



Dirección General de Transición Energética y Economía Circular

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

Ref. 26-EIA-00052.0/2023

Asunto: Alegaciones al documento ambiental del proyecto denominado “MODIFICACIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 11 DE METRO DE MADRID, TRAMO: PLAZA ELIPTICA - CONDE DE CASAL”

Enrique Villalobos Juan, con DNI 05405883 D y domicilio a efecto de notificaciones en c/ San Cosme y San Damián, 24, CP Madrid 28012, actuando en nombre y representación de la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid, ante la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular, CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR comparece y EXPONE:

Que con fecha 17/07/2023 se ha notificado a la Entidad vecinal que represento la apertura de un plazo de audiencia de 20 días para, en su caso, alegar en el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada referente al proyecto denominado “MODIFICACIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 11 DE METRO DE MADRID, TRAMO: PLAZA ELIPTICA - CONDE DE CASAL”, en el término municipal de Madrid, promovido por la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Colectivo.

Y, dentro del plazo concedido, venimos a realizar las siguientes,

ALEGACIONES

PRIMERA.- SOBRE EL PERIODO DE ALEGACIONES Y LA VULNERACIÓN DE LOS PRINCIPIOS RECTORES DE LA ACTUACIÓN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.

Para mejor entender lo que a continuación diremos en esta primera alegación debemos realizar una breve génesis del iter seguido por el denominado “Proyecto de Construcción de la línea 11 del Metro de Madrid”, de forma que cobre sentido las razones que han llevado a la Comunidad de Madrid a actuar como denunciamos. Y es que ésta, viene incumpliendo sistemáticamente los más elementales principios generales por los que ha de regirse la actuación de las Administraciones Públicas en su relación con los ciudadanos, amén de venir incumpliendo, entre otras, las normas relacionadas con la obligatoria evaluación ambiental de dicho proyecto.

1.- Con motivo de la decisión de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid de ampliar la Línea 11 del Metro de Madrid ésta redactó un Estudio informativo, fechado en abril de 2019 y una Adenda al Estudio Informativo, de mayo de 2020. que contemplaba cuatro alternativas, identificadas como Alternativas 1,1A, 2 y 3.

La solución u opción elegida, teniendo en cuenta todos los elementos a considerar (trazado, dificultad técnica, servicios e infraestructuras existentes, coste, plazo, etc) fue la señalada como “1A”

2. Dicha solución técnica o trazado a ejecutar fue sometida a Evaluación de Impacto Ambiental, por el procedimiento ordinario, mediante solicitud dirigida al Órgano ambiental en fecha 27 de diciembre de 2019. Tras su tramitación, por Resolución de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de fecha 29 de junio de 2020 se formula la Declaración de Impacto Ambiental Ref. SEA 4/20.

Tanto en el Estudio Informativo como en el Estudio de Impacto Ambiental, la prevista “Estación Madrid Río” (y la DIA) que se aprueba en base a los mismos, figura ubicada físicamente bajo el actual Paseo de Yaserías, en su entronque con la calle Arganda. De forma gráfica puede verse esa localización en los planos de ambos documentos.

Consecuencia de dicha localización es que, según consta en la propia documentación del Estudio de Impacto Ambiental mayo 2020 (ver Apéndice Nº2 Inventario de arbolado página 24) para la ejecución de esa parte de la obra, Estación de Madrid Río, era preciso afectar 22 árboles.

3.- Sin embargo, cuando la Comunidad de Madrid pone en marcha la ejecución de las obras a través del denominado “Proyecto de Construcción” fechado en julio 2021, que no somete a ningún tipo de información pública ni trámite de alegaciones, lejos de ejecutar la opción técnica por ella misma elegida, y seleccionada como la más adecuada, y para la que en su día obtuvo del órgano competente la Declaración de Impacto Ambiental, y en el que consta incorporado como Anejo 21, dicha DIA con la solución elegida, la “1A”; decíamos que, no obstante lo anterior, la documentación técnica de obra lleva a cabo un sustancial cambio, en general, del proyecto elegido y autorizado y, muy en particular, en lo que atañe a la localización de la estación Madrid-Río que pasa de situarse bajo el Paseo de Yaserías al interior del Parque de la Arganzuela.

Con tan sustancial cambio pasa de afectar a 22 árboles a 321 (si bien la licencia se refiere solo a 242).

Como decimos, el cambio operado entre lo previsto en el Estudio Informativo y Declaración de Impacto Ambiental DIA y lo previsto ejecutar conforme al Proyecto Constructivo NI SE COMUNICÓ AL

ÓRGANO AMBIENTAL QUE HABÍA FORMULADO LA CITADA DECLARACIÓN NI HA SIDO OBJETO DE EVALUACIÓN POR EL MISMO NI SE HA SOMETIDO A INFORMACIÓN PÚBLICA.

Ese incumplimiento de la normativa medioambiental pende, en estos momentos, del recurso contencioso-administrativo interpuesto por la entidad Ecologistas en Acción tema no menor habida cuenta de que dictarse una sentencia declarando nula la primitiva DIA, las consecuencias arrastrarán a la Modificación de la misma, que ahora se pretende llevar a cabo con el proyecto sometido a audiencia de las entidades interesadas. Una primera conclusión puede obtenerse de la actuación de la Comunidad de Madrid y es que, de forma implícita viene a reconocer la irregularidad de su actuación que ahora pretende subsanar o “lavar la cara” con la Modificación contra la que se dirigen estas alegaciones.

Un segundo hecho vendría a avalar lo manifestado en el párrafo precedente “in fine”, y sería qué concedida por el Ayuntamiento de Madrid en octubre de 2022, la autorización de tala para los 242 árboles afectados en el Parque de la Arganzuela, ante la presión vecinal y la existencia de, al menos, un recurso contencioso-administrativo interpuesto por un vecino contra la misma, el consistorio madrileño en declaraciones de sus responsables a los medios de comunicación declararon que dicha autorización había “caducado” por el transcurso de seis meses, cuando lo cierto (y el relato de dichos responsables resulta bochornoso por cuanto que faltan a la verdad de forma descarada o desconocen sus propias normas municipales) es que en la licencia concedida no se especificaba plazo alguno y en la ordenanza municipal de tramitación de actos urbanísticos el plazo de vigencia establecido es de tres años y uno para empezar los actos amparados por la misma. Lo anterior vendría a ser una forma “sutil” y sibilina de reconocer que bajo el amparo de la citada DIA no era posible conceder, como se hizo, una autorización de tala absolutamente ilegal.

Pero vayamos ya, hecha la breve anterior introducción, a concretar el tema con el que iniciamos esta primera alegación, esto es, la vulneración de los más elementales principios generales por los que ha de regirse la actuación de las Administraciones Públicas en su relación con los ciudadanos.

Esos principios generales y rectores de la actuación de las Administraciones Públicas los encontramos tanto en el artículo 13 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas que bajo la rúbrica de “Derechos de las personas en sus relaciones con las Administraciones Públicas” dispone que:

“Quienes de conformidad con el artículo 3, tienen capacidad de obrar ante las Administraciones Públicas, son titulares, en sus relaciones con ellas, de los siguientes derechos:

e) A ser tratados con respeto y deferencia por las autoridades y empleados públicos, que habrán de facilitarles el ejercicio de sus derechos y el cumplimiento de sus obligaciones”

Como en el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, que bajo el epígrafe “Principios generales” establece que:

“1. Las Administraciones Públicas sirven con objetividad los intereses generales y actúan de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la Constitución, a la Ley y al Derecho.

Deberán respetar en su actuación y relaciones los siguientes principios:

- a) Servicio efectivo a los ciudadanos.
- b) Simplicidad, claridad y proximidad a los ciudadanos.
- c) Participación, objetividad y transparencia de la actuación administrativa.
- d) Racionalización y agilidad de los procedimientos administrativos y de las actividades materiales de gestión.
- e) Buena fe, confianza legítima y lealtad institucional"

Dichos principios no son solo programáticos (y en absoluto propagandísticos, como bien pudiera pensarse desde la Comunidad de Madrid, llevada por sus hábitos y costumbres) sino y, ante todo, son normas de obligado cumplimiento por las Administraciones Públicas.

Normas que, en el caso que nos ocupa, la Comunidad de Madrid desoye cuando:

1º) El proyecto denominado "MODIFICACIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 11 DE METRO DE MADRID" sale a la luz pública "casualmente" a las 48 horas de celebradas unas elecciones generales. "Casualidad" que conlleva, de paso, que el periodo de alegaciones concedido a las entidades interesadas tenga lugar en pleno periodo estival, con la consiguiente dificultad de éstas para poder asesorarse debidamente y hacer sus observaciones.

Tal comportamiento casa realmente mal con que por parte de la Comunidad de Madrid se quiera, realmente, "facilitarles el ejercicio de sus derechos" y "su participación" en la actuación administrativa; si así fuese en verdad, el plazo de audiencia, si es que no se tenía preparado el proyecto con anterioridad, se hubiese demorado hasta el mes de septiembre, facilitando la labor y derechos de los ciudadanos.

2º) Otro tanto ocurre cuando la nueva solicitud de tala para los árboles de Parque de la Arganzuela que, en connivencia entre Ayuntamiento de Madrid y Comunidad de Madrid, se ha decidido formular, se presenta, también de forma absolutamente "casual" el día 3 de junio del año en curso, precisamente seis días después de celebradas las elecciones municipales y autonómicas.

