

La reforma de la M-30: ¿Qué oculta la retórica del *verde*?

RAMÓN LÓPEZ DE LUCIO
Madrid (España), octubre de 2004.

Hasta el mes de abril el centro de la polémica originada por la propuesta de reforma de la M-30 fue esencialmente *formal*, el de la obligatoriedad o no del informe ambiental previo al inicio de las obras. Esta incógnita ha sido despejada por el sorprendente dictamen del Consejo de Estado, refrendado de inmediato por la Presidencia Regional, en el que se aceptaba la interpretación municipal: al haber pasado la M-30 a dominio del ayuntamiento cambia su carácter. De la noche a la mañana ya no es una autovía —cosa que sigue siendo obvia que lo es para todos los ciudadanos— sino una *calle* como cualquier otra.

Así se abrió el paso para la contratación en septiembre de nueve tramos por un importe de partida de 1.080 millones de euros. Queda pendiente el *bypass* norte (paralizado por las indefiniciones de la Operación Chamartín, así como por la cerrada oposición de los vecinos del barrio del Pilar que verían desaparecer cerca de mil árboles de gran porte en la calle Ginzo de Limia) y todo el tramo del Manzanares en el que la Confederación Hidrográfica del Tajo acaba de abrir un período de información de 45 días.

Antes de que caigan las últimas barreras administrativas es hora de entrar en el *fondo del problema* que se trata de obscurecer tras las aparatosas declaraciones mediáticas en torno a la «recuperación ciudadana del cauce del Manzanares» o de la «gran alfombra verde» con que graciosamente se quiere adornar el flanco suroeste de la ciudad.

Una inversión pública gigantesca que comprometerá la viabilidad de políticas públicas alternativas durante los próximos decenios

Los catorce proyectos que afectan a la M-30, dejando de lado todos los complementarios, salen con un presupuesto inicial de 4.250 millones de euros. Dadas las dificultades e incertidumbres de la obra, los costes reales se incrementarán con toda seguridad entre un veinticinco y un cuarenta por ciento respecto al presupuesto inicial, como ha pasado con otras grandes actuaciones recientes. Lo que situaría el coste de obra total entre 5.310 y 5.950 millones de euros. Que hay que financiar a 35 años, teniendo en cuenta las previsibles fluctuaciones al alza de los intereses en un plazo tan dilatado. La M-45 supuso una inversión de 420,7 millones de euros pero su coste final real, financiado a veinticinco años, se estima en unos 1.300 millones de euros, más del triple de aquella inversión.

Aplicando un coeficiente de dos y media a tres veces, el coste final de la reforma de la M-30 que deberán sufragar las arcas públicas —todos los ciudadanos de la capital— podrá situarse entre los 13.275 y los 17.850 millones de euros (entre *2,20 y 2,97 billones de las antiguas pesetas*: es decir, entre 736.000 y un millón de pesetas por habitante o entre 2,21 y 3 millones por familia; una bonita hipoteca suplementaria que añadir a la que tantos ciudadanos tienen por sus viviendas).

Estas cifras tienen al menos una triple lectura:

- La más elemental, la de su gigantesca cuantía en términos absolutos o relativos.
- En segundo lugar, la discusión sobre su oportunidad en relación con otras políticas públicas alternativas, seguramente de bastante mayor relevancia para el común de la ciudadanía: ¿cuántas decenas o centenares de miles de viviendas protegidas o en alquiler para jóvenes se podrían financiar con esas cantidades?, ¿cuántas plazas de guarderías y de residencias para ancianos?, ¿cuántos programas de apoyo a la capacitación profesional, a la innovación tecnológica y a la formación de nuevas empresas?, ¿cuántos programas de rehabilitación de barrios y de viviendas?, etc.
- Por fin, en tercer lugar, pero no menos importante: dado el significado político de un endeudamiento semejante, que va a extender su sombra a las ocho o nueve legislaturas siguientes, ¿no hubiera sido correcto actuar con el máximo consenso en esta iniciativa cuyas implicaciones financieras van mucho más allá del cuatrienio para el que los electores han depositado su confianza en el partido de gobierno?

