

**A/A DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS  
DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID  
MINISTERIO DE FOMENTO  
Josefa Valcarcel, 11 – 28027 Madrid  
S/D**

De mi consideración,

**D<sup>a</sup>. Elena Biurrun Sainz de Rozas**, con NIF: 2903155-A, y constituyendo domicilio en Pza de la Constitución, 3 – 2<sup>a</sup> Planta – Torrelodones, en calidad de Concejal Portavoz 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 29 de diciembre de 2007 , se ha publicado en el B.O.E. núm. 312 el anuncio de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid relativo a la información pública del estudio informativo y el estudio de impacto ambiental EI-4-M65. Autovía del Noroeste A-6. Variante Las Rozas, a efectos de información pública y formulación de observaciones.

Que por medio del presente escrito vengo a formalizar, en la calidad y representación que ostento, ESCRITO DE OBSERVACIONES, ALEGACIONES Y SALVEDADES, a fin de que sea unido al Expediente del proyecto de la VARIANTE a la A6 en LAS ROZAS:

**1) CONSIDERACIONES GENERALES:**

Proyecto con una afección de entre 700000 m<sup>2</sup> (Alt 1) y 900000 m<sup>2</sup> (Alt 2) de Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido y un movimiento de tierras de 2.048.046 m<sup>3</sup> en Alt. 1 y de 2.170.831 m<sup>3</sup> en Alt. 2.

El EIA presenta una situación con una subjetiva valoración de impactos absolutamente irreal, con unos parámetros de regeneración en los que jamás se habla del período de tiempo necesario para conseguirlos. Al contrario, aprovechando el deterioro, no sería de extrañar que se declararan urbanizables los terrenos y se construyeran nuevas infraestructuras.

En el caso de que verdaderamente el tráfico en la A6 se descongestionase, estos nuevos desarrollos volverían a colapsar la carretera. Únicamente teniendo en cuenta los desarrollos existentes en la actualidad, esta descongestión animaría a los ciudadanos a utilizar el vehículo privado y olvidarse del transporte público, como ya se ha explicado sería completamente contraproducente para el problema del Cambio Climático. Las temperaturas de este enero evidencian ya, de manera muy clara, este problema.

Este proyecto parece ir unido a una gran cantidad de carreteras proyectadas o en estudio en la zona. La ampliación de carriles en la A6 para el BUS VAO y sus notorias afecciones en Torrelodones, la

duplicación de la carretera de Las Rozas al Escorial, el cierre de la M-50 (de terribles consecuencias para el Monte del Pardo), la R-6, discurra por donde finalmente discurra, solamente en esta zona, destruirían irremediablemente el valioso medio natural del noroeste madrileño.

Más carreteras, más desarrollos urbanísticos aprovechando una momentánea fluidez y el deterioro habido, los nuevos pobladores volverían a colapsar la carretera, que volverá a ser ampliada con su consiguiente destrozo medioambiental y vuelta a empezar en una espiral que acabará consumiéndolo todo. En Madrid tenemos más Km de autovía/ habitante que en ningún otro lugar de Europa. Precisamente, en Europa, se abandona la idea de la construcción masiva de carreteras, debido al Cambio Climático.

Por último, en referencia a las rapaces y otras especies protegidas, no convendría olvidar el esfuerzo de la sociedad española y sus representantes durante años por la no desaparición de estas especies. Asociaciones de ciudadanos que rescataban nidos o polluelos en los campos de cereales antes de su destrucción por las cosechadoras, alimentaban o curaban animales. Organismos públicos que promulgaban adecuadas leyes conservacionistas de sus hábitats, científicos que se empleaban a fondo en estudiar métodos para la supervivencia de estas especies. Importantes cantidades de esfuerzo, y recursos para rescatar en el último momento unas rapaces que en los años setenta se encontraban en un estado agónico. Afortunadamente, todo ello ha dado su fruto. Aunque la situación dista de ser la ideal, todo este esfuerzo ha mejorado mucho la situación de estos animales. La falta de respeto de este proyecto a estos admirables ciudadanos es intolerable.

No se pueden consumir ingentes recursos y esfuerzos de un sociedad y después destruir repentinamente los objetivos conseguidos con esos recursos.