Para mayor prueba de lo que decimos, "la deslealtad" con la que proclamamos que está actuando el promotor que coincidente con el órgano sustantivo, baste ahora con decir, por ejemplo, que tras iniciarse el periodo de alegaciones el pasado día 27 de julio con la "teórica" puesta a disposición de toda la documentación a disposición de las entidades afectadas, posteriormente, el día 8 de agosto, y cuando ya estaba corriendo el plazo de alegaciones se subió a la web autonómica nueva documentación, lo que en puridad, debería conllevar la reapertura de un nuevo plazo de alegaciones, algo que no ha ocurrido; máxime cuando resulta que es difícil saber con certeza el número cierto de ejemplares que van a talarse en Madrid Río, haciendo dudar de la veracidad de los datos contenidos en el proyecto modificado. Y lo decimos porque mientras que si nos atenemos al cuadro resumen que contiene aquél los datos serían los siguientes:

PROYECTO MODIFICADO Nº 1 (alternativa 1; acceso a excavación SIN rampa en Madrid Río)

| UBICACIÓN | TRANSPLANTE | APEO | AFECTADOS | CONSERVACIÓN | TOTAL |
|-------------------------|-------------|------|-----------|--------------|-------|
| EST. PARQUE DE COMILLAS | 4 | 195 | 199 | 10 | 209 |
| EST. MADRID RÍO | 56 | 106 | 162 | 7 | 169 |

Los árboles incluidos en la “SOLICITUD DE MODIFICACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN DE TALA EN EL PARQUE DE MADRID RÍO DE FECHA 25 DE OCTUBRE DE 2022 Y REFERENCIA JPG/eos” presentada en el Ayuntamiento de Madrid el día 6 de junio del año en curso los datos varían sustancialmente:

Como resumen, la modificación de la afección presentada por parte de la CAM, daría lugar a los siguientes ejemplares afectados:

| | | |
|---------------------|-----|-----|
| MODIFICADO JUNIO 23 | 321 | uds |
| TALA | 127 | uds |
| TRASPLANTE | 60 | uds |
| PRESERVACIÓN | 134 | uds |

Creemos, honestamente, que habida cuenta de la contestación vecinal que está teniendo la ejecución de las obras de ampliación de la citada línea de metro la aludida casualidad no es tal y desde la Comunidad de Madrid se ha preferido intentar silenciar las protestas vecinales, aun cuando con su comportamiento se desprecia a los ciudadanos a los que precisamente ha de servir con objetividad y, sobre todo, quebrar los principios de “Buena fe, confianza legítima y lealtad institucional”

Así las cosas, resulta absolutamente reprochable que ese término de 20 días para la formulación de propuestas, sugerencias y alegaciones se haya desarrollado en pleno periodo estival, a lo largo del mes de agosto, que, siendo hábil (todos los meses del año lo son a efectos administrativos), buena parte de la ciudadanía disfruta ya de las vacaciones, o cuando menos debe conciliar con las vacaciones escolares.

Se trata de una cuestión en absoluto baladí y que afecta severamente al derecho de participación pública que reconoce el ordenamiento jurídico, puesto que la celebración de este trámite en un momento en que muchos ciudadanos están disfrutando de sus vacaciones limita sustancialmente su capacidad de acceder a la información relevante y, en consecuencia, su capacidad de formar una opinión informada sobre el asunto en cuestión y sobre todo supone una limitación significativa en la participación ciudadana que sesga el resultado del proceso y afecta a la legitimidad de las decisiones tomadas a partir de esta trámite de consulta.

A este respecto el artículo 6.3 del Convenio sobre el Acceso a la Información, la Participación del Público en la Toma de Decisiones y el Acceso a la Justicia en Materia de Medio Ambiente (más conocido como Convenio de Aarhus), ratificado por España en diciembre de 2004 y publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE) el 16 de febrero de 2005 dispone que:

3. Para las diferentes fases del procedimiento de participación del público se establecerán plazos razonables que dejen tiempo suficiente para informar al público de conformidad con el apartado 2 supra y para que el público se prepare y participe efectivamente en los trabajos a lo largo de todo el proceso de toma de decisiones en materia medioambiental.

El Comité de Cumplimiento de dicho Convenio, en su Comunicación ACCC/C/2008/24 (España), relativa a una infracción de no cumplimiento por parte de nuestro país declaró que:

92. (...) un período de 20 días para que el público pudiera prepararse y participar de manera efectiva no puede considerarse razonable, en particular, si dicho plazo incluye los días de vacaciones en todo el país.

Por lo tanto, el Comité considera que España estaba incumpliendo el artículo 6, apartado 3.

114. El Comité considera que, a consecuencia de que una autoridad pública que fija un plazo de 20 días durante la temporada de vacaciones de Navidad para que el público a examine la documentación y presente alegaciones en relación con el Proyecto de Urbanización UA1, España no cumplió con los requisitos del artículo 6, apartado 3, del Convenio, contemplado en el artículo 7 (véase el párrafo 92 supra).

Por tanto, **la celebración de un trámite de audiencia en pleno periodo estival**, habida cuenta la naturaleza, complejidad e importancia de la actividad considerada así como el volumen de la documentación obrante en el expediente, **vulnera la exigencia del establecimiento de plazos razonables que permitan una participación pública efectiva.**

SEGUNDA.- SOBRE LAS SUPUESTAS RAZONES ESGRIMIDAS EN EL PROYECTO MODIFICADO PARA CAMBIAR LA UBICACIÓN DE LA ESTACIÓN MADRID-RÍO

Tal como expresamos en la alegación anterior, la solución u opción elegida, teniendo en cuenta todos los elementos a considerar (trazado, dificultad técnica, servicios e infraestructuras existentes, coste, plazo, etc) fue la señalada como "1A", con la conclusión de que:

"9. CONCLUSIÓN FINAL Cumpliendo con el objeto del presente contrato se ha llevado a cabo un estudio comparativo de diferentes alternativas de trazado así como de emplazamiento de estaciones, con el objeto final de seleccionar la alternativa óptima mediante un análisis multicriterio considerando criterios ambientales, económicos, funcionales y territoriales. Como resultado de este análisis, se concluye que la alternativa de trazado más favorable es la Alternativa 1-A"

Decisión, pues, que dice tomarse *"mediante un análisis multicriterio considerando criterios ambientales, económicos, funcionales y territoriales"*

No obstante lo anterior, en la documentación del Proyecto sometido ahora a audiencia puede leerse:

<< 2. ANTECEDENTES

El 12 de abril de 2021, se modifica la DIA en su apartado 3.4, sobre la ejecución de los trabajos nocturnos; así como, se añade un apartado 1.2 bis, en relación a que se garantice la indemnidad de las infraestructuras de Canal de Isabel II afectadas por el proyecto.

5. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.

Con el Proyecto Modificado nº 1 que se pretende llevar a cabo se introducen mejoras puntuales en el diseño constructivo y en las acciones de obra, cuyo objeto es reducir la ocupación de terrenos y la afección al arbolado. A su vez, el proyecto constructivo introduce cambios en la solución del estudio

informativo, debido al resultado de un análisis más detallado de los servicios afectados y de otras consideraciones técnicas.

5.2. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES DEL PROYECTO 5.2.1 Descripción del Trazado del Proyecto Modificado nº1 Alternativas 1 y 2.

El trazado propuesto, es coincidente para ambas alternativas.....Pasado este punto, el más bajo del recorrido, el túnel asciende por el parque de Madrid Río, casi paralelo al Paseo de Yeserías, llegando a la siguiente estación, denominada Madrid Río. Esta segunda estación, se ubica en el parque de Madrid Río, a la altura de las calles Naves y Valde la Laguna.

Comparación con trazado del Estudio Informativo.

El trazado anteriormente descrito modifica al presentado en el Estudio Informativo (Alternativa 1A) en los siguientes aspectos:

· La Estación de Madrid Río no se ubica sobre el Paseo de Yeserías, sino que se localiza según se diseñó en el Proyecto Constructivo dentro del Parque de Madrid Río junto a su límite.

.....El Estudio Informativo ubicaba la Estación de Madrid Río en el Paseo de las Yeserías, muy próxima al Puente de Praga, situándose el acceso a la estación en la confluencia del Paseo de Santa María de la Cabeza y el Paseo de la Chopera. El pozo de ventilación y bombeo se situaba dentro del parque de Madrid Río. Durante la redacción del Proyecto Constructivo surgieron diversas consideraciones técnicas, que se exponen a continuación, por lo que se consideró necesario realizar un ajuste de la ubicación de la Estación de Madrid Río. Desde el punto de vista de movilidad la Estación no se debía alejar excesivamente de la originalmente propuesta. Además, se tuvieron en cuenta las indicaciones incluidas en la Adenda a la DIA sobre las infraestructuras del CYII y complicaciones técnicas de la ubicación inicial (Resolución de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático de Modificación de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto denominado "Ampliación de la Línea 11 de Metro de Madrid. Tramo: Plaza Elíptica-Plaza de Conde de Casal", emitida el 12 de abril de 2021). Los motivos técnicos considerados en fase de redacción de Proyecto Constructivo para determinar la ubicación de la estación de Madrid Río han sido los siguientes:

*· **Afección a la red general y supramunicipal del Canal de Isabel II:** La ubicación de la estación del estudio informativo afectaba a una tubería de alta presión de abastecimiento de 1400 mm del Canal de Isabel II, que discurre por el subsuelo del Parque Madrid Río. La información sobre la ubicación de esta tubería de alta presión se obtuvo durante la redacción del Proyecto Constructivo. Además, existe una galería de saneamiento del Canal de Isabel II que también ha sido considerada para la nueva ubicación de la estación. Con el ajuste de la ubicación de la estación se atiende al punto 1.2 bis de la DIA, que fue añadido por informe del órgano ambiental, de fecha 12/04/2021 (DIA original 29/07/2020). Por otra parte, de acuerdo con lo señalado por el Canal de Isabel II en su informe procede añadir la siguiente condición a la Declaración de Impacto Ambiental. 1.2 bis: "El Proyecto de construcción deberá en todo caso garantizar la indemnidad de las infraestructuras de Canal de Isabel II, obteniendo la conformidad técnica de esta empresa pública para la ejecución de las obras proyectadas, de tal manera que se eviten posibles roturas o afecciones sobre las infraestructuras gestionadas por esta Empresa Pública, lo que podría ocasionar vertidos y daños ambientales".*

· **Afección a una línea de alta tensión de Unión Fenosa Distribución** que discurre linealmente por medio de la planta de la estación inicialmente propuesta. Con el ajuste de la ubicación de la estación no se afecta a dicha línea de alta tensión. La información sobre la ubicación, en detalle, de esta línea de alta tensión se obtuvo durante la redacción del Proyecto Constructivo. Dado que Madrid Río es la segunda estación dentro del cronograma, no se planteó el desvío de esta línea eléctrica porque el plazo para la tramitación del desvío por la compañía eléctrica (Unión Fenosa), que se estima superior a 2 años, hubiera supuesto la demora de la planificación y ejecución del proyecto.

