

MADRID

www.abc.es/madrid

Gallardón sortea en la M-30 las exigencias medioambientales de la Comisión Europea

No le requiere estudios medioambientales hasta acabar las obras en ejecución — Los nuevos proyectos sí los necesitarán antes

SARA MEDIALDEA

MADRID. Los proyectos ya realizados en la M-30 se someterán, ahora, a un estudio ambiental —que no evaluación—, y los que faltan por iniciarse —el by-pass norte y las conexiones con la A-1— harán entre éste y el próximo año una Evaluación de Impacto. Las medidas, propuestas por el Ayuntamiento en respuesta a la carta de emplazamiento de la UE a este respecto, han sido aceptadas por la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea, en una carta remitida al representante permanente de España ante la Unión Europea el pasado 4 de enero.

La carta considera «realistas, justificados y aceptables» el procedimiento y el calendario propuesto por el Ayuntamiento, lo que según el alcalde «da por zanjado, definitivamente, el conflicto jurídico en torno a la reforma de la M-30».

No obstante, en la carta de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea se especifica que su opi-

nión favorable a las medidas municipales «no puede prejuzgar las decisiones que sobre este procedimiento de infracción pudiera adoptar la Comisión», lo cual parece no zanjar la cuestión, al menos por ahora, de forma definitiva.

Las obras de reforma de la M-30 se han encontrado, desde su inicio, con la frontal oposición de los grupos de PSOE e IU y numerosos colectivos vecinales y ecologistas. Una de sus quejas más reiteradas se refiere a que una obra de esta magnitud se desarrolle sin declaración de impacto ambiental.

Procedimiento pendiente

Esta denuncia llegó hasta la Comisión Europea, que abrió por ello un procedimiento de infracción aún pendiente de fallo. El Ayuntamiento defendió el procedimiento seguido, alegando que se ajusta a la legislación española —amparándose en varias sentencias judiciales y un informe del Consejo de Estado en este sentido—, y achacando el problema a una mala



Los estudios ambientales determinarán si hace falta incluir medidas compensatorias tras las obras

transposición en España de la normativa comunitaria.

La Comisión de Peticiones de la Unión Europea envió a Madrid en junio a dos europarlamentarios, el socialista irlandés Proinsias de Rossa y la danesa de Los Verdes Margrete Auken, que examinaron personalmente el estado de los trabajos y realizaron valoraciones

muy críticas respecto al mismo. Fue precisamente al iniciarse esta visita cuando el Ayuntamiento remitió, en respuesta a la Carta de Emplazamiento, su propuesta de elaborar un estudio ambiental de los proyectos ya realizados o en ejecución en la M-30 y poner en marcha un procedimiento completo de evaluación de impacto

ambiental para los tres proyectos pendientes.

Esas medidas son las que ahora acepta la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea. Consistirán en realizar estudios de impacto ambiental —pero no el resto del procedimiento de evaluación— en los proyectos terminados o en ejecución, para



Andrés Betancor

Catedrático de Derecho Administrativo

PUNTO FINAL

La Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea ha remitido al Ayuntamiento de Madrid una carta fechada el 4 de enero por la que se encauza hasta su finalización la controversia jurídica surgida a raíz de la ejecución de los proyectos de reforma de la M-30 sin contar con la previa Evaluación de Impacto

Ambiental conforme a la Directiva 85/337 que la regula.

Las razones por las que no fueron sometidos a Evaluación son complejas mas pueden ser resumidas en una fundamental: el Derecho comunitario y la legislación española que incorpora dicho Derecho utilizan, en líneas generales, los mismos términos para describir los proyectos sometidos a Evaluación pero el significado atribuido a los mismos es diferente. Razón por la que términos que sirven a la Directiva 85/337 para someter ciertos proyectos a Evaluación, en Derecho español tienen por consecuencia excluir otros. Así sucede, por ejemplo, con términos tales como carretera y proyecto de urbanización. El problema es, por lo tanto, fundamentalmente de interpretación de los

términos jurídicos comunes. Las autoridades españolas aplicaron la legislación española según la interpretación consolidada en nuestro Derecho con el resultado conocido: los proyectos no están sometidos a Evaluación, porque ni son de carreteras ni de urbanización. En cambio, la Comisión Europea ha considerado que tal interpretación era equivocada y postulaba otra que considera más ajustada a los objetivos pretendidos por la citada Directiva.

