

Turnos de 24 horas para acabar la M-30

Ayuntamiento. Los técnicos prevén trabajar de forma ininterrumpida en zonas donde no se moleste por la noche a los vecinos, como el río. Un estudio de la Politécnica prevé que la reforma ahorre 708 millones de horas de viaje, lo que se traduce en 3.915 millones de euros: el coste inicial de toda la obra

FERNANDO MAS

Los técnicos no están nada contentos con los 14 meses que se han llevado los trámites previos —alguno dilatado por desavenencias e intereses políticos— necesarios para iniciar la reforma de la M-30. Ya tiene en marcha el alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, su gran obra para Madrid. Su promesa electoral incluía un plazo de entrega: mayo de 2007.

Si entonces no ha concluido, el guirigay de tráfico en la ciudad será histórico. El río empantanado, el norte colapsado... Pese a que el periodo de ejecución de los proyectos oeste y norte es de tres años, pese a que quedan menos de 36 meses para la fecha límite, pese a que ninguna de las dos obras se haya adjudicado, desde el Ayuntamiento se insiste en que la reforma se acabará en el tiempo prometido.

¿Cómo? Los técnicos se guardan una carta en la manga: los turnos de 24 horas, el trabajo ininterrumpido en algunos puntos de la obra.

La primera vez que en Madrid se utilizó este sistema fue durante la construcción del paso inferior de Cristo Rey, infraestructura impulsada por el alcalde Agustín Rodríguez-Sahagún, que acudía por sorpresa a cualquier hora del día a supervisar la obra. El que fuera alcalde de la capital a final de la década de los 80 y principios de los 90, impulsó este método de trabajo con el fin de ganar tiempo y evitar molestias a los vecinos.

Cuando se plantean todas estas variables a los máximos responsables de la reforma de la M-30 (premura de tiempo, reducción de molestias...), éstos aclaran literalmente: «Cuando haga falta y no molestes, sí se trabajará en tres turnos».

—¿Y junto al río?

—Casi con total seguridad. Sí.

Y a continuación dan la explicación pertinente: «Tienen un poquito más de coste, pero al final se sale ganando. El metro cuadrado de pantalla —el sistema que se utiliza para hacer los túneles a cielo abier-



El alcalde de Madrid y la concejala de Urbanismo, Pilar Martínez, observan el Manzanares el día que presentaron la reforma de este tramo de la M-30. / EL MUNDO

to, sin tuneladoras— es más caro si se hace por la noche, pero si tenemos en cuenta que se acorta el tiempo de ejecución de la obra, se reducen los gastos generales, con lo que se compensa el gasto extra».

Lo normal es trabajar en un turno de ocho horas, que en ocasiones se puede prolongar ligeramente. Si hace falta se movilizan dos turnos. En un caso excepcional, tres. Será el caso para acelerar las tareas de reforma en aquellos puntos donde se arranque con retraso.

Como las críticas a esta obra no concluirán con su inicio, el Ayuntamiento prevé empezar a destapar informes que avalan sus bondades. Uno de ellos ha sido elaborado por la Universidad Politécnica. La *Evaluación Socio-Económica y Ambiental del Programa de Mejoras de la M-30 de Madrid* explica, entre otras cuestiones, que los conductores se ahorrarán 708 millones de horas de viaje —en 37 años— gracias al nuevo trazado de la autovía. Eso se traduce, dice literalmente la página 67

de ese informe, «en 3.915 millones de euros». Agrega que este «es el beneficio fundamental, que justifica por sí sólo el programa de mejora». Lógico, si se conoce que la inversión inicial para esta obra, excluyendo el IVA, es inferior a esa cantidad. Otro cantar será el coste definitivo, con los intereses que se pagarán, a partir de su conclusión, durante 35 años. Todo un *peaje en la sombra* que se cargará a los bolsillos de los contribuyentes vía impuestos, según la oposición.

En 2007, cuando se abra al tráfico, el ahorro al día en la zona Este —la más beneficiada de la M-30— será de 19.995 horas al día. El ahorro se eleva a 43.256 horas en este punto en el año 2037.

