

Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial de la Comunidad de Madrid.

Don José Guillermo Marín Calvo, Coordinador General de Izquierda Unida de Madrid, con D.N.I. nº 770007J, y con domicilio a efectos de notificación en la C/Télez, nº 54 (entreplanta) de Madrid 28007, organización política integrante del Foro por la Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid, actuando en nombre y representación de la expresada organización política comparece y como mejor proceda en derecho

EXPONE

Que con fecha 27 de enero de 2006 se ha publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid resolución por la que se somete a información pública el Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Cierre norte de la M-50. Tramo A-6 a M-607", abriéndose un plazo de 30 días para examen y presentación de alegaciones para cuantas personas se sientan afectadas por dicha resolución.

Izquierda Unida de la Comunidad de Madrid, dentro del plazo habilitado para ello, presenta las siguientes

ALEGACIONES

1. Objeto y ámbito de la actuación

El proyecto del cierre de norte de la autopista M-50 comprende, según figura en la documentación, dos actuaciones diferenciadas, el tramo comprendido entre las autovías A-6 y la M-607 y el comprendido entre la M-607 y la A-1.

El primero de dichos tramos, esto es, el comprendido entre la A-6 y la M-607 es el que se contempla en el Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EsIA) que se examina en este informe de alegaciones, y está planteado en el mismo como un tramo de peaje, destinado únicamente al tránsito de vehículos ligeros.

El segundo tramo del cierre de la M-50, entre la M-607 y la A-1, tal y como ya se hizo en el estudio de viabilidad, se analiza aparte en otro EsIA conjuntamente con la Autopista Radial 1 (en adelante R-1), por lo que no forma parte de éste.

Ni en el estudio de viabilidad ni en el EsIA revisado se justifica esta separación, ni desde el punto de vista técnico, económico ni, mucho menos, social y ambiental. En este aspecto se ha hecho caso omiso a las alegaciones presentadas a los citados estudios de viabilidad, en los que ya mencionábamos la importancia de contemplar los impactos ambientales de esta actuación de una manera conjunta, teniendo en cuenta todo el trazado, única manera de ver el alcance real de estos impactos.

La separación del cierre de la M-50 en dos expedientes distintos impide temer una visión general de sus afecciones y, por tanto, desacredita por sí sólo este proceso de Evaluación de Impacto Ambiental (en adelante EIA).

El propio EsIA presentado ya desacredita este procedimiento, que surgió desde la necesidad de garantizar un desarrollo sostenible y tener en cuenta los aspectos ambientales en los proyectos y actividades. El EsIA revisado no añade nada al apartado de análisis ambiental del estudio de viabilidad, que si ya era flojo para el alcance de ese documento, podemos imaginar que para el alcance y proceso en el que se enmarca el presente estudio lo es todavía más.

El EsIA presentado para valorar y evaluar la viabilidad ambiental de esta actuación carece de toda rigurosidad metodológica y científica, limitándose a presentar un listado simple y meramente descriptivo de características del medio natural circundante, quedándose, además, sólo en varios kilómetros a ambos lado de la zona de influencia de la carretera, como si los impactos ambientales encontrarán una barrera que les impidiera ir más lejos. Más adelante se analizará más exhaustivamente esta falta de rigurosidad.

2. Análisis de la sostenibilidad de la carretera propuesta.

Sin duda una de los grandes objetivos del desarrollo sostenible es llegar a conseguir una movilidad sostenible, es decir, obtener un transporte equitativo, que de la misma oportunidad de movilidad a todas las personas, económico y orientado a la protección ambiental.

Existe un debate amplio sobre que soluciones son las mejores para garantizar la movilidad sostenible y parece que en lo único que se está de acuerdo es en que seguir favoreciendo el transporte por carretera como única alternativa a los problemas de movilidad actuales es la solución más insostenible.

A este respecto las cifras son bastante elocuentes. El transporte representa el 24% del total de las emisiones nacionales de gases de efecto invernadero y, en cuanto a las emisiones del año 2002 respecto a las emisiones de 1990, han aumentado casi un 64% (ver Figura 1 y 2).

