

Demarcación de Carreteras del Gobierno General del Estado en la Comunidad de Madrid  
Dirección General de Carreteras  
Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación  
Ministerio de Fomento  
Paseo de la Castellana, 67, Nuevos Ministerios  
28071 Madrid

5 de febrero de 2008

Don/Doña \_\_\_\_\_, con DNI número \_\_\_\_\_,  
Con domicilio a efecto de notificaciones en \_\_\_\_\_,

*En relación con el “Estudio de Impacto Ambiental” que forma parte del Estudio Informativo redactado por la consultora Intecsa-Inarsa que, presentado en noviembre de 2007, fue encargado por el Ministerio de Fomento. Secretaría de Estado de Infraestructuras y Planificación. Dirección General de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid sobre la Autovía del Noroeste A 6 -Variante de las Rozas.*

*Que con fecha 29 de diciembre de 2007 se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado “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-M-65. «Autovía del Noroeste A-6. Variante de Las Rozas”, anuncio que por el que se somete el meritado estudio informativo y el estudio de impacto ambiental a información pública por un período de treinta días hábiles, contados a partir del primer día hábil siguiente al de la fecha de publicación del presente anuncio en el “Boletín Oficial del Estado”, formula las siguientes ALEGACIONES:*

## **1. INCUMPLIMIENTO DE LEGISLACIÓN AMBIENTAL APLICABLE**

La variante proyectada generaría impactos irreversibles en la zona afectada y comprometería los habitats y especies protegidos que alberga este paraje natural, violando todos los criterios de protección establecidos en la normativa aplicable a este espacio (Ley 1/1985 de 23 de enero, del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, Plan Rector de Uso y Gestión del parque Regional de la Cuenca Alta del manzanares, DIRECTIVA 92/43/CEE DEL CONSEJO de 21 de mayo de 1992 relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, Directiva 79/409/CE DEL CONSEJO relativa a la conservación de las aves silvestres, LEY 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad).

## **1.1-Condicionantes normativos y no normativos aplicables a la zona de afección del proyecto.**

### **1.1.1 Condicionantes normativos relativos a la figura de Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares:**

La Ley 1/1985 de 23 de enero, del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, establece en su artículo 1 como finalidad:

*Es objeto de la presente Ley el establecimiento de un régimen jurídico especial para el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.*

*2. Dicho régimen jurídico especial tiene como objetivos:*

- a) Proteger la integridad de la gea, fauna, flora, aguas y atmósfera y de todo el conjunto de los ecosistemas del ámbito ordenado, así como procurar su restablecimiento, cuando fuere preciso.*
- b) Promover la utilización ordenada de dicho ámbito con fines de investigación científica.*
- c) Fomentar en el mismo ámbito las actividades de interés educativo, cultura, recreativo, turístico y socio-económico.*
- d) Conservar el paisaje y la calidad de las aguas subterráneas y superficiales del ámbito considerado, y de las que vierten en ella.*
- e) Fomentar la mejora, recuperación e implantación de las actividades productivas tradicionales, de carácter agrícola, ganadero y forestal, como medio de preservación y protección activa del medio físico.*
- f) Mantener la calidad del aire y disminuir los niveles de contaminación.*
- g) Procurar la utilización pública del ámbito ordenado, fomentando su destino al uso o servicio público, en función de los anteriores objetivos.*

Las dos alternativas planteadas atraviesan Zona A2: Zona de Reserva Natural Educativa. La más sensible, de alto valor ecológico, según la Ley 1/1985 de 23 de enero, del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares: “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”

Y una Zona T: Zona de Transición, regulada en la Ley 1/1985 de 23 de enero, del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares establece que: “Este 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”

### **1.1.2 Condicionantes normativos relativos a las zonas de especial Protección para las Aves.**

La zona de afección del proyecto está declarada por la Unión Europea como ZEPA ES 000011 “El Pardo”, según Directiva 79/409/CE DEL CONSEJO relativa a la conservación de las aves silvestres, que establece en su artículo 4:

*“4. Los Estados miembros tomarán las medidas adecuadas para evitar dentro de las zonas de protección mencionadas en los apartados 1 y 2 la contaminación o el deterioro de los hábitats así como las perturbaciones que afecten a las aves, en la medida que tengan un efecto significativo respecto a los objetivos del presente artículo\*. Fuera de dichas zonas de protección los Estados miembros se esforzarán también en evitar la contaminación o el deterioro de los hábitats”.*

### **1.1.3 Condicionantes normativos relativos a los Lugares de Interés Comunitarios:**

La zona de afección del proyecto está declarada como LIC ES 3110004 “Cuenca del Río Manzanares”- Lugar de Importancia Comunitaria, (Dentro del LIC se sitúan el PRCAM y la ZEPA El pardo). DIRECTIVA 92/43/CEE DEL CONSEJO de 21 de mayo de 1992 relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.

