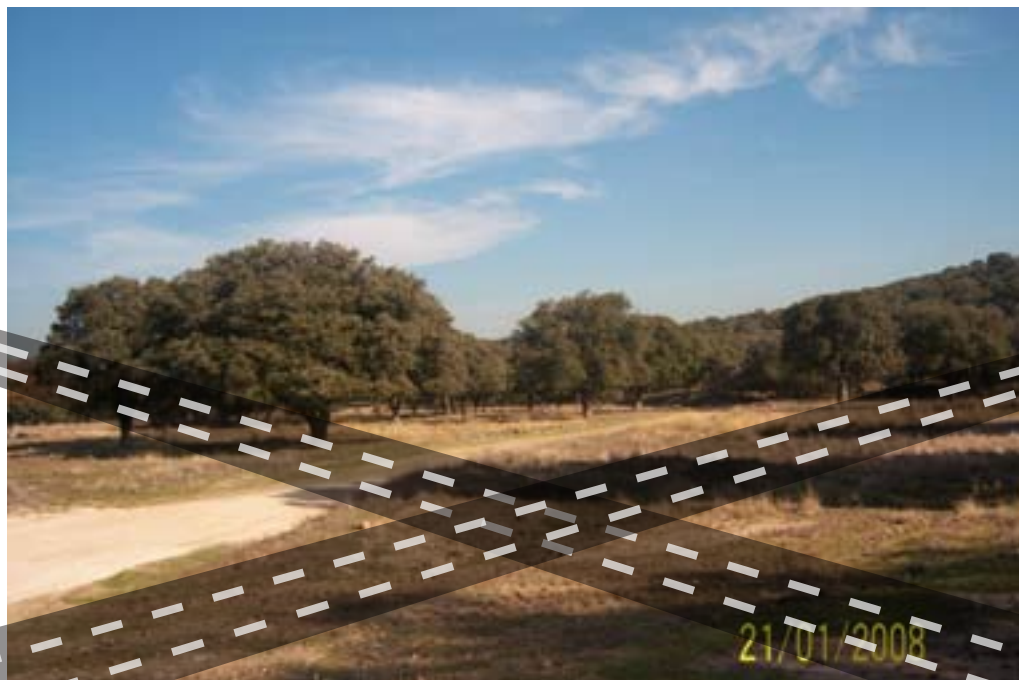


Afecciones de la construcción de las nuevas autovías previstas sobre el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares

Enero 2008



ECOLOGISTAS
en acción

Contenido

1. Antecedentes. El Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares

2. Nuevas autovías proyectadas

- 2.1. Cierre norte de la M 50
- 2.2. Variante de la A 6 en Las Rozas

3. Incidencia ambiental y social

- 3.1. Cierre norte de la M 50
 - 3.1.1. Afección sobre la fauna y la flora
 - 3.1.2. Afección sobre el medio hídrico
 - 3.1.3. Implicaciones urbanísticas
 - 3.1.4. Efectos sobre la población
 - 3.1.5. Utilidad social del vial
 - 3.1.6. Trazado propuesto por el Ministerio de Fomento
 - 3.1.7. Valoración global
- 3.2. Variante de la A 6 en Las Rozas
 - 3.2.1. Afección sobre la fauna y la flora
 - 3.2.2. Implicaciones urbanísticas
 - 3.2.3. Efectos sobre la población
 - 3.2.4. Valoración global

4. La política de infraestructuras de transporte de la Comunidad de Madrid

- 4.1. Exceso de autovías en la Comunidad de Madrid
- 4.2. Falta de planificación
- 4.3. Autovías y emisiones de CO₂: mayor contribución al cambio climático
- 4.4. Autovías y contaminación del aire
- 4.5. Políticas obsoletas

5. Conclusiones

Edita: Ecologistas en Acción
Marqués de Leganés 12, 28004 Madrid
Tel. 915312739 Fax: 915312611
madrid@ecologistasenaccion.org transporte@ecologistasenaccion.org
www.ecologistasenaccion.org

Enero 2008

Ecologistas en Acción agradece la reproducción y divulgación de los contenidos de este informe siempre que se cite la fuente.

1. Antecedentes.

El Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares

La principal finalidad ambiental del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, y así consta en la exposición de motivos de su ley de creación, aprobada por la Asamblea de Madrid a principios de 1985, era la de garantizar la conservación del Monte de El Pardo, y su conexión ambiental con la Sierra del Guadarrama.

El Monte de El Pardo es uno de los encinares sobre arenas mejor conservados de España, albergando una gran riqueza de fauna y flora, entre la que destaca la importante población de especies animales amenazadas que alberga, entre las que podemos señalar al águila imperial ibérica, especie en peligro de extinción, y que cuenta en el Monte de El Pardo con una población de 10 parejas.

Sin embargo, proximidad de Madrid ejerce una gran presión sobre este espacio natural, que se encuentra flanqueado por su parte sur, este y oeste por un rosario casi continuo de urbanizaciones. De hecho, en algunos tramos, las viviendas alcanzan literalmente las vallas del Monte de El Pardo. De todos es sabido que el aislamiento de un área natural constituye el inicio de su pronta destrucción, por lo la existencia del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, que “envuelve” al Monte de El Pardo por el norte, y en parte por el este, oeste y sur, es de vital importancia para garantizar su conservación.

Asimismo, el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares alberga importantes valores ambientales propios, que por sí mismos justificaban plenamente su declaración, como son La Pedriza, la Sierra de Hoyo de Manzanares, el Monte de Viñuelas, o el cañón del río Manzanares, entre otros.

Durante los últimos 20 años, el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares ha desarrollado de forma más o menos satisfactoria su función de protección del Monte de El Pardo y de conexión con la Sierra de Guadarrama, frenando el desarrollo inmobiliario, que se ha extendido como una mancha de aceite por sus límites. Sin embargo, las ampliaciones que ha experimentado a lo largo de estos años, hacen que ahora abarque una superficie superior a las 52.000 hectáreas, las que, junto con las 15.000 del Monte de El Pardo, suponen 67.000 ha de espacio natural protegido. Esto es, una superficie lo suficientemente amplia como para soportar adecuadamente la presión urbanística que en la actualidad se produce en sus límites.