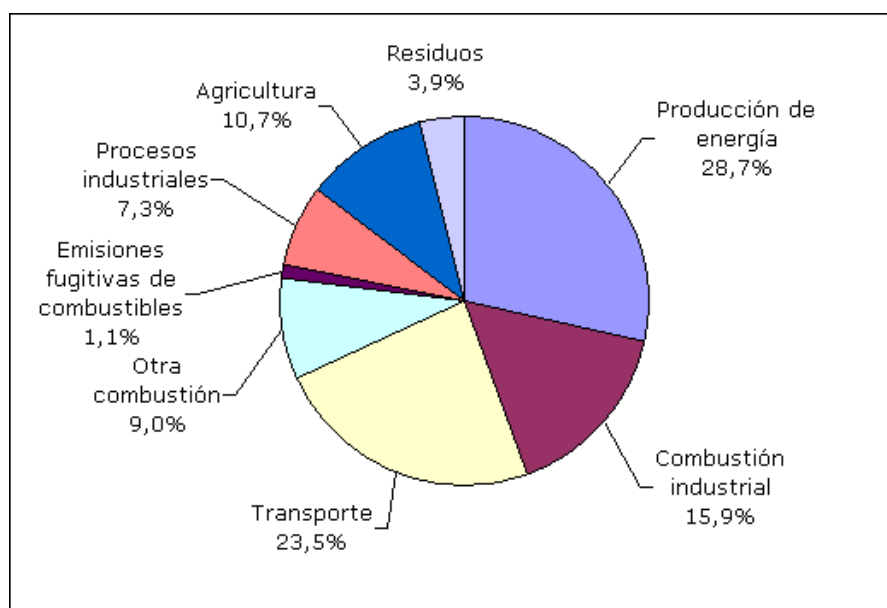


Figura 1. Distribución por sectores de las emisiones de España en el año 2002. Destaca la contribución dominante de la producción de energía, el transporte y la industria, cada uno con alrededor de un cuarto del total.

Fuente: Ministerio de Medio Ambiente.

Dentro de las emisiones del transporte, la carretera consume 4 veces más energía que el ferrocarril para realizar la misma cantidad de transporte. Así, de la energía destinada al transporte, el 79% lo consume la carretera, el 10% el avión, el 7% el fluvial y marítimo y el 5% el tren. Por tanto, no queda ninguna duda de que el aumento espectacular de las emisiones del transporte se debe a la carretera.

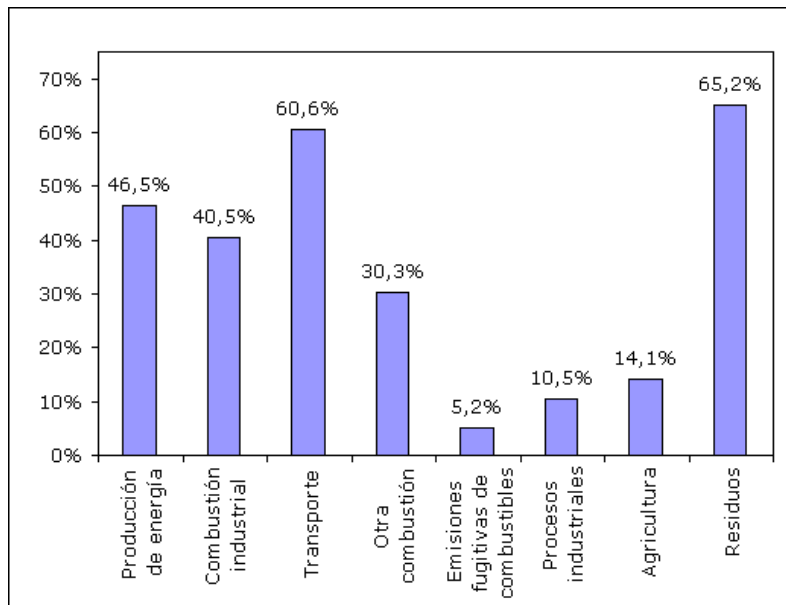


Figura 2. Variación de las emisiones de cada sector en el año 2002 respecto a las del año base. Destaca el aumento de casi el 61% en las emisiones del transporte, sector que por sí sólo representa el 24% del total de las emisiones nacionales.