· **Afección a los túneles de la M-30 y al Puente de Praga:** La ubicación original de la estación propuesta (entre Puente de Praga y Calle Valdelaguna) entraba en conflicto por proximidad con la infraestructura de los túneles de la M30 en el entorno del Puente de Praga (se trata de varios ramales soterrados en el ámbito de Madrid Río, denominados ramal 14RH, 14RE, 14RC y 14VE; y calzada principal, los tratamientos a realizar para subsanar esta afección supondría cortes temporales de dichos ramales afectados, con el elevado coste asociado e impacto en la circulación de la ciudad de Madrid al afectar a la principal vía vertebradora de la ciudad. Con el ajuste de la ubicación de la estación no se producen afecciones al nudo de los túneles de la M30 en el entorno del Puente de Praga. Durante la construcción de la M-30 se respetó una distancia de 6,35 m hasta la galería de saneamiento en esa línea y de 6,95 m hasta la tubería de abastecimiento. La Adenda a la DIA obliga a garantizar la indemnidad de las infraestructuras hidráulicas

· **Afecciones al tráfico rodado y peatonal:** Se afectan de manera directa, durante la duración de las obras, el Paseo de Yeserías, las calles de Arganda, Valdelaguna, San Anastasio, y el Paseo Santa María de la Cabeza (sentido salida hacia la Autovía A-42). Con el ajuste de la ubicación de la estación se minimizan estas afecciones al no tener que cortar la circulación de tráfico en ninguna de las calles señaladas anteriormente durante la ejecución de las obras. El corte de tráfico previsto en dichas calles supondría una afección a la movilidad de más de dos años. La DIA en su Anexo II. Resumen del Análisis Técnico señala que “los efectos ambientales desfavorables de mayor entidad se producirán durante las obras, identificándose las molestias que se producirán sobre la población debido al incremento del ruido”. Por lo que, desde el punto de vista medioambiental, la nueva ubicación seleccionada supone un menor impacto sobre la población en lo referente a las molestias por cortes en la circulación, minimizando el impacto por ruido y vibraciones.

· **Afecciones a vecinos y comerciantes:** La ocupación inicialmente prevista sobre el Paseo de Yeserías implica disponer, durante las obras, un vallado perimetral opaco de 2 m de altura a escasa distancia de los accesos de los portales 43B, 45, 47, 49, 49B y del 51 a 63 del Paseo de Yeserías, calle de Arganda 41 y de todos los números de la calle San Anastasio, lo que afectaba directamente no solo a estos vecinos (17 edificios con 390 viviendas), sino además a 1 conjunto de escuela infantil y colegio (Dos Parques), un parque infantil (Área infantil 02014), 17 locales comerciales y 7 salidas de garaje, que quedaban inutilizadas durante la ejecución de las obras. Con el ajuste de la ubicación de la estación no se producen estas afecciones a portales, locales comerciales, ni garajes, ni centros educativos >>

Vemos, pues, cómo con la solución propuesta por el Proyecto constructivo se produce un muy sustancial cambio en lo que se refiere a la ubicación de la estación Madrid Río, que pasa de estar situada en el Paseo de Yeserías a ubicarla en el interior del Parque de la Arganzuela. La justificación de dicha solución (supuestos “motivos técnicos”) la hemos reseñado en negrita en los párrafos precedentes, extraídos del documento sometido ahora a audiencia.

A continuación, en estas alegaciones vamos a desmontar todas las “pretendidas” razones técnicas (afecciones, en la terminología del proyecto modificado) que han provocado el cambio de la

estación Madrid Río desde el paseo de Yesería, ubicación inicial, al interior del Parque de la Arganzuela, ubicación propuesta por el citado proyecto modificado.

Con carácter previo y dada la trascendencia de su alcance legal hemos de realizar una alegación referida a cuestiones de legalidad urbanística, tanto de normativa municipal como de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid. Máxime, cuando afecta, a una zona verde que goza de especial protección no solo en dichos cuerpos legales sino, además, en la legislación penal.

TERCERA.- INFRACCIONES DE LA LEGALIDAD URBANÍSTICA

Empezaremos por el quebrantamiento de la normativa municipal.

Indudable resulta, al menos a nuestro juicio, que para el establecimiento de una obra como a la que se refieren estas alegaciones, los redactores del proyecto deben consultar las condiciones urbanísticas del suelo sobre el que las obras se van a asentar, no parece de recibo que pueda realizarse un trazado “ideal” sin tener en cuenta los condicionantes del espacio físico a ocupar. Y entre esos condicionantes están, lógicamente, la definición de los usos que el planeamiento urbanístico contempla para cada espacio del territorio (en este caso solo municipal por cuanto que no rebasa el proyecto los límites de la ciudad de Madrid); lo contrario sería vaciar de contenido el citado planeamiento, pues sería aceptar que por el mero hecho de, tras la aprobación de aquel, querer establecer una infraestructura general puede obviarse aquel sin más, al margen de la legislación urbanística, sin atender a las directrices para la modificación del planeamiento. No se trata de que el planeamiento y ordenación del territorio sea algo monolítico, no, claro que puede adaptarse a las nuevas necesidades solo que, esa adaptación, precisa de que se respeten los procedimientos establecidos, al caso, la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid.

Pues bien, salvo error o desconocimiento por nuestra parte, al día de hoy no se ha tramitado ni aprobado ninguna modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid en la que se incorpore la red de comunicación que implique la ampliación de la línea 11 del Metro de Madrid; lo que conlleva que, por ahora, deben observarse las determinaciones del citado Plan General. Y lo anterior resulta todavía más curioso cuando en el proyecto sometido a audiencia puede leerse lo siguiente (página 14):

| MARCO NORMATIVO AMBIENTAL DE APLICACIÓN | |
|---|--|
| PLANEAMIENTO URBANÍSTICO. ORDENACIÓN TERRITORIAL | |
| ESTATAL | RD 2159/1978, de 23 junio , que establece el Reglamento del Planeamiento Urbanístico. |
| AUTONÓMICA | Ley 9/2001 , de 17 julio, del Suelo de la CAM. |
| MUNICIPAL | Compendio de las Normas Urbanísticas del PGOU de Madrid de 1997. |

Es decir, el autor del documento dice saber cual es la normativa de aplicación y que la cumple cuando en la página 106 cuando indica:

<< 6.14. PLANEAMIENTO URBANÍSTICO.

El trazado de las tres alternativas proyectadas discurre íntegramente por el término municipal de Madrid. El planeamiento urbanístico vigente en el Término Municipal de Madrid está recogido en el Plan General de Ordenación Urbana (PGOUM) de 1997, publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid nº 92 de 19 de abril de 1997, así como en las Normas Urbanísticas (NN.UU.) asociadas a dicho PGOUM. La última actualización de las Normas Urbanísticas del PGOUM de 1997 es del 2 de septiembre de 2017, fecha en la que se elaboró un Compendio de las citadas Normas, en el que se incluyen las Normas Urbanísticas, el listado de artículos modificados o aclarados con posterioridad a la aprobación definitiva del PGOUM de 1997, las figuras de planeamiento que han modificado las normas urbanísticas y una selección de instrucciones dictadas con posterioridad a la aprobación definitiva del PGOUM de 1997. La clasificación urbanística del ámbito de actuación es similar para las tres (3) Alternativas estudiadas, que atraviesan en túnel en su mayor parte suelo urbano de uso residencial (SU/color oliva), suelo urbano consolidado (SUC/color azul) y Sistemas Generales (SG/color gris), éste último en el entorno del complejo ferroviario y la actual Estación Madrid-Puerta de Atocha-Almudena Grandes.

Dentro del Distrito de Arganzuela, la Estación Madrid Río y los trazados que discurren por las Terrazas del Manzanares, están clasificados como Red Pública en Urbano consolidado (RPUC). El Parque Madrid Río está clasificado como uso dotacional Zonas Verdes y Espacios Libres, e incluido en el APR.02.10 Márgenes del Río Manzanares.

.....

En todos los casos, una vez ejecutadas las obras se restituirá la superficie de estas zonas para dejarlas en su estado y con su uso original, por lo que todas las alternativas son compatibles con la ordenación vigente del PGOU de Madrid.

...

*En relación a la compatibilidad de las obras proyectadas con el planeamiento vigente, el trazado del túnel para las tres alternativas discurrirá bajo terrenos catalogados como suelo urbano principalmente, provocando alguna afectación temporal en superficie la ejecución de las estaciones, los pozos de ventilación y bombeo y las salidas de emergencia, que en general se han ubicado sobre suelo clasificado como Uso Dotacional Vía Pública o Zonas verdes. En todos los casos, una vez ejecutadas las obras se restituirá la superficie de estas zonas para dejarlas en su estado y con su uso original, **por lo que todas las alternativas son compatibles con la ordenación vigente del PGOU de Madrid.**>>*

Pues bien, la afirmación de “compatibilidad” con la ordenación vigente del PGOU de Madrid, está hueca de fundamento y carente de todo sustento jurídico y su autor o no se la leído el citado documento de planeamiento o pretende tergiversar la realidad; ambas opciones son graves y rechazables, como a renglón seguido vamos a ver.