Esta amplia porción de área natural bien conservada que se extiende al norte de la capital, realiza una gran labor ambiental, contribuyendo de manera muy importante a la propia viabilidad ambiental de la ciudad de Madrid.

Además, hasta la fecha, este espacio protegido ha contando con un amplio consenso político, como demuestra el hecho de que todas las ampliaciones de su superficie que se han llevado a

cabo en los últimos años, han sido aprobadas por Ley en la Asamblea de Madrid, con el apoyo unánime de todos los grupos parlamentarios.

Este espacio natural cuenta, también, con un alto nivel de protección legal, pues su declaración y sus sucesivas ampliaciones se realizaron mediante leyes específicas de la Asamblea de Madrid. De acuerdo con su Ley de creación, la gran mayor parte de su superficie, si exceptuamos los cascos urbanos, cuenta con la clasificación urbanística de suelo no urbanizable especialmente protegido, no pudiendo ser modificada esa clasificación por la normativa urbanística municipal. Asimismo, el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares está declarado como Lugar de Interés Comunitario (LIC) de acuerdo con lo establecido en la Directiva Europea de Hábitats, así como Reserva de la Biosfera por parte de la UNESCO.

Todo ello hace del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares uno de los espacios naturales con un mayor nivel de protección legal de España, tan sólo por debajo de la normativa que regula la Red de Parques Nacionales.

En estos 20 años, tanto las Administraciones públicas como las diferentes formaciones políticas han respetado más o menos este área natural, lo que ha permitido que no se hayan desarrollado dentro del mismo proyectos con un impacto ambiental importante.

Sin embargo, en la última legislatura, el Gobierno regional empezó a “perderle el respeto” al Parque, incluyendo en una de las leyes de acompañamiento de los presupuestos una modificación de la Ley del Parque Regional, para permitir el paso a través del mismo de infraestructuras de gran incidencia ambiental. A continuación, ha presentado proyectos de gran impacto ambiental que afectan directamente al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, como es el caso del cierre norte de la M-50, uno de los objetos del presente informe.

Por otra parte, el Ministerio de Fomento, no sabemos si por imitación o a causa de su llamativa y crónica falta de sensibilidad ambiental –que se mantiene invariable desde hace décadas, con independencia del signo político de los diferentes gobiernos–, también está estudiando proyectos altamente impactantes, que afectan a este espacio protegido. El más destacable es el cierre de la M-50 en superficie, cruzando por medio del Parque Regional y cercenándolo por completo –un proyecto aún en estudio, pero que sería terrible para el Parque si se llevase a la práctica–, o la variante de la A-6 en Las Rozas, que es, también, objeto del presente documento.

A continuación vamos a analizar cual sería la incidencia ambiental, social y territorial de los dos proyectos mencionados, especialmente en lo que respecta a su afección sobre los valores naturales que alberga el Parque Regional de la Cuenca alta del Manzanares.

2. Nuevas autovías proyectadas

2.1. Cierre norte de la M-50

Aunque el proyecto de cierre norte de la M-50 todavía puede estar sujeto a modificaciones –la Consejería de Transportes presentó a información pública un proyecto en febrero de 2006, aunque ahora parece que elabora uno algo diferente, con unos túneles ampliados–, básicamente partiría de la autovía A-6, a la altura del entronque actual de la M-50, en el término municipal de Las Rozas, entrando inmediatamente en el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares sobre suelo calificado como Zona de Transición (Zona T), para después penetrar en la finca Monte París, cubierta en su totalidad por un denso bosque de encinas, y que aparece calificada en la Ley del Parque como Reserva Natural Educativa (A-2).

A continuación, el vial penetra en túnel por debajo del Monte de El Pardo, en dirección oeste-este, para salir en el polígono de Valverde, en Fuencarral, también perteneciente al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, que cuenta con la calificación de Parque Comarcal Agropecuario a Regenerar (B-3), y zona de Transición (Zona T).

A partir de la salida del túnel, el vial discurre por el límite norte del polígono Valverde, colindante prácticamente con el Monte de El Pardo, en dirección suroeste-noreste, hasta cruzar la M-607. Siguiendo esa misma dirección, el vial alcanza la Dehesa de San Sebastián de los Reyes, un encinar perteneciente también al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, con la calificación de Reserva Natural Educativa (A-2), al que atraviesa mediante falso túnel, alcanzando finalmente la autovía A-1.

Este proyecto, aún entendiendo que es de competencia del Estado, pues lo es el resto de la M-50, está siendo promovido por la Comunidad de Madrid, como uno más de los desafíos que el Gobierno regional hace a las competencias y autoridad del Estado español. De hecho, el Gobierno central tiene recurrido ante el Tribunal Constitucional el anterior proyecto de cierre de la M-50 que se presentó a información pública a primeros de 2006. Desde este punto de vista, el proyecto debería someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente, pues en cualquier caso afecta a suelo que es competencia directa del Estado, como es el Monte de El Pardo, dependiente del Patrimonio Nacional, y a un vial, la M-50, de competencia estatal.

En el caso de que el procedimiento de evaluación de impacto ambiental recayera sobre la Comunidad de Madrid, no hay que ser muy optimistas sobre los condicionantes ambientales que esta administración impondría: ahí están los ejemplos de proyectos eximidos del procedimiento de evaluación de impacto ambiental –como el desdoblamiento de la carretera M-501–.

2.2. Variante de la A-6 en Las Rozas





Este vial partiría a la altura del kilómetro 15 de la autovía A-6, penetrando inmediatamente en el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, en concreto atravesando prácticamente por la mitad la finca Monte París, a la que antes nos hemos referido por ser también afectada por el cierre norte de la M-50.