Fuente: Ministerio de Medio Ambiente

Además, el transporte por carretera necesita para funcionar un recurso natural cada vez más escaso y caro, el petróleo. Existen signos claros de agotamiento de algunos yacimientos que coinciden con un fuerte aumento del consumo, que hacen prever dificultades para cubrir la demanda. El incremento del precio se trasladará también a las otras fuentes energéticas. No hay capacidad de satisfacer la demanda a precios moderados.

Proponer el cierre de la M-50 como única alternativa al problema del tráfico existente y al aumento esperado del mismo, significa hacer más insostenible el transporte en la Comunidad de Madrid. Por un lado, favorece la utilización y crecimiento del vehículo privado como medio de transporte principal y, por otro, disminuye la competitividad y atractivo de otros medios menos contaminantes y más sostenibles.

La respuesta al aumento del número de vehículos no puede ser construir más carreteras, que lo único que consiguen es aumentar aún más su número. Si queremos tener un transporte sostenible en la Comunidad de Madrid, la respuesta a esta tendencia debe ser mejorar y hacer más eficiente el transporte público, única alternativa al uso del vehículo privado.

Por otro lado, no está suficientemente justificada la utilidad social de esta infraestructura que, además de ser de pago, no estando disponible con igualdad de oportunidades para todos los usuarios, no supondrá una mejora del tráfico de la M-40 como se pretende.

Para justificar la carretera se ha recurrido a datos parciales del año 2003, desestimando la serie de datos histórica del Ministerio de Fomento.

Es necesario un estudio de tráfico que incluya aforos específicos (para confirmar los datos de IMD) y encuestas en la zona Noroeste (para actualizar de manera científica la matriz EMD de 1996, cosa que no se ha hecho).

Además, según el propio proyecto, con esta infraestructura un usuario sólo ganaría unos cuantos segundos de tiempo, por lo que el beneficio económico y social es irrelevante. En ámbitos metropolitanos, la práctica en cualquier país desarrollado es considerar irrelevantes para estos cálculos los ahorros inferiores a 15 minutos por usuario y día.

3. Afecciones de la carretera estudiada

El trazado establecido para el cierre norte de la M-50, valorando todo el trazado porque nos negamos a considerar los dos tramos propuestos como expedientes diferentes, ya que desde el punto de vista ambiental (de eso trata el estudio) es improcedente, va a producir un gran impacto ambiental sobre los valores naturales que alberga el Parque Regional de la cuenca alta del Manzanares, sin duda el principal espacio natural protegido de la Comunidad de Madrid.

Entre las afecciones más importantes está el impacto irreversible sobre el denominado monte París, perteneciente al municipio de La Rozas, y que cuenta con la calificación, por la Ley de Parque Regional, de Reserva Natural y sobre el denominado polígono Valverde sería aún si cabe mucho mayor.

En el primero se afecta a un encinar en excelente estado de conservación, que se vería atravesado por la autovía en superficie, produciendo grandes desmontes a ambos lados. La actuación produciría un gran impacto, tal y como reconoce el propio estudio de impacto ambiental, destruyendo directamente una buena porción de encinar, así como la separación de esta finca del colindante Monte de El Pardo.

El polígono Valverde es una porción de terreno sin edificar, de aproximadamente 1.300 hectáreas, que se encuentra situado entre la M-40 y el Monte de El Pardo. La preservación de este espacio es fundamental para la protección del Monte de El Pardo, al actuar como colchón protector, amortiguador de posibles agresiones, frente a la ciudad de Madrid, por ello fue incluido en el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, y cuenta con la clasificación de suelo no urbanizable especialmente protegido.

Por tanto, el cierre de la M-50, supone una barrera que aísla definitivamente al Parque Regional y al monte de El Pardo, condenándolo a la pérdida de biodiversidad que conlleva este aislamiento.

Existen además otras afecciones, algunas no tenidas en cuenta en el EsIA, como la contaminación atmosférica producida por las emisiones de gases en la embocadura de los túneles, el impacto sobre el acuífero (el túnel puede llegar a producir un cono de depresión, bajando la cota del nivel freático), que parecen no existir. Tampoco quedan claros cual es el alcance de los impactos sobre la red fluvial, que repercusión pueden tener, ni, mucho menos, las afecciones a los hábitats y a la coherencia de la red Natura 2000 en la Comunidad de Madrid.

