



## INFORME

### Introducción

El presente informe pone de relieve algunas afecciones ambientales que se producirán en caso de que sea construida la autovía M-61 al norte de Madrid capital, cuyo objetivo sería cerrar la M-50 en el tramo comprendido entre la A-6 y la A-1.

El informe se ha realizado a propuesta de la Coordinadora que está elaborando las alegaciones en el proceso de información pública del proyecto.

Tomando como referencia las soluciones previstas en el Estudio de Impacto Ambiental, se considera que la infraestructura tendrá importantes afecciones sobre las comunidades de fauna del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, debido a su trazado superficial en dos zonas de alto valor ecológico situadas a ambos lados de la ZEPA Monte de El Pardo: la situada al este del término municipal de las Rozas entre la línea ferroviaria Villalba-Príncipe Pío y la ZEPA Monte de El Pardo; y la situada entre la ZEPA Monte de El Pardo y la M-607 (Autovía de Colmenar), en el tramo contiguo a la valla del Monte de El Pardo entre Monte Carmelo-Polígono de Valverde y Cantoblanco.

La infraestructura también tendrá afecciones sobre la fauna de la ZEPA Monte de El Pardo teniendo en cuenta que existen diversas especies que utilizan el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares como territorio de campeo y alimentación.

Las afecciones se producirán en la fase de construcción de la infraestructura y en la fase de utilización, debiendo incluir aquí también las afecciones relacionadas con la construcción y utilización de instalaciones auxiliares como zonas de peaje, accesos y conexiones con otras infraestructuras. El desarrollo de este proyecto presenta también el riesgo añadido de que, una vez construida la M-61 tal y como ha sido diseñada, se desclasifiquen como Parque Regional los terrenos contiguos para su desarrollo urbanístico, tanto en la zona de las Rozas como en la del Polígono de Valverde.

Las afecciones de la construcción de la infraestructura producirán importantes impactos sobre la biodiversidad, como pérdida de individuos, poblaciones y hábitat



de especies faunísticas de gran relevancia, amenazadas y de interés comunitario, pérdida y deterioro de hábitat vegetales y agrosistemas tradicionales, pérdida de hábitat de campeo y alimentación de especies faunísticas amenazadas y de interés comunitario, desaparición de especies sensibles que no utilizan hábitat humanizados y fragmentación del territorio para la fauna terrestre.

### **Descripción de las principales especies que se verán afectadas**

Los datos obtenidos en las salidas de campo realizadas a las zonas de actuación junto con los datos disponibles en el registro reciente del MNCN sobre especies existentes en el Parque Regional y en la ZEPA reflejan que en las zonas de trazado superficial de la infraestructura se verán afectadas por su construcción las siguientes especies:

a) Por destrucción de individuos, poblaciones y hábitat de especies amenazadas y de interés comunitario, incluyendo zonas de reproducción (se indican los nombres científicos de las especies y la normativa que recoge su estado de protección):

*Microtus cabrae* (Anexo II Ley 42/2007), (Anexo V Ley 42/2007), (vulnerable, Catálogo Regional de Especies Amenazadas -CREA- de la Comunidad de Madrid).  
*Plecotus austriacus* (vulnerable CREA Madrid)  
*Plecotus auritus* (vulnerable CREA Madrid)  
*Discoglossus galganoi* (Anexo II Ley 42/2007), (Anexo V Ley 42/2007)  
*Hyla arborea* (vulnerable CREA Madrid)  
*Alytes cisternasii* (Anexo V Ley 42/2007)  
*Pelobates cultripipes* (Anexo V Ley 42/2007)  
*Bufo calamita* (Anexo V Ley 42/2007)  
*Chalcides bedriagai* (Anexo V Ley 42/2007)  
*Macroprotodon cucullatus* (vulnerable CREA Madrid).

b) Por destrucción de hábitat de campeo, alimentación y reposo de especies amenazadas y de interés comunitario:

*Rhinolophus mehelyi* (Anexo II Ley 42/2007)  
*Rhinolophus ferrum-equinum* (Anexo II Ley 42/2007), (vulnerable CREA Madrid)  
*Rhinolophus euryale* (Anexo II Ley 42/2007), (vulnerable CREA Madrid)  
*Myotis myotis* (Anexo II Ley 42/2007), (vulnerable CREA Madrid)  
*Myotis blythi* (vulnerable CREA Madrid)  
*Rhinolophus hipposideros* (vulnerable CREA Madrid)



*Miniopterus schreibersii* (vulnerable CREA Madrid)  
*Felis silvestris* (Anexo V Ley 42/2007)  
*Aquila adalberti* (en peligro de extinción CREA Madrid)  
*Hieraaetus fasciatus* (en peligro de extinción CREA Madrid)  
*Falco naumanni* (en peligro de extinción CREA Madrid)  
*Aegypius monachus* (en peligro de extinción CREA Madrid)  
*Circus pygargus* (vulnerable CREA Madrid).