El conflicto es inevitable pero una vez surgido la cuestión clave pasa a ser el cómo solucionarlo. Cabe la vía de solución más convencional: la judicial. Esto significa esperar a que el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas se pronuncie sobre la legalidad de las dos inter-

pretaciones en conflicto. Sin embargo, esta solución es tardía, incierta para ambas partes y sobre todo, ineficaz. El resultado sería una sentencia judicial que declararía cuál sería la interpretación correcta del Derecho comunitario pero con dudosos efectos prácticos.

Frente a esta solución, el Ayuntamiento y la Comisión Europea han optado por una vía alternativa: la negociación y el acuerdo. El Ayuntamiento de Madrid propuso un procedimiento y un calendario para solucionar el conflicto. Y la Carta de la Comisión Europea manifiesta su opinión favorable a la propuesta del Ayuntamiento de Madrid porque la considera realista, justificada y aceptable.

El acuerdo entre el Ayuntamiento y la Comisión tiene dos

pilares fundamentales. Por un lado, los proyectos ya ejecutados no son sometidos a Evaluación porque no tiene ningún sentido evaluar un proyecto ya ejecutado, pero sí han de ser estudiados (que no evaluados) sus posibles efectos ambientales. Y, por otro, los nuevos proyectos que no han sido ejecutados sí deberán ser sometidos a Evaluación pero incorporando los datos que resulten de aquellos primeros estudios para que se analicen los efectos ambientales acumulados de todos los proyectos.

El Ayuntamiento de Madrid y la Comisión Europea han dado un ejemplo sobresaliente de cómo solucionar estos conflictos por una vía alternativa que garantiza la plena satisfacción de todos los intereses. Que cunda el ejemplo.



El Centro de Transfusión pide donantes de sangre ante la escasez de reservas

Manuel Lamela, consejero de Sanidad



AP

Fomento desconoce cuándo se reanudarán las obras en la A-2

La conexión de la avenida de Logroño con Alcalá lleva **más de medio año paralizada** para modificar el proyecto inicial

MERCEDES CONTRERAS

MADRID. El Ministerio de Fomento se ha tomado con tranquilidad las obras de depresión de la A-2 junto a la avenida de Logroño. Esta realización lleva parada más de medio año con las estructuras al aire y los hierros de forjado totalmente oxidados.

Durante el pasado mes de agosto, el Ministerio aseguró que se estaba haciendo una modificación en el proyecto. Ayer afirmó que, por ahora, se sigue tramitando. Es más, tampoco tiene conocimiento de cuando se realizará la aprobación de estos cambios y se reanudarán las obras. Eso sí, después —dijo— «tardarán 15 meses en terminarse».

La actuación, que había comenzado a mitad de 2005, obliga a deprimir el trazado de la A-2 a lo largo de casi un kilómetro (entre el acceso a Canillejas y la M-40), para conectar al mismo nivel la calle de Alcalá y la avenida de Logroño mediante una glorieta. El proyecto también incluye la reordenación de todos los accesos de Arturo Soria al nudo de Eisenhower.

Subsuelo y carril bus

El motivo para modificar el proyecto fue, según afirmó el Ministerio, triple. Por un lado había que adaptar el proyecto de obra al futuro carril-bus que anunció la ministra Magdalena Álvarez para todas las carreteras nacionales. En el ca-

so de la A-2 este carril especial tendrá una longitud de 15 kilómetros y unirá la M-30 con Torrejón de Ardoz.

El segundo motivo estuvo en el terreno. Los estudios que se realizaron no se ajustaban a la realidad y cuando empezaron a excavar se dieron cuenta de que el subsuelo tenía unas condiciones geotécnicas distintas. El tercer motivo fue que el Ayuntamiento pidió a Fomento una mejora del acceso previsto a la A-2 desde la avenida de Logroño.

El Ministerio de Fomento tardó nueve años en cumplir su compromiso con el Ayuntamiento, firmado en abril de 1996, para acometer la depresión de la vía. Durante ese tiempo, la dotación figuró, pero también desapareció, de los Presupuestos Generales del Estado. En mayo de 2005 se produjo la aprobación de la obra, con un plazo de ejecución de 20 meses. No se sabe en cuántos se convertirán.

determinar si hay que adoptar medidas complementarias. Esto se iniciará de inmediato, y estará finalizado en el mes de octubre de este mismo año.

La evaluación, en 2008

A lo largo de 2007, además, se harán los estudios ambientales y la documentación técnica para la Evaluación de Impacto Ambiental de los proyectos no iniciados. Este examen se acometerá entre enero y septiembre de 2008. La Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea será informada trimestralmente.