Pero quizá donde más hincapié hacen los técnicos es en la seguridad vial. Los beneficios globales por la reducción de accidentes se cifran en 770 millones de euros a lo largo de la vida útil del proyecto», que elude decir cuál es. La zona sur es la más beneficiada por los cam-

CIFRAS PARA JUSTIFICAR LA REFORMA

708/3.915. El estudio de la Universidad Politécnica *Evaluación Socio-Económica y Ambiental del Programa de Mejoras de la M-30* prevé que el ahorro de horas de viaje en 30 años, de 2007 a 2037, será de 708 millones. Eso, traducido a dinero, equivale a 3.915 millones de euros. Casualmente, 300 millones de la inversión inicial (sin IVA) prevista para reformar toda la calle. El sector Este es el que sale mejor parado, en este capítulo, por la remodelación, seguido del oeste (transcurre junto al río). En el primer caso, el ahorro será en 2037 de 43.256 horas al día, y en el segundo, de 30.741 ese mismo año. En el tramo donde se ahorran menos horas es en el Sur, con 2.905 en 2007, 4.055 en 2012 y 10.449 en 2037. Dentro de 33 años, en el norte se ahorrarán 21.701 horas al día.

64.000. Si todo sale como está previsto, uno de los mayores beneficios de la reforma de la M-30, siempre según el mismo estudio al que ha tenido acceso M2, corresponderá con la disminución de la contaminación. El tráfico más fluido —es lo que se pretende— ayudará a reducir las emisiones de dióxido de carbono. En 2007, cuando en teoría estará en marcha la nueva M-30, las emisiones de CO₂ se reducirán 35.000 toneladas al año, cantidad que se elevará a las 64.800 toneladas en 2037. Estas reducciones suponen un ahorro anual que varía entre los 5,5 y los 10,1 millones de euros. Dice el informe que con el incremento de la velocidad lo hacen también los óxidos de nitrógeno, aunque queda compensado este aumento con la disminución considerable de los óxidos de azufre y compuestos orgánicos volátiles.

259. El beneficio, en millones de euros, para los vecinos por la supresión del *efecto barrera* en las zonas en túnel. La población directamente afectada por las mejoras de los túneles es de 270.000 personas, a los que, dice el estudio, habrá que sumar los que visiten la zona. Un ejemplo claro es la prolongación del subterráneo de Santa María de la Cabeza. En las zonas de túnel se recuerda que se realizarán 18 millones de viajes correspondientes a 10 líneas de la EMT. Como es lógico, no se refiere a los pasos inferiores de la M-30, sino a los que se están construyendo en el interior para evacuar el tráfico al exterior de la ciudad. Las inversiones en la obra, dice el informe en su página 71, «producirán un efecto claro de generación de rentas y puestos de trabajo que pueden estimarse en 125.000».

71,66. Se ha analizado, incluso, el número de árboles que ganará la ciudad con la reforma de la M-30. Si hoy hay 35,25 por cada hectárea, en el futuro, una vez soterrada parte de la autovía, se llegará a 71,66. La distancia media entre las zonas verdes pasará de 353 metros a 205, mientras que los metros cuadrados de zona verde por habitante se incrementará de 1,98 a 2,4. Uno de los datos más llamativos es que se incrementará el número de usuarios potenciales de estos espacios naturales. Si hoy se estima que rondan los 489, en 2007 se triplicarán y llegarán a los 1.573. También mejora la calidad del río. Este informe reconoce que la dilución de las aguas es hoy de 1:1, cuando llegará, tras la reforma de todos los saneamientos y colectores, a 1:10 una vez concluida la obra.

M2

bios que prevé la obra, a pesar de que desde diferentes sectores —vecinos, oposición, sindicatos...— se ha cuestionado la seguridad por los extensos túneles que tendrán que atravesar los conductores.

Esta evaluación hace un detallado análisis de la situación del río. Y dice: «La eliminación de contaminación atmosférica y vertidos sobre el río y la supresión de la presión de las dos vías rápidas que lo rodean en la actualidad, supone una clara mejora del entorno natural del río Manzanares».

Como cifras significativas, señala que hoy la superficie asfaltada es de 249.111 metros cuadrados. Dentro de tres años será de 95.058. Las zonas verdes pasarán en este mismo tiempo, de 501.200 metros cuadrados a 806.300. Como datos muy positivos valora la continuidad del parque lineal, hoy inexistente, o la propia calidad del espacio, que hoy considera baja y prevé alta para el futuro.

El estudio se hace en función de unas tasas de crecimiento de tráfico muy bajas, denominadas de *baja saturación*, según las cuales las condiciones previstas para 2012 sólo ocurrirían en el 2037. Es decir, reconoce que parte de unas condiciones favorables a las tesis que de-

Un estudio detallado de la reforma prevé que el tráfico se incrementará cada año un 0,22%

fiende el Ayuntamiento. Los datos del informe de la Politécnica prevén un incremento anual del tráfico del 0,22%, aunque matiza, para complicar más el panorama, que esto es «sólo una cuarta parte de lo esperado», y también que lo lógico sería pensar en un aumento del 0,88% anual.