Tampoco se hace mención a los impactos indirectos, como el crecimiento urbanístico que con seguridad traerá la nueva carretera (verdadera justificación de esta descabellada propuesta) o los impactos que provocará el movimiento de tierras.

No hablemos ya de los impactos acumulativos, que se han omitido para que no tengamos una visión total del verdadero impacto ambiental del cierre de la M-50, que, como ya se ha mencionado, incluye el tramo objeto de este informe y el tramo que va de la M-607 a la A-1, incluido en otro contrato.

Tampoco se mencionan los impactos acumulados y sinérgicos con otras infraestructuras similares existentes y que están planeadas construir.

Podría pensarse que todos estos impactos no son objetos del presente estudio de viabilidad, pero no debemos olvidarnos de que los sistemas naturales son abiertos y no entienden de límites administrativos ni de separaciones artificiosas de carreteras en tramos para contratación. Por tanto, se hecha en falta un análisis ambiental más integrado y abierto.

Resulta curioso que en la justificación se den argumentos sociales y económicos a escala territorial y a la hora de analizar las incidencias ambientales se reduzca la escala de trabajo a las afecciones únicas del trazado, como si este funcionara de una forma aislada e impermeable a los problemas ambientales que ya existen en el territorio afectado.

4. Análisis del EsIA, según lo dispuesto en la Ley 2/2002

Como ya se ha mencionado en el apartado 1 de este informe de alegaciones, el EsIA presentado desacredita totalmente el proceso de EIA, por su falta de rigurosidad y su parcialidad a la hora de llegar a conclusiones. El EsIA constituye la herramienta más importante en el proceso de EIA, que debe dar la información imparcial, rigurosa y completa para la toma de decisiones. El documento analizado no cumple estos requisitos.

Este EsIA no aporta nada nuevo al análisis ambiental del estudio de viabilidad, no explica la metodología, no hace una valoración del entorno afectado, pone valores de afección a los impactos sin explicar por qué lo hace, no desarrolla las medidas preventivas, correctoras y compensatorias, además las confunde, no hace una valoración económica de estas medidas. Concluyendo, no responde a la función que se le tiene destinada en la *Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid*, normativa que le es de aplicación.

a. El inventario ambiental

No se realiza una valoración del entorno donde se va a construir la carretera, se limita a introducir listados de lo que se encuentra. Por ejemplo, en la vegetación y fauna se limita a mencionar lo que hay, sin valorar su importancia y sin describir su funcionalidad en el ecosistema y en los beneficios sociales que pueden tener. Así sucede con todos los factores del medio estudiados.

No tiene una visión global del territorio donde se proyecta la carretera, sólo se analizan unos cuantos kilómetros adyacentes al trazado. Sin una valoración más global es imposible identificar y evaluar impactos indirectos, sinérgicos o acumulativos.

Omite la contaminación atmosférica por gases, lo que, siendo una carretera, es inadmisibile. Se echa en falta analizar mediante un modelo de tráfico la repercusión de la carretera sobre las emisiones de CO₂ a la atmósfera, un estudio de la dispersión de los gases en las salidas de los enormes ventiladores que se necesitan en las embocaduras del túnel y un estudio sobre las afecciones al acuífero, de gran valor estratégico en el abastecimiento de agua de Madrid.

Se limita a mencionar los hábitats posibles existentes, acudiendo al Inventario Nacional de Hábitats. Sin embargo, se hace necesario un estudio de campo más exhaustivo, este inventario es de 1995, muy probablemente habrá cambiado el estado de conservación de los mismos. Además, se realizó a escala 1:50.000, por lo que, como apunta el propio inventario, es necesario realizar un estudio más detallado para análisis del territorio de este tipo.

El paisaje es tratado de una forma parcial, como si ya existiera la carretera. Se valora la visión que tendría un espectador de la carretera, pero no el valor intrínseco del paisaje al que afecta. Así se obtiene una valoración sobre los puntos del paisaje donde se ve menos la carretera, no reflejándose el alto valor paisajístico del entorno sobre el que se proyecta.

b. Evaluación de alternativas

De lo primero que uno se percata cuando ve las alternativas que se estudian es de que sólo hay una alternativa, el túnel, todo lo demás son alternativas de construcción de enlaces, que sólo suponen el 10% del trazado propuesto. Sólo la alternativa 5 tiene una pequeña variación de trazado en el tramo que va desde la M-607 hasta la embocadura oeste del túnel.