Ambas zonas ZEPA y LIC, destinadas a formar parte de la Red Natura 2000, las obligaciones que adquieren los estados miembros a este respecto son:

#### **a) Establecer medidas de conservación adecuadas en los lugares de la red Natura 2000:**

*“Los Estados miembros fijarán las medidas de conservación necesarias que implicarán, en su caso, adecuados planes de gestión, específicos a los lugares o integrados en otros planes de desarrollo, y las apropiadas medidas reglamentarias, administrativas o contractuales, que respondan a las exigencias ecológicas de los tipos de hábitats naturales del Anexo I y de las especies del Anexo II presentes en los lugares” (artículo 6.1 de la Directiva Hábitat).*

*“Las especies mencionadas en el Anexo I [de la Directiva] serán objeto de medidas de conservación especiales en cuanto a su hábitat, con el fin de asegurar su supervivencia y su reproducción en su área de distribución” (artículo 4.1 de la Directiva Aves). “Los Estados miembros tomarán medidas semejantes con respecto a las especies migratorias no contempladas en el Anexo I cuya llegada sea regular” (artículo 4.2 de la Directiva).*

Los Estados miembros están obligados a instaurar un régimen general de protección activa para todas las ZEC, para alcanzar el objetivo general de la Directiva Hábitat: conservar la

biodiversidad de la UE. Se trata de medidas de conservación aplicables a todos los tipos de hábitats naturales del anexo I y las especies del anexo II presentes en esos espacios de la red **Natura 2000**, y deben tener como finalidad mantenerlos o restaurarlos en un estado favorable, de acuerdo con sus requerimientos ecológicos y garantizando la coherencia de la Red.

**b) Evitar el deterioro de los lugares de la red Natura 2000:**

*"Los Estados miembros adoptarán las medidas apropiadas para evitar (...) el deterioro de los hábitats naturales y de los hábitats de especies, así como las alteraciones que repercutan en las especies que hayan motivado la designación de las zonas, en la medida en que dichas alteraciones puedan tener un efecto apreciable en lo que respecta a los objetivos de la presente Directiva" (artículo 6.2 de la Directiva Hábitat).*

Hay actividades genéricas o acciones concretas que pueden causar daños significativos en los valores naturales que han motivado la designación de un lugar de **Natura 2000**. Por eso, además de establecer un régimen general de conservación de los lugares de la Red, los Estados miembros de la UE, en aplicación del principio de precaución, deben adoptar específicamente, de manera anticipada, cuantas medidas preventivas sean necesarias para impedir la perturbación de los hábitats naturales y de las especies silvestres, tanto en las ZEPA como en las ZEC. También los Lugares propuestos de Importancia Comunitaria deben ser protegidos, impidiendo su deterioro, antes incluso de su posterior designación como ZEC, de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.

**c) Evaluar el impacto de las actividades y los proyectos que puedan alterar o dañar los hábitats o las especies de los lugares de Natura 2000:**

*"Cualquier plan o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del lugar [de Natura 2000] 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, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar. A la vista de las conclusiones de la evaluación (...), las autoridades nacionales competentes sólo se declararán de acuerdo con dicho plan o proyecto tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública" (artículo 6.3).*

Los Estados miembros de la UE pueden excepcionalmente autorizar un proyecto aun siendo reconocido que afectará de manera adversa a algún lugar de la red **Natura 2000**. Pero sólo podrá ser llevado a cabo si previamente se demuestra que no hay soluciones alternativas; si existen razones de interés público de primer orden que lo justifiquen, y tomando todas las medidas compensatorias que sean necesarias para que se cumplan los objetivos de conservación de la Red.

*“La primera etapa que deben cumplir las autoridades competentes consiste en estudiar la posibilidad de recurrir a otras soluciones que respeten mejor la integridad del lugar. En general, esas soluciones deben haberse indicado ya en la evaluación inicial realizada en cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 6. Puede tratarse de ubicar el plan o proyecto en otro lugar (o de modificar el itinerario de un proyecto de infraestructura lineal), cambiar su envergadura o su diseño, o aplicar otros métodos. Debe también tenerse en cuenta la «opción cero».*

*Según el principio de subsidiariedad, es responsabilidad de las autoridades nacionales competentes realizar las comparaciones necesarias entre todas las soluciones de sustitución.*

*Hay que insistir en que en esas comparaciones, los parámetros de referencia se refieren a la conservación y el mantenimiento de la integridad del lugar y de sus funciones ecológicas. En esta etapa, por tanto, sobre los criterios medioambientales no pueden prevalecer otros criterios (económicos, por ejemplo)”*

Según la ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, respecto la aprobación de proyectos en zonas afectadas por la Red Natura 2000, por razones imperiosas de primer orden, en su artículo 45. Medidas de conservación de la Red Natura 2000:

*(Art. 42)*

*5. Si, a pesar de las conclusiones negativas de la evaluación de las repercusiones sobre el lugar y a falta de soluciones alternativas, debiera realizarse un plan, programa o proyecto por razones imperiosas de interés público de primer orden, incluidas razones de índole social o económica, las Administraciones Públicas competentes tomarán cuantas medidas compensatorias sean necesarias para garantizar que la coherencia global de Natura 2000 quede protegida.*

*La concurrencia de razones imperiosas de interés público de primer orden sólo podrá declararse para cada supuesto concreto:*

*a) Mediante una ley.*

*b) Mediante acuerdo del Consejo de Ministros, cuando se trate de planes, programas o proyectos que deban ser aprobados o autorizados por la Administración General del Estado, o del órgano de Gobierno de la Comunidad autónoma. Dicho acuerdo deberá ser motivado y público.*

*La adopción de las medidas compensatorias se llevará a cabo, en su caso, durante el procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas y de evaluación de impacto ambiental de proyectos, de acuerdo con lo dispuesto en la normativa aplicable. Dichas medidas se aplicarán en la fase de planificación y ejecución que determine la evaluación ambiental.*

*Las medidas compensatorias adoptadas serán remitidas, por el cauce correspondiente, a la Comisión Europea.*

#### **1.1.4 Otros condicionantes:**

El parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares está catalogado como Reserva de la Biosfera en el Programa de la UNESCO sobre el Hombre y la Biosfera (MAB).Cuya principal función es:

- i. Conservación: contribuir a la conservación de los paisajes, los ecosistemas, las especies y la variación genética.*
- ii. Desarrollo: fomentar un desarrollo económico y humano sostenible desde los puntos de vista sociocultural y ecológico.*
- iii. Apoyo logístico: prestar apoyo a proyectos de demostración, de educación y capacitación sobre el medio ambiente y de investigación y observación permanente en relación con cuestiones locales, regionales, nacionales y mundiales de conservación y desarrollo sostenible.*

### **1.2 Incumplimientos normativos del Estudio de Impacto Ambiental**

#### **1.2.1 Incumplimientos a la ley PRCAM.**

En contra de lo establecido en la ley PRCAM:

Las dos alternativas presentadas atraviesan una zona A2 donde no se permite ningún uso o actividad que no se oriente directamente a la conservación del medio ambiente y al mantenimiento del equilibrio natural en las zonas mismas, la construcción de una autovía no es una actividad orientada a la conservación de este espacio y comprometería de forma irreversible los valores ecológicos que alberga este espacio natural.

Las dos alternativas presentadas atraviesan una zona T, en la que solo se están permitidas actividades e instalaciones deportivas, recreativas y culturales compatibles con la función de protección de la zona, una autovía es no una actividad permitida en esta y comprometería la función de protección de este espacio.

#### **1.2.2 Incumplimientos a la Directiva 79/409/CE:**

En contra de lo establecido en la Directiva 79/409/CE:

La realización de una autovía en una zona de especial protección para las aves, generaría impactos críticos sobre las mismas, a saber:

- Pérdida de hábitat.
- Perturbaciones por productos tóxicos, ruido.
- Molestias humanas; zonas más transitadas, molestias en refugios de fauna antes inaccesibles.

- Perturbaciones por incremento de la iluminación
- Mortalidad.
- Efecto barrera, restricciones en los desplazamientos, aislamiento de poblaciones.
- Efecto de dispersión/corredor, atracción de algunas especies por los nuevos ambientes junto a nuevas infraestructuras. Alta mortalidad por prelación.

La realización de una autovía en una zona ZEPA generará graves perturbaciones en las poblaciones de aves, deterioro del hábitat y contaminación.

### 1.2.3 *Incumplimientos de la Directiva 92/43/CEE y de la ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad :*

En contra de lo que se establece en la *Directiva 92/43/CEE* hábitats:

- La realización de la autovía comprometería de forma significativa la integridad de la ZEPA y el LIC. Como se indica en propio estudio de impacto ambiental en el que se señala que:
  - ✓ *No es posible definir soluciones que no afecten a zonas T, la zona de campeo del águila imperial.*
  - ✓ *El efecto de destrucción de los hábitats se considera irrecuperable porque no se dispone de terrenos alternativos para la restauración del hábitat. (pag 46).*
  - ✓ *No es posible evitar todos los impactos sobre la zona A2, donde se producen los impactos de mayor significación, con una afección a 24,6 hectáreas de encinar que pertenecen a la zona A2 de reserva natural del PRCAM.*
  - ✓ *la presencia de suelos de cierta capacidad agrológica y natural y su destrucción por las obras de la futura vía suponen un impacto de cierta consideración al tratarse de una pérdida irreversible de suelo como recurso natural.*
- La autorización excepcional de un proyecto que afecte de manera adversa a algún lugar de la red **Natura 2000** sólo podrá ser llevado a cabo si previamente se demuestra que no hay soluciones alternativas; si existen razones de interés público de primer orden que lo justifiquen, y tomando todas las medidas compensatorias que sean necesarias para que se cumplan los objetivos de conservación de la Red.
- No se ha seguido la metodología de evaluación indicada para los proyectos que afectan a zonas afectadas por la Directiva Habitats, en este sentido no se ha estudiado ninguna alternativa compatible con la integridad del lugar. Las dos alternativas presentadas no se diferencian de forma significativa, parten del mismo punto kilométrico afectando a la una zona clasificada como A2 y la zona T, zona

ZEPA y LIC. Según el principio de subsidiariedad, es responsabilidad de las autoridades nacionales competentes realizar las comparaciones necesarias entre todas las soluciones de sustitución.

- No se ha considerado la alternativa cero, si bien se valora cuantitativamente, no se tiene en cuenta en la discusión final sobre jerarquización de alternativas, no se analiza la posibilidad de no realización de la variante como una alternativa respecto a las otras dos presentadas, a pesar de que la alternativa cero presenta valores de impacto ambiental significativamente menores (28,4 valor del impacto agregado) respecto a las alternativas I y II (73,9 y 84,0 valor del impacto agregado respectivamente), obviando que los parámetros que se refieren a la conservación y el mantenimiento de la integridad del lugar y sus funciones ecológicas deben ser determinantes en la toma de decisiones en el marco de un estudio de impacto ambiental.
- La justificación del proyecto en la orden de estudio responde a criterios de deficiente explotación de la carretera y por lo tanto a una supuesta mejora en la fluidez del tráfico en el tramo afectado, esta justificación no está considerada a efectos de esta Directiva, ni de la ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, como una razón imperiosa de primer orden. La concurrencia de razones imperiosas de interés público de primer orden sólo podrá declararse para cada supuesto concreto:

a) Mediante una ley.

b) Mediante acuerdo del Consejo de Ministros, cuando se trate de planes, programas o proyectos que deban ser aprobados o autorizados por la Administración General del Estado, o del órgano de Gobierno de la Comunidad autónoma. Dicho acuerdo deberá ser motivado y público (Art. 42 l ley 42/2007).