El Parque de la Arganzuela (integrado, a su vez, en el Parque Madrid Río), **en el vigente Plan General de Ordenación Urbana del municipio figura calificado y catalogado como “Elemento**

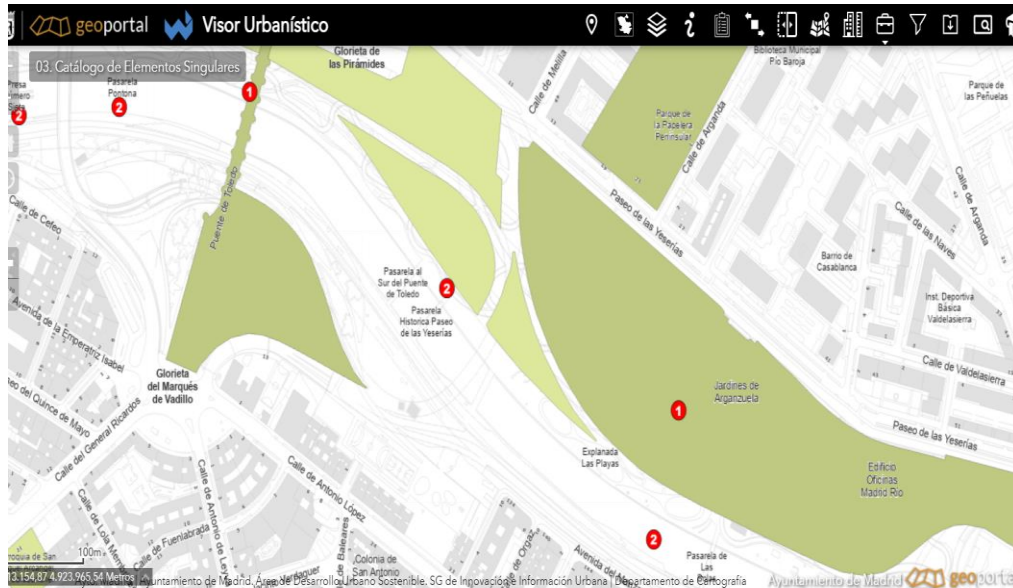
Singular”, en la categoría de “Parques y Jardines de interés”, nivel de protección 2 (y además como determinación estructurante N1).

Tales determinaciones urbanísticas pueden consultarse en la documentación gráfica del dicho instrumento de planeamiento, accesible desde la web municipal:

PLANEAMIENTO VIGENTE



CATALOGO DE ELEMENTOS SINGULARES



Precisamente, en las Normas Urbanísticas (NNUU) (pags 165 y ss) de dicho planeamiento (artículos 4.6.5 a 4.6.7) para esos “jardines de interés” incluidos en el catálogo de “elementos singulares” **NO ESTA PERMITIDO el uso de instalación de infraestructuras, ya subterránea, ya en la superficie, en ninguna modalidad, ni como uso principal, ni accesorio ni compatible.**

Pero es que, **ni está permitido el uso ni, tampoco, las obras que se pretende realizar.**

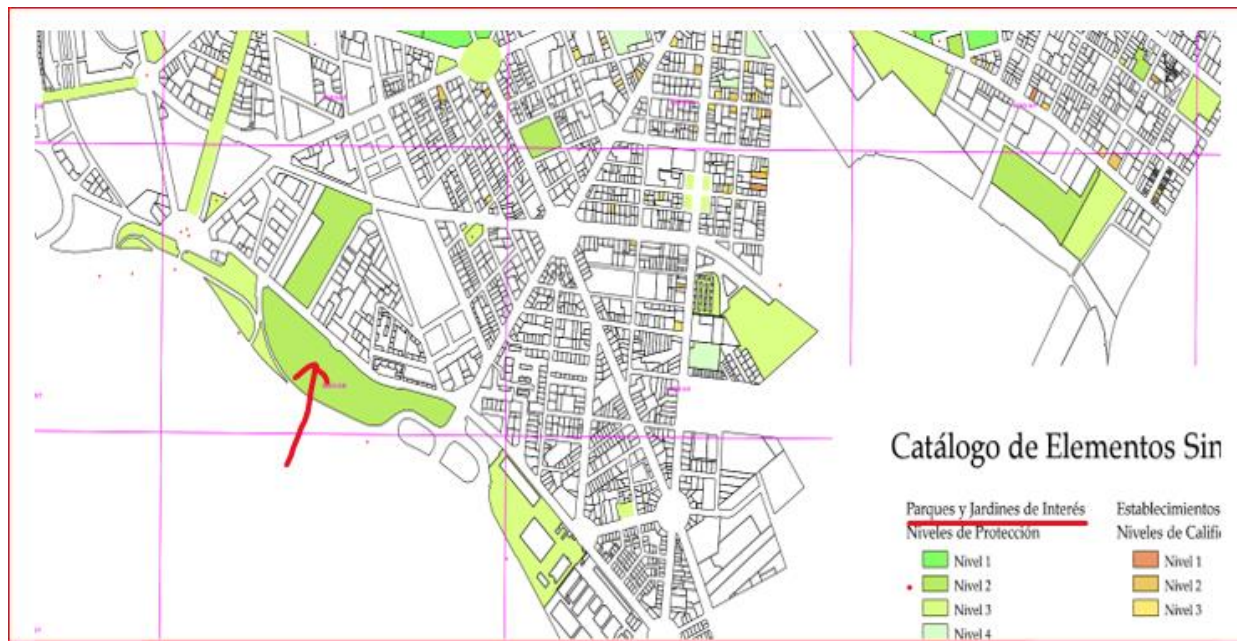
Tampoco lo permite el planeamiento de desarrollo, el Plan Especial RÍO MANZANARES que el Ayuntamiento de Madrid aprobó el 25 de junio de 2008, publicado en el BOCM del 31 de julio de aquel año (pag. 84)

Sigamos el siguiente discurso:

1º) Como ya hemos dicho, el Parque de la Arganzuela, donde se ubican los árboles que se autoriza talar, en el PGOUM de Madrid del año 1997 **figura calificado y catalogado como “Elemento Singular”, en la categoría de “Parques y Jardines de interés”, nivel de protección 2.**

2º) Zona Verde, que, además, consta de un “plus” pues figura incorporada al **Catálogo de Elementos Singulares** y, por añadidura, con Nivel de determinación estructurante al estar señalada con el **N1.**

3º) Dentro del Catálogo de Elementos Singulares, que establece distintos niveles de protección, se le otorga el **Nivel 2**, el máximo si tenemos en cuenta que el nivel 1 queda reservado a los parques históricos (Retiro, Casa de Campo, etc). Ver imagen inserta a continuación.



4º) Dicho lo anterior basta con acudir a las Normas Urbanísticas del PGOUM de Madrid para cotejar los usos compatibles o admitidos en dichas zonas verdes. Y, además, las obras admisibles en cada nivel de protección.

Debemos empezar diciendo que el PGOUM de Madrid a través del Catálogo de Elementos Protegidos PGOUM 97 instrumenta la protección del patrimonio histórico-artístico en un documento que consta de catálogo, planos y fichas individuales que detallan las condiciones de protección de cada uno de los elementos estudiados.

El mencionado documento está dividido en cuatro volúmenes dedicados a los siguientes contenidos:....

*“Parques históricos, **jardines de interés**, arbolado singular, espacios viarios y cementerios que se someten a algún régimen de protección y conservación. Las condiciones de protección de estos elementos se pueden consultar a través del [Visor Urbanístico](#) del Ayuntamiento de Madrid.*

● **En el “CAPÍTULO 4.6 . CATÁLOGO DE PARQUES Y JARDINES DE INTERÉS” de las NNUU del PGOUM se regulan de forma pormenorizada las determinaciones de los citados “Jardines de Interés”, que es el caso que afecta al Parque de la Arganzuela.**

En el **artículo 4.6.1** Ámbito y contenido del Catálogo (N-2) se indica la filosofía y contenido que subyace para la conservación de dichos espacios:

*“El Catálogo de Parques Históricas y Jardines de Interés contiene los espacios urbanos ajardinados, estén o no calificados de zona verde en el Plan General, **cuya conservación es necesaria por circunstancias de índole histórica, artística o ambiental**. El Catálogo se compone de:*

1. Listado de elementos catalogados, con expresión de sus límites en el caso de los parques, o de su dirección postal en el de los jardines, así como de su número de catálogo y nivel de catalogación. Está contenido en el Catálogo de Elementos Protegidos.
2. Plano de catalogación, donde se refleja la ubicación, nivel de protección y número de catálogo de cada jardín. Está incluido dentro del Catálogo de Elementos Singulares”

En el artículo 4.6.2 se establecen los niveles de protección (N-1)

“Se distinguen dos clases fundamentales, los Parques Históricos y **los Jardines de Interés**. Estos, a su vez, se clasifican en:

1. Nivel 1: Se han incluido en este nivel los espacios que conservan un trazado jardinero representativo de una determinada época o mantienen especies vegetales y otros elementos de singular relevancia cuya pervivencia es necesaria para la correcta lectura de la historia de la ciudad.
2. Nivel 2: Se catalogan en este nivel aquellos espacios que, aunque hayan perdido en parte su caracterización jardinera formal, son identificables por el cerramiento, restos de trazado o hacen referencia a un entorno determinado o a una época concreta”

Por su parte, indica el artículo 4.6.3 en cuanto al alcance de la catalogación (N-1) que:

3. Los parques y jardines catalogados deben ser mantenidos y protegidos de su destrucción por sus propietarios y repoblados con especies vegetales idénticas a las existentes cuando el paso de los años los deteriore.
4. Las vallas, cercas y puertas se consideran partes integrantes del jardín, y por tanto protegidas como elementos del mismo. Su nivel de protección será el equivalente al de Histórico-Artístico definido en el anterior capítulo, si bien el régimen de obras podrá ser modificado mediante la tramitación de un Plan Especial, en función de su calidad y necesidades funcionales.

Es decir, si la Comunidad de Madrid o el Ayuntamiento quieren alterar el régimen de obras del jardín de interés Parque de la Arganzuela, deberían haber tramitado un Plan Especial, hecho que no ha ocurrido, pero, además, o modificar el planeamiento general, para establecer como uso permitido el de infraestructura general.

Y continúa el artículo 4.6.7 de las Ordenanzas de las NNUU: “Usos e intervenciones permitidas en los jardines de interés calificados como zona verde en el Plano de Ordenación (N-1)

1. En los catalogados como nivel 1 se permiten los mismos usos e intervenciones que los admitidos para parques históricos, así como las normas de carácter general y los regulados dentro del uso dotacional de zonas verdes.

