

## **AL PARLAMENTO EUROPEO**

### **DENUNCIA SOBRE LA AMPLIACIÓN DE LA AUTOPISTA URBANA M-30 DE MADRID**

#### **Motivo de la exposición:**

La autopista urbana M-30 de Madrid forma un anillo de 32 km que circunda el área central de la ciudad atravesando diferentes barrios. En muchos puntos, las calzadas apenas distan 10 m de las viviendas.

El ayuntamiento de Madrid está llevando a cabo la ampliación de esta autopista urbana con el objetivo de incrementar el tránsito en 200.000 vehículos diarios adicionales.

Para ello, se están reformando y ampliando los nudos de esta vía que conectan la periferia con el centro de la ciudad, se está aumentando el número de carriles y se están construyendo largos túneles de alta capacidad, cuyas bóvedas y muros laterales estarán muy próximos a los cimientos de viviendas, locales comerciales, etc. y cuyos pozos de ventilación distarán menos de 10 m de las ventanas de casas y colegios.

Esta obra, totalmente insólita y sin parangón posible en ninguna otra ciudad europea, se realiza vulnerando numerosas disposiciones legislativas comunitarias, nacionales y regionales, y es causa de multitud de impactos negativos de diversa índole, tal como resumimos a continuación:

#### **1.- IMPACTO LEGAL**

- **INCUMPLIMIENTO DE DIRECTIVAS COMUNITARIAS Y LEYES y NORMAS NACIONALES, REGIONALES Y LOCALES.**

#### **2.- IMPACTO ECOLÓGICO**

- **INCREMENTO GENERALIZADO DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA Y ATMOSFÉRICA Y DE LAS EMISIONES DE CO<sub>2</sub>.**
- **ALTERACIÓN RADICAL, EN ALGUNOS CASOS IRREVERSIBLE, DEL ECOSISTEMA FAUNÍSTICO Y FORESTAL URBANO.**
- **DESTRUCCIÓN DEL PATRIMONIO ARQUEOLÓGICO.**

#### **3.- IMPACTO ECONÓMICO**

- **ENDEUDAMIENTO DE LA CIUDAD, DURANTE 35 AÑOS. ENDEUDAMIENTO ACTUAL POR ENCIMA DEL 110%, MÁXIMO LEGAL PERMITIDO.**

## 1.- IMPACTO LEGAL

### 1.1.- Incumplimiento de directivas comunitarias y leyes y normas nacionales y locales

Las obras no cuentan con ninguno de los siguientes estudios preceptivos:

- ✓ **Declaración de Impacto Ambiental** (Directivas 85/733/CEE y 97/11/CEE, transpuestas al ordenamiento español por el RDL 1302/1986 y la Ley 6/2001, más Ley 2/2002 de la Comunidad de Madrid).
- ✓ **Plan integral de Movilidad Urbana.**
- ✓ **Análisis Acústico y Atmosférico** y del incremento de las emisiones de efecto invernadero en línea con los Acuerdos de Kioto.
- ✓ **Caracterización del Suelo y de las Aguas Subterráneas** que transcurren bajo los edificios afectados por las obras colindantes al río Manzanares y al arroyo Abroñigal
- ✓ **Estudio Histórico, Arqueológico y Paleontológico** de la zona afectada por las obras.

► El incumplimiento de estas normas preceptivas ha sido posible gracias a diferentes argucias legales que ponen de manifiesto la intención de obviarlas y que en conjunto suponen un **abuso de ley**.

► Entre tales prácticas está el cambio arbitrario de la denominación de la autovía (llamarla "calle 30" en vez de M-30) para evitar la obligación del Informe de Impacto Ambiental; trocear lo que con toda evidencia es un solo proyecto en más de 20 proyectos parciales, de forma que al ser cada uno de ellos de menor envergadura se pudieran eludir determinados controles adicionales; subdividir los presupuestos generales en partidas más pequeñas para facilitar su aprobación, etc.

### 1.2- Déficit democrático.

El proyecto se caracteriza por la **opacidad**, la **falta de transparencia** y la ausencia de **información pública** contrastada.

