

**Dirección General de Carreteras
Consejería de Transportes e Infraestructuras**

**ALEGACIONES AL PROYECTO NUEVA CARRETERA RM1
EXPONE**

Que con fecha 22 de Noviembre de 2011 se ha publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid una resolución por la que se somete a información pública la actualización ambiental del proyecto "Nueva carretera RM-1. Tramo: M-12-El Molar", que afecta a los términos municipales de Madrid, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Algete, Fuente el Saz de Jarama y El Molar (expediente 10-EIA-00071/2005)", abriéndose un plazo para examen y presentación de alegaciones para cuantas personas se sientan afectadas por dicha resolución.

GRAMA, dentro del plazo habilitado para ello, presenta las siguientes

**ALEGACIONES A LA ACTUALIZACION AMBIENTAL DEL PROYECTO
"NUEVA CARRETERA RM-1. TRAMO: M-12-EL MOLAR"**

PRIMERO: Aspectos generales

- La valoración ambiental que se hace del proyecto no realiza una evaluación de carácter global en la que se tengan presentes todas las actuaciones susceptibles de originar impactos ambientales directos e indirectos, y sobre éstos valorar la viabilidad de la obra. Hay que tener en cuenta que el trazado del proyecto atraviesa por dos puntos el río Jarama, cuyas riberas están declaradas Lugar de Interés Comunitario (LIC) protegido por la Unión Europea y Zona de Especial Conservación (ZEC). Esto supone que las actuaciones en superficie producen impactos críticos directos sobre el medio afectado directa e indirectamente.
Los principales espacios naturales que podrían verse afectados son: Parque Regional de la Cuenca del Manzanares, Reserva de la Biosfera de la Cuenca Alta del Manzanares, LIC ES3110004 "Cuenca del río Manzanares", LIC ES3110003 "Cuenca del río Guadalix", LIC y ZEC ES3110001 "Cuencas de los ríos Jarama y Henares", Zona húmeda Lagunas del Soto de Mozanaque, Zona húmeda Lagunas de Belvis, Hábitat prioritarios (Directiva 92/43/CEE), Montes Preservados (Ley 16/1995) y Montes de Utilidad Pública
- Carece totalmente de un apartado que justifique las razones para efectuar este nuevo proyecto, la catorceava radial, en la actual situación de crisis y recortes sociales.
- No presenta un adecuado nivel de definición y claridad en aspectos fundamentales, como el análisis de los efectos ambientales directos e indirectos derivados de las obras e instalaciones auxiliares o asociadas a la construcción y explotación de la nueva infraestructura, como la calidad del aire y los niveles de ruido.

- Infravalora el efecto barrera de la nueva infraestructura y su intrusión visual, al igual que el efecto del proyecto sobre los yacimientos arqueológicos, las vías pecuarias y demás caminos públicos o sobre los arroyos y dominio público hidráulico.
- Las medidas correctoras son generalistas y no garantizan la ausencia de impactos críticos tras su desarrollo en las fases de construcción y explotación.

Teniendo en cuenta todas estas deficiencias y las características de la zona en la que se localiza el proyecto se puede considerar que la evaluación realizada es incompleta, y sin una clara justificación del proyecto.

SEGUNDO: Justificación del proyecto

-Antecedentes de la nueva radial

La R-1 es un proyecto que ya fue sacado a concurso por el Gobierno central tras reclamarlo mediante recurso cuando la Comunidad lanzó la idea de hacer una radial norte. Quedó desierto, ninguna empresa quiso desarrollarlo.

Durante la licitación de las otras cuatro radiales, las previsiones de tráfico "se inflaron" para que parecieran viables, y aún así se descartó la R-1 porque era la que peores previsiones tenía. Las previsiones de estas cuatro radiales se estimaban en más de 30.000 coches al día, y actualmente apenas llegan al 40% de esa cifra. La previsión de vehículos actual para esta autovía es más modesta, entre 9.000 y 10.000 coches al día, por debajo de cuyo valor está demostrado que la infraestructura viaria deja de ser rentable.