En el análisis se introduce una tabla de valores pero no se explica de dónde salen ni por qué se ponen. Al final se dice que las menos impactantes son la alternativa 4 y 5, y la 1 la más, pero no se decanta por ninguna.

c. Identificación y valoración de impactos

Como en el caso del análisis de alternativas, nos tenemos que creer a fe ciega las conclusiones de este apartado, ya que, como en todo el estudio, no se explica la metodología ni por qué se valora de una u otra forma los impactos identificados.

Se limita a presentar en tablas el valor, que no se sabe de dónde sale, de signo, persistencia, reversibilidad, etc., para determinar mediante un algoritmo si el impacto es compatible, moderado, severo o crítico.

Después de las alegaciones realizadas al estudio de viabilidad, uno esperaría un análisis profundo que toque todos los aspectos ambientales de la carretera en obra y explotación y que tenga en cuenta las afecciones acumulativas y sinérgicas. Sin embargo, nos encontramos con un análisis simple, breve y basado únicamente en la ocupación del espacio de la alternativa elegida, sin ningún fundamento científico.

Si se valorará el impacto de las carreteras sólo por el espacio que ocupan, seguramente en la mayoría de los casos el resultado sería que es insignificante. Pero el impacto más importante de una carretera no es la ocupación de espacio, sino la fragmentación que introduce en los ecosistemas y paisaje del territorio. Este impacto se ignora en este estudio.

No se realiza una evaluación del impacto social y económico de la infraestructura, de forma que es imposible saber, después de ver el estudio, si este es positivo o negativo y cuál es su dimensión.

Afecciones a la red Natura 2000

De la evaluación se desprende que existe un impacto severo sobre uno de los hábitats afectados, concretamente sobre el encinar. Pero, sin embargo, no se realiza un análisis de si esta repercusión causará perjuicio a la integridad del Lugar de Interés Comunitario (LIC) "Cuenca del río Manzanares" que afecta.

Si tenemos en cuenta lo que dispone la Directiva 92/43/CEE sobre hábitats en su artículo 6.3, *"Cualquier plan o proyecto que, sin tener relación con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares, ya sea individualmente o en combinación con otros planes y proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar". A la vista de las conclusiones de la evaluación de las repercusiones en el lugar y supeditado a lo dispuesto en el apartado 4, las autoridades nacionales competentes sólo se declararán de acuerdo con dicho plan o proyecto tras haberse asegurado que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública.*", la afección puede ser considerada considerable.

Que la afección se pueda producir individualmente o en combinación con otros planes o proyectos, implica que el análisis de la incidencia ambiental de la carretera propuesta se realice teniendo en cuenta **los impactos acumulativos de los planes o proyectos realizados o propuestos dentro de su ámbito**. Es decir, para saber si la afección al LIC es apreciable se debe considerar de manera acumulativa las afecciones del tramo de M-50 entre la M-607 y la A-1, de la R-1, de los planes urbanísticos en vigor o efectivamente propuestos, de la M-40 y de otras carreteras o actividades realizadas o propuestas hasta la fecha.

Sumando todas estas afecciones, las repercusiones sobre el LIC pueden considerarse apreciables, por la superficie de hábitats afectada y la fragmentación de los mismos.

Por tanto, siguiendo con lo dispuesto por la Directiva, para poder construirse la carretera sería necesario alegar su interés público nacional.

Estudio y propuesta de medidas preventivas, correctoras y compensatorias

Las medidas, además de ser las de siempre, que se sabe que no son suficientes para corregir o compensar los impactos de una carretera, no están desarrolladas ni descritas con la suficiente rigurosidad para determinar su eficacia.

Por ejemplo, habla de una reforestación entre la tapia del Monte de El Pardo y la carretera, dejando su definición para empresas especializadas. Esto quiere decir que la empresa que realiza el estudio no sabe como deben desarrollarse las medidas que propone. Entonces como estamos seguros de que estas medidas son eficaces y válidas.

