

PARLAMENTO EUROPEO

2004



2009

Comisión de Peticiones

13.9.2006

DOCUMENTO DE TRABAJO

sobre la visita de investigación a Madrid, 25 a 28 de junio de 2006

Comisión de Peticiones

Ponente: Proinsias De Rossa, Margrete Auken

1 La visita tuvo como objetivo que la Comisión de Peticiones pudiera investigar las diversas acusaciones formuladas por los peticionarios en relación con el desarrollo y la construcción en curso del proyecto de autovía urbana **M-30** de Madrid.

Los peticionarios afirman que este colosal proyecto vulnera varias Directivas comunitarias entre las que cabe citar las siguientes:

Directiva 85/337/CE relativa a la **evaluación de impacto ambiental**

Directiva 2003/4/CE relativa al **acceso del público a la información medioambiental**

Directiva 1999/90/CE relativa a la **contaminación ambiental**

Directiva 2000/60/CE relativa a la **política de aguas**

Directiva 2004/35/CE relativa a la **responsabilidad medioambiental**

La comisión no pone en tela de juicio el derecho de las autoridades competentes españolas a desarrollar las infraestructuras de transporte de la ciudad. No obstante, si se decide hacerlo, los proyectos correspondientes deben cumplir las normas establecidas por la Unión Europea al respecto. La Comisión inició, el 4 de abril de 2006, un procedimiento de infracción contra España mediante el envío de un escrito de requerimiento en relación con la Directiva 85/337/CE y referido a la falta de una evaluación de impacto ambiental, tras una investigación iniciada como consecuencia de las preguntas parlamentarias presentadas por Carlos Carnero, miembro de la Comisión de Peticiones, sin que en esa fecha se hubiera recibido respuesta alguna.

2 La delegación celebró una serie muy intensa de entrevistas con todas las partes interesadas en Madrid, a saber:

- Una reunión con expertos independientes especializados en diferentes ámbitos relacionados con los proyectos en cuestión.
- Una reunión con el Alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, y con miembros de su administración.
- Una reunión con los grupos políticos representados en el Ayuntamiento de Madrid.
- Una reunión con Cristina Narbona, Ministra de Medio Ambiente de España.
- Una reunión con funcionarios de la Comunidad Autónoma, la Presidenta de la Asamblea Regional de Madrid y representantes de todos los grupos políticos.
- Una reunión en la que participaron varios centenares de ciudadanos madrileños además de los peticionarios.

La delegación hizo asimismo visitas sobre el terreno a tres lugares distintos del proyecto.

3 Fue facilitada a los miembros de la delegación una amplia documentación, salvo por parte de las autoridades de la Comunidad Autónoma. Esta documentación se ha evaluado y se ha tenido en cuenta al redactar las conclusiones de este informe de la misión. Las autoridades municipales facilitaron posteriormente el texto de la declaración de la Concejala responsable del proyecto, que se ha fotocopiado para los miembros de la comisión.

4 En cuanto al proyecto en sí, su construcción fue decidida por las autoridades municipales en 2003 y dio comienzo rápidamente, en septiembre de 2004. El proyecto se divide, de hecho, en 17 partes que comprenden 99 kilómetros de carretera y 56 kilómetros de túneles alrededor de la ciudad.

No cabe duda de que se trata de un inmenso proyecto de infraestructura urbana que tiene enormes repercusiones en la vida diaria de la población madrileña. No se trata de la simple mejora de una calle de la ciudad. El río Manzanares se verá asimismo afectado directamente por el proyecto.

Los intentos del Ayuntamiento y de las autoridades autonómicas, en concreto, de minimizar la naturaleza del proyecto para evitar la aplicación de las Directivas comunitarias no son creíbles.

5 Dos terceras partes del proyecto ya han comenzado y un tercio aún debe desarrollarse. Está prevista su finalización para el año 2007. No obstante, es bastante obvio que la población local padece una clara falta de información y una enorme alteración de su vida diaria, de una magnitud que ha de verse para creerlo. (Ejemplo de fotografía tomada desde la planta 17ª de la Torre de Praga).

6 La solicitud de un préstamo al BEI por importe de 1 500 000 000 euros se congeló a finales de 2005 debido a la aparente infracción del Derecho comunitario.

7 Durante la reunión con el Alcalde de Madrid, visualizamos un DVD promocional del proyecto en el que se hacía hincapié en los *beneficios* de éste para la ciudad. El Alcalde destacó la naturaleza estratégica del proyecto y explicó su visión de futuro y de las ciudades del siglo XXI que fomentan las políticas sociales y el desarrollo sostenible. La modernización de la M-30 se ha concebido, afirmó, para responder a los desafíos de una nueva era para Madrid y su población. El Alcalde y su equipo afirmaron que, en su opinión, su proyecto *no* está sujeto al Derecho comunitario, según resulta de una resolución del Consejo de Estado de 29 de abril de 2004. La Concejala responsable, Pilar Martínez, expresó su esperanza de que se alcance una solución política a la cuestión, con objeto de evitar posibles repercusiones jurídicas de la falta de EIA. Propusieron que se realice una EIA en relación con la tercera parte del proyecto restante, que aún no se ha iniciado, y que se adopten posibles medidas

complementarias en relación con las partes ya en ejecución o completadas para evitar un impacto medioambiental negativo en esas partes del proyecto ya desarrolladas.