El alcalde Alberto Ruiz-Gallardón valoró muy positivamente la decisión que, dijo, «le evitará otro problema legal al Reino de España». No obstante, recordó que la ley que originó el conflicto «sigue ahí: otras administraciones pueden actuar como nosotros, siguiendo la legislación española, y tener problemas con la UE porque la ley está mal transpuesta».

El PSOE pregunta

Los estudios y evaluaciones que se hagan a partir de ahora en los proyectos de la M-30, tanto los ya ejecutados como los futuros, contarán con la supervisión de esa Dirección General de Medio Ambiente europea.

Este organismo exigirá informes trimestrales del proceso.

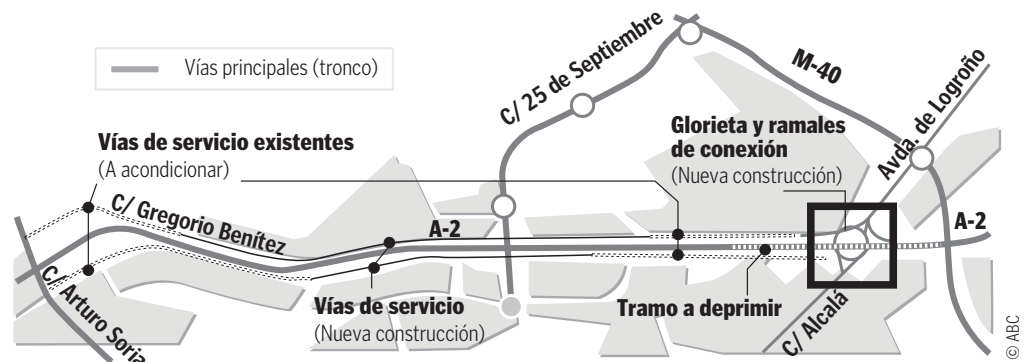
La valoración de PSOE e IU de estos hechos es menos positiva que la del Gobierno local. El eurodiputado socialista Carlos Carnero presentó ayer una pregunta ante la Comisión Europea para saber cómo se concreta la propuesta del alcalde y de qué manera se va a comprobar su cumplimiento.

Para el portavoz municipal socialista, Óscar Iglesias, es «una rotunda victoria de los vecinos y una derrota» del alcalde que vayan a llevarse a cabo los estudios de impacto sobre los proyectos de la M-30. «El procedimiento de infracción abierto ha conseguido —dijo— lo que tanto Esperanza Aguirre como Ruiz-Gallardón trataron de evitar: comprobar los efectos medioambientales del soterramiento».

«Triunfalismos sonrojantes»

Por su parte, Inés Sabanés, portavoz de IU, pidió al alcalde que «no pierda el tiempo en triunfalismos sonrojantes y se aplique en el cumplimiento de los requisitos que le impone la Unión Europea. Le han dejado en evidencia las instituciones europeas por vulnerar y saltarse la normativa comunitaria en su obra».

DEPRESIÓN DE LA A-2 A SU PASO POR LA AVENIDA DE LOGROÑO



Aprueban la urbanización de tres grandes manzanas en Méndez Álvaro

ABC

MADRID. La Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid aprobó ayer la urbanización de más de 134.000 metros cuadrados de terreno ubicado junto a Méndez Álvaro (Arganzuela), con el objetivo de crear tres grandes manzanas abiertas con un amplio patio interior que albergarían viviendas, oficinas y hospedajes.

Según el alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, con este proyecto, que cuenta con 7,5 millones de euros de presupuesto, los suelos industriales obsole-

tos existentes en la zona se convertirán en un área urbana situada al sur del centro histórico. En 234.615 metros cuadrados de edificabilidad convivirán en un futuro pisos, oficinas y hospedajes. Así, 58.539 metros cuadrados serán de uso terciario, distribuidos en bloques de oficinas, mientras que las 1.760 viviendas estarán repartidas en edificios de ocho pisos y rodeados de 17.480 metros cuadrados de zonas verdes.

La calle Méndez Álvaro, a su paso por este nuevo ámbito, verá ensanchadas sus aceras y

se abrirán cuatro nuevos viarios y tres glorietsas. Una de estas calles se convertirá en un eje transversal que atravesará toda la zona y pondrá en contacto Méndez Álvaro con el parque Tierno Galván. En total, los nuevos viales sumarán 33.486 metros cuadrados.

Completará la zona un equipamiento social o cultural en una cuarta manzana, junto a los terrenos de Renfe. Las 200 familias que residen en la zona serán realojadas por la Empresa Municipal de Vivienda en dos parcelas próximas.