

El gobierno municipal viene presentando la Reforma de la M-30 como una obra que hará esfumarse bajo tierra a los coches –liberando espacio para los peatones–, que mejorará la calidad ambiental de la ciudad y que ayudará a su reequilibrio. Pero la realidad es radicalmente distinta.

El Ayuntamiento está eludiendo la realización de una Evaluación de Impacto Ambiental que, entre otras cosas, supone la obligación de informar en detalle a los ciudadanos sobre las características de la obra y sus implicaciones en el urbanismo, el medio ambiente, la calidad de vida y la movilidad en Madrid, abriendo un cauce para su participación en la definición de la misma. Pero, a pesar de la falta de información que está rodeando a este proyecto, sí que se conocen muchos aspectos que resultan más que preocupantes para la calidad de vida de los madrileños.

¿Se va a enterrar toda la M-30?

Tal y como el Ayuntamiento ha venido transmitiendo el proyecto a la opinión pública, da la impresión de que se va a hacer desaparecer toda la M-30 en el subsuelo, y con el enterramiento desaparecerán los impactos asociados a la circulación de los coches. Nada más lejos de la realidad.

La intervención completa consta de más de 20 proyectos, y tan sólo una parte –la que se pretende desarrollar en las riberas del Manzanares– supondrá un enterramiento de las calzadas actuales, pasando, por cierto, de 3 a 6 carriles por sentido. En el resto, se mantiene la totalidad de la infraestructura en superficie de la M-30 pero, además, se amplía con múltiples túneles su capacidad para permitir una mayor penetración de automóviles al interior de la ciudad. No es una *reforma* de la M-30, sino una ampliación.



¿La M-30 es una calle?

Tras la cesión de la M-30 por el Ministerio de Fomento al Ayuntamiento de Madrid, el gobierno municipal defiende que la M-30 se ha convertido en “una calle dentro del casco urbano de Madrid”. Sobre este argumento pretende evitar someterse al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, obligatorio para cualquier reforma de más de 5 km en cualquier carretera.

Es un insulto a la inteligencia decir que la M-30 es una calle. ¿Dónde están los accesos a las viviendas, y los semáforos y pasos de peatones, dónde están las aceras?, ¿está limitada la velocidad a 50 km/h como en toda vía urbana? El carácter de una vía no depende de quién es su titular, sino de sus características. La M-30 es una autovía, con velocidades máximas de 90 o 100 km/h según los tramos, y con una circulación de más de 600.000 vehículos al día.

¿Reducirá la siniestralidad?

El Ayuntamiento afirma que la obra reducirá la siniestralidad de la M-30 en un 20%. Es difícil de creer que una obra que ampliará la circulación de vehículos disminuirá la siniestralidad. Se crearán más de 50 km de túneles, algunos con 4 carriles por sentido.

En los túneles, aunque no hay más probabilidad de que se produzcan accidentes, sí que las consecuencias de estos pueden ser muchísimo más dramáticas. Ahí están los gravísimos accidentes de Mont Blanc en 1999, o el de San Gotardo, en Suiza, con gran cantidad de víctimas mortales, para demostrarlo.

¿Tendrá beneficios ambientales?

Lejos de evitar el ruido y la contaminación, la reforma de la M-30 traerá consigo más circulación de automóviles –se calcula un incremento superior al 25% con respecto a la situación actual– y, por tanto, una merma en la ya pésima calidad de aire de Madrid, más ruido, más atascos y congestión en otras zonas de la ciudad...

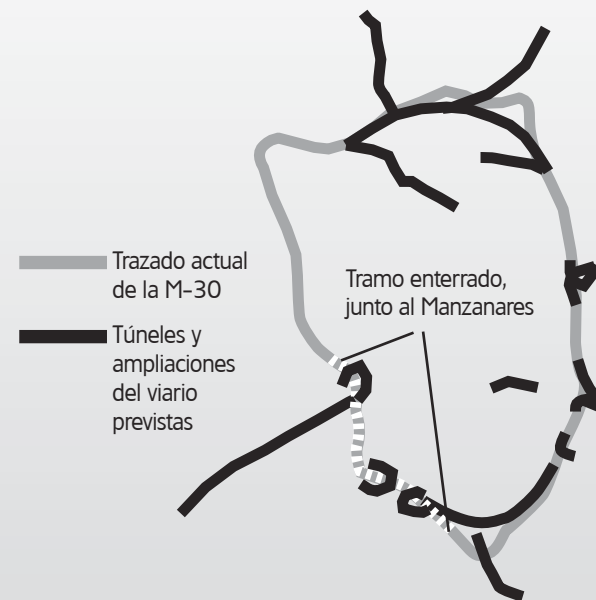
Hay que recordar que Madrid, a causa del intenso tráfico, supera sistemáticamente los límites legales establecidos para la protección de la salud para varios contaminantes atmosféricos –dióxido de nitrógeno, partículas en suspensión–. Sin embargo,

el Ayuntamiento, que incumple su obligación legal de poner en marcha planes de reducción de esta contaminación, parece preferir el aumento del número de coches a cuidar la salud de los ciudadanos. Por ejemplo, el Instituto de Salud Pública de Madrid reconoce que se podrían evitar 480 muertes prematuras cada año en Madrid por cada reducción en 5 µg/m³ de las partículas en suspensión, mientras que hay barrios de Madrid que cuadruplican el límite para la protección de la salud humana para este contaminante.