Estamos ante un proyecto para el que ni siquiera se podría alegar un incremento en la seguridad en la conducción, ya que actualmente tenemos una autovía de 3 carriles, sin problemas especiales.

Estamos ante un EIA en el que se obvia de tal manera las repercusiones que se llega a decir que el impacto sobre las zonas A2 es mínimo.

## 2) ASPECTOS JURÍDICOS:

El proyecto para la construcción de la variante de la A6 a su paso por Las Rozas discurre enteramente por el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares. Dicho espacio atesora protecciones a nivel autonómico, europeo y mundial. Diversas leyes a distintos niveles velan por su conservación. Esto podría articularse de la siguiente manera:

### A) Legislación autonómica:

El Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares se creó en la Ley 1/1985 de la C.A.M. del 23 de Enero de dicho año para garantizar la protección de un valiosísimo espacio natural dotado de altos valores medioambientales, culturales, agrarios y paisajísticos. Como se dice en el texto de la citada ley con esta declaración se pretendía asegurar la conexión del monte de El Pardo con la sierra del Guadarrama, dos espacios emblemáticos de la Comunidad Autónoma de Madrid, creando un corredor ecológico que preservase los movimientos faunísticos y mantuviese el régimen de los vientos y de las aguas, fundamentales ambas para la conservación de una flora y fauna de probada diversidad e interés. Esta flora y fauna se encuentran en peligro de extinción en algunos casos como el águila imperial ibérica.

También se encuentran presentes endemismos como la rana ibérica cuya pérdida comportaría un grave peligro para la supervivencia de esta especie que sólo habita en la península ibérica.

Todo esto queda reflejado en el artículo 1 de la citada Ley en donde se evidencia la finalidad protectora y restrictiva de esta Ley para el territorio al que se aplica. Dicha finalidad sería completamente conculcada si la variante de la A6 objeto del estudio se llevara a cabo.

La conservación del Parque de la Cuenca Alta del Manzanares en el municipio de Las Rozas de Madrid sería imposible si se llevara a cabo el proyecto de construcción de una autovía de 8 carriles en este territorio. Este proyecto supondría desde el punto de vista natural y legal:

1) La tala de miles de ejemplares de encina, muchas de ellas de gran porte, y de otras especies vegetales en una zona denominada "Finca La Sacedilla". Esta zona está clasificada como Zona de Reserva Natural A2, según la zonificación establecida en la Ley 1/1985 de Declaración del Parque. Estas áreas presentan intereses relevantes de carácter natural y científico por la presencia de manifestaciones vegetales, faunísticas, geomorfológicas, hidrogeológicas y paisajísticas objeto de consideración incluyendo ecosistemas escasamente modificados (artículo 14.1).

En el artículo 14.2 se indica "En las Zonas de Reserva Natural no se permitirá ningún uso o actividad que no se oriente directamente a la conservación del ambiente y al mantenimiento del equilibrio natural en las zonas mismas". Es obvio que la construcción de una autovía no es una actividad que se oriente a la conservación del ambiente y el equilibrio natural, sino todo lo contrario. Esta carretera incumpliría este artículo de manera clara.

2) La desaparición de gran cantidad de animales. Los animales serían molestados por los movimientos de tierras, maquinarias, ruidos, trabajadores, etc y por todo lo que conlleva la implantación de esta vía. Una vez concluida, las molestias ocasionadas por luces, contaminación y ruidos serían incompatibles con el mantenimiento de la fauna. Todo esto queda prohibido en el artículo 14.2 "...quedan sujetas a las siguientes prohibiciones: ....l) la persecución y captura de los animales y cuantas actividades puedan dañarles, alarmarles, destruir sus nidos, madrigueras y encames o alterar sus querencias...". Es evidente el incumplimiento de este artículo por parte del proyecto propuesto.

3) Acumulación de materiales y desechos, degradación del entorno, etc debido a la construcción de la carretera. Todo esto queda prohibido en el artículo 14.2 "...quedan sujetas a las siguientes prohibiciones: ....f) El abandono de desperdicios y la generación de vertederos o depósito de materiales desechados o dispersos.", incurriendo el proyecto en otra ilegalidad.