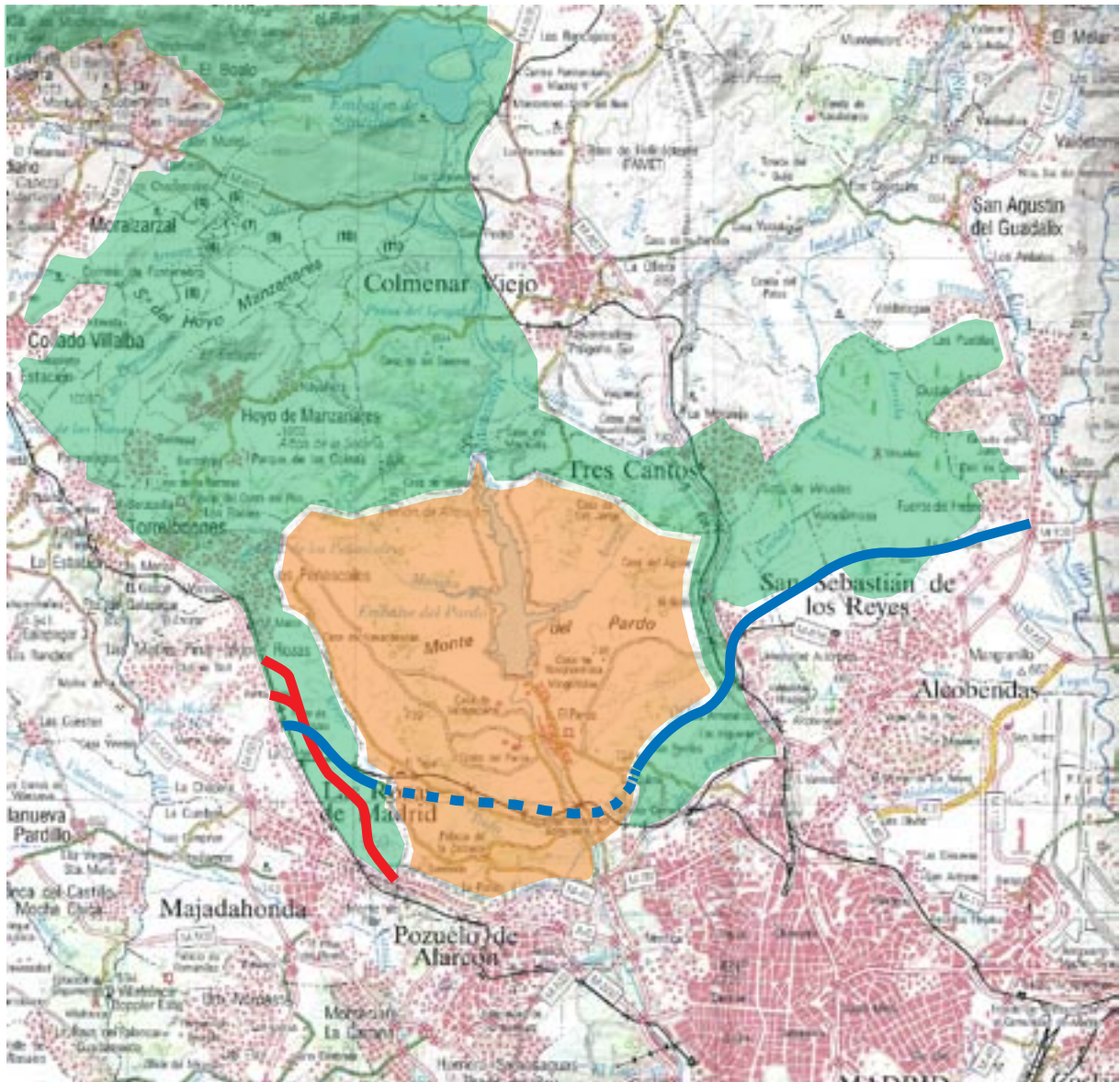
Una vez cruzada la citada finca, el vial sigue atravesando el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, en paralelo a la actual A-6, por un área calificada por la Ley del Parque como Zona de Transición (Zona T), hasta conectar de nuevo con la autovía A-6, a la altura del kilómetro 23 o del 25, dependiendo de la alternativa que finalmente se escogiese (Fomento plantea dos posibles alternativas que coinciden en la mayor parte de su trazado, y que tan sólo se diferencian en el punto de entronque con la A-6. De hecho, la variante propuesta, para cualquiera de sus dos alternativas, discurre en su totalidad por dentro del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.

Este proyecto está siendo promovido por el Ministerio de Fomento, por lo que debe someterse a procedimiento de evaluación de impacto ambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente.

Todas las zonas afectadas en el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, tanto por el cierre norte de la M-50, como por la variante de la A-6, cuentan con la clasificación urbanística de suelo no urbanizable especialmente protegido, según la Ley de creación del Parque Regional.

Plano General

-  Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares
-  Monte de El Pardo
-  Variante de la A-6 en Las Rozas
-  Cierre Norte de la M-50



3. Incidencia ambiental y social

3.1. Cierre norte de la M-50

3.1.1. Afección sobre la fauna y la flora

Como hemos indicado en los apartados anteriores, el trazado de cierre norte de la M-50 discurre en varios tramos por dentro del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.

La mayor afección sobre la vegetación natural se produciría en los tramos en los que atraviesa el Monte París, en Las Rozas, y la Dehesa de San Sebastián de los Reyes, ambos clasificados por la Ley del Parque Regional como Reserva Natural Educativa (A-2).

Ambas fincas se encuentran ocupadas por encinares muy bien conservados, por lo que la construcción del vial supondría la eliminación directa de cientos de encinas de gran porte y edad. En este sentido, destacar la absoluta inutilidad de transplantarlas, una técnica a la que suele acudir la Comunidad de Madrid para justificar obras ambientalmente inaceptables (por ejemplo en el desdoblamiento de la M-501): la práctica totalidad de las encinas trasplantadas procedentes de obras de ampliación o construcción de nuevas carreteras en Madrid, al menos hasta la fecha, se han secado.

El Monte París alberga también importantes valores faunísticos, que se verían muy gravemente afectados por la construcción del vial. En concreto, cuenta con una pareja de águilas imperiales, que habita a caballo entre el Monte de El Pardo y el Monte París, y que desde luego utiliza esta última finca de manera permanente como zona de campeo. Asimismo, dentro del Monte París, nidifican otras especies de aves amenazadas, como es el caso de rapaces como el azor, búho real o ratonero. Todas estas especies se verían muy gravemente afectadas por la construcción del vial, siendo posible incluso su desaparición de la zona.