## 2. DEFICIENCIAS DETECTADAS EN EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL

### – *Apartado 3.- Descripción del entorno previsiblemente afectado. Inventario ambiental.3.5.- vegetación*

No se ha realizado un inventario de especies, en relación a su clasificación respecto a los anexos de la *Directiva 92/43/CEE, ANEXO IV especies animales y vegetales de interés comunitario que requieren una protección estricta.*

### – *Apartado 3.6 Fauna:*

En el listado de aves citadas en la zona y sus categorías de protección se omiten especies tan importantes como buitre negro, águila imperial, cigüeña negra, aguilucho lagunero, halcón peregrino.

### – *Apartado 3.7.- Espacios naturales de interés ambiental.*

El código del LIC que se cita no se corresponde con el LIC “cuenca del Río Manzanares”.

No se ha indicado que el PRCAM está reconocido como Reserva de La Biosfera por la UNESCO.

### – *Apartado 4.6.- Efectos sobre la vegetación y hábitats de interés.*

No se han considerado los efectos sinérgicos y acumulativos entre la variante de la A-6 el proyectado cierre Norte de la M-50, sobre la vegetación y hábitats de interés.

### – *Apartado 4.7.- Efectos sobre la fauna y las especies singulares.*

Respecto a la descripción de los efectos sobre la fauna derivados del proyecto, se ha restringido al águila imperial, obviando que esta zona alberga numerosas especies de interés, por ser una Zona de Especial Protección para las Aves y que además presenta algunas especies catalogadas como vulnerables (enfrentadas a un alto riesgo de extinción estado silvestre) y otras catalogadas como casi amenazadas.

Por otro lado la descripción de los impactos sobre la fauna es muy pobre y obvia aspectos tan importantes y conocidos como:

- Perturbaciones por productos tóxicos, ruido.
- Molestias humanas; zonas más transitadas, molestias en refugios de fauna antes inaccesibles.
- Pérdida de lugares de nidificación.
- Efecto sobre la fauna de la contaminación lumínica.
- Incremento del riesgo de atropello.
- Pérdida de biodiversidad.
- Restricciones en los desplazamientos, aislamiento de poblaciones.
- Efecto de dispersión/corredor, atracción de algunas especies por los nuevos ambientes junto a nuevas infraestructuras.
- Aumento de la mortalidad por predación.

No se han considerado los efectos sinérgicos y acumulativos de estos aspectos, entre la variante de la A-6 el proyectado cierre norte de la M-50, sobre la fauna.

– ***Apartado 4.8- Efectos sobre espacios protegidos***

El Estudio se limita a citar las figuras de protección del trazado por el que discurre la variante pero no se describen las afecciones al LIC, a la ZEPA y al PRCAM analizando los valores que motivaron la su declaración para poder determinar si el proyecto afectará o no a la integridad del lugar, como se solicitó la *Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente*, en las consultas previas al estudio.

No se han considerado los efectos sinérgicos y acumulativos de la variante de la A-6 y el proyectado cierre norte de la M-50, sobre estos espacios protegidos.

– ***Apartado 4.9- Efectos sobre el paisaje.***

En este apartado no se realiza un estudio de cuencas visuales ni de fondos escénicos: No hay valoración con criterios objetivos de calida de las unidades de paisaje: No hay un análisis de fragilidad de las zonas afectadas. No se realiza un análisis de los puntos escénicos de mayor importancia.

– ***Apartado 4.13.- Contaminación acústica.***

En este apartado sorprendentemente se dice: *“En este caso al tratarse de una variante, la actuación va a representar una notable mejora de las condiciones de ruido a las que se ve sometida la población residente próxima a la A-6, si bien se verá afectada la población de las urbanizaciones cercanas (en concreto la Marazuela).”*

Obviando como un efecto previsible del proyecto, el aumento de ruido en la zona

protegida que atravesaría la variante y su impacto sobre la fauna y los impactos sinérgicos y acumulativos que tendría el aumento del ruido en la zona afectada por la variante y el proyectado cierre de la M-50 sobre la fauna.

– ***Apartado 4.14.- Efectos sobre la calidad del aire.***

En este apartado al igual que en el anterior se dice: *la actuación va a representar una mejora de las condiciones ambientales para la población que actualmente está cercana a la vía, desde la perspectiva de los niveles sonoros y de la calidad del aire urbano.* Obviando el aumento de la contaminación atmosférica en la zona afectada por la variante sobre la fauna y la vegetación afectada y los efectos sinérgicos y acumulativos de este impacto con el proyectado cierre norte de la M-50.

Por último indicar que no se ha valorado el impacto de la perturbación lumínica para la fauna y el impacto lumínico sinérgico y acumulativo de la variante con la M-50 la fauna. La contaminación lumínica, está descrita como uno de los impactos sobre las aves más importantes de las carreteras, el que no se haya considerado en este estudio desvirtúa de forma importante los resultados obtenidos.

– ***Apartado 5.1.- selección de criterios de evaluación.***

Los factores ambientales considerados y su valoración no son adecuados para realizar una comparación objetiva de alternativas. En este sentido cabe destacar que:

- La calidad del aire y los efectos sonoros se valoran respecto a la distancia a la población cercana, obviando que en un estudio de impacto ambiental los efectos sobre la fauna y la vegetación deben ser determinantes en la toma de decisiones, esto hace que se llegue a conclusiones tan inverosímiles como que la no realización de la variante (alternativa cero) tiene un impacto mucho mayor que las alternativas que consideran la construcción de la variante, desde el punto de vista de la contaminación atmosférica y el ruido.
  
