

Gallardón retrasa el informe de impacto ambiental de la M-30

Bruselas esperaba el estudio a finales de octubre, como prometió el alcalde

ÁLVARO CORCUERA - Madrid - 23/11/2007

Más de tres años después de que comenzara la transformación de la M-30, el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, sigue sin aportar un sólo informe de impacto medioambiental sobre la macroobra. "Sólo le importan los votos", opinan los vecinos del Nudo Sur, una de las zonas más afectadas, y la oposición, que denuncian el incumplimiento de las promesas municipales respecto a la M-30.

Han pasado ya 18 meses desde que la Comisión Europea regañara por primera vez al Ayuntamiento por la falta de un estudio de impacto medioambiental en las obras de soterramiento y 10 meses desde que la última advertencia tuviera ya carácter de amenaza de terminar ante los tribunales comunitarios. Ni con esas. El Ayuntamiento no ha movido todavía un dedo.

El penúltimo capítulo de la historia medioambiental de la circunvalación se dio en enero, cuando Bruselas emplazó a realizar el informe "cuanto antes". No había plazos, pero Ruiz-Gallardón explicó en una rueda de prensa el pasado 11 de enero que el Ayuntamiento había propuesto un calendario. Las fechas "acordadas" hablaban de elaborar el estudio de los proyectos ejecutados o en ejecución "entre enero y octubre". Unas intenciones que contradicen a lo que ahora asegura el Ayuntamiento.

"Propusimos diciembre y vamos a demorarnos sólo un mes más", explica una portavoz. Pero no es exactamente así. El plazo de diciembre era sólo "para los proyectos no iniciados", según explicó Gallardón.

"El alcalde ha vuelto a incumplir los plazos", señala el eurodiputado socialista Carlos Carnero. Él fue quien remitió la primera queja ante las autoridades europeas en febrero de 2004. "La Comisión debería adoptar medidas urgentes", emplazaba Carnero en una pregunta parlamentaria de octubre. "¿Nos toma el pelo el alcalde o piensa cumplir sus compromisos?", pregunta.

Con Gallardón también están molestos los vecinos. Su divorcio viene de lejos. "Jamás nos ha recibido", cuenta Roberto Tornamira, portavoz de la Asociación de Vecinos Nudo Sur. "Se reunieron con los concejales de Urbanismo y Medio Ambiente", justifica el Consistorio. Pero la "indignación" vecinal también apunta a la UE: "Da la sensación de que en asuntos económicos Europa actúa contundentemente, mientras que deja hacer cuando son problemas vecinales".

El desencuentro entre Bruselas y el Ayuntamiento nace en abril de 2006, cuando la Comisión abrió un procedimiento de infracción. "Este macroproyecto debería haber sido sometido a una declaración formal y global de impacto ambiental", señaló. En junio de 2006, Bruselas envió a dos eurodiputados a Madrid para que evaluaran a pie de obra la magnitud del proyecto, que costó 3.508 millones de euros. El irlandés Proinsias de Rossa (socialista) y la danesa Margrete Auken (verde) concluyeron que el soterramiento debía haber contado con una declaración de impacto.

El truco para evitar el estudio ambiental fue el cambio de la calificación de la M-30 de carretera a vía urbana. Nació la Calle 30, denominación atípica para una autopista de hasta seis carriles. El rebautizo se hizo el 4 de marzo de 2004. A sólo 10 días de las elecciones generales en las que el PP perdió el poder, el Ministerio de Fomento traspasó la M-30 al Ayuntamiento. Además, la obra se trocó en 19 tramos. El más largo tenía cuatro kilómetros y 900 metros. Casualmente, a partir de cinco la ley madrileña obliga a realizar un informe de impacto. "Es la estrategia del salchichón", ironiza Francisco Segura, de Ecologistas en Acción. Según él, "el incumplimiento es clarísimo". A pesar de las tretas municipales, los eurodiputados y el propio Segura sentencian que "la ley europea prevalece". Y la ley dice que hay que hacer la declaración medioambiental, olvidada por Gallardón.

http://www.elpais.com/articulo/madrid/Gallardon/retrasa/informe/impacto/ambiental/M-30/elpepuespmad/20071123elpmad_1/Tes/