concentran el 70% de los accidentes y se mejoran los enlaces.

El estudio también valora los beneficios ambientales y de calidad de vida de los ciudadanos, debido principalmente al proyecto de soterramiento del río Manzanares. La estimación económica de los beneficios asciende a cerca de 450 millones en las próximas tres décadas.

El candidato socialista a la alcaldía de Madrid, Miguel Sebastián, puso en tela de juicio los datos aportados por Gallardón. "Hace un año y medio esgrimió otro informe de la Politécnica que aseguraban que las obras generarían 125.000 empleos". Pero tanto el propio estudio, como el responsable de Economía, explican que en el anterior estudio, de 2004, se consideraba todo el proyecto completo. "En esta ocasión, no se han tenido en cuenta los proyectos no ejecutados (la M-30 Norte o la reforestación del Manzanares). Sólo los que están en marcha", explica Niño. Sin embargo, Sebastián apunta que "sólo estas dos fases sumarían 1.800 millones de euros".

La influencia del proyecto en la economía madrileña será mayor durante el periodo en el que se prolonguen las obras, hasta 2008, según el estudio sobre el impacto de las inversiones en mejora de calles a corto plazo. El periodo en que las empresas subcontratadas escarban el suelo de la ciudad para hacer los túneles.

Los excesos del túnel

El estudio lo deja claro: los costes de las obras de la M-30 ascienden a 3.083 millones de euros. Pero no está tan claro. Según un informe elaborado en octubre por la consultora británica que asesora a los bancos que financian el proyecto la obra costará 3.508 millones de euros. Esta cifra es un 40% más cara que el importe por el que el Ayuntamiento adjudicó las obras en 2004. En cifras el exceso es más claro: 1.024 millones. Un portavoz del gobierno municipal aseguró que los sobrecostes del soterramiento de más de 15 kilómetros de la M-30 sólo ascienden a 355 millones.

Según el Ayuntamiento, esta desviación se debe a las mejoras medioambientales y de seguridad en los túneles. Los sobrecostes provocarán un aumento en el canon que el Consistorio tiene que pagar a la empresa mixta Madrid Calle 30, que está cifrado en 222 millones al año desde 2007.

Hasta el momento se han inaugurado tres tramos, con 7,7 kilómetros de túnel: Entre el nudo sur y el Vicente Calderón; entre el estadio y el paseo del Marqués de Monistrol; y entre este paseo y la autovía de Extremadura, bajo la avenida de Portugal.

En estos tramos inaugurados aún no están operativas todas las medidas de seguridad. Algunas de las salidas de seguridad de los túneles están bloqueadas o no están terminadas. Además, en el interior del subterráneo no hay cobertura para reclamar auxilio en caso de que ocurra alguna incidencia

http://www.elpais.com:80/articulo/madrid/obra/M-30/acentua/desequilibrio/norte/sur/ciudad/elpepuespmad/20070309elpmad_4/Tes