- Para valorar el impacto sobre la fauna se ha escogido el indicador *distancia mínima a la zona de nidificación del águila imperial*, que es un indicador muy parcial que solo se refiere a una de las especies afectadas previsiblemente por el proyecto y que aporta poca información respecto a las afecciones a la comunidad faunística de este espacio protegido.

### 3. DEFICIENCIAS Y ERRORES DEL ESTUDIO DE RUIDO

Existen graves deficiencias y errores en el Estudio de ruido (Apéndice nº 2 del Estudio de Impacto Ambiental), de consecuencias importantes ya que se extraen una serie de conclusiones erróneas del mismo que son importantes a la hora de comparar y valorar las alternativas, a la hora de caracterizar los impactos en el Estudio de Impacto Ambiental, e incluso a la hora de justificar el adecuado cumplimiento de la normativa vigente en materia de ruido.

#### Errores en los datos de tráfico introducidos en el modelo informático

La asignación de tráfico que se hace para el cálculo de la situación futura (postoperacional) es inverosímil. Si tomamos como indicador la intensidad media de vehículos ligeros en el periodo horario diurno (según la legislación de la Comunidad de Madrid), la suma de intensidades de la variante, el tramo residual y las vías de servicio de la A-6 en la situación futura (en el horizonte de 2020) es *menor* que la suma de intensidades de la A-6 y sus vías de servicio en la situación actual (preoperacional), contradiciendo, además de al sentido común, los propios datos del Estudio de tráfico del presente proyecto. Concretamente pasaríamos de 118.923 vehículos ligeros diurnos (92.909 en la A-6 más 26.014 en la vía de servicio) en la situación actual, a 103.842 vehículos ligeros diurnos (86.849 en la variante más 12.235 en el tramo residual y 4.758 en la vía de servicio). Este descenso de 15.081 vehículos (un 12,7 % en términos relativos) no puede explicarse tampoco con su absorción por las otras carreteras del ámbito (M-50 y M-505), ya que la suma total de intensidades de las tres carreteras o conjuntos de carreteras también desciende en la situación futura, pasando de 189.226 vehículos ligeros diurnos a 184.301, lo que supone un descenso de 4.925 vehículos en total, como puede verse en la tabla.

Carretera	Actual (2006)	Futura (2020)	Variación	Variación (%)
A-6*	118.923	103.842	-15.081	-12,7 %
M-505	34.123	41.235	+7.112	+20,8 %
M-50	36.180	39.224	+3.044	+8,4 %
<b>Total</b>	<b>189.226</b>	<b>184.301</b>	<b>-4.925</b>	<b>-2,6 %</b>

Datos de intensidades medias de vehículos ligeros en horario diurno (según legislación autonómica).

\* Suma de la variante, el tramo residual y la vía de servicio.

Esta disminución global del tráfico, además de poco verosímil y de no tener en cuenta los posibles efectos de tráfico inducido por las nuevas infraestructuras, se contradice claramente con las previsiones del Estudio de Tráfico, que establecen una hipótesis de crecimiento de la demanda de vehículos ligeros del 4,83% para el periodo 2006-2010, del 4,53% para el 2011-2015 y del 4,28% para el 2016-2020 (datos de la página 11 del Anejo nº 3). A pesar de esta contradicción, se afirma en el Estudio de ruido que “se ha partido de los

datos del estudio de tráfico del Estudio Informativo” y que “se ha supuesto un reparto del 50% entre la A-6 y la variante proyectada”, que se compadece mal con los datos introducidos en el modelo y que hemos analizado pormenorizadamente.

Los resultados obtenidos por el simulador quedarían invalidados de raíz (al margen de otras consideraciones sobre la metodología empleada) al partir de unas cifras de tráfico claramente erróneas. Sólo por esta cuestión debería considerarse invalidado el Estudio de ruido en su conjunto, pero es que además se incurren en numerosos errores graves que pasamos a detallar a continuación:

- *La comparación entre las tres alternativas está plagada de errores.* El Estudio de ruido afirma, como conclusión principal, que “en todo caso, la construcción de cualquiera de las alternativas de la variante mejora la situación actual al reducir significativamente la población afectada”. Esta afirmación se basa en unos datos erróneos ya que, aparte de otras graves deficiencias que se detallarán más adelante, en las alternativas 1 y 2 no se consideran los impactos acústicos del tramo residual de la A-6 que permanecería en funcionamiento. Este tramo tendría un tráfico nada desdeñable (concretamente el 50% del tráfico total, según afirma el propio Estudio acústico), por lo que la estimación de población afectada por las variantes 1 y 2 queda claramente infravalorada. A la espera de repetir el Estudio subsanando las deficiencias del actual, puede intuirse que las cifras totales de población afectada por las 3 alternativas (0, 1 y 2) serán cuanto menos similares, si no incluso mayores en las alternativas 1 y 2. La supuesta disminución del ruido y por tanto de población afectada en el tramo residual de la actual A-6, se vería compensada o incluso sobrepasada por las nuevas poblaciones afectadas por las alternativas 1 y 2 que ahora no sufren la afección de la actual A-6. Asimismo, tampoco se han incluido planos de los efectos sinérgicos en las tres alternativas (0, 1 y 2) de la variante (en las alternativas 1 y 2), del tramo del trazado actual de la A-6, de las carreteras M-505 y M-50 (incluyendo el Cierre Norte) y de las vías de ferrocarril. Es sobre estos planos de afección sobre los que se puede valorar las afecciones cuantitativas a viviendas y personas de las tres alternativas y por lo tanto establecer una comparación válida.
- *Afecciones que vulneran la normativa.* El modelo utilizado en este Estudio de ruido predice en la situación postoperacional la existencia de niveles superiores a los admitidos en las fachadas de bastantes viviendas, en la urbanización La Marazuela y en el término municipal de Majadahonda, entre otros lugares. La segunda conclusión del Estudio de ruido es la necesidad de establecer medidas correctoras, debido a estos incumplimientos de normativa en zonas residenciales. Se afirma la necesidad de medidas correctoras (pantallas acústicas) pero no se realiza posteriormente el estudio acústico con las medidas correctoras aplicadas, y por lo tanto no se justifica el cumplimiento de la normativa aplicable.