En el tramo de Las Rozas, el vial, aparte de afectar al Monte París, discurre por la Zona de Transición del Parque Regional (Zona T). Este espacio, según se indica en la propia Ley de creación del Parque Regional, tiene como finalidad actuar como área de protección del Monte de El Pardo, frente al desarrollo urbanístico que viene desarrollándose a lo largo de la A-6 desde hace tres décadas, y que todavía continua. En este sentido, al invadir el vial esta franja de protección, va dañar gravemente esa función protectora, contribuyendo a un mayor aislamiento y presión sobre el Monte de El Pardo, especialmente sobre las especies animales que habitan en el mismo.

En el tramo que discurre por el polígono Valverde, el efecto va a ser parecido, aunque en una longitud mayor, de casi cinco kilómetros, incrementando la presión sobre el Monte de El Pardo, que

además puede ser mucho más importante, por las implicaciones urbanísticas que la actuación conlleva, y que analizaremos más abajo.

Finalmente, en el tramo en el que se afecta a la Dehesa de San Sebastián de los Reyes, aparte de afectar a la rica fauna que habita en la misma, también se afectaría gravemente a la que puebla las fincas Valdelamasa y Castillo de Viñuela. Esta última alberga las mismas especies que habitan en el Monte de El Pardo (de hecho en tiempos esta finca formaba parte del El Pardo), al discurrir el vial colindante a las dos fincas.

En definitiva, el cierre norte de la M-50 afectaría directamente a una amplia superficie del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, produciendo graves daños sobre importantes valores ambientales intrínsecos del propio Parque, y dañando también de manera muy importante su función de protección del Monte de El Pardo, que es una de las principales funciones ambientales del Parque Regional. De esta manera, aunque de manera indirecta, el cierre norte de la M-50 afectaría también gravemente a la fauna y vegetación del Monte de El Pardo.

3.1.2. Afección sobre el medio hídrico

El Monte de El Pardo, por sus características geológicas, y al encontrarse libre de urbanización, desarrolla una importante función como zona de infiltración de agua de lluvia al acuífero detrítico de Madrid, del que se abastece parcialmente la Comunidad de Madrid. De hecho, en el polígono Valverde se encuentra situada una de las principales baterías de pozos del Canal de Isabel II, pozos que, además, aportan un caudal muy importante, y que son utilizados a pleno rendimiento durante los periodos de sequía.

La construcción de un túnel por debajo del Monte de El Pardo produciría alteraciones geológicas importantes en el subsuelo del Monte de El Pardo, de consecuencias impredecibles, pudiendo afectar a la capacidad de infiltración, y de esta manera a la recarga del acuífero, y por tanto a



unos pozos de abastecimiento a Madrid especialmente productivos, como son los del polígono Valverde.

3.1.3. Implicaciones urbanísticas

La experiencia demuestra cómo la construcción de nuevas autovías en la Comunidad de Madrid siempre favorece el desarrollo inmobiliario. Sin embargo, el cierre norte de la M-50 con el trazado previsto por la Comunidad de Madrid posibilitaría en concreto una gran operación inmobiliaria, de consecuencias ambientales nefastas para el Monte de El Pardo.

El polígono Valverde es un área de más de 1.000 hectáreas que se encuentra situado entre la M-40 y el Monte de El Pardo, limitando con éste en una longitud de seis kilómetros. Este espacio, ocupando en su mayor parte por campos de cultivo y pastizales, ha sufrido en los últimos 30 años varias tentativas de ser urbanizado que se frenaron. Finalmente fue incluido en el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, ejerciendo actualmente una función de protección del Monte de El Pardo frente al desarrollo urbanístico, tal y como hemos descrito más arriba.

Pero el trazado previsto por la Comunidad de Madrid para la M-50 discurre por el límite norte del polígono Valverde, desgajándolo del Parque Regional, quedando esta superficie de más de 1.000 hectáreas de suelo limitada por las autovías M-40, M-50 y la M-607. De esta manera, este espacio perdería en buena medida su función protectora de El Monte de El Pardo, y mucho nos tememos que a continuación la Comunidad de Madrid, tramitaría una modificación de la Ley del Parque Regional, sacando esta porción de terreno del mismo, reclasificándolo como suelo urbanizable, habiendo superficie suficiente para albergar varios miles de nuevas viviendas.

Ésta, y no otra, parece ser la intención de la Comunidad de Madrid, pues de lo contrario no se explica la adopción de ese trazado, pudiendo optar por uno paralelo y colindante en ese tramo a la actual M-40, pues la función que cumpliría sería la misma, dado que en ese tramo no existen

Polígono Valverde y Monte de El Pardo



viviendas a las que dar servicio entre ambos viales, y el coste de construcción de la autovía sería, también, similar.

Por otra parte, el favorecer nuevos desarrollos inmobiliarios mediante la construcción de nuevas autovías es una práctica muy común por parte de la Comunidad de Madrid, como se ha puesto de manifiesto en el desdoblamiento de la M-501. Así, en cierto modo, la Comunidad de Madrid subvenciona de forma indirecta a los promotores inmobiliarios con el dinero de todos los madrileños, que no podrían vender las nuevas viviendas que construyan, o tendrían que vender más baratas, si dichos viales no existiesen.

Por todo ello, resulta evidente cuál es la intención de la Comunidad de Madrid con el trazado que ha elegido. La construcción de varios miles de viviendas en el polígono Valverde, en los mismos límites del Monte de El Pardo, en una longitud de 5 kilómetros, produciría un enorme impacto ambiental sobre el mismo, incrementando sustancialmente la presión de la ciudad de Madrid sobre esta importante área natural.

3.1.4. Efectos sobre la población

En el programa electoral del Partido Popular para el Ayuntamiento de Madrid aparecía la propuesta de creación de un gran parque forestal en el polígono Valverde, donde se conjugara la finalidad que tiene de protección del Monte de El Pardo, con su disfrute por parte de los madrileños para el desarrollo de actividades de ocio y esparcimiento. De hecho, el Ayuntamiento de Madrid ya ha elaborado el proyecto de creación de ese parque, al que denomina “Casa de Campo Norte”, y lo está haciendo circular entre las diferentes administraciones. En dicho proyecto se plantea la reforestación de todo el polígono Valverde, así como el establecimiento de las instalaciones necesarias para el desarrollo de actividades de interpretación y educación ambiental.