Las poblaciones de topillo de Cabrera (*Microtus cabreræ*) están constituidas por pequeñas colonias ubicadas en retamares, juncales y pastizales con cierta humedad, que son típicos en las dos zonas cruzadas por la infraestructura en el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares. Estas colonias son muy vulnerables a los movimientos de tierra y desaparecen al destruirse o desecarse su hábitat.

Las poblaciones de murciélagos cavernícolas citados tienen territorios de alimentación en zonas abiertas situadas a varios kms. de distancia de los refugios desde los que se desplazan para alimentarse, siendo por tanto estas zonas del Parque Regional vitales para la supervivencia de los murciélagos de la ZEPA Monte de El Pardo. En cuanto a los murciélagos forestales igualmente la vegetación arbórea mixta de las laderas de Barranco Hondo, el Cerro de la Magdalena y su entorno, así como los agrosistemas con higueras y otras especies arbóreas de Monte Viejo, Dehesa Vieja y el Calverón en la otra zona, son vitales para su refugio y supervivencia, de manera que estas áreas no deberían ser alteradas.

Igualmente ocurre en el caso de las importantes especies de anfibios reflejadas en las listas y de las dos especies de reptiles, que tienen un alto nivel de amenaza en la Comunidad Madrid. Los anfibios en especial estarían afectados por destrucción directa durante la eliminación de la cubierta vegetal y el suelo así como en los movimientos de tierra y trasiego de maquinaria, por la destrucción de lugares de reproducción, que son abundantes en las regueras y encharcamientos temporales de las dos zonas, por la destrucción de hábitat de alimentación, y por mortalidad en la autovía en fase de utilización.

Los gatos monteses (*Felis silvestris*) que se refugian en la ZEPA Monte de El Pardo también se verían afectados, ya que utilizan ambas zonas del Parque Regional para alimentarse dada la abundancia de especies-presa en los agrosistemas y en los retamares. Además del topillo de Cabrera existen numerosas pequeñas colonias de topillo mediterráneo (*Microtus duodecimcostatus*), ratón moruno (*Mus spretus*) y ratón de campo (*Apodemus sylvaticus*), además de cierta densidad de lirón careto (*Eliomys quercinus*) y abundancia de conejo (*Oryctolagus cuniculus*).



Por último estos hábitat son también fundamentales para el águila imperial (*Aquila adalberti*) dada la abundancia de conejo y liebre en los retamares y agrosistemas, algunos de los cuales conservan cultivos de secano principalmente de avena y cebada donde existen numerosas presas. También se alimenta en estas zonas el cernícalo primilla (*Falco naumanni*), el aguilucho cenizo (*Circus pygargus*) y el buitre negro (*Aegypius monachus*), en este último caso por la presencia de ganado y ungulados salvajes en las fincas del Parque Regional, que con frecuencia le aportan cadáveres.

La construcción en superficie de la autovía M-61 en las dos zonas pertenecientes al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, con sus trazados de enorme anchura y los vallados laterales, implicará la fragmentación de ambas zonas para las poblaciones de fauna terrestre, y la mortalidad por atropello principalmente de especies que por su menor tamaño puedan introducirse en la infraestructura. También existirá mortalidad por colisión con diversas especies de aves.

En unas zonas tan importantes como lugar de campeo para las especies que viven en la ZEPA y como lugar de residencia de especies sedentarias de gran interés, con densidades de población en la mayoría de los casos elevadas por el alto nivel de protección existente, no se recomienda en absoluto la fragmentación del territorio por una gran infraestructura.

En la zona oeste junto a Las Rozas, la fragmentación será norte-sur impidiendo el desplazamiento y el contacto genético entre poblaciones de especies terrestres entre uno y otro lado. En la parte sureste, es decir entre el Polígono de Valverde y Cantoblanco, la fragmentación producida por la infraestructura en el Parque Regional será este-oeste, impidiendo la utilización de la mayor parte de la zona como territorio de alimentación de las especies terrestres que viven en la ZEPA, ya que está diseñada a poca distancia del valla de El Pardo, y además aislaría de la ZEPA y de las demás zonas a las poblaciones situadas entre la nueva infraestructura, la M-40 y la M-607 (Autovía de Colmenar). Por ello, en esta zona en concreto se impediría el contacto genético entre especies terrestres de la ZEPA y del Parque Regional.