Desde que Ruiz-Gallardón presentó la reforma de la M-30 se le ha exigido desde la oposición, sin éxito, datos sobre cuántos coches más atraería a Madrid la nueva autovía. Se le ha pedido también un plan de movilidad que dé alternativas a los vecinos ante el cúmulo de obras a los que se van a tener que enfrentar en los próximos meses.

Una de ellas, en el centro de la ciudad, es la del paso subterráneo de Cuatro Caminos, que Urbanismo pretende abrir al tráfico en febrero de 2005. La otra corresponde a Fomento: el nuevo *túnel de la risa* que unirá Atocha con Chamartín. Y ahora la M-30, que empieza a cambiar por nueve puntos a la vez.

Un mecano sobre el Manzanares

Ayuntamiento. Se montará una estructura metálica sobre el río para desviar el tráfico durante la ejecución de la reforma, que arranca a medio gas en los cinco puntos del Este

F. MAS

La ciudad anda pendiente de obtener una respuesta a la gran pregunta sobre las obras de reforma de la M-30: ¿cuándo van a empezar los cortes de tráfico? En octubre. Hoy, los trabajos son aún casi clandestinos: se limitan a la instalación de carteles que anuncian el inicio de las actuaciones, de oficinas móviles y al traslado de alguna maquinaria liviana. Como el viernes pasado, más o menos.

El desvío de tráfico más espectacular se realizará junto al Manzanares. Las obras en este tramo empezarán, como pronto, dentro de seis o siete meses. Despejadas las trabas burocráticas, Confederación del Tajo y Comunidad mediante, los coches dejarán de circular por su sitio natural, y serán trasladados a una plataforma móvil sobre el cauce del río.

Manuel Melis, director e ideólogo de la reforma, ha explicado a M2 que se montará una estructura metálica, similar a un mecano, sobre la que se colocará una superficie de metal que, a su vez, será asfaltada.

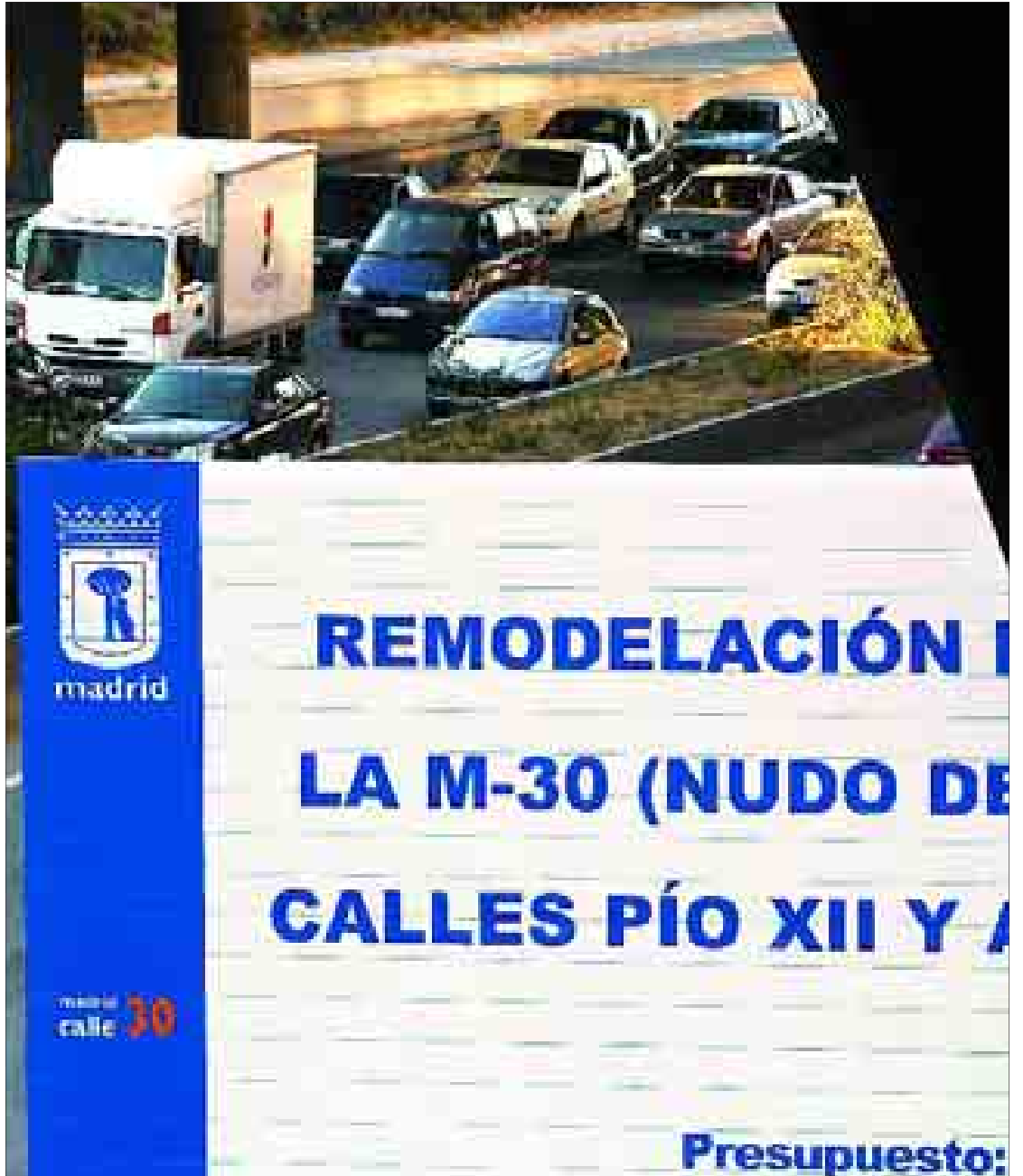
«Son pilas de acero, muy fáciles y rápidas de montar y desmontar, que, además, permiten el paso del agua del río», explica Melis.