Además, el polígono Valverde es colindante con la zona abierta del Monte de El Pardo de la parte de la Quinta, por lo que se establecería una continuidad ambiental completa para el desarrollo de actividades de ocio y esparcimiento desde el polígono Valverde, convertido en parque forestal, y el Monte de El Pardo, hasta prácticamente el río Manzanares.

Dicho proyecto, aparte de suponer una mejora ambiental considerable, tanto para el polígono Valverde en sí mismo como para el vecino Monte de El Pardo, resulta de un gran interés social, al crearse un nueva gran zona verde de más de mil hectáreas de superficie, para su uso y disfrute por parte de los madrileños.

Pero la construcción de la M-50 con el trazado previsto por el polígono Valverde, afectaría gravemente a la viabilidad de este parque forestal, interrumpiendo además cualquier conexión con la zona abierta del colindante Monte de El Pardo, y privando a la población madrileña de una infraestructura ambiental y de ocio y esparcimiento tan necesaria para los madrileños, y por tanto en detrimento de su calidad de vida.

3.1.5. Utilidad social del vial

El cierre norte de la M-50 apenas mejoraría las actuales comunicaciones viarias en la Región, pues en este tramo apenas existe población entre el trazado previsto para la M-50 y la actual M-40, por lo su utilidad social resulta más que dudosa.

3.1.6. Trazado propuesto por el Ministerio de Fomento

Hace algunos meses el Ministerio de Fomento viene estudiando un trazado para la M-50 que, partiendo desde la A-6 se desplazaría hacia Hoyo de Manzanares y desde ahí hacia Colmenar Viejo.

Dicho trazado atravesaría por la mitad el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, afectando a zonas de un valor ambiental y paisajístico excepcional, e interceptando totalmente la conexión entre el Monte de El Pardo y la Sierra de Guadarrama.

Este trazado produciría un impacto ambiental brutal, superior incluso al que generaría el trazado propuesto por la Comunidad de Madrid. A fecha de hoy desconocemos si el Ministerio sigue adelante con su proyecto, pero en ningún momento ha sido desmentido. Pero el mero hecho de plantearse un trazado con estas características, resulta ser una prueba evidente de la absoluta falta de sensibilidad ambiental de la que adolece el Ministerio de Fomento, organismo que sigue anclado en los planteamientos desarrollistas imperantes en los años 50 y 60 del pasado siglo.





3.1.7. Valoración global

Como hemos apreciado en los anteriores apartados, la construcción del cierre norte de la M-50, promovido por la Comunidad Madrid, produciría un gran impacto ambiental sobre el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, afectando tanto a los valores ambientales intrínsecos del Parque, como a su función protectora del Monte de El Pardo.

Asimismo, produciría también otros daños ambientales aunque indirectos, no por ello menos importantes, derivados de la gran operación urbanística que la construcción de este tramo de la M-50 conllevaría en el polígono Valverde.

La construcción de esta autovía también produciría un perjuicio directo a la población madrileña, afectando gravemente a la viabilidad del gran parque forestal que el Ayuntamiento de Madrid tiene previsto crear sobre el polígono Valverde. A la vez, su utilidad social resulta más que dudosa, al no existir apenas población a la que dar servicio entre la M-40 y la M-50 en este tramo.

Cierre Norte de la M-50

-  Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares
-  Monte de El Pardo
-  Cierre Norte de la M-50
-  Bolsa de suelo susceptible de ser urbanizada



3.2. Variante de la A-6 en Las Rozas

3.2.1. Afección sobre la fauna y la flora

Tal y como se indicó en el apartado 2.2., el trazado de la variante de la A-6 en el término municipal de Las Rozas, discurre en su totalidad por el interior del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.

Sus 2 o 3 primeros kilómetros discurren a través del Monte París, también afectado por el cierre norte de la M-50, y al que antes nos hemos referido.

En este tramo la construcción del vial supondría la eliminación directa de varios miles de encinas de gran porte y edad, afectando gravemente a la fauna rica y variada que habita en la finca, que cuenta con la presencia de especies amenazadas, y alguna de ellas en peligro de extinción, como es el caso del águila imperial (ya se indicó en el apartado 3.1.1. la existencia de una pareja a caballo entre el Monte de El Pardo y el Monte París, y que desde luego utiliza esta finca de manera habitual como área de campeo). También se verían afectadas otras especies animales amenazadas que habitan en la finca, como es el caso del búho real, el azor o el gato montés.

La construcción de este vial, junto con el cierre norte de la M-50, supondría muy probablemente la desaparición de estas especies de la zona.

Después de cruzar el Monte París, la variante seguiría hacia el norte paralela a la actual A-6. Discurriría durante aproximadamente 5 o 7 kilómetros (dependiendo de la alternativa elegida) sobre un suelo clasificado como Zona de Transición (Zona T), por la Ley del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares. Este suelo se encuentra cubierto sobre todo por pastizales y eriales, con encinas dispersas, cada vez más numerosas y de mayor porte, como consecuencia del

Monte París (al fondo, Monte de El Pardo)



Monte París



abandono progresivo de la actividad agrícola y ganadera en la zona. En un tramo afectaría a la finca El Garzo, propiedad de la Comunidad de Madrid, en la que se intentaron llevar a cabo en los años 80 y 90 diferentes proyectos –ciudad deportiva del Real Madrid, centro de alto rendimiento deportivo, club de campo, centro hípico, campos de golf–, y que finalmente fueron rechazados, por considerar que su establecimiento afectaba de forma negativa a la principal finalidad que tiene esa franja de terreno, que no es otra que la de protección del Monte de El Pardo.

La construcción de la variante de la A-6 afectaría de manera muy negativa a esa función protectora del Monte de El Pardo que actualmente desarrolla esa franja de terreno, y por tanto a la fauna que habita en el mismo, pues de hecho es utilizada directamente también como zona de campeo por bastantes especies animales que habitan en el Monte de El Pardo. Tampoco es despreciable la afección directa que produciría sobre la vegetación natural existente en esa franja de terreno, actualmente en regeneración.