4) El proyecto discurre en una zona de recarga del acuífero 14. Por ello podría comportar la modificación de los arroyos de la zona, la contaminación de estos en superficie, así como la contaminación de las aguas pluviales debido a las obras y a la misma carretera con la consiguiente contaminación del acuífero 14 y de las reservas de agua de los madrileños. Todo esto queda plasmado en el artículo 14.2 "...quedan sujetas a las siguientes prohibiciones: ....k) La modificación de régimen y composición de las aguas, así como la alteración de sus cursos en los términos y con las excepciones que se establezcan en el Plan Rector de Uso y Gestión". Este proyecto tendría unas consecuencias prohibidas en esta Ley.

Todo lo anterior se refiere a las zonas A2 de Reserva Natural, que serían las zonas más valiosas que destruiría el trazado, pero este también incluye zonas de transición (T). Estas áreas no tienen tantos árboles ni animales en la actualidad. Sin embargo, existen zonas en las que crecen gran cantidad de encinas pequeñas, presentando una adecuada regeneración natural que no convendría interrumpir.

El trazado de la variante es incompatible jurídicamente con la finalidad de estas zonas T expresada en el artículo 21 de la Ley 1/1985 "Esta área estará destinada a garantizar la protección del Monte de El Pardo entre la carretera nacional VI y la Tapia de dicho monte pudiendo albergar actividades e instalaciones deportivas, recreativas y culturales compatibles con la función de protección que constituye la finalidad primordial del Área".

Específicamente en el artículo 7.1.1 del Plan Rector de Uso y Gestión se establece que "La oportunidad de nuevas vías de penetración quedará reducida a aquellas que se consideren imprescindibles para la adecuada gestión de los recursos y el uso público del Parque". Resulta claro que la variante que nos ocupa no es imprescindible para gestionar los recursos del Parque, sino más bien para destruirlos.

En resumen, esta variante legalmente no podría discurrir ni por las zonas A2 ni T del Parque.

#### B) Legislación nacional:

La ley 42/2007 llamada Ley del Patrimonio Natural y la Biodiversidad, pretende la efectiva protección y conservación de diversos espacios naturales protegidos mediante diferentes figuras como la Red Natura o Reservas de la Biosfera. En el preámbulo establece como finalidad la protección del paisaje y el principio de precaución en toda intervención que pueda afectar a espacios naturales.

El espacio natural sobre el que se ejecutará este proyecto tiene varias protecciones sujetas a la Directiva Hábitats (92/43/CEE), en concreto LIC, ZEPA y Hábitat prioritario. Formaría parte de la Red Natura y es Reserva de la Biosfera desde 1992.

El objetivo conservacionista de la ley 42/2007 podría resumirse en diferentes artículos:

##### 1) Art 2d:

Establece como uno de los objetivos de esta ley la conservación de ecosistemas naturales, diversidad geológica y paisaje. Nada de esto se conservaría con el proyecto. El espléndido paisaje de la zona A2 quedaría destrozado si una autovía la surcase.

##### 2) Artículo 4.2:

Establece que las actividades encaminadas a la conservación de estos espacios serán de utilidad pública o interés social. Si la preservación de estos espacios es de interés público, es difícil argumentar que la destrucción de este espacio que nos ocupa con la variante es también de interés público. Algo no es igual a su contrario.

##### 3) Artículo 5.1:

Establece que los poderes públicos velarán por la conservación del Patrimonio Natural. No parece que el Ministerio de Fomento vaya a velar por la conservación del PRCAM con esta autovía. Las leyes son de obligado cumplimiento para todos, también para Fomento.

##### 4) Artículo 20:

Establece que las Administraciones Públicas proveerán mecanismos para la conectividad ecológica entre los espacios Natura, cuidando en especial cursos fluviales y vías pecuarias. Este proyecto atravesaría varios arroyos(19) y cañadas, interrumpiendo esa conectividad deseada por la ley.

## 5) Artículo 42:

Establece que en los espacios protegidos por esta normativa, las administraciones competentes tomarán las medidas apropiadas para evitar el deterioro de los mismos. Cualquier plan o proyecto, en estos lugares, se someterá a la adecuada valoración teniendo en cuenta los objetivos de conservación. Si, a pesar de las conclusiones negativas medioambientales, se decidiera llevar a cabo este proyecto, solamente podrían ser razones imperiosas de interés público de primer orden las que llevaran a dicha decisión. Dichas razones deberían ser declaradas mediante una ley o acuerdo público y motivado de Consejo de Ministros. Se adoptarán medidas compensatorias, que serán remitidas a la Comisión Europea.