- *Situación preoperacional desconocida.* No se han realizado mediciones reales *in situ* del ruido ambiental actual para conocer la situación de partida. Se trabaja únicamente con el modelo informático simplificado, sin que se contraste su adecuación a la realidad en el estado preoperacional para poder evaluar su verosimilitud.
- *Exclusión de viaductos, ramales de enlace, nudos de carreteras y rotondas en el estudio acústico.* El estudio de ruido se realiza teniendo en cuenta únicamente el eje central del trazado, ya que no han incluido en el modelo la presencia de los viaductos, ramales, nudos y rotondas previstas a lo largo del tramo proyectado. El volumen de tráfico que soportarán los nudos y ramales de enlace proyectados son como para tenerlos en cuenta por sí mismos como emisores independientes del tronco principal, sobre todo teniendo en cuenta su ubicación tanto en planta (pueden bastante separados del eje central, mucho más cerca de viviendas u otros elementos sensibles) como en alzado (en ocasiones elevados en altura, lo que puede aumentar sensiblemente la distancia de propagación del ruido). Por ejemplo, no se estudian las afecciones que producirían el nudo de la Variante de la A-6 con el llamado Cierre Norte de la M-50, ni el viaducto de este Cierre Norte de la M-50 sobre la A-6 actual (incluso aparece en los mapas de isófonas como si no emitiera ruido). Estas estructuras complejas podrían suponer afecciones acústicas graves a zonas cercanas como pueden ser las viviendas del Pinar de Las Rozas o el centro comercial próximo. Se deberían considerar estas fuentes de ruido de forma diferenciada, tanto en los estados preoperacional como postoperacional y en los planos de impacto residual (que como veremos más adelante ni siquiera se han realizado).
- *Errores en los Planos de Afección Acústica de las diferentes alternativas.* Las afecciones acústicas de las alternativas 1 y 2 deberían ser idénticas en aquellos tramos cuyo trazado es idéntico, ya que en ambas alternativas se trabaja con los mismos valores de intensidad de vehículos. Sin embargo, los planos 3.2 y 3.3 muestran diferencias importantes: la zona afectada aparece como más ancha en la alternativa 2, como puede verse con claridad en la urbanización La Marazuela. En las conclusiones, por el contrario, se afirma que el número de viviendas y la población afectada son los mismos en las dos alternativas. Esta doble contradicción indica que al menos en una de las dos alternativas los mapas son erróneos y las cifras de población afectada o no están calculadas a partir de los mapas o no están calculadas en absoluto.
- *Impactos sobre la fauna y los espacios protegidos.* Es evidente que no se han analizado las consecuencias y los efectos negativos del impacto acústico de la construcción de la variante sobre los espacios protegidos por los que discurre (Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, ZEPA “El Pardo”, LIC “Cuenca del Río Manzanares”) y sobre la fauna que en ellos habita, incluidas las aves, muy sensibles a la contaminación acústica (entre ellas el águila imperial que podría ver reducido su hábitat mucho más allá de la mera ocupación física de la carretera). Es también evidente la influencia negativa que esta duplicación tendría en cuanto a emisiones

de ruido sobre estos espacios protegidos, hábitats y especies, y a pesar de ello no se aborda ni en el Estudio de ruido ni en el Estudio de Impacto Ambiental. Lógicamente tampoco se abordan los impactos sinérgicos sobre la fauna de la contaminación acústica y la contaminación lumínica asociada a este proyecto de variante.

### **Deficiencias en las medidas correctoras del ruido**

Debido a los datos incorrectos de partida en cuanto a intensidades de tráfico y a toda la serie de errores y deficiencias expuestas en el punto anterior, es obvio que la localización de las zonas afectadas por el ruido (entendiendo éstas como las incluidas en las isófonas 65 dB diurnos y 55 dB nocturnos) no es correcta, quedando invalidado en su totalidad el apartado de medidas correctoras. No obstante, se detallan otros errores que se han detectado:

- *Desconocimiento de la eficacia de las medidas correctoras propuestas.* Se plantea la colocación de pantallas antiruido como medidas correctoras, pero sin embargo no se especifican las características de las mismas (como el material) ni la eficacia de las mismas. Dependiendo del material, su comportamiento puede ser muy distinto, e incluso contraproducente para ciertos casos. Por ejemplo, el metacrilato tiene una capacidad de absorción muy baja y una refracción muy alta, lo que supone, en el mejor de los casos, desviar la afección acústica a otra zona del territorio en estudio, normalmente la enfrentada a donde están colocadas. En este caso este tipo de pantallas no harían sino incrementar la afección hacia los espacios más valiosos, al desviar parte del ruido desde los espacios residenciales hacia ellos.
- *Ausencia de estudio de impacto residual.* No se ha realizado un análisis del impacto residual que el ruido del tráfico rodado produce en el tramo en estudio después de aplicadas las medidas correctoras proyectadas para conocer su eficacia y justificar el cumplimiento de la normativa vigente.
- *Incremento del efecto barrera.* Si realmente se procede a la colocación de pantallas acústicas en las zonas que así se requiere éstas conformarían un continuo a lo largo de partes importantes del trazado (1,94 km en la alternativa 1 y 1,84 km en la alternativa 2). Por ello habría que hacer un estudio específico, dentro del Estudio de Impacto Ambiental, del efecto barrera que produce la nueva variante ya que este efecto se vería incrementado en gran medida por estas pantallas.