Como era de esperar tras la poca rigurosidad del estudio, no se realiza una valoración económica de las medidas, por tanto no sabemos si son viables o no.

Esta falta de rigurosidad llega hasta el punto de que confunde medida correctora con compensatoria. Así esta reforestación como la construcción de pasos de fauna son medias correctoras, que tratan de corregir un impacto, sin embargo, en el estudio se incluyen dentro de las medidas compensatorias. Además, estas medidas son insuficientes y a todas vistas puestas para cubrir expediente. Un paso de fauna en todo el trazado, a cualquier profano le parecería totalmente ineficaz.

Una medida compensatoria es aquella en la que se conserva o mejora el hábitat de la vegetación y fauna afectada en otro lugar o espacio, no en el mismo entorno de afección de la actuación.

5. Falta de seguridad del túnel propuesto para los vehículos y personas

El tramo de la M-50 estudiado, comprendido entre la M-607 y la A-6, discurre en túnel en la mayor parte de su recorrido, por lo que las medidas de seguridad deben hacerse patentes. A la luz de la Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras, resulta INVIABLE desde el punto de vista de la seguridad, por las siguientes razones:

Las condiciones de seguridad que ofrece el proyecto no son válidas para todo tipo de usuarios, puesto que excluye a las personas con discapacidad y dado que estas personas tienen mayores dificultades para ponerse a salvo en caso de emergencia, en el proyecto no se presta la especial atención a su seguridad que debería merecer.

El proyecto no recoge medidas adicionales o reforzadas, o ambas, para incrementar la seguridad, basándose en un análisis de riesgo, toda vez que las rampas de acceso al túnel presentan pendientes superiores al 3 %; la Directiva indica que se adoptarán medidas diferenciadas cuando esto concurra (geometría del túnel, 2.2.3)

Las vías de evacuación y salidas de emergencia están previstas como conexiones transversales entre tubos de túnel, de forma que se pueda acceder de un tubo al otro; resulta evidente que no se contempla la posibilidad de que se produzca un accidente o incendio de forma simultánea en ambos túneles en áreas próximas.

En el proyecto no se prevé la instalación de refugios con vía de evacuación separada de los tubos del túnel, por cuanto supondría que estuvieran dotados de salida a vías de evacuación al exterior, pero la Directiva señala que en cualquier caso, en los túneles nuevos se habilitarán salidas de emergencia cuando el volumen de tráfico sea superior a 2.000 vehículos por carril y que la distancia entre dos salidas de emergencia no será superior a 500 metros. (vías de evacuación y salidas de emergencia, 2.3.6 y 2.3.8), lo que obligaría a abrir al menos 18 salidas de evacuación en pleno Monte de El Pardo, contraviniendo la intención inicial de no afección al medio expuesta repetidamente por los redactores.

Las medidas previstas para aspiración de humo y calor en caso de accidente, no impedirían la propagación de estos vectores a las vías de evacuación situadas tras la salida de emergencia (que no existen más que en los extremos este y oeste) por medios adecuados, de forma que los usuarios y usuarias del túnel pudieran llegar al exterior con seguridad (vías de evacuación y salidas de emergencia, 2.3.9)

En el proyecto, se subestiman y no se han tenido suficientemente en cuenta el control de los contaminantes emitidos por los vehículos de carretera en un flujo de tráfico denso y/o retenido a causa de las previsibles congestiones, ni el control de calor y humos en caso de incendio. El sistema de ventilación mecánica exigible en este caso, por tratarse de un túnel de longitud bastante superior a 1 000 m con un volumen de tráfico superior a 2 000 vehículos por carril, resulta claramente insuficiente (ventilación, 2.9.1 y 2.9.2)

Conforme al Art. 13, la ventilación longitudinal se utilizará únicamente en los túneles con circulación unidireccional congestionada si un análisis del riesgo muestra que es aceptable, o si se toman medidas específicas, tales como una apropiada gestión del tráfico, una reducción de la distancia entre salidas de emergencia y la colocación de extractores de humo a intervalos. Como ya se ha mencionado, el análisis de riesgos no está incluido en el proyecto y la posible adopción de cualquiera de las medidas específicas reseñadas agravaría más aún si cabe la incompatibilidad del proyecto por su afección al medio natural.

