



**A/A DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID
MINISTERIO DE FOMENTO
S/D**

De mi consideración,

D. Jesús Bartolomé Miranda, con NIF: 51675353-B, y constituyendo domicilio en Pza de la Constitución, 3 – 2ª Planta – Torrelodones, en calidad de Concejal del Ayuntamiento de Torrelodones por el Grupo Municipal Vecinos por Torrelodones y en representación suya, ante las Excmas. Dirección General de Carreteras y Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid comparezco y, como mejor proceda en Derecho,

DIGO:

Que el pasado 30 de agosto de 2007, Vecinos por Torrelodones presentó un documento de alegaciones al **“Proyecto de Trazado: Autovía del Noroeste (A-6). Tramo: Las Rozas (N)-Collado Villalba. Plataformas reservadas para el transporte público y vías de servicio”**. La falta de cumplimiento del Ayuntamiento de Torrelodones en la puesta a disposición de los vecinos del expediente completo del proyecto impidió contar con el tiempo suficiente para completar el análisis del Estudio de Impacto Ambiental antes del cierre del período de información pública (30 de agosto). Con posterioridad hemos realizado dicho análisis y presentamos un escrito complementario de observaciones, alegaciones y salvedades a fin de que sea unido al expediente del Proyecto de Trazado:

A. METODOLOGÍA DE VALORACIÓN DE LOS EFECTOS EN EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

En el apartado 1.2. del Estudio de Impacto Ambiental, denominado **contenido y metodología del impacto ambiental** (pág. 6) se dice:

La caracterización de los efectos se realiza solamente (sic) para los efectos que alcanzan la consideración de notables “los capaces de producir repercusiones apreciables” ... por consiguiente, antes de proceder a la caracterización de los efectos se realizó un cribado de los mismos, que separe a los notables de los “mínimos” o despreciables.

Vecinos por Torrelodones considera que se trata de una argucia que permite calificar de una forma subjetiva como “mínimos” todos aquellos efectos que se consideran incómodos para el desarrollo del proyecto. ¿Dónde y como se establece el límite que



separa los efectos “notables” de los “mínimos”? Son muchos los ejemplos que recoge la bibliografía de efectos considerados menores y que a la larga se acaban convirtiendo en problemas muy serios. Un “efecto mínimo” por si solo puede no tener ninguna trascendencia, pero el problema reside en que la suma de muchos efectos mínimos de forma continuada y reiterada acaban produciendo el grave deterioro ambiental que padecemos. Además, hay que tener en cuenta el “efecto cascada” o incidencia que un determinado factor ambiental puede ejercer sobre el resto, cuando actúan de forma sinérgica.

En este sentido, se señala también en el mismo apartado del informe (págs. 6 y 7) que:

Los atributos descriptivos que considera el Reglamento de Estudio de Impacto Ambiental son: signo, inmediatez, acumulación sinergia, momento en que se produce, persistencia, reversibilidad, posibilidad de recuperación, periodicidad y continuidad ... Esta valoración depende de la cantidad y calidad del factor afectado, de su importancia para la calidad de vida en el ámbito de referencia, del grado de incidencia o severidad de la afección y de las características del efecto expresadas por la serie de atributos que lo describen ... La magnitud de las alteraciones sobre cada factor puede venir expresada d diferentes maneras (cuantitativas y cualitativas), según la naturaleza de cada uno de ellos y la unidad de medida que se pretenda expresar (uso de indicadores). Finalmente, sobre los impactos analizados, se emite un juicio o valoración (en los términos que establece el reglamento de EIA, es decir, impacto compatible, moderado, severo o crítico) justificando los criterios empleados.

Pues bien, con independencia de que el manejo de todos estos criterios con “habilidad” nos permitirá calificar los efectos como nos convenga, lo cierto es que en el apartado dedicado al ESTUDIO DE LOS EFECTOS PREVISIBLES DEL PROYECTO no se sigue este protocolo. Por un lado, no se analizan por separado cada uno de los atributos descriptivos señalados y, por otro, no hay valoraciones de tipo cuantitativo ni se usan indicadores. Sólo se hacen valoraciones cualitativas muy generales y subjetivas (del tipo: “se trata de impactos moderados por afectar en gran medida a terrenos ocupados por formaciones vegetales de escaso interés o degradadas”), sin justificar ni detallar los criterios empleados para llegar a tales aseveraciones.