#### 4. DEFICIENCIAS Y ERRORES DEL ESTUDIO DE CALIDAD DEL AIRE

En el Estudio de calidad del aire (Apéndice nº 3 del Estudio de Impacto Ambiental) se reproducen algunos errores conceptuales cometidos en el Estudio de ruido (Apéndice nº 2 del Estudio de Impacto Ambiental) a la hora de valorar y comparar el impacto de las 3 alternativas (0, 1 y 2), que invalidan por completo sus conclusiones:

- Se vuelve a ignorar el previsible efecto de tráfico inducido, previendo que la intensidad total de tráfico en la A-6 en el horizonte de 2020 sería la misma, se realice o no la variante, y que de ésta intensidad “la variante absorbe un 50% del tráfico total, y que el otro 50% del tráfico circula por la vía A-6 actual”. Resulta poco verosímil que habiendo dos infraestructuras paralelas no se produzca un incremento global del tráfico, por el efecto sobradamente conocido y estudiado del “tráfico inducido”. Por lo tanto, los datos de partida para comparar la alternativa 0 con las alternativas 1 y 2 son ciertamente cuestionables, y deberían corregirse.
- La estimación de las áreas afectadas y por lo tanto de la población afectada se realiza de forma arbitraria. Tras calcular los niveles de contaminantes para la situación actual y para la futura de las distintas alternativas (2.3 Estimación de emisiones en la situación futura), se prescinde de todos esos datos obtenidos, y se pasa a valorar como único indicador la población residente a menos de 250 metros del trazado. Aun dando por buena esta simplificación, lo que no es aceptable es que se excluya de las alternativas 1 y 2 el tramo de la actual A-6 que permanecería en funcionamiento (tramo residual). Si se estima que el tráfico se repartirá al 50% entre la variante y el tramo residual, la afección será similar para ambos casos, y por lo tanto habría que sumar, en las alternativas 1 y 2, la población residente no sólo en los 250 metros alrededor de la variante sino también alrededor del tramo residual. Las conclusiones que se derivan del Estudio de calidad del aire, y que se emplean en la comparación de alternativas del Estudio de impacto ambiental son por lo tanto válidas.
- Al igual que en el caso del ruido, se vuelven a ignorar los efectos sobre los ecosistemas, ciñéndose únicamente a los efectos sobre la población humana. En el Estudio de Impacto Ambiental deberían abordarse los impactos que la contaminación del aire ejerce sobre la fauna y los ecosistemas de los espacios protegidos que atraviesa. Estos impactos deberían estudiarse de forma sinérgica con la contaminación acústica y la contaminación lumínica provocadas por la variante.

## **5. IMPORTANCIA DEL PRCAM**

La principal finalidad ambiental del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, y así consta en la exposición de motivos de su ley de creación, aprobada por la Asamblea de Madrid a principios de 1985, era la de garantizar la conservación del Monte de El Pardo, y su conexión ambiental con la Sierra del Guadarrama.

El Monte de El Pardo es uno de los encinares sobre arenas mejor conservados de España, albergando una gran riqueza de fauna y flora, entre la que destaca la importante población de especies animales amenazadas que alberga, entre las que podemos señalar al águila imperial Ibérica, especie en peligro de extinción, y que cuenta en el Monte de El Pardo con una población de 10 parejas.

Esta amplia porción de área natural bien conservada que se extiende al norte de la capital, realiza una gran labor ambiental, contribuyendo de manera muy importante a la propia viabilidad ambiental de la ciudad de Madrid.

## **6. IMPLICACIONES URBANÍSTICAS**

Las implicaciones urbanísticas de la variante resultan evidentes: su construcción produciría el “desgajamiento” de una franja de suelo de considerable superficie, que quedaría limitada por la zona urbanizada de Las Rozas y la actual A-6, y la variante propuesta. Mucho nos tememos que, como en el caso del polígono Valverde antes señalado, la Comunidad de Madrid aprovechara la ocasión para modificar la Ley del Parque Regional, excluyendo esa franja de terreno del espacio protegido, para después calificarla como suelo urbanizable y construir sobre la misma varios miles de viviendas. Ello produciría un enorme impacto ambiental sobre el colindante Monte de El Pardo, incrementando sustancialmente la presión de la urbanización sobre el mismo, y su mayor aislamiento.

## **7. EFECTOS SOBRE LA POBLACIÓN**

La construcción de la variante de la A-6 favorecería, por una parte, el desarrollo inmobiliario en el municipio de las Rozas que, tal y como se ha indicado, es uno de los municipios de España que más ha crecido en los últimos años. Efectivamente, ha pasado de los 35.137 habitantes que tenía en 1991 a los 76.246 habitantes de 2005. Este rápido crecimiento de población se traduce necesariamente en un déficit de servicios, que se agravaría con la potenciación del desarrollo inmobiliario que favorecería la construcción de la variante. Este mayor desarrollo inmobiliario

Contribuiría necesariamente a una mayor congestión de la autovía A-6, por lo que la construcción de la variante apenas incrementaría la fluidez en esta vía y, a medio plazo, llegaría a ser una causa indirecta de una mayor congestión de la misma.