Las tareas de soterramiento de la M-30 junto al Manzanares se simultanearán en ambos sentidos. No se esperará a acabar uno para iniciar el otro. El periodo de ejecución de esta obra es de 36 meses, y el Gobierno municipal sabe que está fuera de plazo para cumplir su promesa de terminar la remodelación antes de los comicios municipales de 2007.

Las plataformas que se instalarán sobre el río serán capaces de absorber, *a priori*, los 200.000 coches que circulan a diario por el tramo oeste de la autovía.

Estas estructuras, puentes provisionales, en la terminología que emplean los técnicos, transcurrirán por debajo de los ojos de los puentes a lo largo del río.

Aguas abajo, en sentido sur, la plataforma se empezará a montar a 150 metros del puente de Toledo. El mayor problema de los técnicos era pasar los coches por debajo de los puentes, pero se hará



Cartel en el que se anuncia el comienzo de las obras de la M-30 a la altura del Nudo de La Paloma, en la zona Este. / DIEGO SINOVA

como en la actualidad. Se aprovecharán los tres arcos de cada uno de los viaductos. Por los más próximos a los márgenes del río, este mecano llevará dos carriles en cada sentido. En el central se habilitará uno por sentido. De esta manera se garantiza la misma capacidad de tráfico que en la actualidad. ¿Cómo se da continuidad a la carretera artificial para que la circulación transcurra normalmente

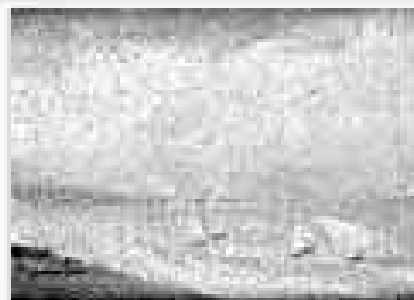
hasta el Nudo Sur? Los responsables de dar respuesta a este inconveniente explicaron a M2 que la plataforma o puente se llevan por los jardines de la margen izquierda (la Arganzuela), y luego, a través de un paso elevado artificial se cruza otra vez el río para dejarlos en su espacio natural. El desvío por la margen izquierda es de 1.400 metros. En sentido norte, se aprovecha el espacio de esta zona

verde para tender la plataforma por la que circularán los coches que transitan hacia las carreteras de Extremadura o La Coruña. El sistema es el mismo.

En este caso, los puentes, excepto el de la Princesa, que será derribado y reemplazado por uno nuevo, no se pueden tocar. Se trata de monumentos protegidos por la Comunidad de Madrid que ha autorizado su rehabilitación.



LIBRO DE MEMORIAS "EL INVENTO"
"Luz y sombra"



ROMÁN SOROTTA Y BARRERA
"Paisaje en la playa"

Desde 1045
AA ANSORENA
SUBASTAS DE ARTE

PRÓXIMA SUBASTA

Días 28, 29, 30 de septiembre y 1 de octubre,
en nuestra

Sala de Alcalá, 52

CONSULTE NUESTRO CATÁLOGO EN INTERNET
WWW.ANSORENA.COM



CONVULSA,
Escriba M. S. 1911

INFORMACIÓN GENERAL: 91 532 85 15 • 91 577 83 30 • ALCALÁ, 52 y ALFONSO XI, 7 • 28014 MADRID • PULSAS POR FAX: 91 577 01 58