En resumen, la nueva infraestructura constituirá, en ambas zonas del Parque Regional, un sumidero de mortalidad de especies de la ZEPA Monte de El Pardo y del propio Parque Regional, impedirá el desplazamiento de las especies terrestres a las zonas de alimentación y su contacto genético, y reducirá el espacio vital de las poblaciones de las especies. Debido a ello, los objetivos de conservación en toda el área afectada no podrán lograrse tal y como habían sido concebidos a través de la



complementariedad de la Red de espacios naturales protegidos y la Red Natura 2000.

Las especies que han sido mencionadas no constituyen listas exhaustivas de las que se verían afectadas por la construcción de la nueva infraestructura. Se trata de una relación de referencia de especies existentes en esa zona de la Comunidad de Madrid que tienen carácter emblemático o un importante valor científico. Sin embargo, se podrían añadir numerosas especies incluidas también en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de la Comunidad de Madrid y en los Anexos de la Ley 42/2007 que destacan por ser endemismos, por su escasez en la Comunidad de Madrid o en otras zonas, o por su importancia ecológica.

Otros impactos de la infraestructura a tener en cuenta son los que producirá en la zona de Cantoblanco, donde su construcción incrementará la fragmentación para la fauna terrestre entre el Monte de Valdelatas y los terrenos del cuartel del Goloso que su vez comunican con el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, la Dehesa Boyal o Dehesa de San Sebastián y el monte de Viñuelas; asimismo, en Alcobendas y San Sebastián de los Reyes tendrán lugar impactos por el deterioro ambiental debido al ruido, a la visibilidad de la infraestructura y a las emisiones, lo que incidirá negativamente en la biodiversidad de los amplios jardines situados en la franja comprendida entre los terrenos de prácticas del Goloso, la Dehesa de San Sebastián, que es un encinar bien conservado, y la zona urbanizada de ambos municipios; en tercer lugar, la infraestructura incidirá negativamente en esa zona sobre la calidad de vida de los vecinos que utilizan los jardines y el Polideportivo municipal.

Debe quedar de relieve a través de este informe que el área afectada por la infraestructura es una de las más ricas de la Comunidad de Madrid en especies forestales. Por otro lado, los impactos sobre la fauna, en caso de que se construya la infraestructura en su forma prevista, son inevitables y no pueden paliarse con ninguna clase de medidas preventivas, protectoras o correctoras. Por ello la construcción de la autovía dará lugar a un empobrecimiento de la fauna del Parque Regional y de la zona ZEPA y a un deterioro de la calidad de vida de los vecinos de los municipios afectados.

La creación de los espacios naturales protegidos y la Red Natura 2000, así como otras figuras de protección en las últimas décadas, ha respondido a una situación generalizada de pérdida de biodiversidad, en la que la sociedad española ha tomado la decisión, al amparo de la normativa vigente estatal, autonómica y europea y mediante consenso, de salvaguardar dichas zonas, todavía en buen estado de conservación, del deterioro que produce el desarrollo.



En la situación actual, cualquier plan o programa que afecte a las áreas protegidas, incluidos los que puedan ser considerados de interés público de primer orden, debe evitar por todos los medios su alteración. Hay que considerar que el valor social de los espacios protegidos es comparativamente hoy mucho mayor que en el momento en que fueron constituidos, dado el incremento del deterioro en las zonas no protegidas y el aumento de la fragilidad de los ecosistemas por la presión local y global que ha originado el desarrollo. Por el contrario, los factores recientes de deterioro ambiental han repercutido en un menor valor ecológico de los espacios protegidos, siendo este el motivo que justifica hoy en día las acciones de restauración y las medidas compensatorias que es necesario aplicar.

## Recomendaciones

Por lo anteriormente expuesto, se realizan las siguientes recomendaciones:

- 1) La infraestructura debe ser construida en túnel a su paso por los espacios naturales protegidos y Red Natura 2000 evitando así impactos significativos sobre la biodiversidad.
- 2) A su paso por áreas no protegidas de Cantoblanco se recomienda igualmente la instalación de la infraestructura dentro de túnel para evitar la fragmentación del territorio y permitir la movilidad de la fauna terrestre en superficie. De esta manera se podría mantener la conectividad biológica entre Valdelatas y el Parque Regional, que resulta fundamental para las poblaciones de carnívoros medianos y pequeños y otras especies terrestres.
- 3) Se recomienda construir la infraestructura en túnel a su paso por las zonas ajardinadas de las poblaciones de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes para garantizar el mantenimiento de la biodiversidad asociada a esas zonas y para el mantenimiento en el estado actual de las actividades humanas que aportan calidad de vida y forman parte del estado de bienestar. Esta medida evitaría asimismo las afecciones sobre la Dehesa de San Sebastián, un encinar extenso y bien conservado en conexión con el monte de Viñuelas y con las zonas ajardinadas, que se sitúa a muy poca distancia de la infraestructura.
- 3) El emboquillamiento del túnel en el lado de las Rozas debe situarse al oeste de la A-6 de manera que en la zona del Parque Regional del Río Guadarrama entre dicha A-6 y la ZEPA Monte de El Pardo no se produzca ninguna afección. Las instalaciones de peaje y las conexiones con otras infraestructuras deben situarse





fuera del espacio protegido en superficie, o subterráneas en caso de que se ubiquen dentro de los límites del espacio protegido.

4) El trazado del túnel subterráneo al nordeste de la población de El Pardo podría ser más corto si se dispusiera en línea recta entre esta población y Cantoblanco. En caso de mantener el trazado original, por ser necesaria una conexión en el Polígono de Valverde entre la M-61 y la M-40, dicha conexión que estaría dentro de los límites del Parque Regional, debería realizarse también en túnel, al igual que los peajes y demás instalaciones, a no ser que en esta zona estos últimos puedan ubicarse fuera de los límites del Parque Regional.

5) Se deberían construir salidas de emergencia para garantizar la seguridad de las personas, en zonas ya ocupadas por instalaciones humanas si fuera necesario mediante expropiación. Dichos recursos deberían ser sumamente discretos e integrados en el entorno, especialmente si se encuentran dentro de espacios naturales protegidos como en la población de El Pardo.

6) La ventilación de los túneles debe ser apropiada para evitar la concentración de emisiones, y las columnas o salidas de ventilación igualmente deben coincidir con zonas ya humanizadas y deben ser sumamente discretas, debiendo disponer de sistemas de depuración de gases que eliminen por completo la toxicidad de las emisiones en su salida al exterior. El tercer túnel utilizado para los conductos de ventilación de los túneles de la autovía debe habilitarse como salida de emergencia para las personas, aportando ventilación e iluminación apropiada y creando accesos con los túneles de la autovía cada 200 m.

7) La conexión entre la A-61, la M-607 y la M-616 en Cantoblanco debería realizarse subterránea para ser compatible con las otras recomendaciones propuestas. En este punto los peajes se podrían instalar en la parte exterior de los accesos en superficie.

8) Igualmente, la variante de la A-6 a la altura de Las Rozas, en caso de que el proyecto en fase de estudio que discurre por terrenos pertenecientes al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares se lleve a efecto, deberá discurrir por túnel y tendrá una conexión subterránea con la M-61.

### **Medidas compensatorias:**

1) En la ZEPA Monte de El Pardo, como medida de restauración, se propone la construcción de un túnel para la línea ferroviaria que actualmente cruza este lugar de la Red Natura 2000, y en compatibilidad con lo anterior, se propone la demolición y retirada de todas las estructuras actuales e instalaciones de este ferrocarril,



incluido el puente sobre el río Manzanares, la restauración geomorfológica del trazado y la restauración de la vegetación natural en todos los terrenos ocupados por la infraestructura. Esta actuación incluye el tramo que discurre por el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares entre el límite de la ZEPA y la línea ferroviaria Villalba-Príncipe Pío.

2) En la zona de Cantoblanco se propone incrementar la superficie en túnel de la línea ferroviaria entre la Universidad Autónoma y Alcobendas y en segundo lugar construir en túnel la M-616 en el mismo tramo, en concreto entre la Universidad Pontificia de Comillas y la rotonda cercana a la Vaquería La Granja, para restaurar la conectividad biológica para la fauna terrestre y la vegetación entre el Monte de Valdelatas y el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.

2) Por último, se propone el enterramiento de todas las líneas de alta tensión situadas en las dos zonas del Parque Regional afectadas y en la ZEPA Monte de El Pardo. Esta medida persigue también el restablecimiento de las condiciones originales de los hábitat en los que han sido instalados los tendidos de alta tensión y la reducción de las afecciones por campos eléctricos y electromagnéticos sobre la fauna y la población humana. El enterramiento de los tendidos eléctricos sería efectuado con el menor impacto posible e implica la restauración geomorfológica de los terrenos afectados y la restauración de las condiciones de naturalidad existentes en el entorno, especialmente con referencia a la vegetación.

En Madrid, a 27 de junio de 2008.