-Comparativa con las últimas radiales de peaje construidas

Las autopistas radiales de Madrid son el mejor ejemplo de lo que pasa cuando las infraestructuras llegan antes de que el usuario las demande. Las perspectivas de tráfico no se han cumplido y, lejos de eso, siguen a la baja, aun años después de abrirse.

Durante el anterior Gobierno del PP, en la legislatura 2000-2004 con Álvarez-Cascos como ministro de Fomento, se diseñaron las radiales de peaje 2, 3, 4, 5 y AP-41. Por aquellos años se afirmó que iban a solucionar los problemas de atascos de la Comunidad de Madrid.

Pero, más allá de su tremendo impacto ambiental, estas cinco radiales han supuesto un fracaso estrepitoso, además de que están muy lejos de habernos salido gratis a los contribuyentes. Efectivamente:

- R-2, R-3, R-4, R-5: Aunque inicialmente se fijó un coste de 1.756 millones de euros, acabaron costando 3.604 millones. Pero, en conjunto, no llegan al 40% del tráfico previsto. Por este motivo, las concesionarias están recibiendo créditos participativos (esto es, avalados por el Estado) por grandes cantidades, hasta igualar lo que hubieran recaudado si el tráfico llegara al 80%: nada menos que 250 millones de euros en 2010 y 135 millones en 2011.
- AP-41, Madrid-Toledo. Tiene el 11% del tráfico previsto. Costó 440 millones de euros. La concesionaria ha demandado a Fomento y el Tribunal Supremo le ha dado la razón (sentencia de 17 de mayo de 2011), por lo que el Estado deberá compensar a la

concesionaria, que reclama 320 millones, por incumplimiento contractual. En teoría, la obra iba a llegar hasta Córdoba y el hecho de que concluya en Toledo les ha hecho perder rentabilidad, alegan desde la concesionaria.

TERCERO: Figuras de protección y normativa europea

Como ya se ha mencionado, el ámbito de actuación se incluye en el LIC y ZEC del Cauce del río Jarama y Henares. De acuerdo a la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales, debería haberse realizado una adecuada valoración de las repercusiones directas sobre el territorio del LIC pero también sobre las especies por las cuales se han designado las zonas LIC.

También es interesante hacer referencia a la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, concretamente al articulado que trata de las medidas de conservación de la Red Natura 2000

CUARTO: Valoración de impactos

-Calidad del aire

No se establecen medidas protectoras durante la fase de explotación con respecto a la calidad del aire. La emisión de gases que se producirá durante el normal funcionamiento de la autopista reducirá la calidad del aire de las poblaciones cercanas, debido al aumento de la concentración en el aire de monóxido de carbono, óxidos de nitrógeno, plomo, hidrocarburos inquemados, partículas sólidas, etc.

Los municipios de Alcobendas y Algete sufren de una pésima calidad del aire, especialmente teniendo en cuenta el contaminante del Ozono troposferico habiéndose dado en ambos durante el año 2010 superaciones 46 veces en Alcobendas y 62 veces en Algete del valor legal octohorario de 120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ y habiéndose superado el nivel de información a la población hasta 10 veces en Algete de 180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

La construcción de esta carretera contribuirá a un aumento de los niveles de contaminación en los municipios limítrofes, y especialmente al aumento de los niveles de Ozono troposferico que ya son seriamente preocupantes.

-Acústica

El impacto acústico y las medidas correctoras a aplicar en las zonas sensibles durante la fase de explotación no se han analizado en detalle. Estas zonas engloban al LIC y ZEC Cuenca del río Jarama y Henares y diversas viviendas.

-Geología y geomorfología

Las obras suponen un riesgo sobre las zonas protegidas y de gran valor ambiental, suponiendo la destrucción, degradación o deterioro de los suelos y vegetación

-Hidrología y calidad de las aguas

Tanto el cauce como la vegetación de ribera asociada al río Jarama y el arroyo Viñuelas se verán alterados por las obras. A pesar del establecimiento de medidas protectoras y correctoras,

la calidad de las aguas se verá afectada por una mayor probabilidad de vertidos de residuos contaminantes durante la construcción como la explotación de la vía.