2. En los incluidos en nivel 2:

a) Además de lo admitido para el nivel anterior, se permiten construcciones ligadas al mantenimiento del jardín, a usos culturales no lucrativos o a pequeños quioscos, con la condición de no dañar la vegetación ni alterar el trazado del jardín.

..

a) *Se permiten obras bajo rasante en las zonas carentes de elementos vegetales. En el caso de que existan ejemplares arbóreos o arbustivos (incluidos en la ficha correspondiente) deberán ser respetados y tratados según lo dispuesto en el siguiente Capítulo para los árboles singulares. No se autorizarán obras que supongan modificación del trazado o alteren el nivel freático”*

5. Condiciones generales para las obras:

En ningún caso las obras bajo rasante podrán afectar a elementos arbustivos o masas arbóreas existentes”

No obstante lo expuesto, de una claridad meridiana, quisiéramos salir al paso de si por la Comunidad de Madrid se aludiera a la parte de las NNUU que regulan las “CONDICIONES PARTICULARES DEL USO DOTACIONAL PARA EL TRANSPORTE” (arts 7.15.1 a 7.15.16), trayendo aquí algunas de sus determinaciones:

Artículo 7.15.2 Aplicación (N-1) 1. Las condiciones que se señalan serán de aplicación a los terrenos que el planeamiento destine a tal fin y que se representan en la documentación gráfica del Plan General, en los Planos de Ordenación, o en sus instrumentos de desarrollo.

Artículo 7.15.6 Aplicación y alcance (N-1) 1. A los efectos de aplicación de estas condiciones se estará a lo señalado con carácter general en el art. 7.15.2. 2. Todos los suelos calificados como transporte ferroviario tienen carácter de sistema general y forman parte de la estructura general y orgánica del Plan General.

Artículo 7.15.7 Condiciones generales de uso (N-2) 1. El uso de los terrenos destinados al establecimiento de infraestructuras de nuevas líneas, ampliación o mejora de las preexistentes, construcción de pasos a distinto nivel, y los afectados por proyectos de conservación, entretenimiento y reposición de la línea férrea y sus instalaciones, se regulará por la legislación específica contenida en las disposiciones de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), su Reglamento aprobado por Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre y demás normativa aplicable.775 2. Respecto a las nuevas edificaciones, o la ampliación o mejora de las existentes, el uso de los terrenos se regulará por lo dispuesto en las presentes Normas.

Artículo 7.15.9 Condiciones generales de diseño (N-2) 1. Los elementos y suelos calificados para el uso ferroviario se someterán a la regulación establecida en la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres, demás disposiciones vigentes y a lo contenido en estas Normas.781 2. El establecimiento de nuevas líneas ferroviarias se ajustará a los trazados previstos en el Plan General.

Artículo 7.15.15 Condiciones específicas de la red de Metro (N-2)

1. La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de la red de Metro se someterán a lo regulado en su normativa específica y a lo establecido en estas Normas.

Conclusión: el uso dotacional para el transporte ferroviario (y el Metro lo es) tiene un régimen propio específico y tiene que estar previsto su trazado de antemano en el PGOU de Madrid, cosa que no ocurre con la ampliación de la Línea 11 del Metro de Madrid, por eso, los terrenos por los que discurre no tienen la calificación urbanística precisa y, además, resulta incompatible con la de los suelos por los que discurre. Y no olvidemos que, específicamente, el último de los artículos citados dice que “la red de Metro se someterá...a los establecido en estas Normas”. No hay excepción alguna.

A mayor abundamiento sobre la condición de transporte ferroviario del Metro, conviene remitirnos, para despejar dudas, al Reglamento (UE) 2018/643 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de abril de 2018, relativo a las estadísticas sobre transporte ferroviario, que en su artículo 2, relativo al ámbito de aplicación, dispone que:

“El presente Reglamento se aplicará a todos los ferrocarriles de la Unión. Cada Estado miembro facilitará las estadísticas relativas al transporte ferroviario de su territorio nacional”

Para, en su artículo 3, al referirse a las definiciones del transporte ferroviario, dice que:

“1. A efectos de lo dispuesto en el presente Reglamento, se entenderá por:

....

8) «Metro» (también llamado «suburbano», «ferrocarril metropolitano» o «subterráneo»): ferrocarril eléctrico para el transporte de pasajeros con capacidad para un gran volumen de tráfico y caracterizado por derechos exclusivos sobre la vía, trenes con varios vagones, de alta velocidad y rápida aceleración, avanzado sistema de señalización, así como ausencia de cruces a nivel para permitir una elevada frecuencia de trenes, y andenes elevados. Los metros también se caracterizan por disponer de estaciones muy próximas entre sí, normalmente con una distancia entre estaciones de 700-1 200 metros”

Es decir, vemos como en la propia legislación de la Unión Europea el <<Metro>> tiene la condición de ferrocarril, y el hecho de que se trate de un ferrocarril metropolitano y no sujeto a la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) no le hace perder ese carácter de infraestructura ferroviaria.

También la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, incluye los “f) Tranvías, metros aéreos y subterráneos, líneas suspendidas o líneas similares de un determinado tipo, que sirvan exclusiva o principalmente para el transporte de pasajeros” entre los Proyectos de infraestructuras.

Y, por supuesto, y para acabar, la ya lejana Ley 32/1979, de 8 de noviembre, sobre el ferrocarril metropolitano de Madrid en su artículo 1º refería que:

“Se declara la necesidad de asunción por el Sector Público de la prestación del servicio del ferrocarril metropolitano de Madrid”

Para acabar con la alegación dedicada a la infracción de carácter urbanístico en que incurre el proyecto modificado, debemos decir que de lo expuesto en el proyecto sometido a análisis ambiental parece desprenderse la idea, para justificar el uso de infraestructura ferroviaria, de que solo una parte del Jardín histórico va a soportar de forma permanente el uso ferroviario pues el resto del terreno que se va a utilizar lo va a ser de forma subterránea y temporal, y el terreno se va a reponer a su estado inicial, por lo que el uso “está permitido”. A ello debemos replicar lo siguiente.

Vamos a ver: la mayor o menor superficie de la zona afectada por el uso no permitido no viene establecida o limitada en ningún caso por las NNUU, se produce ya se afecten 10 m2 como 200 m2. Pero, lo realmente significativo es que el elemento fijo y permanente la Estación, es ESENCIAL para el desarrollo del proyecto pues se trata de la boca de entrada y salida a las instalaciones, de forma que si la estación no puede situarse en el interior del Parque, el trazado, necesariamente habrá que

modificarlo, de ahí la lógica de la solución elegida en el Estudio Informativo y la DIA, que la preveía fuera del parque.

Y lo mismo ocurre con los raíles por los que discurre el metro pues, sin ellos, es imposible circular. Por tanto, raíles y estación son instalaciones para un uso no permitido, en ningún supuesto, ni en superficie ni bajo la misma en un suelo calificado como zona verde con categoría de “jardín de interés”.

No es que, jurídicamente, no sea posible la disociación de usos de los predios entre vuelo, superficie y subsuelo, es que, pese a ser posible, de cara a la ordenación urbanística debe estar necesariamente previsto en las normas urbanísticas tal posibilidad y los usos disgregados que, en su caso, puedan establecerse en cada uno de los elementos disociados.

Añadir, por otra parte, que incluso si de contrario se utilizase el argumento de que se trata de “obras bajo rasante”, acudiendo en su defensa al “Artículo 4.6.7 Usos e intervenciones permitidas en los jardines de interés calificados como zona verde en el Plano de Ordenación (N-1)

1. En los catalogados como nivel 1 se permiten los mismos usos e intervenciones que los admitidos para parques históricos, así como las normas de carácter general y los regulados dentro del uso dotacional de zonas verdes.

2. En los incluidos en nivel 2:

.....

b) Se permiten obras bajo rasante en las zonas carentes de elementos vegetales. En el caso de que existan ejemplares arbóreos o arbustivos (incluidos en la ficha correspondiente) deberán ser respetados y tratados según lo dispuesto en el siguiente Capítulo para los árboles singulares. No se autorizarán obras que supongan modificación del trazado o alteren el nivel freático.

Dicho argumento deberá fenecer puesto que:

- El mismo precepto refiere, como condición, que sean “zonas carentes de elementos vegetales”, hecho que no concurre en nuestro caso pues tan solo una muy pequeña parte, la del paseo central entre los árboles, con base de cemento o aglomerado, carece de vegetación, se trata de una zona de un ancho de 5,6 ms respecto del total de 40 ms que tiene la zona en la que se encuentran los árboles a talar según la licencia, y las praderas adyacentes.
- El punto 5 del mismo artículo bajo el enunciado de “Condiciones generales para las obras” dispone que:

“En ningún caso las obras bajo rasante podrán afectar a elementos arbustivos o masas arbóreas existentes. Cuando se efectúen obras bajo rasante, deberá quedar garantizada la reposición de una capa de tierra vegetal suficiente para permitir la reposición del jardín, con un mínimo de 80 centímetros de espesor, sin que se permita modificar las rasantes iniciales. Además, estarán condicionadas a:

a) Realizarse exclusivamente bajo zonas ya transformadas o destruidas por su asfaltado o tratamiento análogo y destinadas a aparcamientos, campos de deporte etc.”

Es decir, que si las obras bajo rasante van a afectar a elementos arbustivos o masas arbóreas existentes y exceden de las zonas transformadas, como es nuestro caso, esas obras bajo rasante tampoco podrán ejecutarse; y no se trata de que esas masas arbóreas estén en la zona de trabajo exclusivamente, sino en cualquier zona que pueda suponer la afectación a las mismas, pues, como el mismo precepto dice, las obras están condicionadas, además, a que se efectúen EXCLUSIVAMENTE “bajo zonas ya transformadas o destruidas por su asfaltado o tratamiento análogo y destinadas a aparcamientos, campos de deporte etc.”. Va de suyo, por tanto, que si solo se puede actuar sobre zonas sin vegetación la prohibición de afectar a otras zonas con vegetación está pensando en los aledaños o bordes de la zona donde se quieren realizar las obras.

