

RAZONES LEGALES QUE JUSTIFICAN LA NECESIDAD DE EVALUACION DE IMPACTO AMBIENTAL EN LAS OBRAS DE AMPLIACION DE LA M-30.

El gobierno municipal utiliza como argumento decisivo el resolución del Consejo de Estado que dictaminó que la M-30 era una carretera pero ha dejado de serlo al haberse cedido al Ayuntamiento de Madrid por haberse convertido en vía urbana. Como entre los proyectos que requieren someterse a evaluación de impacto ambiental no figuran las vías urbanas no procede someter a dicho procedimiento las obras a realizar en la M-30.

Razones que desvirtúan esta afirmación:

- La consulta y el informe del Consejo de Estado se refieran únicamente a **dos de las quince actuaciones** previstas (soterramiento de la autovía M-30, en el tramo comprendido entre el Puente del Rey y el Nudo Sur).
- La pregunta, como sobre todo la respuesta del Consejo de Estado, **debieron referirse a la totalidad de las actuaciones previstas en la M-30 y no exclusivamente a dos de ellas**, el Consejo de Estado no debió asumir el fraccionamiento de la obra:
 - El Real Decreto Legislativo 1302/86 sobre que "el fraccionamiento de proyectos de igual naturaleza y realizados en el mismo espacio físico **no impedirá la aplicación de los umbrales establecidos en los anexos I y II, a cuyos efectos se acumularán las magnitudes o dimensiones de cada uno de los proyectos considerados**".
 - El Artículo 10 de la Ley 2/02 de la Comunidad de Madrid de que "el fraccionamiento de proyectos o actividades de naturaleza análoga y a realizar en el mismo espacio físico, por uno o varios promotores, **no impedirá su sometimiento a los procedimientos ambientales regulados en esta Ley, aun cuando dicho sometimiento venga exigido a partir de determinados umbrales**, a cuyos efectos se acumularán las magnitudes o

GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

dimensiones de cada una de las fracciones del proyecto o actividad."

- La M-30 ha adquirido la condición de vía urbana y puede por tanto "eliminarse" de la Red de Carreteras del Estado no por la cesión del Ministerio al Ayto sino fundamentalmente porque existe la M-40 y así se hace constar en el convenio firmado el 4 de marzo de 2004 *"la M-30, vía de gran capacidad, tiene carácter urbano, da servicio a tráficos de ámbito local y **dispone de un itinerario alternativo** a través de la M-40 para mantener la continuidad de la Red de Carreteras del Estado"*, así lo señala el artículo 127 del Reglamento General de Carreteras del Estado y es que *"exista alternativa viaria que mantenga la continuidad de la Red de Carreteras del Estado, proporcionando un mejor nivel de servicio"*, la otra condición señalada en dicho artículo suele ser consecuencia de la anterior y es que *"el tráfico de la carretera sea mayoritariamente urbano"*.
- La razón por la que la legislación de evaluación ambiental (tanto la estatal como la autonómica) no mencionan las vías urbanas es porque se trata de un termino que sirve únicamente para delimitar competencias, lo que no tiene ninguna influencia de cara a determinar la importancia de los efectos ambientales que van a producir unas determinadas obras **que son idénticos tanto si las obras son ejecutadas por el Ministerio de Fomento (cuando la carretera M-30 no tenía la consideración de vía urbana) o por el Ayuntamiento de Madrid (desde que la carretera M-30 tiene la consideración de vía urbana).**
- La Comisión Europea ha asumido estos razonamientos en el Dictamen Motivado de fecha 17 de diciembre de 2002 que dirige al Reino de España debido a la incorrecta transposición y aplicación de la Directiva 85/337/CEE y que se refiere a la posibilidad de dejar excluidos de evaluación ambiental a un tipo de proyectos por el único motivo de ejecutarse en zona urbana:

"La Comisión entiende que, sobre la base de una apreciación global, no puede considerarse que los proyectos (...) realizados en zonas urbanas no sean susceptibles en ningún caso de tener repercusiones importantes sobre el medio ambiente, especialmente teniendo en cuenta que el artículo 3 de la Directiva menciona entre los factores que deben considerarse a la hora de evaluar el impacto ambiental de un proyecto el ser humano, la fauna y la flora, así como los bienes materiales y el patrimonio cultural. Así, la Comisión

GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID

considera que es razonable pensar que este tipo de proyectos pueden tener efectos significativos en el medio ambiente, entendido éste en el sentido amplio que le otorga la Directiva 85/337/CEE, bien sea por el aumento de tráfico, ruido, contaminación, por su impacto en el patrimonio artístico o por cualquier otro motivo. (...)

- Según este razonamiento, la exclusión de la obligación de determinar la necesidad de realizar un estudio de evaluación de impacto ambiental supondrá una vulneración del artículo 2.1 de la Directiva, que dispone que **los proyectos que puedan tener efectos significativos en el medio ambiente debe ser sometidos al requisito de autorización de su desarrollo y a una evaluación con respecto a sus efectos.**"
- En cualquier caso la CAM en el artículo 6 de la Ley 2/02 de la Comunidad de Madrid señala que **"El Gobierno de la Comunidad de Madrid podrá someter a las obligaciones contenidas en esta Ley los planes, programas, proyectos o actividades singulares no incluidos en sus anexos, sobre los que concurren circunstancias extraordinarias, con arreglo a los criterios recogidos en el anexo séptimo, que puedan suponer un riesgo ambiental o tener repercusiones significativas para el medio ambiente"**.
- Y en definitiva basta conocer las características de las obras proyectadas y leer el anexo séptimo para saber de la absoluta desverguenza que supone no someter al procedimiento ordinario de evaluación de impacto ambiental las obras que el Ayuntamiento de Madrid prevé ejecutar en la M-30.

Madrid Junio 2006.