-Fauna

La fauna se verá afectada drásticamente debido a la destrucción del hábitat en el que vive, destacando importantes corredores faunísticos situados en las cercanías del río Jarama.

-Afección del patrimonio cultural

-Arqueológico: El programa de actuación arqueológica no evita que una de las zonas arqueológicas se vea afectada por las obras, principalmente el yacimiento de las Garridas-Zona de Cautela, localizados en el municipio de Algete.

- Vías pecuarias: existen más de una decena de vías pecuarias afectadas en los términos municipales de Alcobendas, San Sebastian de los Reyes, Algete y el Molar.

-Localización de préstamos, vertederos, instalaciones auxiliares y caminos de acceso a obra

Durante la fase de construcción nuevos caminos de acceso a obra, con tráfico de maquinaria, podrían crearse, poniendo en peligro las zonas protegidas. También el entorno se verá afectado por la creación de las instalaciones auxiliares, con todos los impactos que conllevan: ruido, residuos, polvo, residuos e impacto paisajístico.

Por tanto, las medidas protectoras, correctoras y complementarias en pocos casos logran disminuir las afecciones hasta niveles aceptables y en casi ninguno restituyen completamente el impacto causado.

QUINTO: Impactos globales

Los organismos internacionales como el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC), organismo caracterizado por la objetividad de sus planteamientos y por estar compuesto por más de 500 científicos de todo el mundo, han afirmado que existen argumentaciones más que fundadas que permiten asegurar que hay una relación directa entre la acción antrópica (el transporte es uno de los sectores más importantes) y los efectos negativos que están teniendo lugar sobre la modificación del clima planetario. En concreto han señalado que se pueden producir elevaciones de la temperatura entre 1,5 y 4,5 °C, lo que daría lugar a desastres naturales de gran envergadura: ampliación de zonas desérticas (la Península Ibérica es una de las zonas más afectadas por este proceso), desplazamiento de poblaciones y de la actividad agropecuaria, elevación del nivel de costas, agravamiento de los desastres naturales, etc.

En esta línea la Organización Meteorológica Mundial recomienda prudencia a los Gobiernos a la hora de diseñar cada una de las políticas sectoriales de energía, de vivienda y especialmente las de transportes (como esta nueva infraestructura), sugiriendo una serie de actuaciones que permitieran colaborar a la reducción de las emisiones de CO₂. La actuación propuesta aleja a España de la posibilidad de cumplir con los compromisos de Kyoto. Las consecuencias del transporte también tienen relación con la reducción de la capa de Ozono estratosférico.

El tráfico es también el responsable del ruido en la ciudad, y no solamente en las áreas urbanas más consolidadas sino también en aquellas zonas interurbanas que registran niveles de ruido por encima de los límites admitidos; el espacio que quedará atravesado por esta nueva carretera, como son los municipios de Madrid, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Algete, Fuente el Saz de Jarama y El Molar, será un territorio especialmente afectado por este tipo de problemáticas acústicas.

El modelo de transporte basado en el uso individual del automóvil por personas no profesionalizadas en el manejo de este tipo de vehículos se ha demostrado inseguro, cobrándose anualmente miles de víctimas en la carretera.

SEXTO: Política de transportes

GRAMA cree que existe un grave error argumental por parte de la Administración referente a la determinación de cuales son las verdaderas “necesidades de transporte”. En este sentido, se parte de la equivocación de justificar el desarrollo territorial y su relación con las necesidades de transporte de los ciudadanos, extrapolando las demandas de los “automovilistas” al conjunto de la ciudadanía. Se da por sentado que toda la población posee un vehículo a motor o un permiso de conducción y que aún cumpliendo estas dos condiciones desea trasladarse en automóvil.

El automóvil es un bien posicional lo que significa que no puede ser utilizado al mismo tiempo por el conjunto de la sociedad; el espacio destinado a los desplazamientos y a los aparcamientos de estos vehículos es finito. Existe por lo tanto una imposibilidad de poder satisfacer las necesidades de movilidad en estos medios, ya que el ritmo de construcción de infraestructuras siempre será inferior al de la demanda de la fabricación de vehículos.