3.2.2. Implicaciones urbanísticas

Las implicaciones urbanísticas de la variante también resultan evidentes: su construcción produciría el “desgajamiento” de una franja de suelo de considerable superficie, que quedaría limitada por la zona urbanizada de Las Rozas y la actual A-6, y la variante propuesta. Mucho nos tememos que, como en el caso del polígono Valverde antes señalado, la Comunidad de Madrid aprovechara la ocasión para modificar la Ley del Parque Regional, excluyendo esa franja de terreno del espacio protegido, para después calificarla como suelo urbanizable y construir sobre la misma varios miles de viviendas. Ello produciría un enorme impacto ambiental sobre el colindante Monte de El Pardo, incrementando sustancialmente la presión de la urbanización sobre el mismo, y su mayor aislamiento.

3.2.3. Efectos sobre la población

La construcción de la variante de la A-6 favorecería, por una parte, el desarrollo inmobiliario en el municipio de las Rozas que, tal y como se ha indicado, es uno de los municipios de España que más ha crecido en los últimos años. Efectivamente, ha pasado de los 35.137 habitantes que tenía en 1991 a los 76.246 habitantes de 2005. Este rápido crecimiento de población se traduce necesariamente en un déficit de servicios, que se agravaría con la potenciación del desarrollo inmobiliario que favorecería la construcción de la variante. Este mayor desarrollo inmobiliario contribuiría necesariamente a una mayor congestión de la autovía A-6, por lo que la construcción de la variante apenas incrementaría la fluidez en esta vía y, a medio plazo, llegaría a ser una causa indirecta de una mayor congestión de la misma.

Asimismo, el municipio quedaría en buena parte “encajado” entre dos autovías, la actual y la variante, cortando por tanto el acceso que actualmente tiene los vecinos a las zonas libres de construcciones y asfalto del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.

Todo ello repercutiría necesariamente en una pérdida de calidad de vida de los vecinos de Las Rozas, más aún cuando una buena parte de ellos procede de la ciudad de Madrid, ciudad que abandonaron en muchos casos renunciando a los aspectos ventajosos de la capital, en busca de un municipio menos agobiante y de un mayor contacto con la naturaleza.







3.2.4. Valoración global

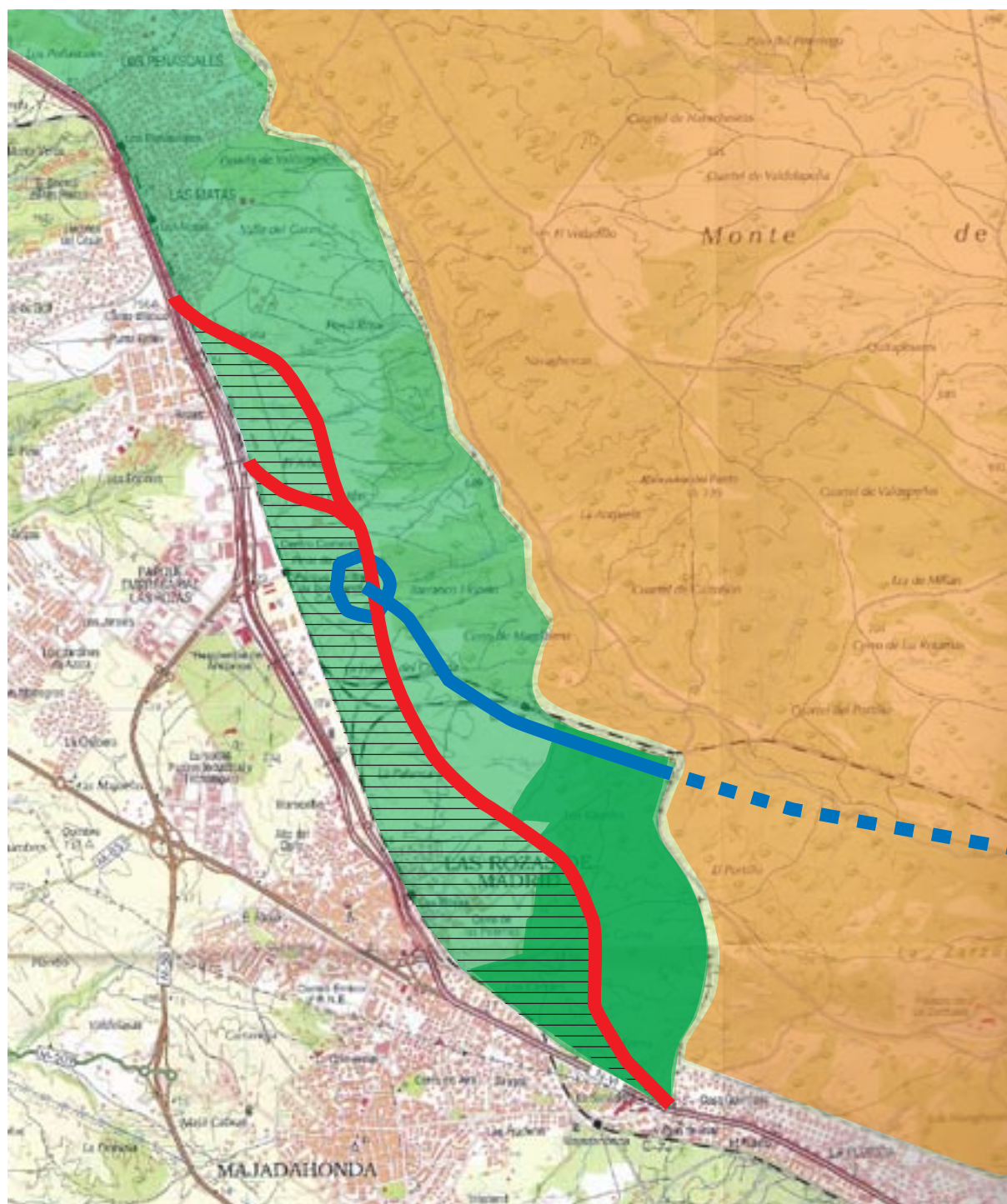
Por todo lo expuesto, resulta evidente que la construcción de la variante de la A-6 en Las Rozas, promovida por el Ministerio de Fomento, produciría un gran impacto ambiental sobre el Parque Regional de la cuenca Alta del Manzanares, afectando tanto a los valores ambientales intrínsecos del parque, como a su función protectora del Monte de El Pardo.