¿Saneará al Manzanares?

También se nos dice que la reforma de la M-30 es la manera de recuperar el río Manzanares y la calidad de sus aguas...

Pero, al contrario, la obra causará la pérdida definitiva de lo poco que nos queda de río, y 2/3 de su cauce quedarán ocupados durante las obras. Las necesarias pantallas de hormigón en torno a la obra posiblemente causarían la inundación de los sótanos colindantes por saturación del acuífero, además de afectar negativamente a toda la vegetación de ribera. En definitiva, es una pérdida de oportunidad para recuperar el río como tal, además de significar la destrucción de un Bien de Interés Cultural como son las terrazas del Manzanares, con multitud de yacimientos paleolíticos y jardines históricos.



M-30
NO + coches

otro Madrid es posible

¿Reequilibrará Madrid?

Según Ruiz Gallardón, la reforma de la M-30 tiene una "filosofía de reequilibrio territorial, donde los ciudadanos del sur tienen derecho a tener las mismas prestaciones que los de la zona norte".

¿Reequilibra al barrio de Vallecas mantener el puente de la M-30 en superficie y ampliar en 6 carriles el tránsito bajo tierra?, ¿reequilibra al sur el mantenimiento del Nudo Sur y el aumento de circulación con nuevos carriles subterráneos?, ¿reequilibra al norte la permanencia del Nudo Norte y los nuevos carriles bajo tierra?... Meter más coches en una ciudad saturada de automóviles no parece la forma más adecuada de reequilibrarla.

¿Nos beneficia a todos los madrileños?

Aunque se habla de 3.900 millones de euros, el coste real de las obras puede superar los 5.460 millones de euros en caso de un sobrecoste del 40%, algo bastante normal en este tipo de obras (la M-45 tuvo un sobrecoste del 50%).

Las principales obras las llevará a cabo una empresa recién creada, Calle 30, cuyos únicos ingresos provenirán íntegramente de las asignaciones presupuestarias del Ayuntamiento a lo largo de 35 años. Es claro que esta aportación hipotecará el presupuesto de futuras corporaciones municipales en un porcentaje altísimo, ya que el coste final, incluyendo los gastos financieros, será superior a los 13.000 millones de euros, lo que equivale a 2,5 millones de pesetas por cada familia de madrileños.

M-30
NO + coches

otro Madrid es posible

ALTERNATIVAS

No hay duda que la M-30 necesita una drástica reforma, pero en sentido radicalmente contrario al que plantea el Ayuntamiento. Hoy por hoy la M-30 es una aberración urbanística que divide la ciudad y causa graves problemas de contaminación a quienes tienen que convivir con ella. Sin embargo, en una ciudad con tres cinturones y medio de circunvalación (M-30, M-40, M-45 y M-50), la conversión de la M-30 en una auténtica calle más y la recuperación de la ribera del Manzanares no sólo es perfectamente posible sino deseable.

Para acometer una obra de estas características, lejos de esquivar el debate público, es imprescindible un acuerdo amplio entre todos los sectores sociales implicados, que analice las repercusiones de las actuaciones en el urbanismo madrileño, en la movilidad y en la calidad de vida de los ciudadanos.

Hemos de recuperar el río, pero también tenemos que recuperar nuestras calles, que durante años han venido siendo sacrificadas al tráfico rodado. Hay que convertir Madrid en un lugar habitable, no en una gran infraestructura para los automóviles.

Plataforma contra el Insostenible Proyecto de la M-30

A PIE;
AMIGOS DE LA TIERRA;
CLUB DE DEBATES URBANOS;
COLECTIVO DE MUJERES URBANISTAS;
COORDINADORA DE MINUSVÁLIDOS FÍSICOS DE LA C.M.;
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN;
FEDERACIÓN SOCIALISTA MADRILEÑA-GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA;
GRUPO MUNICIPAL DE IZQUIERDA UNIDA;
IZQUIERDA CASTELLANA;
JUVENTUDES SOCIALISTAS DE MADRID
LOS VERDES. PARTIDO VERDE EUROPEO;
MADRID CAMINA;
NO NOS RESIGNAMOS
PEDALIBRE;
PLATAFORMA DE COLECTIVOS DE ARQUEOLOGÍA;
PLATAFORMA SALVEMOS LA CASA DE CAMPO;
UGT-MADRID;
USMR-CC.OO;
PLATAFORMA VECINAL M30:
ASOCIACIÓN DE VECINOS EL ORGANILLO DE CHAMBERÍ
ASOCIACIÓN DE VECINOS LA FLOR
ASOCIACIÓN DE VECINOS LOS PINOS DEL RETIRO SUR
ASOCIACIÓN DE VECINOS PUERTA EL RETIRO
ASOCIACIÓN DE VECINOS SAAVEDRA FAJARDO
ASOCIACIÓN DE VECINOS SANTA MARÍA DE LA CABEZA
ASOCIACIONES DE VECINOS COLONIA MANZANARES
COORDINADORA DE ASOCIACIONES DE VECINOS DE VALLECAS
PLATAFORMA VECINAL ANTONIO LÓPEZ-PUENTE DE PRAGA
PLATAFORMA VECINAL AVDA. MANZANARES-ERMITA
PLATAFORMA VECINAL BARRIO CASA DE CAMPO

Más información: www.foromovilidadsostenible.org/m30/

**La Reforma
de la M-30**

**Nos venden
gato por liebre**