Las poblaciones de la Comunidad de Madrid continúan experimentando un crecimiento urbanístico desbocado que se ve estimulado y favorecido por proyectos de infraestructuras tales como el actual proyecto.

Las graves disfuncionalidades ambientales en la región metropolitana se verán acrecentadas por esta nueva vía, al intentar mejorar la accesibilidad motorizada, la descentralización funcional y la aparición de nuevas zonas de expansión de las actividades económicas. Las administraciones permiten una vez más que los graves problemas de transporte que generan importantes consecuencias medioambientales se agudicen cada vez más.

GRAMA considera que se trata de nuevas actuaciones para reafirmar aún más los desequilibrios territoriales y ambientales. El gobierno de La Comunidad de Madrid tiene como objetivo prioritario la reducción del gasto, sin embargo sus presupuestos siguen destinando ingentes cantidades de dinero a las partidas destinadas a la construcción de infraestructuras de transporte viario. Si las arcas de la Comunidad de Madrid son finitas y cada vez los presupuestos son menores, es evidente que no podemos destinar recursos monetarios a todos los ámbitos, de ahí su política de mantener el gasto de infraestructuras reduciendo las partidas de lo que se entiende como “gastos no productivos”, es decir los gastos sociales. Este reparto en los presupuestos tiene como consecuencia directa un agravamiento de las diferencias entre unas clases sociales y otras y entre unos estratos de población y otros (Disminuidos físicos y psíquicos, ancianos, niños y jóvenes menores de edad, mujeres, etc.).

Las infraestructuras favorecen igualmente modelos territoriales desequilibrados. Estas inversiones son normalmente ejecutadas en áreas como son las grandes Regiones Metropolitanas. Siguen sin destinarse partidas presupuestarias a otras inversiones que cubran necesidades de otras regiones, lo que provoca una doble desigualdad, la social y la territorial.

Los procesos de construcción del cuarto y quinto cinturón desencadenaron un importante número de protestas, no solamente de los ecologistas sino también todos aquellos que se vieron afectados por su trazado: propietarios de viviendas, de espacios protegidos, zonas de chabolas que tuvieron que ser desplazadas, efectos barrera en ciertos espacios, tardanza y coste público en la expropiación de los terrenos, etc.

Son muchos los grupos sociales que piensan que la opción de construir más carreteras no soluciona los problemas de movilidad. Al contrario, la construcción de nuevas carreteras impulsa el aumento de tráfico privado y genera nuevas propuestas de infraestructuras, creando crecientes impactos ambientales y sociales en una sociedad y medio natural cada vez más vulnerables.

SÉPTIMO: Consecuencias urbanísticas

Es importante recordar otro de los efectos lamentables de la construcción de infraestructuras viarias es el desencadenamiento de operaciones “oscuras”, de carácter especulativo. No se sabe bien que fue primero si la necesidad de construir la carretera o la de recalificar terrenos y generar plusvalías edificatorias.

Al mismo tiempo este sistema viario de transportes permite la consolidación de un modelo territorial disperso que abarca un porcentaje importante del espacio de la Comunidad de Madrid.

Tradicionalmente las infraestructuras de transporte han permitido la colonización (degradación y deterioro) del territorio, pero son las infraestructuras viarias, los que de una forma más clara potencian este tipo de urbanización.

OCTAVO: La saturación en horas puntas, de todas las carreteras radiales de acceso a Madrid.

Es una contradicción que se siga confiando en este tipo de soluciones que reinciden en la línea del sistema M-40/Radiales y M-50/Radiales, una vez que se ha comprobado su incapacidad para canalizar los flujos diarios de movimientos pendulares por motivo de trabajo, estudios, compras y ocio. La solución a los problemas de congestión viaria no está en la creación de más infraestructura viaria, sino en medidas de gestión de la demanda de transporte; en este sentido con la actual red viaria se podrían conseguir medidas de maximización de los recursos actuales aplicando actuaciones en carriles bus-VAO, en la potenciación de coche compartido, en medios de transporte públicos, etc.