B. RAMAL DE ACCESO A TORRELODONES

En el apartado I.5. de **observaciones realizadas en el periodo de consultas previas, y en lo referido al Ayuntamiento de Torrelodones** (punto d.2 en la pág. 9) se dice:

El acceso de la vía de servicio a la carretera de Hoyo de Manzanares se facilita a través del ramal del enlace de Torrelodones sur, situado en el P.K. 29+000. Esta solución reduce las retenciones en la vía de servicio.

Esta afirmación carece de fundamento. Tal enlace, según el proyecto, se realizaría a través de la calle Joaquín Ruiz Jiménez, que desemboca en la plaza Peña del Dedo



Gordo, punto donde actualmente se origina el atasco. Por tanto, la alternativa propuesta lo único que haría sería trasladar el atasco unos 200 metros antes en la vía de servicio, pero el colapso de tráfico seguirá existiendo. La alternativa no supondrá ninguna reducción de las retenciones que allí se producen.

C. SUPUESTA DEGRADACIÓN EN EL ENTORNO DE LA A-6

En el apartado 3.2. de **Relieve y geología** se dice en el punto 3.2.1. de **Marco general** (pág. 25):

Se han observado rellenos artificiales y echadizos en el entorno de la autovía, habituales en las zonas urbanizadas que se suceden casi continuamente junto a ella. Además, es frecuente la presencia de rellenos, no siempre compactados, en ambos márgenes de las calzadas, fruto de las sucesivas obras de ampliación.

Vecinos por Torrelodones consideramos que en este último punto resulta crucial para la cuestión: existe una progresiva degradación derivada de las sucesivas ampliaciones de esta vía, la última de las cuales concluyó hace menos de dos años. Ahora se dice que los impactos son moderados, pues afectarán sólo a las zonas aledañas a la vía, ya muy degradadas. Es lo que podríamos llamar “estrategia del arañazo” o “del pellizco”. Las agresiones se dosifican en el tiempo, de forma que el impacto singular de cada una de ellas es moderado y se superpone al impacto ya causado por la anterior, con lo cual la nueva agresión no es muy notoria. Pero a la larga el impacto es muy apreciable. Y lo peor es que con esta estrategia se van extendiendo progresivamente las agresiones al medio y sus impactos a base de sucesivos arañazos.

Cuando se habla de que la vegetación afectada directamente por la ampliación se encuentra degradada, ello es cierto desde un punto de vista estático. Se trata, por lo general de fases de degradación de la serie vegetal del encinar-enebral carpetano. Sin embargo, si se tiene en cuenta la serie temporal, observamos que la vegetación de los aledaños de la autovía quedó prácticamente destruida por los desmontes y rellenos artificiales que originó la obra del tazado de la vía de servicio. Desde entonces hasta ahora se ha ido produciendo una lenta colonización vegetal, que comenzó con especies ruderales de matorral y gramíneas y que en la actualidad ha sido reemplazada, en su mayor parte, por vegetación de retamar, en algunas zonas con encinas y enebros. Por tanto, podría decirse que la vegetación actual se encuentra en una fase de regeneración, que no llegará a producirse de continuar las ampliaciones.

Asimismo, al hablar de la **fauna** (punto 3.6.) se dice en la página 30 que:

... las comunidades faunísticas son, en general, pobres en el entorno inmediato de la autovía ... Según nos alejamos de las zonas más pobladas, la presencia de ecosistemas vegetales más conservados se hace patente, lo que favorece la presencia de las especies animales, aunque siempre amenazadas por la presión urbana.



Obviamente, la fauna tiende a alejarse de las zonas urbanas y de las grandes carreteras. Por tanto, cerca de ellas la fauna es más pobre. Pero si carreteras y urbanizaciones siguen ampliándose a las zonas pobres en fauna, ésta tendrá que ir alejándose progresivamente hasta que no le quede espacio material donde refugiarse. Esto está sucediendo con muchas especies, como es el caso del jabalí, cuya presencia comienza a causar alarma al invadir zonas urbanas. ¿O no será que las zonas urbanas han invadido el espacio del jabalí de tal forma que éste ya no encuentra terreno suficiente para satisfacer sus requerimientos mínimos?