En este caso, los argumentos fundamentales que esgrimen los impulsores de este proyecto son la mejora del tráfico y la desaparición de la partición del casco urbano de Las Rozas. No creo que sea razonable encuadrar esto como razones imperiosas de interés público de primer orden. No obstante, ambos argumentos son fáciles de desmontar:

### i) Mejora del tráfico:

Como sabe cualquiera que viaje por la A6, el atasco está provocado por la incorporación de vehículos en el Km 15, la conexión con la M40 y, más adelante, por las dificultades de entrada a Madrid. Como la variante volvería a unirse al actual trazado alrededor del Km 15, no tendría efecto sobre las retenciones. En realidad, al estar causado el atasco por las conexiones con otras vías, las nuevas conexiones originadas por la nueva variante crearían un nuevo cuello de botella en la A6. Más bien podría ralentizarse el tráfico.

### ii) Unión del municipio:

Se puede estar de acuerdo en que la situación de corte en Las Rozas provocada por el paso de la A6 no es la ideal. Sin embargo no podemos olvidar que la autovía es anterior a los edificios colindantes con la misma. Si el Ayuntamiento de Las Rozas consideraba tan terrible esta situación, no debería haber declarado urbanizable las zonas limítrofes con la autovía.

No obstante, existen otras opciones para solucionar este problema, cuyo estudio no hemos conocido, como el soterramiento de la vía a su paso por el casco urbano del que se hablaba hace poco. Desde luego, la solución no ha de ser vulnerar la legalidad vigente como se está indicando en esta alegación, ni destrozar un magnífico pulmón de nuestro país. Se da la circunstancia de que esta variante pasará a pocos metros del nuevo desarrollo urbanístico de La Marazuela. Suprimimos la cercanía de la autovía a unos ciudadanos para acercarla a otros que habrían adquirido sus viviendas sin saber esta circunstancia. En la documentación se dice que la población de La Marazuela es menor que la afectada actualmente por la carretera. Puede que sea cierto en la actualidad, sin embargo la zona representa un importante desarrollo urbanístico en la localidad, por lo que dicha población se verá incrementada muy considerablemente.

Por último, para un gobierno, que según palabras de su presidente, pretende que España abandere la lucha contra el Cambio Climático, sería de una incoherencia manifiesta dar luz verde a la destrucción de un espacio protegido a todos los niveles, como este.

Los árboles eliminan dióxido de carbono y proporcionan oxígeno. Los bosques refrescan y fijan las lluvias. La construcción de más carreteras incentiva el vehículo privado y la emisión de gases de Efecto Invernadero, responsables del calentamiento global.

Es intolerable, en resumen, promulgar una ley, como la 42/2007, a mediados de Diciembre para proponer su vulneración a últimos de mes.

6) Artículo 46:

Incide en la coherencia y conectividad de la Red Natura. Como ya se ha comentado este proyecto no iría en esa línea.

7) Art. 52:

Se establece garantía de conservación de especies autóctonas silvestres. Queda prohibido dañar a los animales, salvo leyes de caza y pesca. En este espacio se incluyen 17 especies de mamíferos, 100 de aves, 15 anfibios y reptiles y 7 de peces.

8) Art. 53,54:

Se establecen garantías de conservación para especies pertenecientes al Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, así como prohibiciones específicas para conseguir este propósito. Este proyecto afectaría gravemente a hábitats de varias de estas especies.

9) Art 55:

Dentro del listado anterior se establece el Catálogo de Especies Amenazadas, que incluye especies llamadas vulnerables y en peligro de extinción. En el caso que nos ocupa tendríamos el galápago leproso, la cigüeña blanca, búho real, tortola común, bermejuela, colmilleja y calandrino, estos 3 últimos, peces. Fundamentalmente, águila imperial ibérica, en peligro de extinción.

10)Art.56:

Establece las consecuencias de la inclusión en dicho catálogo. Éstas serían: la exigencia de adoptar planes de recuperación, métodos de conservación e instrumentos de gestión adecuados que eviten afecciones negativas para estas especies.