Asimismo, produciría también otros daños ambientales indirectos, pero igual o más importantes, derivados del fomento del desarrollo inmobiliario que esta actuación favorecería en el municipio de Las Rozas.

Por último, destacar los efectos negativos sobre la población de Las Rozas. El incremento de población como consecuencia del desarrollo urbanístico, en un municipio ya superpoblado y con graves deficiencias en los servicios, no sería el único problema. Además, se “encerraría” a una gran parte de la población entre dos autovías, cortando su actual acceso a las áreas libres de edificación del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, produciendo un evidente deterioro de la calidad de vida de sus habitantes.

Variante de la A-6 en Las Rozas

-  Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares
-  Monte París
-  Monte de El Pardo
-  Variante de la A-6
-  Cierre Norte de la M-50
-  Bolsa de suelo susceptible de ser urbanizada



4. La política de infraestructuras de transporte de la Comunidad de Madrid

4.1. Saturación de autovías en la Comunidad de Madrid

Es importante darse cuenta en qué marco se produce la propuesta de estas dos nuevas autovías. Por su parte, el Gobierno de la Comunidad de Madrid ha dado a conocer el llamado Plan de Carreteras 2007-2011. Plantea, entre otras cuestiones, la construcción de 76,5 km de carreteras nuevas (47,5 km de los cuales serán autovías) y la conversión en autovía (o su ampliación) de 178 km más. Un presupuesto de nada menos que 4.217 millones de euros para continuar el asfaltado de nuestra región.

El Gobierno de Esperanza Aguirre parece actuar como si en la Comunidad de Madrid hubiera una baja dotación de autovías y carreteras. Pero la situación, como demuestran los datos, no es de escasez, sino de saturación y sobredotación. Así, el área metropolitana de Madrid es la región europea con más kilómetros de autovía y autopistas en relación a la población. De acuerdo con IAURIF, el Instituto para la Planificación Urbana y el Desarrollo del Área Metropolitana de París, los datos para las principales áreas metropolitanas europeas serían (datos de 2003 y para Madrid de 2004):

km de autopistas y autovías por millón de habitantes	
Berlín-Brandenburgo	137
París	71
Londres	43
Madrid	174

Ni siquiera las grandes ciudades americanas, plagadas de autovías, como pueda ser la imagen tópica de Los Ángeles, superan en kilómetros de autovía por habitante al área metropolitana de Madrid. No parece fácil, pues, defender la necesidad de nuevas autovías.

Ecologistas en Acción considera que estas nuevas autovías tendrán el mismo efecto que ya han tenido las que ahora existen: animar más gente a irse a vivir más lejos del centro de Madrid, pensando que gracias a las nuevas autovías podrán ir y venir cada día en poco tiempo, eso sí, utilizando su automóvil. Así lo corroboran los datos de las últimas encuestas de movilidad realizadas en la Comunidad de Madrid, correspondientes a los años 1996 y 2004. En 1996 había, grosso modo, 500 km de autovías y se producían 2,6 millones de desplazamientos al día en coche particular. En 2004, ya con 1.000 km de autovías, los desplazamientos en automóvil ascendieron a 5,1 millones

al día, duplicándose por tanto en tan sólo 8 años.

La dinámica es que, por el tremendo “efecto llamada” que generan las nuevas autovías, los problemas de congestión, lejos de solucionarse, se agravan, al poner cada vez más automóviles en circulación. Así lo prueba también el hecho de que el área metropolitana madrileña no sólo es récord en kilómetros de autovías, también es la capital del atasco.

4.2. Falta de planificación

La política de carreteras de la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Fomento no sólo pecan de desarrollistas, sino de una clamorosa falta de planificación. Así, a la misma vez que se plantean el cierre norte de la M-50 o la variante de la A-6 en Las Rozas, objeto de este estudio, hay una gran cantidad de proyectos de autovías y autopistas, que sin orden ni concierto, colisionan y resultan colindantes con los 2 mencionados.

Así, sólo en los alrededores de la zona objeto de este estudio, tanto el Ministerio de Fomento como la Comunidad de Madrid trabajan en un proyecto distinto de cierre norte de la M-50 como se ha señalado; el Gobierno regional también está estudiando una autopista radial alternativa a la A-6, el desdoblamiento de la M-600, el desdoblamiento de la M-505 entre Las Rozas y Galapagar, el desdoblamiento de la M-509 entre la M-50 y Villanueva del Pardillo...

4.3. Autovías y emisiones de CO₂: mayor contribución al cambio climático

Y, si analizamos la contribución que tendrán las nuevas autovías a la mayor emisión de gases causantes del cambio climático, la situación no puede ser más deprimente. En los tiempos que corren, cuando hay un consenso generalizado de la tremenda gravedad del cambio climático, es difícil encontrar una medida más contraproducente para luchar contra el cambio del clima que seguir construyendo autovías.

Efectivamente, hay un acuerdo general en la comunidad científica que el cambio climático es el principal problema ambiental al que se enfrenta la humanidad. Este problema está causado, sobre todo, por las emisiones de CO₂. En España, es el transporte el sector que más ha crecido en sus emisiones (un 84,8% en el periodo 1990-2005 según el Ministerio de Medio Ambiente) y es el sector más atrasado en la lucha contra el cambio climático. En España es ya responsable de una cuarta parte de las emisiones totales de CO₂, aunque las previsiones de aumento son muy grandes. Así, el Observatorio de la Sostenibilidad de España estima que en 2010 las emisiones del transporte pueden llegar al 40% del total (*Sostenibilidad en España 2006*, Mundiprensa).

Los mayores responsables de esta situación son los automóviles. Efectivamente, la carretera es la principal generadora de emisiones del transporte, con un porcentaje cercano al 90% de las emisiones totales. Y dentro de la carretera, la mayor proporción de emisiones de dióxido de carbono es debida a los coches, un 53% del total. Por eso suponen uno de los elementos claves en los que incidir si se quiere reducir nuestra contribución al cambio climático.