8 Por otra parte, el Gobierno español considera que se debería haber efectuado una EIA de todo el proyecto. Esta opinión es compartida por los partidos de la oposición a escala municipal y autonómica. La propia Ministra de Medio Ambiente informó a la delegación de que siempre ha considerado que el proyecto exigía una evaluación de impacto ambiental. La Ministra describió las competencias de las autoridades nacionales en relación con el río Manzanares e informó a la delegación de que se habían denunciado 14 infracciones cometidas por el Ayuntamiento de Madrid por incumplimiento de la legislación nacional en la materia.

9. La reunión con las personas afectadas por el proyecto en el barrio de Legazpi fue, en muchos aspectos, el punto álgido de la visita, ya que éstas dejaron ver claramente que sus opiniones no se habían tenido en cuenta en absoluto. Una mujer afirmó sentirse, por vez primera, ciudadana y no súbdita, al reunirse con la delegación del Parlamento Europeo y poder expresar sus opiniones abiertamente. Las principales preocupaciones de la gente parecían ser las siguientes:

- La ubicación, el tamaño y la falta de filtros eficaces de los ventiladores necesarios para extraer los humos nocivos de los túneles recién construidos para el tráfico motorizado.
- El ruido y la contaminación causados por las propias obras y la enorme alteración de la vida cotidiana (ruidos derivados de las obras durante las 24 horas del día).
- La falta de información adecuada, aparte de la que aparece en la prensa.
- El escaso nivel de comunicación con las autoridades municipales en cuanto a los plazos de las obras públicas y sus repercusiones.
- La distribución y contaminación del agua como consecuencia del proyecto.
- Los daños al patrimonio cultural e histórico.
- Las repercusiones del proyecto en los más vulnerables.
- La destrucción de los barrios.
- La destrucción de árboles venerables por los que todos los afectados sentían un apego especial.
- Problemas de tráfico.

10 Conclusiones:

- El tema en cuestión no se puede reducir a una discusión semántica sobre si una autovía puede ser designada o no legalmente como una calle de la ciudad; se trata de un debate serio sobre un enorme proyecto de infraestructuras que afecta a la vida de toda la población de la ciudad y la región de Madrid.
- El Alcalde pareció mostrarse más abierto a procurar el cumplimiento de las Directivas comunitarias que las autoridades autonómicas, que se negaron a reconocer que estuvieran sujetas a éstas.

- Las autoridades autonómicas, de hecho, eludieron su responsabilidad al no designar a un responsable político, como un Consejero, para reunirse con la delegación. En lugar de ello, organizaron una reunión con un responsable administrativo del que sólo cabía esperar que reiterara su apoyo a las decisiones políticas adoptadas. Se negaron a aceptar que haya de aplicarse el Derecho de la UE al proyecto de la M-30 y se mostraron reacias a considerar posibles alternativas, dado que, a su juicio, estaban cumpliendo la legislación española. Esta contradicción entre las autoridades nacionales y autonómicas en relación con la aplicación del Derecho comunitario precisa una ulterior investigación.
- Con objeto de poder ejecutar el proyecto en primera instancia, las autoridades autonómicas y municipales trataron de modificar arbitrariamente la designación de la autovía M-30 como «calle», con el fin, a todas luces, de evitar tener que enfrentarse a las repercusiones de una evaluación de impacto ambiental. El entonces Gobierno saliente sancionó este cambio de categoría. No se trata, al parecer, sino de un intento apenas disimulado de evitar deliberadamente los requisitos impuestos por la legislación comunitaria en materia de evaluación del impacto ambiental.
- El Derecho comunitario debe observarse en este caso. Existe el riesgo de que se sienta un precedente de lasitud en la aplicación general del mismo si no se aclara este asunto. Así pues, la Comisión actúa correctamente al proseguir su procedimiento de infracción por incumplimiento de la Directiva sobre EIA. Los peticionarios actúan asimismo correctamente al insistir en esta cuestión fundamental. Se invita a la Comisión a que analice otros aspectos del proyecto con mayor detenimiento con objeto de evaluar si se han producido otras infracciones, tal como se indica en el presente informe.
- El público debe gozar de un acceso más sencillo y eficaz a la información sobre los proyectos que le afectan de manera directa. Además, el Gobierno de Madrid debe tratar más directamente las repercusiones negativas del proyecto de la M-30 en los vecinos y facilitar recursos para la indemnización donde proceda.
- Es prioritario que las chimeneas extractoras se revisen y, donde se estime necesario por razones de seguridad, se cambien de emplazamiento, así como que se preste más atención a su diseño y su eficacia y seguridad al dispersar los humos tóxicos de una carga de tráfico potencialmente mayor.
- Se debería tratar, asimismo, el tema de la contaminación acústica con mayor eficacia que hasta ahora.
- La delegación no recibió información alguna de las autoridades madrileñas sobre el impacto negativo directo en los vecinos, ni durante la construcción ni una vez completada ésta. La Comisión debería confirmar de inmediato la oferta de las autoridades municipales de realizar una EIA sobre la fase cuyas obras no han comenzado aún.
- Además, la Comisión debería insistir en los estudios de impacto ambiental que deben llevarse a cabo en relación con las fases completadas total o parcialmente, con objeto de definir las soluciones necesarias para mitigar las repercusiones de la construcción en los vecinos que viven más próximos al proyecto, así como las soluciones necesarias para evitar el deterioro de la calidad del aire, mitigar la contaminación acústica, reestablecer el acceso a los servicios, rehabilitar por completo el río y tener en cuenta plenamente las opiniones de los vecinos y de los expertos en materia medioambiental y urbanística con los que se reunió la delegación.

Proinsias de Rossa y Margrete Auken. 13 de Septiembre de 2006.