Informaciones iniciales incompletas, desfasadas, intencionadamente desordenadas. Plazo de alegaciones ridículo (20 días). Modificaciones y cambios constantes de los proyectos. Ocultación de informes. Desatención de las obligaciones de información pública y un largo etcétera.

► Estas prácticas contradicen las **Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE del Parlamento Europeo y del Consejo** por las que se establecen medidas de información veraces y de participación del público en planes que afecten al medioambiente.

## **2.- IMPACTO ECOLÓGICO.**

### **2.1.- Incremento generalizado de la contaminación acústica y atmosférica, y de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>)**

#### **Aumento de la contaminación.**

La M-30 ya es el mayor foco de contaminación acústica y medioambiental de Madrid y de toda España. Actualmente por la autopista urbana M-30 discurren más de 700.000 vehículos diarios. Se pretende incrementar su capacidad para llegar a más de 900.000, con lo que obviamente el foco de contaminación, ya de por sí fuera de toda norma, incrementará mucho su impacto negativo.

#### **Concentración de la contaminación y superación de límites legales.**

La ampliación de la autopista M-30 implica la construcción de varios túneles de alta capacidad y varios kilómetros de recorrido. Así, en el tramo paralelo al río Manzanares se están construyendo dos túneles paralelos de unos 6 km de longitud. En el llamado by-pass sur, uno de más de 4 km. Bajo la Avda. Monforte de Lemos se construirá otro de 3 km.

Estos túneles contarán cada 150 o 200 m con unas chimeneas o pozos de ventilación por los que saldrán propulsados los gases de más de 200.000 vehículos diarios. En muchos tramos, estas chimeneas y pozos de ventilación estarán a menos de 10 (¡diez!) metros de las viviendas, colegios y guarderías.

- ▶ En Madrid se exceden sistemáticamente los valores límite de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>), partículas en suspensión menores de 10 micras (PM10) y ozono troposférico (O<sub>3</sub>) recogidas en la normativa europea. La CE ya abrió de oficio un expediente (**B-2004/2080**) por la **exención arbitraria de un Informe de Impacto Ambiental**. La ampliación de la M-30 provocará la multiplicación de emisiones peligrosas. Su impacto negativo en la salud, particularmente en niños y ancianos, es potencialmente catastrófico. El Ayuntamiento no ha elaborado ni puesto en marcha ningún plan de reducción de la contaminación, a pesar de su obligación legal.
- ▶ El aumento de la contaminación afectará de forma directa a una población de 3 millones de personas.

#### **Emisiones de CO<sub>2</sub>.**

Según datos de la propia UE, España es el país más alejado del cumplimiento de las exigencias de Kioto, con un incremento ya superior al 45% de las emisiones de CO<sub>2</sub> en 1990. El transporte supone más del 24% de nuestras emisiones y el automóvil es el principal emisor, por lo que esta enorme ampliación de la autopista M-30 sólo empeorará esta ya muy mala situación.

## **2.2.- Alteración radical del ecosistema faunístico y forestal urbano.**

### **Destrucción del patrimonio arbóreo, parques y jardines.**

#### **Árboles de alineación.**

La ejecución de las obras ha supuesto hasta el momento la tala de más de 10.500 árboles de alineación, la mayoría de ellos de porte medio a grande, con una edad media superior a los 40 años (algunos eran centenarios e incluso bicentenarios), y muchos de especies singulares. De no eliminarse esta práctica abusiva, al final de las obras habrán sido talados más de 12.500 árboles, según reconoce el propio Ayuntamiento.

#### **Parques y Jardines.**

Se han destruido ya total o parcialmente varios parques y jardines. Mención especial merece la destrucción del Jardín de Plantas Aromáticas y Medicinales de la Casa de Campo –conjunto Histórico-Artístico que gozaba de protección especial– y la del daliedo Botánico Cabanilles (distrito de la Arganzuela), que contaba con 4.170 plantas de 38 variedades distintas.