A lo ya expuesto, debe sumarse que el art. 4.6.7 apartado 2 b) reza que “*En el caso de que existan ejemplares arbóreos o arbustivos (incluidos en la ficha correspondiente) deberán ser respetados y tratados según lo dispuesto en el siguiente Capítulo para los árboles singulares*”, es decir, se opera una remisión, entre otros, al art. 4.7.5, que refiere que “*Para el caso de conjuntos, salones, arboledas o alineaciones de interés, se prohíbe la supresión de cualquier elemento de los mismos que pueda desvirtuar su carácter. Tampoco se permiten actuaciones sobre o bajo rasante que dañen el sistema radicular, que siempre debe tener una distancia mínima suficiente al borde exterior del conjunto para garantizar que no se le producen daños*”

Y, como vemos en las fotos del proyecto de construcción que se insertan a continuación, extraídas de dicho proyecto, se pretende destruir toda la masa arbórea que delimita, a ambos lados, de una parte, del Paseo de los Plátanos más la existente en la zona conocida como “Barco Pirata” rodeada de pinos, moreras y otras especies arbóreas.

Un dato lo dice todo: **el ancho del Paseo de los Plátanos, afectado en parte por el nuevo proyecto, incluyendo zonas de tierra ambos lados de la zona pavimentada (junto con la zona de pradera adyacente que también es afectada) más la zona de pavimento mide aproximadamente 40 m, de los cuales la zona no terriza (tratada), bajo la cual se podría trabajar bajo rasante mide 5,6 m, es decir, no alcanza ni siquiera el 15% del total de la zona** y, sin embargo, el proyecto contempla trabajos subterráneos bajo la totalidad de los 40 ms.

Lo anterior se ha expuesto a efectos meramente dialécticos pues, en realidad y a nuestro juicio, ni siquiera el anterior argumento sería aceptable pues de acuerdo con la información recabada de uno de los técnicos que participó en los trabajos de acondicionamiento de ese espacio entre las hileras de plátanos, ese espacio realmente pese a carecer de vegetación está habilitado para preservar los citados árboles mediante entre otras, las siguientes medidas: “*Utilización de un acabado con firme de microaglomerado filtrante, para minimizar la escorrentía superficial y favorecer la infiltración de agua en el suelo*”. Así, podemos leer en su informe:

“*Hubo casos en los que no se pudo evitar la construcción de estructuras, como fué el caso del camino de emergencias que atraviesa el Paseo de Plátanos, en estos casos se optó por la solución que menos modificaban el suelo y por lo tanto menos impactantes para las raíces. Para ello se realizaron las siguientes medidas:*

- *Minimizar el área de obra*

- *Poda de protección de las ramas bajas para evitar roturas.*
- *No utilizar maquinaria pesada en los distintos trabajos de construcción de la vía, excavación, relleno y compactación,*
- *Minimizar el cajead.*
- *Realización de una base con tres diámetros distintos de gravas para minimizar la compactación bajo la vía, durante su uso, a medio y largo plazo*
- *Utilización de un acabado con firme de microaglomerado filtrante, para minimizar la escorrentía superficial y favorecer la infiltración de agua en el suelo.*
- *Así mismo se colocó mobiliario urbano que o no tuviera cimentación, bancos de granito, o tuviera la menor cimentación posible. Mesas de juegos y bancos. Para dañar lo menos posible las raíces"*

En todo caso, debe tenerse en cuenta que el trazado (en la leyenda de los planos figura como "Eje trazado" por el que discurre el metro, las vías y sus instalaciones, **ES PERMANENTE**, ese uso va a perdurar, y constituye, a fecha de hoy un uso no contemplado en el planeamiento



Línea roja: ancho total 40 m.

Línea azul: ancho cementado: 5,6 m (zona que permitiría “teóricamente” obras bajo rasante en las zonas carentes de elementos vegetales)

Línea negra: 2 m de distancia borde zona cementada a tronco árbol (sistema radicular afectado)

Tras el análisis de la normativa municipal violentada por el proyecto que se pretende ejecutar, pasamos a renglón seguido al análisis de la vulneración de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid.

El carácter de infraestructura (de transporte, ferroviaria, o como quiera tildarse) general, puesto que da servicio al conjunto del municipio de Madrid e incluso de la Comunidad de Madrid, dada la malla de transporte suburbano metropolitana y de tren de cercanías existente, no es baladí puesto que, además, tiene naturaleza estructurante con las consecuencias que a continuación exponemos.

El artículo 35 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid regula las “Determinaciones estructurantes y determinaciones pormenorizadas” estableciendo que

“1. Son determinaciones estructurantes de la ordenación urbanística aquellas mediante las cuales se define el modelo de ocupación, utilización y preservación del suelo objeto del planeamiento general, así como los elementos fundamentales de la estructura urbana y territorial y de su desarrollo futuro.

*Las determinaciones estructurantes deben ser compatibles con la normativa sectorial, los instrumentos de ordenación del territorio y el planeamiento de los Municipios limítrofes y, con carácter general, **se establecen y alteran por los instrumentos de planeamiento general.***

....

2. Sin perjuicio de una mayor concreción mediante desarrollos reglamentarios, son, en todo caso, determinaciones estructurantes de la ordenación urbanística:

b) La definición de los elementos estructurantes de los sistemas de redes públicas”

Añade el artículo 36 que:

“1. Se entiende por red pública el conjunto de los elementos de las redes de infraestructuras, equipamientos y servicios públicos que se relacionan entre sí con la finalidad de dar un servicio integral. Los elementos de cada red, aun estando integrados de forma unitaria en la misma, son susceptibles de distinguirse jerárquicamente en tres niveles:

- *a) Los que conforman la red supramunicipal, que son aquellos cuya función, uso, servicio y gestión se puede considerar predominantemente de carácter supramunicipal y, por tanto, propia de las políticas de la Administración General del Estado o de la Comunidad de Madrid*
- *b) Los que conforman la red general, que son aquellos cuya función se limita al uso y servicio de los residentes en el municipio y gestión de su propio espacio, pero sin ser claramente adscribibles a ningún área homogénea, ámbito de actuación, sector o barrio urbano o rural concreto, ni tampoco al nivel supramunicipal.*

2. El conjunto de los elementos de la red pública son susceptibles de distinguirse, a efectos de la presente Ley, desde el punto de vista funcional en los siguientes sistemas de redes:

- a) *Redes de infraestructuras, que comprenden, a su vez:*
 - 1.º Red de comunicaciones, tales como viarias, ferroviarias, portuarias, aeroportuarias y telefónicas.

3. *La definición de las redes públicas implica señalar expresamente todos aquellos de sus elementos necesarios para asegurar el funcionamiento correcto y adecuado a las necesidades previstas de la red correspondiente. A tal efecto, se establecen las siguientes precisiones:*

- a) *Tendrán el carácter de determinaciones estructurantes todas aquellas que consistan en señalar las reservas y dimensiones de cualquier suelo que se prevea como elemento de una red pública supramunicipal o general.*

Ha quedado puesto de evidencia que el establecimiento de una ampliación del sistema general de transporte que afecta, al menos, a la totalidad del municipio de Madrid es una determinación estructurante del planeamiento que solo puede establecerse y modificarse a través del planeamiento general, al caso el PGOU de Madrid y no nos consta que dicho planeamiento haya sido modificado para establecer esa nueva infraestructura. Así pues, incluso si de contrario se dijera que el Metro no es transporte ferroviario (que lo es), lo innegable es que se trata de una infraestructura cuyo establecimiento en el territorio, por su impacto, debe quedar amparada tanto por la ordenación territorial como urbanística y eso no acaece en nuestro caso.

CUARTA.- IMPROCEDENCIA DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL SIMPLIFICADA: NECESIDAD DE ACUDIR AL PROCEDIMIENTO ORDINARIO.

El actual proyecto modificado reúne características que impiden que sea tramitado mediante el procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada:

- La dimensión del proyecto total de la que este proyecto modificado solo constituye un tramo de más de 6 km de longitud de una línea de metro de dimensiones mucho mayores
- La coordinación de este proyecto con otros como es la estación pasante de Alta Velocidad y actuación sobre todo el entorno de Puerta de Atocha con el que debe coordinarse y cuyas ejecuciones son coetáneas en el tiempo.
- La afección al Parque de Arganzuela, parque que cuenta con nivel de protección 2 que impide las obras bajo rasante en zonas de arbolado según el Planeamiento Urbanístico vigente.
- La actuación sobre un entorno de protección arqueológica y patrimonial como son las Terrazas del Manzanares que tiene gran significación histórica, cultural, paisajística y arqueológica.
- La importante generación de residuos, en especial de tierras sobrantes producto de la excavación del túnel, pozos y estaciones, así como la afección al sistema freático.
- El ámbito de estudio se sitúa en una zona de muy elevada densidad demográfica y escasa masa arbórea.

Los proyectos sometidos a la evaluación ambiental ordinaria se establecen en el anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental mientras que los proyectos sometidos a la evaluación ambiental simplificada se establecen en el Anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

Por otra parte, en el anexo III de la Ley 21/2013 se establecen otros criterios para determinar si un proyecto del anexo II debe someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria.

De conformidad con el Artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental:

1. Serán objeto de una evaluación de impacto ambiental ordinaria los siguientes proyectos:

a) Los comprendidos en el Anexo I, así como los proyectos que, presentándose fraccionados, alcancen los umbrales del Anexo I mediante la acumulación de las magnitudes o dimensiones de cada uno de los proyectos considerados.

b) Los comprendidos en el apartado 2 (DIA simplificada), cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental, en el informe de impacto ambiental de acuerdo con los criterios del Anexo III.

El actual proyecto se trata de una línea ferroviaria subterránea, de metro convencional, de longitud superior a los 5 km, aspecto recogido en el anexo I en el grupo 6 apartado b. Si bien es cierto que el apartado 2 c) del artículo 7 de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental indica que serán objeto de evaluación ambiental simplificada “cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I” es importante señalar que la modificación actual es una modificación de una modificación anterior que nunca se ha visto sometida a evaluación y consulta pública, contraviniendo el artículo 38 de la misma Ley. Todo ello constituye, a nuestro juicio, un posible fraude de ley en tanto en cuanto se pretende regularizar por un procedimiento abreviado, reservado a modificaciones sobre lo existente, un cambio que ya fue extraído del procedimiento anteriormente.