Una importante incitación al empleo del transporte privado y al abandono del público

Según las Encuestas de Movilidad de 1988 y 1996 el total de viajes diarios en automóvil con origen y/o destino en el municipio de Madrid, se ha incrementado en cerca de 250.000, pasando a representar casi el 39 por ciento de los viajes mecanizados totales. En 1999, tan solo tres años después, entraban en Madrid 58.700 coches más, un incremento del 15,6 por ciento¹.

En estos aumentos interviene la activa política de construcción de autovías de la segunda mitad de los ochenta y de toda la década de los noventa. En 1991 existía en la comunidad un sistema de 405 kilómetros de autovías y autopistas que se va a incrementar en otros 179 kilómetros en el período 91-03; las aperturas de las nuevas radiales y de la M-50 llevará el sistema hasta cerca de 950 kilómetros a finales del 2004.

En este contexto parece claro el *auténtico propósito* de la reforma de la M-30. Bajo la enseña de la «recuperación del río» se oculta la realidad de la *multiplicación por dos de la capacidad de la vía*: de los tres carriles por sentido en la mayor parte de su recorrido (tramos norte, oeste y sur) pasará a tener seis carriles por sentido. Lo que se consigue de dos maneras:

- Enterrando todo el tramo del Manzanares, unos seis kilómetros, a la vez que se duplica el número de carriles disponibles hasta seis por sentido (todo ello bajo la sufrida *alfombra verde*).
- Conservando los actuales trazados en superficie de los tramos norte y sur —con tres carriles por sentido— a la vez que se construyen otros tres carriles por dirección enterrados en sendos túneles circulares.

Este incremento de capacidad permitirá pasar de los seiscientos mil vehículos que utilizan a diario la M-30, a cifras que se acerquen al millón. Se incitará a usuarios del transporte público —actualmente disuadidos de coger su automóvil por la congestión de la vía en horas punta— a abandonarlo. La vía volverá a congestionarse en el plazo de algunos años a un nivel muy superior de usuarios y se habrán perdido definitivamente las oportunidades de modificar el patrón de movilidad de la ciudad a favor del transporte público o de modos alternativos de movilidad. Se incrementará el uso del automóvil, la congestión y la contaminación al interior de la M-30 (en la ‘almendra’ central) y en la periferia municipal, que es donde se encuentran los verdaderos puntos de origen o destino de los viajes por el anillo.

Un nuevo impulso a la emisión de contaminantes, a la insalubridad de la ciudad y a la multiplicación de gases de efecto invernadero

Quizás lo más irritante del *proyecto estrella* de Ruiz-Gallardón sea que, como hacen los fabricantes de automóviles, pretenda vender bajo el señuelo de lo *verde* una actuación que contribuirá a hacer todavía menos sostenible la ciudad. Porque el hecho de que los coches vayan enterrados no impedirá que consuman combustible y expulsen gases contaminantes que necesariamente acaban en la atmósfera de la vaguada del Manzanares y de la ciudad. Si su número se incrementa las emisiones crecerán en la misma proporción. Ésta es, desafortunadamente, la tónica dominante en toda España; en el 2002 las emisiones de nuestro país superaban en un dieciocho por ciento el límite establecido por Kioto y desde 1990 han aumentado un 33 por ciento, muy por encima del objetivo señalado para el 2012.

Incluso a niveles locales la situación de la calidad del aire en Madrid deja mucho que desear, en especial en lo que se refiere a altas concentraciones de dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno y partículas en suspensión.

Una política de transporte responsable no debería plantear actuaciones contradictorias entre sí; no basta con hacer más Metro si a la vez se construyen cinco o diez kilómetros de nuevas autovías por cada kilómetro de Metro inaugurado. La actuación en la M-30 contradice el espíritu y la letra de todos los documentos programáticos de la Unión Europea así como las políticas de las principales ciudades europeas, centradas en disuadir el uso del automóvil privado en la ciudad.