NOVENO: El Área metropolitana de Madrid manifiesta deficiencias de movilidad por el crecimiento de la corona metropolitana

En realidad son estas actuaciones las que fomentan este tipo de crecimiento que consume excesivamente suelo público y espacios naturales, en lugar de promover una política de vivienda que recuperara los barrios del casco urbano de Madrid que se encuentran en muchos casos en un proceso de auténtica despoblación (el porcentaje de viviendas desocupadas en la CM ya alcanza el 11%).

El estudio de viabilidad señala que la implantación de las carreteras A1, M-607 y A6 “ha potenciado la vivienda de baja intensidad y la descentralización equipamiento y actividad económica. Estos corredores tienen una movilidad en automóvil superior a la del resto de Madrid y presentan perfiles de renta también superiores”. Resulta paradójica esta afirmación si la contrastamos con la pretensión de que la nueva radial solucione los problemas de tráfico: evidentemente ese cierre sólo contribuiría a acrecentar e impulsar esos problemas hacia una situación aun más monstruosa e insostenible que en la actualidad.

DÉCIMO: Rentabilidad económica del proyecto

La rentabilidad de este proyecto está bastante cuestionada. Se ha asegurado que no supondrá ningún coste para el contribuyente, aspecto a cuestionar si se mira lo que resultados obtenidos en la explotación del resto de las radiales de peaje.

Al mismo tiempo, aún no se ha cerrado el coste de las expropiaciones de terreno, la gran espina en las otras cuatro radiales, cuyo coste se vio incrementado en un 600%. A eso se debe el empujón económico del Gobierno y que se haya permitido aumentar las tarifas de los peajes, lo que ahuyenta a los clientes potenciales.

Es un proyecto complejo, reducido a un coste de obra estimado de 120 millones de euros (sobre un total de 160 millones) para un tramo de 24,6 kilómetros, lo que implica más de 800.000 euros el kilómetro, que requerirá la construcción de 50 estructuras, de los cuales 7 viaductos.

UNDÉCIMO: Rentabilidad social del proyecto

La potenciación prioritaria del modo de transporte colectivo es el que garantiza una mayor seguridad, reduciendo la siniestralidad por carretera, y permite al usuario viajar sin el estrés propio de los embotellamientos.

DUODÉCIMA: Conclusiones

Las soluciones a los graves problemas de movilidad que padecen los ciudadanos y ciudadanas madrileñas no están en la construcción de más infraestructuras para el coche, sino en una mejor gestión de los actuales recursos territoriales y de transporte.

Tras las actuales obras de renovación de la nacional N-1, en las cuales se ha creado un tercer carril en bastantes tramos de la vía, GRAMA defiende la aplicación de políticas de potenciación del transporte colectivo, y más en concreto, la construcción de un carril Bus-vao, que permitirá el traspasar desplazamientos individuales en vehículo privado al autobús. Este modelo tan exitoso, que presenta muchas ventajas ambientales, es más equitativo socialmente y apenas tiene coste económico, lleva funcionando en un tramo de la A-6 desde 1995 y pese a las reiteradas promesas nunca se ha extendido al resto de las vías de acceso a Madrid.

El problema de esta manera de actuar es que se cede suelo público, se sacrifica el Patrimonio Natural y Cultural madrileño y se deterioran servicios públicos por la reducción de inversión a que quedan sometidos.

En definitiva, GRAMA considera que el impacto ambiental directo e indirecto del proyecto propuesto sobre la LIC del río Jarama resultaría crítico e irrecuperable por lo que solicitamos que sea desestimado.

Por todas las razones expuestas en este informe, manifestamos nuestro rechazo a la actuación propuesta, “NUEVA CARRETERA RM-1. TRAMO: M-12-EL MOLAR” solicitando la paralización del proyecto y elabore, en coordinación con las administraciones implicadas en la gestión del transporte público madrileño y con las organizaciones sociales, un Plan Regional de Movilidad Sostenible que dé respuesta a las necesidades de movilidad de los madrileños, teniendo en cuenta los anteriores criterios.

Madrid a 29 diciembre de 2011