Así, en abril de 2019 se redactó el Estudio Informativo de la Prolongación de la Línea 11 de metro de Madrid entre las estaciones de Plaza Elíptica y Conde de Casal. En él se planteaban tres alternativas de las cuales se seleccionó la primera. Del periodo de consultas se decide desarrollar una nueva alternativa 1A mediante adenda al Estudio Informativo que nunca fue sometida a información pública. Conviene recordar aquí que el artículo 38 de la Ley indica que:

“Si, como consecuencia del trámite de información pública y de consultas a las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas, el promotor incorporará en el proyecto o en el estudio de impacto ambiental modificaciones que supongan efectos ambientales significativos distintos de los previstos originalmente, **se realizará un nuevo trámite de información pública y consultas en los términos previstos en los artículos 36 y 37**, que en todo caso, será previo a la formulación de la declaración de impacto ambiental.”

De esta forma en agosto de 2020 se publica la resolución de la Declaración de Impacto Ambiental que integra la alternativa 1A. En enero de 2021 se introducen nuevos cambios significativos de impacto ambiental relevante sin que la DG de Sostenibilidad y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid considere que su impacto sea significativo, cuando modifica el sentido de avance de la tuneladora que implica modificar el punto de entrada de materiales y de extracción de escombros del túnel (derivándolo de la carretera de Valencia al parque de Comillas). En definitiva, es este procedimiento de información pública “abreviado” el primero en el que se ha podido manifestar postura por parte de los interesados en referencia a los cambios significativos introducidos por la alternativa 1A, incumpliendo así las condiciones que establece la ley en sus artículos 38, 36 y 37.

Obviando la evidente trampa procedimental, lo cierto es que esta modificación tampoco puede ser objeto de una DIA simplificada. Sin perjuicio de que los apartados aplicables del Anexo I, el referido

Anexo III contiene diferentes preceptos que harían en todo punto coherente la emisión de una DIA ordinaria en el presente supuesto. Así,

Apartado A: Criterios mencionados en el artículo 47.2 para determinar si un proyecto del anexo II debe someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria.

1. Características de los proyectos: Las características de los proyectos deberán considerarse, en particular, desde el punto de vista de:

a) Las dimensiones y el diseño del conjunto del proyecto.

b) La acumulación con otros proyectos, existentes y/o aprobados.

c) La utilización de recursos naturales, en particular la tierra, el suelo, el agua y la biodiversidad.

d) La generación de residuos.

e) La contaminación y otras perturbaciones

f) Los riesgos de accidentes graves y/o catástrofes relevantes para el proyecto en cuestión, incluidos los provocados por el cambio climático, de conformidad con los conocimientos científicos.

g) Los riesgos para la salud humana (por ejemplo, debido a la contaminación del agua, del aire, o la contaminación electromagnética).

A mayor abundamiento, el apartado 2 del propio Anexo III contiene en su letra c) sendos supuestos de total aplicación al presente proyecto que obligan a observar una DIA ordinaria, el 6º y el 7º.

2. Ubicación de los proyectos: la sensibilidad medioambiental de las áreas geográficas, que puedan verse afectadas por los proyectos, deberá considerarse teniendo en cuenta los principios de sostenibilidad, en particular:

a) El uso presente y aprobado del suelo.

b) La abundancia relativa, la disponibilidad, la calidad y la capacidad regenerativa de los recursos naturales de la zona y su subsuelo (incluidos el suelo, la tierra, el agua y la biodiversidad).

c) La capacidad de absorción del medio natural, con especial atención a las áreas siguientes:

1.º Humedales, zonas ribereñas, desembocaduras de ríos.

2.º Zonas costeras y medio marino.

3.º Áreas de montaña y de bosque.

4.º Reservas naturales y parques.

5.º Áreas clasificadas o protegidas por la legislación del Estado o de las comunidades autónomas; lugares Red Natura 2000.

6.º Áreas en las que se han rebasado ya los objetivos de calidad medioambiental establecidos en la legislación aplicable, y pertinentes para el proyecto, o en las que se considere que se ha producido un incumplimiento de dichas normas de calidad medioambientales.

7.º Áreas de gran densidad demográfica.

8.º Paisajes y lugares con significación histórica, cultural y/o arqueológica.

9.º Áreas con potencial afección al patrimonio cultural.

10.º Masas de agua superficiales y subterráneas contempladas en la planificación hidrológica y sus respectivos objetivos ambientales

Resulta evidente a la vista de los antecedentes que con esta nueva DIA Abreviada se pretende subsanar la deficiencia anterior consistente en no haber realizado un nuevo periodo de información

para la alternativa 1A. Pero es que, además, la alternativa 0 planteada ahora no es otra que el proyecto anterior (que no fue sometido a DIA), no la no actuación en general. Recordemos que el artículo 45 en su apartado c) establece que se debe realizar “una exposición de las principales alternativas estudiada, incluida la alternativa cero”. En todo este largo devenir en punto alguno se ha comprado la alternativa actual 1A frente a una alternativa cero, no hacer nada, sometida a información pública.

Un aspecto tan sustancial y de tanto impacto social y ambiental como la localización de la estación Madrid Río dentro del Parque de Arganzuela no ha sido sometido nunca a posibles alegaciones. Ni lo es ahora, en tanto en cuanto, tanto la alternativa 0 como las alternativas 1 y 2 que se plantea en el Documento Ambiental incluyen la estación en el interior del parque. Sin duda, todo el proceso seguido sustrae la capacidad a los interesados de poder manifestarse sobre esta opción claramente viable y conveniente.

Por ello, en virtud de los principios de legalidad y seguridad jurídica, no podemos sino plantear la emisión de una DIA a la actuación en su conjunto, tal y como estipula el cuerpo legal de aplicación.

QUINTA.- SOBRE LA AUSENCIA DE UNA VERDADERA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL RESPECTO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN INICIAL QUE AHORA SE PRETENDE MODIFICAR

Si bien la justificación para someter la modificación del proyecto a una evaluación de impacto ambiental simplificada se ampara en el apartado c del artículo 7 de la Ley 21/2013 esto no es del todo cierto. En la página 67 del Documento Ambiental, en su apartado 5.3 Planteamiento de Alternativas, se indica claramente que la alternativa 0, que se corresponde con el proyecto a modificar, **ya había introducido una serie de modificaciones al Estudio Informativo y su correspondiente adenda que fue favorablemente evaluado en la DIA:**

- Cambio de ubicación de la estación de Madrid Río.
- Desplazamiento de 10 metros de la entrada del túnel Palos de la Frontera
- Retoques en el radio de curvatura de algún elemento del trazado
- Cambio de ubicación del pozo de entrada y salida de la tuneladora
- Cambio de ubicación de la estación de Palos de la Frontera.

Por lo tanto, el documento ambiental reconoce abiertamente que se habían introducido ya en la fase de ejecución cambios sustanciales no contemplados en la DIA. Estos cambios son introducidos con posterioridad a la información pública del Estudio Informativo, a la posterior adenda del mismo donde se selecciona la alternativa 1A y a la DIA dado que se incorporan con el proyecto constructivo que ahora se modifica. Por lo tanto, los anteriores cambios sustanciales no han sido contemplados nunca en una DIA ni sometidos a EIA alguna hasta este momento. De esta forma, la alternativa cero debiera ser la resultante de la adenda del Estudio Informativo y no el proyecto constructivo que la desarrolla introduciendo sustanciales cambios de un impacto ambiental tal que ha provocado la actual modificación. Esta forma de actuar no es sino un camino para sustraer proyectos del anexo I sometidos a DIA ordinaria de su procedimiento, incorporando a los mismos cambios sustanciales posteriormente a la DIA y regularizando con una Evaluación de Impacto Ambiental simplificada.

En carta de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático se indica que la indefinición en el Estudio Informativo de asuntos que se anuncia concretar en el Proyecto Constructivo

como son la concreción de los movimientos de tierras ocasionados por la localización de las estaciones y zonas de acopio, las superficies exactas afectadas de ocupación y la relación exhaustiva de los árboles afectados y la afección exacta a cada una de las zonas verdes como uno de los efectos más relevantes; provocan que se carezca **de información imprescindible para la resolución del procedimiento de EIA ordinario de acuerdo con lo señalado en el artículo 40 de la ley 21/2013.** En escrito posterior, el órgano promotor añadió detalle de la información requerida e imprescindible. No cabe duda de que, si el proyecto constructivo posterior, como así fue, volvió a modificar las circunstancias que se consideraban imprescindibles para incluir en el EIA, debía implicar una nueva EIA y su correspondiente DIA y no dar por válida la anterior. De no ser así, nada impediría informar en un sentido y ejecutar en otro. Prueba de ello, a modo de ejemplo, es que la propia descripción de la obra que consta en el anexo I de la DIA indica que la estación Madrid Río se realizará bajo el Paseo de Yserías y no en el Parque de Arganzuela.

El 18 de enero de 2023 la Directora del Proyecto comunica a la DG de Sostenibilidad y Cambio Climático el cambio de ubicación de las estaciones y sus Zonas de Instalaciones Auxiliares, argumentando que esta modificación no se encuentra en ninguno de los casos contemplados en los anexos I y II de la ley 21/2013 y que, en cualquier caso, suponen una mejora ambiental. A la vista de que el órgano ambiental ante los mismos argumentos en relación con la modificación del proyecto ha considerado que esto no es así, indicando la necesidad en la actualidad de realizar una DIA simplificada, parece difícil sostener que aquellas modificaciones sustanciales no pudiera ser objeto de nueva tramitación de la DIA en su momento.