¹Datos de la DGT, octubre de 1999.

Del fraccionamiento en proyectos independientes al ‘concurso internacional de ideas’ como cobertura estética a una política equivocada

En la actuación prevista para la M-30 esta clara la ausencia de un proyecto unitario, incluso de un estudio de tráfico de conjunto. Pero sin embargo se empieza a oír hablar de la panacea del concurso internacional: la guinda que al socaire de firmas de prestigio aporte respetabilidad a la vez que difumina la realidad de una abultada inversión en un proyecto muy discutible. De nuevo el recurso al espectáculo y a la que se supone fácil disponibilidad de los profesionales para cumplir ese papel.

Cuando parece más que probable que la concentración del gasto en unas pocas grandes empresas constructoras sea uno de los pivotes básicos sobre los que reposa la estrategia del bloque inmobiliario/ obras públicas, tan claramente auspiciado por los gobiernos regional y municipal.

Las prisas de un proyecto inacabado conducen a una información pública incomprensible y a la ausencia real de debate

En el trámite de información pública que se desarrolló en mayo faltaba la pieza principal (las actuaciones de soterramiento a lo largo del Manzanares) y se presentaban otros proyectos en un conjunto de grandes cajas que contenían varios centenares de libros de gran formato y contenido exclusivamente técnico. Ni un solo plano explicativo de conjunto que merezca tal nombre, salvo un pequeño esquema identificando cada uno de los proyectos. Ninguna explicación comprensible en términos de trazados y secciones, afecciones de suelo y edificaciones, comparaciones de la situación actual con la prevista por cada conjunto de proyectos, etc. Una falta tal de *cordialidad administrativa* más parece destinada a disuadir la curiosidad de los ciudadanos y a dificultar cualquier tipo de críticas que a facilitar un diálogo cívico informado y constructivo. ¿Es éste el nuevo estilo que se puede presuponer a un alcalde que se presume culto a comienzos del siglo XXI?

Conclusión

Pensamos que esta reforma billonaria y abiertamente favorable a la movilidad privada debe discutirse a fondo, contando con todos los datos y considerando todas sus implicaciones. ¿Porqué no una estrategia ‘blanda’ —mucho menos costosa y mucho más repartida— que no incremente substancialmente la capacidad de la vía y que plantee múltiples soluciones particulares y parciales, desde mejora de nudos a barreras antirruído, desde itinerarios ciclistas a cortinas vegetales, desde nuevas señalizaciones a renovados medios de transporte público? En todo caso un debate abierto, amplio e informado. Para el que todavía estamos a tiempo dado que las obras contratadas tan solo representan el veinticinco por ciento de la inversión total prevista.

Lista de firmantes

- Catedráticos de universidad del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (UPM).
 - ◊ RAMÓN LÓPEZ DE LUCIO, 00555465-S
C/ Ponzano, 67. 28003—Madrid.
 - ◊ LUIS MOYA GONZÁLEZ, 50267099-R
C/ Zurbano, 41. 28003—Madrid.
 - ◊ FERNANDO ROCH PEÑA, 51432688-L
C/ Guzmán el Bueno, 88. 28003—Madrid.

- ◇ Profesores titulares de universidad de urbanismo o urbanística y ordenación del territorio de las escuelas de Arquitectura y Caminos de la UPM.
- ◇ LUIS FELIPE AONSO TEIXIDOR (ETSAM-UPM), 50000210-G
Paseo del Prado, 24. 28014—Madrid.
- ◇ ANGEL CARLOS APARICIO MOULERO (ETSICCP-UPM), 6544652-W
C/ Hédade, 14. 28230—Las Rozas de Madrid.
- ◇ AGUSTÍN HERNÁNDEZ-AJA (ETSAM-UPM), 51320518-C
C/ Wad-Ras, 19. 28039—Madrid.
- ◇ INÉS SÁNCHEZ DE MADARIAGA (ETSAM-UPM), 7220564-J
C/ Gravina, 22. 28004—Madrid.