6. Conclusiones

El análisis ambiental de este EsIA no refleja la verdadera dimensión de las afecciones ambientales de la carretera. Es simple y, de ninguna manera, demuestra el pretendido impacto cero sobre el Monte del Pardo. No es lo suficientemente riguroso como para llevar a cabo su papel dentro del proceso de EIA.

Todo el fundamento ambiental se basa en la inexistencia de salidas de ventilación y evacuación de personas dentro del túnel. Sin embargo, se omiten otros impactos que pueden ser severos, como los geológicos e hidrogeológicos. Además, resulta más que dudosa la viabilidad técnica de la inexistencia de estas salidas en un túnel de 10,5 Km (la ventilación longitudinal no se recomienda en túneles de más de 5 Km), por lo que, con mucha probabilidad, cuando el proyecto este aprobado será necesario un modificado para realizarlas, afectando de forma directa al Monte del Pardo. En el EsIA no se contemplan estas imprescindibles y necesarias salidas de evacuación que a la luz de la Directiva 2004/54/CE serían de obligada ejecución, por lo que el EsIA adolece de un análisis de estas instalaciones que afectarían de forma irreversible al ecosistema del Monte de El Pardo, por cuanto su número y profusión suponen una alteración de primera magnitud del medio natural y un impacto severo e irreversible si se tuvieran en consideración y no se obviarán. La conclusión que debemos colegir

respecto a las salidas de evacuación es que al obviarse se escamotean una de las principales agresiones al medio ambiente por lo que hace a la mayor parte de parámetros a considerar: suelo, geomorfología, hidrología, fauna, vegetación, paisaje, etc. y todas las infraestructuras temporales necesarias para ejecutar estas obras en superficie que necesariamente tendrían que realizarse en un medio natural excepcionalmente frágil y bien conservado como es el Monte de El Pardo.

Es imprescindible abordar este proyecto desde en conocimiento de la realidad de la movilidad en el conjunto de la Comunidad, para lo cual sería imprescindible conocer los datos de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad 2004 que está apunto de presentar en estos días.

Es necesario tener en cuenta que a pesar de los sucesivos cinturones de circunvalación y sus ampliaciones, de las nuevas radiales de peaje la congestión en nuestras carreteras siguen aumentando.

Que nuestra Comunidad soporta cada vez con más frecuencia situaciones de alta contaminación, por encima de los límites permitidos.

Es necesaria la adopción de un nuevo modelo de ordenación territorial y urbanística capaz de reconsiderar el vigente modelo de Comunidad dispersa, que propicia el uso irracional del vehículo privado. Se trata, por tanto, de que los nuevos desarrollos urbanos integren también los empleos, equipamientos y los servicios necesarios para disminuir la necesidad de desplazamientos, generando proximidad y vida local frente a la dependencia del vehículo privado. En una Comunidad como la nuestra, muy activa y densamente poblada, el análisis Transporte-Medioambiente-Territorio no se puede disociar.

Es necesario dotarnos de Planes de Movilidad Sostenible en nuestras Ciudades, y en el conjunto de nuestra Comunidad y debatir y aprobar una Ley de Movilidad.

La Comunidad de Madrid tiene que considerar seriamente en la planificación del transporte el uso de otros sistemas alternativos a la carretera, más eficientes energéticamente, más baratos y de mayor alcance social. Por ejemplo, al igual que existen cinturones de carreteras, de los que nadie discute su eficacia para aumentar la movilidad, echamos en falta cinturones de ferrocarril, que disminuyan los tiempos de movilidad en este transporte y lo hagan más competitivo y atractivo para los usuarios.

Por todo ello consideramos, por un lado, que el EsIA debería repetirse y realizar un estudio que de verdad contenga la rigurosidad exigida para que sea la herramienta que se espera en el proceso de EIA y, por otro, que el proyecto objeto de estudio es INVIABLE.

Por todas y cada una de las razones expuestas, Izquierda Unida de Madrid, estima que el proyecto debe ser desestimado y proceder a su archivo.

Madrid, 6 de marzo de 2006

Fdo.: Fernando Marín Calvo
Coordinado General de IU-CM