Es cierto que los coches modernos emiten hasta un 13% menos CO₂ que los de hace una década. Pero a pesar de ello en España las emisiones procedentes de los automóviles aumentaron un 79%

entre 1990 y 2005. La aparente contradicción entre la reducción de las emisiones por vehículo y su aumento global se explica por el hecho de que entre 1990 y 2005 el número de coches en España creció un 69%, pasando de 11,9 a 20,2 millones. Además, en promedio los coches son más pesados y potentes, en definitiva, más despilfarradores de energía, y los usamos con más frecuencia y para recorridos mayores.

Además, gracias a la profusión de autovías que hemos comentado, en la encuesta de movilidad de 2004 se registró un hecho muy relevante sobre la sostenibilidad del transporte en nuestra región: por primera vez en la historia de la Comunidad de Madrid, los desplazamientos totales en automóvil (un 50,7%) superaron a los realizados en transporte público (49,3%). Nuestro transporte, a causa del aumento de autovías, es cada vez más insostenible.

4.4. Autovías y contaminación del aire

La Comunidad de Madrid tiene un grave problema de contaminación del aire, sin que el Gobierno regional haga nada para que mejore la situación. Así, se superan de forma reiterada en la mayor parte del área metropolitana los niveles de protección a la salud para varios contaminantes, como son las partículas en suspensión, los óxidos de nitrógeno o el ozono troposférico.

El Gobierno de la Comunidad de Madrid, que posee todas las competencias sobre la calidad del aire, no acomete medidas efectivas para reducir esta grave contaminación (es significativo el fracaso del cosmético Plan Azul). Peor aún, su política de construcción de más y más autovías (con la colaboración del Ministerio de Fomento), promueve las condiciones para que la calidad del aire empeore cada día.

No estamos hablando de un problema menor. La Comisión Europea estima en 350.000 las muertes debidas a la contaminación del aire en Europa, mientras que el Ministerio de Medio Ambiente calcula que en España se producen 16.000 víctimas por este motivo, 5 veces más fallecimientos al año que los producidos por los accidentes de tráfico.

4.5. Políticas obsoletas

Salvo en España y, de modo muy especial, en la Comunidad de Madrid, todos los países desarrollados están abandonando las insostenibles políticas de seguir construyendo más y más autovías. Un buen ejemplo de ello son los recientes compromisos del presidente francés, Nicolas Sarkozy, plasmados en el conocido como acuerdo de La Grenelle.

En este nuevo programa de movilidad, que se ha presentado en el país vecino para los próximos cinco años, se pretende bajar un 20% las emisiones del transporte en 12 años. Para ello, se apuntan diferentes medidas que contrastan fuertemente con las políticas insostenibles del Gobierno de Aguirre. Entre otras: detener la construcción de autovías, excepto casos muy concretos y debidamente justificados; limitación de velocidades.

Se trata, en buena medida, de poner el acento en la gestión en vez de en la infraestructura. Y esto en un país, como Francia, que tiene dotaciones de carreteras muy inferiores a las de España y, más aún si la comparación la establecemos con la Comunidad de Madrid. Es definitiva, en Francia se plantean hacer justo lo contrario de lo que se propone en la Comunidad de Madrid.

5. Conclusiones

La construcción del cierre norte de la M-50 y de la variante de la autovía A-6 en Las Rozas, producirían un gran impacto ambiental sobre el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares. Afectaría tanto a sus valores naturales intrínsecos, al discurrir los dos viales por un encinar en excelente estado de conservación como es el Monte París, donde se eliminarían miles de encinas, como a sus valores extrínsecos, especialmente a su función de protección del colindante Monte de El Pardo. De esta manera, la construcción de las dos autovías produciría un daño ambiental indirecto sobre el Monte de El Pardo, al contribuir de manera importante a su aislamiento.

Asimismo, la construcción de las dos autovías conlleva implicaciones urbanísticas evidentes, consistentes en el “desgajamiento” de amplias superficies de suelo del Parque Regional, que previsiblemente serían excluidas por la Comunidad de Madrid de ese espacio protegido, y reclasificadas como suelo urbanizable para la construcción de miles de viviendas. Esto incrementaría aún más el daño ambiental sobre el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y el Monte de El Pardo.

Por todo ello, podemos afirmar que la construcción de las dos autovías propuestas sería la mayor agresión ambiental que sufre el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares desde su creación hace ahora 23 años, y por consiguiente también el Monte de El Pardo.

Ambas actuaciones producirían también un impacto social importante. Así, el cierre norte de la M-50 afectaría gravemente a la viabilidad del gran parque forestal de más de mil hectáreas que el Ayuntamiento de Madrid pretende crear en el polígono Valverde, para el desarrollo en el mismo de actividades ambientales y de ocio y esparcimiento. Por otra parte, la variante de la A-6, cercaría a una gran parte de la población de Las Rozas entre dos autovías, reduciendo aún más su contacto con la naturaleza circundante, cuando fue ése fue uno de los principales motivos que empujó a muchas personas a trasladar su residencia desde Madrid a Las Rozas.

Además, estas nuevas autovías generarán más tráfico, y por tanto supondrán un aumento notable en nuestras emisiones de gases de efecto invernadero e incrementarán los ya graves problemas de contaminación del aire en el área metropolitana de Madrid –y con ello, los problemas de salud de la población–.

Por todo lo expuesto, podemos concluir que nos encontramos ante dos obras de gran impacto ambiental y social, que conllevarían también un coste económico importante, y cuya utilidad social resulta es nula, por cuanto que los únicos que se beneficiarían de la misma serían las empresas constructoras que llevasen a cabo las obras, así como a los promotores inmobiliarios que especulen y construyan en las bolsas de suelo que se crearían.

Por ello, consideramos que, tanto la Comunidad de Madrid como el Ministerio de Fomento deberían, en aras del interés general de todos los madrileños, renunciar de forma definitiva a la construcción del cierre norte de la M-50 y a la variante de la autovía A-6 en Las Rozas.