Toda el área que nos ocupa es zona crítica para la supervivencia del águila imperial ibérica Es difícil pensar en una afección más negativa que surcar esta zona crítica con una autovía.

11) Art 57:

Establece estrategias de conservación de especies.

12)Art, 58:

Establece excepciones en el nivel protector de estas especies. Cualquier excepción tiene un carácter muy restringido. Por supuesto, la construcción de una autovía para aliviar el tráfico no está entre ellas.

13) Artículo 76:

Establece distintas infracciones a evitar en las Reservas de la Biosfera, como es el caso. Por supuesto el deterioro gravísimo ocasionado por este proyecto estaría prohibido.

C) Legislación europea.

Directiva Hábitat 531014, 433514, 834014.

LIC ES 311004

ZEPA ES 000011

En consonancia con la ley 42/2007, el objeto de la Directiva es garantizar los espacios protegidos por ella misma.

1) Artículo 6.2:

Los Estados miembros adoptarán las medidas apropiadas para evitar el deterioro de los Hábitats naturales y sus especies.

2) Artículo 6.4:

Para consentir un proyecto que suponga deterioro en estos espacios, solamente pueden alegarse consideraciones relacionadas con la salud humana y la seguridad pública, o, previa consulta a la Comisión, otras razones de interés público de primer orden. Este aspecto ya se ha comentado en un apartado anterior. No hay ninguna reseña en la documentación expuesta al público de esta consulta a la Comisión.

D) Legislación internacional (UNESCO).

Como ya se ha indicado, este espacio es Reserva de la Biosfera de la UNESCO. Este organismo no tiene una normativa propia de protección para estos espacios. Deja en manos de los Estados la protección efectiva de las Reservas. Cada cierto tiempo (10 años) revisa el estado de las mismas. Si éste no fuera satisfactorio, podría privársele de la citada categoría de Reserva de la Biosfera. Resultaría sencillamente intolerable esta vergüenza internacional para España.

Todas estas consideraciones a nivel autonómico, nacional, europeo y mundial justifican un especial cuidado para este territorio magnífico que garantice la transmisión de este espléndido patrimonio natural a futuras generaciones, como indica el artículo 45 de nuestra Constitución. Si no somos capaces de conservarlo también vulneraríamos este artículo de la Constitución Española.

### 3) ASPECTOS CONCRETOS DEL PROYECTO: CONSIDERACIONES MEDIOAMBIENTALES.

A) Zona A2:

La variante atraviesa unos 4 km de la zona A2 de Reserva Natural del Parque, zona de máxima protección del mismo. Corresponden a un bosque mediterráneo de una belleza y espesura difícil de encontrar en la época actual. El trazado se ejecutaría en superficie en su mayor parte, sin medidas correctoras relevantes y en falso túnel durante un recorrido de 800 m.

En toda la zona A2 el destrozo de cubierta vegetal, la pérdida de multitud de encinas centenarias, pérdida de hábitats de animales, demás molestias asociadas a la construcción de la vía (contaminación, luces, ruidos, atropellos, presencia humana y de vehículos, suciedad,...) que haría imposible la supervivencia de fauna alguna en el territorio, pérdidas de suelo, etc., supondría la efectiva pérdida de un ecosistema absolutamente protegido y valioso.

Más concretamente pueden desgranarse los diferentes impactos:

1) Construcción del falso túnel:

Sería necesario para ello el desbroce y limpieza del terreno que implicaría el total destrozo de la vegetación que coincida con la carretera, posteriormente se realizaría la excavación con la consiguiente pérdida de suelo. Después se formaría el terraplén con parte del material procedente de la excavación, el restante iría a un vertedero situado en zonas T.

Las encinas retiradas en este proceso se replantarían en el terraplén que cerraría el túnel artificial, aparte de otras especies y según el Estudio de Impacto de Ambiental (EIA) se produciría una adecuada regeneración.



El EIA adolece de un optimismo verdaderamente irreal.