Asimismo, el municipio quedaría en buena parte “encajado” entre dos autovías, la actual y la variante, cortando por tanto el acceso que actualmente tiene los vecinos a las zonas libres de construcciones y asfalto del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares.

Todo ello repercutiría necesariamente en una pérdida de calidad de vida de los vecinos de Las Rozas, más aún cuando una buena parte de ellos procede de la ciudad de Madrid, ciudad que abandonaron en muchos casos renunciando a los aspectos ventajosos de la capital, en busca de un municipio menos agobiante y de un mayor contacto con la naturaleza.

## **8. IMPACTOS GLOBALES**

Los organismos internacionales como el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC), organismo caracterizado por la objetividad de sus planteamientos y por estar compuesto por más de 500 científicos de todo el mundo, han afirmado que existen argumentaciones más que fundadas que permiten asegurar que hay relación directa entre la acción antrópica (el transporte es uno de los sectores más importantes) y los efectos negativos que están teniendo lugar sobre la modificación del clima planetario. En concreto han señalado que se pueden producir elevaciones de temperatura entre 1,5 y 4,5 °C, lo que daría lugar a desastres naturales de gran envergadura: ampliación de zonas desérticas (la Península Ibérica es una de las zonas más afectadas por este proceso), desplazamiento de poblaciones y de la actividad agropecuaria, elevación del nivel de costas, agravamiento de los desastres naturales, etc.

En esta línea, la Organización Meteorológica recomienda prudencia a los gobiernos a la hora de diseñar cada una de las políticas sectoriales de energía, de vivienda y especialmente las de transportes, sugiriendo una serie de actuaciones que permitieran colaborar a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. La actuación propuesta alejaría a España, un poco más de la posibilidad de cumplir con los compromisos de Kyoto.

En España, es el transporte el sector que más ha crecido en sus emisiones y es el sector más atrasado en la lucha contra el cambio climático. En España es ya responsable de una cuarta parte de las emisiones totales de CO<sub>2</sub>, aunque las previsiones de aumento son muy grandes. Así, el Observatorio de la Sostenibilidad de España estima que en 2010 las emisiones del transporte pueden llegar al 40% del total (Sostenibilidad en España 2006, Mundiprensa).

Los mayores responsables de esta situación son los automóviles. Efectivamente, la carretera es la principal generadora de emisiones del transporte, con un porcentaje cercano al 90% de las emisiones totales. Y dentro de la carretera, la mayor proporción de emisiones de dióxido de carbono es debida a los coches, un 53% del total. Por eso suponen uno de los elementos claves en los que incidir si se quiere reducir nuestra contribución al cambio climático.

## **9. ASPECTOS RELATIVOS A LA POLÍTICA DE TRANSPORTE**

Existe un grave error argumental por parte de la Administración referente a la determinación de cuáles son las verdaderas “necesidades de transporte”. En este sentido, se parte de la equivocación de justificar el desarrollo territorial y su relación con las necesidades de transporte de los ciudadanos, extrapolarlo las demandas de los “automovilistas” al conjunto de la ciudadanía. Se da por sentado que toda la población posee un vehículo a motor o un permiso de conducción y que aún cumpliendo estas dos condiciones desea trasladarse en automóvil.

El automóvil es un bien posicional, lo que significa que no puede ser utilizado al mismo tiempo por el conjunto de la sociedad; el espacio destinado a los desplazamientos y a los aparcamientos de estos vehículos es finito. Existe por lo tanto una imposibilidad de poder satisfacer las necesidades de movilidad en estos medios, ya que el ritmo de construcción de infraestructuras siempre será inferior al de la demanda de fabricación de vehículos. Por otra parte, está comprobado que construir más carreteras no soluciona los problemas de movilidad. Al contrario, la construcción de nuevas carreteras o la ampliación de las ya existentes impulsa el aumento de tráfico privado, creando crecientes impactos ambientales en un medio natural cada vez más vulnerable.

## **10. VALORACIÓN GLOBAL**

Por todo lo expuesto, resulta evidente que la construcción de la variante de la A-6 en Las Rozas, promovida por el Ministerio de Fomento, produciría un gran impacto ambiental sobre el Parque Regional de la cuenca Alta del Manzanares, afectando tanto a los valores ambientales intrínsecos del parque, como a su función protectora del Monte de El Pardo.

Asimismo, produciría también otros daños ambientales indirectos, pero igual o más importantes, derivados del fomento del desarrollo inmobiliario que esta actuación favorecería en el municipio de Las Rozas.

Por último, destacar los efectos negativos sobre la población de Las Rozas. El incremento de población como consecuencia del desarrollo urbanístico, en un municipio ya superpoblado y con graves deficiencias en los servicios, no sería el único problema. Además, se “encerraría” a una gran parte de la población entre dos autovías, cortando su actual acceso a las áreas libres de edificación del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, produciendo un evidente deterioro de la calidad de vida de sus habitantes.

**Por todo ello solicito:**

**Se proceda a la retirada, desestimación y archivo del proyecto “Autovía del Noroeste A 6 -Variante de las Rozas”, y la desestimación y archivo del proyecto.**