D. EFECTOS SOBRE LOS ESPACIOS PROTEGIDOS

En el punto 4.5. referido a los **efectos sobre los espacios protegidos**, al hablar de El Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares (pág. 43) a su paso por Torrelodones (PK del 27+000 al 29.000) se dice:

La superficie de afectación, muy pequeña respecto a la total del Parque Regional, corresponde en gran medida a zonas P calificadas como "a ordenar por el planeamiento urbanístico", que son carentes de protección.

La anterior afirmación es absolutamente falsa y resulta grave que pueda ser incorporada en un expediente de oficial. La calificación como zona P dentro de la ley de creación del Parque Regional pero ello no significa que no tengan protección sino que, todo futuro uso está condicionado a lo establecido por el planeamiento urbanístico y actualmente dicha zona está clasificada desde 2003 como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido debido a sus elevados valores ambientales. Asimismo el Plan Rector de Uso y Gestión estableció salvedades importantes en el uso de las zonas P. Así establece en su artículo 6.2.4.

“Asimismo, las zonas que por los actuales planeamientos urbanísticos municipales estén calificadas como no urbanizables deberían permanecer con dicha calificación, siempre que encierren alto valor ecológico, tanto desde el punto de vista intrínseco como por su repercusión en el resto de las zonas del Parque. (...)

También deberían considerarse, por su peculiar valor, los encinares de los términos municipales situados en la zona P”

Resulta por tanto difícilmente compatible lo establecido en el PRUG decir que se trata de una zona sin protección, pues este documento obliga a proteger los espacios de alto valor ecológico y específicamente los encinares de Torrelodones, como ya hizo el Pleno del Ayuntamiento de Torrelodones por unanimidad en 2003 al clasificarlo como Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido.

Asimismo, a zona correspondiente al Monte de los Angeles corresponde con la zona estrictamente protegida de dicho Parque Regional.



Encontramos aquí además, otro ejemplo de la “estrategia del arañazo” (“*La superficie de afección es muy pequeña respecto a la total del Parque Regional*”). Una vez más, lo malo es la suma de afecciones pequeñas.

E. EFECTOS SOBRE LOS CORREDORES BIOLÓGICOS Y NECESIDAD DE ESPECIFICAS MEDIDAS CORECTORAS

El proyecto incrementa el efecto barrera del corredor de la A-6. La zona conocida como Área Homogénea Norte (PK del 27+000 al 29.000) es uno de los únicos espacios que permiten la conectividad biológica entre tres espacios naturales protegidos entre los que se haya enclavado: Monte de El Pardo, Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y Parque Regional del Río Guadarrama. La conectividad con este último espacio se consigue por un paso subterráneo a través de la A-6 al sur del entorno. Resulta imprescindible que el proyecto de trazado incluya entre las medidas correctoras de su EIA las medidas necesarias para ampliar y facilitar los actuales pasos para fauna.

F. PROGRAMA DE VIGILANCIA AMBIENTAL

En lo que se refiere al Programa de Vigilancia y Seguimiento Ambiental, éste siempre queda muy bien sobre el papel, pero la experiencia nos dice que en la práctica estos programas son muy deficientes, salvo excepciones.

Por último, y como consideración más general, el ciudadano de a pie que paga sus impuestos no entiende como se proyecta ahora una nueva ampliación de esta vía, cuando las obras de la última ampliación las tenemos todavía muy cercanas. ¿No sé planificó bien esta última ampliación? El caso es que si las sucesivas ampliaciones no consiguen acabar con el problema del tráfico, consideramos que ésta no es la solución adecuada para atajarlo, para lo cual habría que partir de planteamientos radicalmente distintos. La solución de más carreteras y más anchas es más lenta que el avance del problema que pretende atajar: el crecimiento del tráfico. Por tanto, es ineficaz. Por el contrario, creemos que la solución a este grave problema (el del tráfico) comienza por la ralentización del crecimiento urbanístico de los municipios que se sitúan a lo largo de esta autovía.

Jesus Bartolomé Tiranda
NIF: 5167 5353 - B

Concejal del Ayuntamiento de Tarreladanes
Grupo Municipal Vecinos por Tarreladanes