El 90% de las encinas transplantadas muere (sólo hay que ver lo que ha ocurrido en el desdoblamiento de la M-501), El suelo del terraplén no estaría estratificado, con la capa de suelo fértil en la superficie. Sería un suelo sucio, contaminado por la obra, sin estratificar, en el que sería extremadamente difícil la germinación y adecuado crecimiento de las plantas. El trasplante de encinas en esa situación sería imposible. Pasarían muchísimos años para tener un suelo adecuado y germinasen y crecieran las encinas. Teniendo en cuenta el lentísimo crecimiento de las mismas, pasarían siglos para tener un bosque de similar porte y espesura al perdido. De todas formas, es poco probable que el espesor de la tierra superior al túnel sea suficiente para el enraizamiento de árboles de tamaño importante.

2) Zonas asfaltadas, sobre las que discurriría directamente la carretera:  
Representan la mayor parte del área A2. Sobre ellas la vida se ha perdido para siempre.

3) Zonas por las que no pasaría directamente la vía:  
Buena parte de ellas se verían afectadas por los trabajos de construcción: paso de maquinaria, depósitos de obra, acumulación de materiales, vertidos, contaminación de arroyos, movimientos de tierra, etc. Después de terminar la obra, el impacto de una autovía de 8 carriles más las correspondientes vías de servicio en las zonas cercanas sería brutal. Como se indicó al principio, la vida de plantas y animales se tornaría extremadamente difícil.

Las consideraciones del EIA acerca de la eliminación del riesgo de contaminación de arroyos y acuíferos en una obra de tal magnitud es también realmente optimista. Por muy bien que se intenten hacer las cosas, es prácticamente imposible que esta contaminación no se produzca.

#### B) Zonas T

Tienen un menor grado de protección y menor interés paisajístico. Aún así tienen un alto valor ecológico. Hay pastizales, zonas agrícolas abandonadas, encinares poco densos que presentan un alentador ritmo de regeneración, pudiendo convertirse en bosques en no demasiado tiempo, etc. Probablemente su mayor interés sea su condición de zona de campeo y alimentación de águila imperial ibérica y otras rapaces.

Estas aves viven y nidifican en árboles y roquedos, sin embargo, para cazar necesitan espacios cercanos, no muy arbolados, en los que la visibilidad desde el aire de las presas sea mayor que en espacios de densa vegetación. Éstas serían las zonas T.

Su importancia para la supervivencia de estas especies está clara. Se trata de una zona crítica para una importantísima especie de nuestra fauna, en peligro de extinción.

Todos los impactos comentados en el apartado anterior se pondrían aquí de manifiesto, con el agravante de que esta zona también sería surcada en superficie por otra autovía, el cierre de la M50, llámese como se llame.

La zona tendría tal deterioro que la suelta de conejos sería totalmente ineficaz.

En estas zonas también se implantarían los vertederos donde se depositarían las tierras procedentes de excavaciones y explanados de la obra. También se llevarían cascotes y desechos procedentes de edificaciones derruidas por los trabajos. Todo esto, según un proceso parecido al de la revegetación de los terraplenes explicada, se convertiría en un idóneo espacio natural regenerado, según el EIA. A mi



entender, se vuelve a pecar de exceso de optimismo. Al igual que ocurría con los terraplenes, con el agravante de la presencia de los cascotes, podría pasar un siglo antes de una regeneración adecuada.

No se debería olvidar la considerable contaminación producida por la emisión de partículas por el movimiento de tierras, transporte y acumulación en el vertedero. El arrastre por parte de la lluvia de tierra sucia llegaría y contaminaría los arroyos, así como el acuífero. La inexistencia de cubierta vegetal en estos terraplenes y vertederos programados en el proyecto, favorecerá que el agua vaya llevándose las tierras sucias depositadas, contaminando también y dificultando la revegetación.

En resumen, las zonas T se convertirían en un espacio cuajado de autovías con sus respectivos vehículos y contaminación, sembrado de vertederos imposibilitado para la fauna y para el disfrute de los ciudadanos. Actualmente es muy habitual ver ciudadanos caminando o practicando ciclismo u otras actividades al aire libre. Todas estas sanas actividades de ocio serían imposibles tras la ejecución del proyecto.

Por todo ello, recordando también el artículo 45 de nuestra Constitución:

SOLICITO:

La total DESESTIMACIÓN y retirada del proyecto.

Torrelodones, a 5 de Febrero de 2008