- ▶ Ha de significarse que gran parte de la destrucción del arbolado y la invasión de parques y jardines se debe sólo a exigencias logísticas y económicas de las empresas constructoras (facilitar el movimiento secundario de la maquinaria, ubicar depósitos de materiales, etc.).
- ▶ Una planificación más rigurosa y exigente, y menos condescendiente con los intereses particulares de la compañías constructoras, podría haber evitado la tala de miles de árboles y la invasión masiva de parques y jardines.

#### **Deterioro del río Manzanares.**

##### **Invasión del cauce.**

Se ha invadido completamente el río Manzanares a su paso por la ciudad (unos 6 km), hasta el punto de que la mitad de su cauce se ha convertido hoy en una carretera hormigonada de tres carriles.

##### **Vertidos incontrolados.**

El río, además de los desechos sólidos procedentes de las obras, recibe vertidos incontrolados de todo tipo de lodos y sustancias grasas de la maquinaria pesada que maniobra por su cauce y márgenes, así como de las plantas de fabricación de hormigón que se han instalado en sus alledaños.

##### **Agresión a la fauna.**

Miles de peces que poblaban el río, lejos de ser recogidos para su posterior suelta en aguas limpias –condición inexcusable impuesta por los Organismos responsables del mantenimiento del río–, han perecido en los charcos de lodo y grasa. Todas las aves palmípedas que anidaban en él han desaparecido.

► **La Confederación Hidrográfica del Tajo y la Comunidad Autónoma de Madrid** impusieron en su momento numerosas condiciones para garantizar el caudal del río, la salubridad de sus aguas y la prevención de inundaciones en caso de avenidas inesperadas, así como la preservación de su flora y fauna, advirtiendo que bastaría el incumplimiento de una sola de estas condiciones para retirar la autorización de las obras.

► No una, sino la mayoría de esas condiciones están siendo incumplidas sistemáticamente a pesar de las denuncias formuladas al respecto. Lejos de ejercer su responsabilidad inspectora y de control, ambas Instituciones muestran una pasividad culposa ante las continuas transgresiones medioambientales de las empresas constructoras.

### **2.3.- Destrucción del patrimonio arqueológico**

La zona de la vía que se pretende soterrar, paralela al río Manzanares, es el mayor yacimiento paleontológico de Madrid, equiparable a las terrazas del Sena, y está declarada **Bien de Interés Cultural (BIC)** (Decreto 113/1993). Este yacimiento, hoy enterrado, será horadado o apisonado por todo tipo de excavadoras y maquinaria pesada.

► El decreto legal **no ha sido revocado** y a pesar de ello el plan de obras no contempla ningún procedimiento de detección previa de restos arqueológicos ni ningún protocolo de actuación y preservación en caso de hallazgo. Esta **imprevisión consciente**, además de contravenir normas propias nacionales y regionales, desoye todas las recomendaciones de los organismos internacionales relacionados con la preservación del patrimonio histórico, arqueológico y paleontológico.

### **3.- IMPACTO ECONÓMICO**

**Endeudamiento de la ciudad, durante 35 años. Endeudamiento actual por encima del 110%, máximo legal permitido.**

El coste presupuestado de la ampliación de la autopista urbana M-30 asciende a **4.171.011.179,60 €**. A ello hay que añadir los costes financieros (la deuda se pagará en 35 años) y las más que previsibles *desviaciones* características de toda gran obra y que en este caso pueden superar el 40% del presupuesto inicial.

► El ayuntamiento de Madrid es el más endeudado de España (más de 2.125 millones de €). La deuda total **supera el límite legal (110%)** impuesto por la Ley de Haciendas Locales **y llega al 160%**.

► Como consecuencia de este endeudamiento desproporcionado, el Ayuntamiento de Madrid tendrá que pedir permiso al Ministerio de Economía y Hacienda en los próximos tres ejercicios para realizar operaciones de endeudamiento. Y lo que es más grave, las posibilidades de acometer programas significativos de orden social en educación, sanidad, vivienda, etc. se verán seriamente dificultadas por razones de indisponibilidad económica.