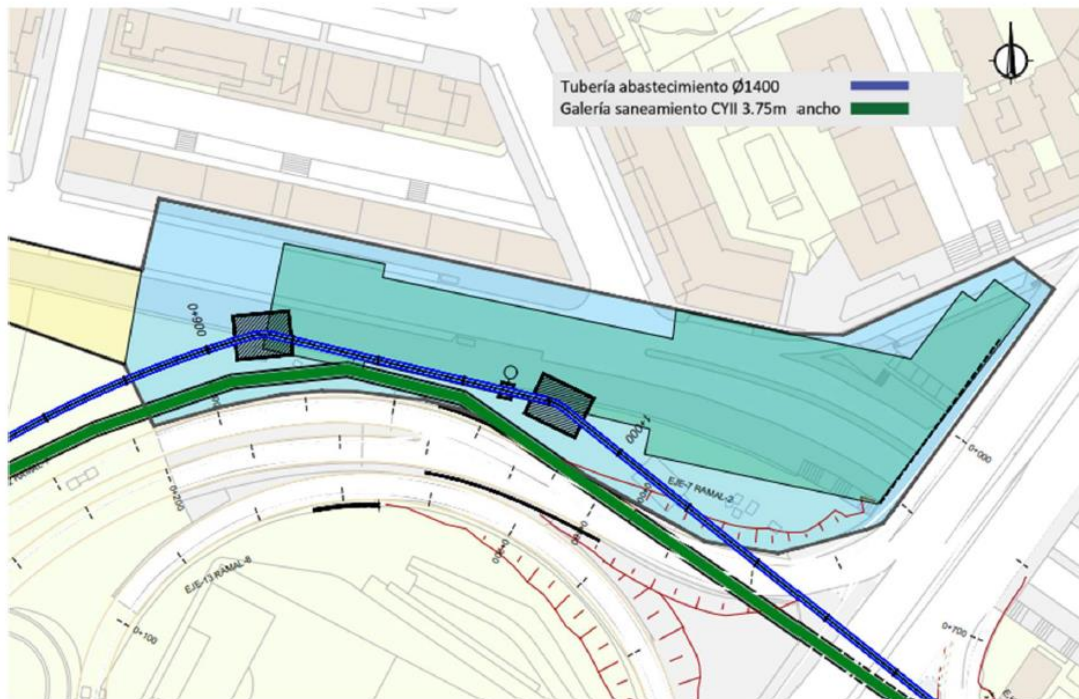
SEXTA.- GRAVE MANIPULACIÓN DE PARTE DE LA DOCUMENTACIÓN TÉCNICA QUE “JUSTIFICA” LAS RAZONES PARA LLEVAR A CABO EL CAMBIO DE UBICACIÓN DE LA ESTACIÓN MADRID RÍO.

Tal como dijimos al principio de este escrito de alegaciones, vamos a ir desmontando los argumentos esgrimidos en el proyecto modificado para justificar su decisión de cambiar la inicial ubicación de la Estación Madrid Río. Y si bien todas ellas son fácilmente refutables existe una de reviste una especial relevancia. Nos referimos a la que hace mención a la existencia, poco menos que sorpresiva, de una red supramunicipal del Canal de Isabel II. Dice así:

· Afección a la red general y supramunicipal del Canal de Isabel II: La ubicación de la estación del estudio informativo afectaba a una tubería de alta presión de abastecimiento de 1400 mm del Canal de Isabel II, que discurre por el subsuelo del Parque Madrid Río. La información sobre la ubicación de esta tubería de alta presión se obtuvo durante la redacción del Proyecto Constructivo. Además, existe una galería de saneamiento del Canal de Isabel II que también ha sido considerada para la nueva ubicación de la estación. Con el ajuste de la ubicación de la estación se atiende al punto 1.2 bis de la DIA, que fue añadido por informe del órgano ambiental, de fecha 12/04/2021 (DIA original 29/07/2020). Por otra parte, de acuerdo con lo señalado por el Canal de Isabel II en su informe procede añadir la siguiente condición a la Declaración de Impacto Ambiental. 1.2 bis: “El Proyecto de construcción deberá en todo caso garantizar la indemnidad de las infraestructuras de Canal de Isabel II, obteniendo la conformidad técnica de esta empresa pública para la ejecución de las obras proyectadas, de tal manera que se eviten posibles roturas o afecciones sobre las infraestructuras gestionadas por esta Empresa Pública, lo que podría ocasionar vertidos y daños ambientales”.

Y decíamos que es de especial relevancia porque la misma se sustenta sobre **UNA DOCUMENTACIÓN TÉCNICA MANIPULADA O FALSEADA**

En la documentación del Documento Ambiental del Proyecto Modificado nos encontramos en su apartado 2. Antecedentes en la página 10 una imagen que reproducimos a continuación:



Montaje de la ubicación de la Estación de Madrid Río según Estudio Informativo, incluyendo servicios afectados del CYII obtenidos a posteriori (durante la redacción del Proyecto Constructivo)

En el documento se indica que el 12 de abril de 2021 se modifica la DIA añadiendo un apartado 1.2 bis, en relación a que se garantice la indemnidad de las infraestructuras de Canal de Isabel II afectadas por el proyecto. Esta imagen que acompaña esta información es sorprendente porque no corresponde a la realidad. En concreto:

- El trazado de la galería (verde) como de la conducción de abastecimiento no se corresponde con el real según se constata de la propia cartografía del Canal de Isabel II y de las propias ortofotos de la época de construcción de estos elementos.
- El tamaño de los elementos ha sido claramente exagerado no respondiendo a las dimensiones reales.

Con el ánimo de reflejar la deformación realizada en la imagen se adjunta otra donde se puede ver la imagen del Documento con la representación real de los elementos:



En este sentido, recordar que el artículo 16 de la Ley establece que *los autores de los citados documentos serán responsables del contenido y **fiabilidad de los estudios** y documentos ambientales citados* y que la misma Ley establece como infracción grave *la ocultación de datos, su falseamiento o **manipulación maliciosa en el procedimiento de evaluación***. Siendo esta imagen una de las argumentaciones para descartar la ubicación de la estación de Madrid Río fuera del Parque de Arganzuela y determinar su ubicación en este parque en contra de la protección ambiental del mismo y con notable afección a una cantidad muy considerable de arbolado, la repercusión de esta deformación en la imagen tendría unas consecuencias de un impacto absolutamente notable.

SÉPTIMA.- CUESTIONAMIENTO DE LA IDONEIDAD DE LOS CRITERIOS ELEGIDOS EN EL ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS.

En el apartado 9.3 se establecen los criterios considerados para la comparación de las diferentes alternativas. Sobre ellos cabe destacar:

- Superficie de suelo no pavimentado afectado: con este criterio, las opciones que no se contemplan, como la ubicación de las estaciones y zonas de acopio fuera de parques serían notablemente recompensadas en el análisis. Sin embargo, se sustrae esta posibilidad del análisis.
- Vegetación: de igual modo, la no comparación con alternativas que contemplen la ubicación de las estaciones y zonas de acopio fuera de parques, que serían notablemente recompensadas en el análisis, se sustrae de la comparación.

Siguiendo dichos criterios vamos a analizar los puntos con un mayor impacto ambiental.

1.- Estación de Comillas y pozo de ataque de la tuneladora.

El Documento Ambiental por la vía de obviar que la modificación del estudio informativo donde se seleccionó la alternativa 1A no ha sido sometida a información pública, pretende sustraer la consulta sobre la selección de esta solución. Como tampoco lo han sido las importantes modificaciones introducidas por el proyecto constructivo. En concreto la ubicación del pozo de ataque de la tuneladora en el Parque de Comillas.

Si bien es cierto que la sustitución de la rampa por un método vertical de extracción de tierras reduce el impacto sobre el parque en referencia al planteamiento inicial del proyecto constructivo, no lo hace en referencia a la solución planteada en el Estudio Informativo.

De la tabla de la página 30 podemos comprobar como la alternativa no contemplada en el Documento Ambiental de ubicar el pozo de ataque de la tuneladora en otro lugar es la que menor afección tiene con el arbolado, menor superficie de ocupación y menor volumen de tierras, sin embargo, la misma nunca ha sido sometida a análisis multicriterio alguno pues fue introducida en el proyecto constructivo, posterior al análisis multicriterio que selecciona la alternativa 1A. En la página 48, el Documento Ambiental explica que *“aprovechando la inclusión en la prolongación de la línea 11 de la estación en el barrio de Comillas se decide la disposición en la zona de la ZIA-1 asociada al pozo de lanzamiento y operación de la tuneladora que perforará el túnel de Línea 11, dado que presenta una serie de ventajas técnicas y operativas frente a su localización en otras zonas”*. Ventajas técnicas y operativas que no han tenido su evaluación ambiental en la DIA anterior como tampoco en esta simplificada que se propone y es que la decisión de modificar el pozo de ataque lleva pareja la localización de la zona de la ZIA-1 con un impacto enorme sobre arbolado de gran porte del parque.

En la página 176 se argumenta que el cambio de localización de los pozos de entrada y salida se soporta sobre:

- Una menor afección a los vecinos
- Reducción de ocupaciones temporales
- Menor afección al tráfico
- Geometría de la parcela más cómoda.

En definitiva, dado que el Parque de Comillas está igualmente rodeado de vecinos y entendemos que no son de peor condición, se antepone las ocupaciones temporales, las afecciones al tráfico y una mayor comodidad para los trabajos a una afección permanente e irreparable al arbolado de este Parque y una temporal, pero superior a los dos años, al vecindario de un barrio como el de Comillas que es actualmente uno de los de mayor contaminación atmosférica de Madrid y que tendría que soportar el acceso y salida de más de 34.000 camiones (bañeras) cargados de lodos y escombros procedentes de la excavación del túnel y más de 5.000 camiones (trailers) cargados con las dovelas prefabricadas que constituirán el sostenimiento definitivo del túnel. Se estima un tránsito de camiones de 111 al día. Todo ello sin contar que es necesario acceder al pozo de ataque con 24 km de carril, 30.000 elementos de suspensión de vía y miles de m3 de hormigón de relleno de la solera del túnel.

2.- Ubicación estación Madrid Río.

De nuevo, el Documento Ambiental por la vía de obviar que la modificación del estudio informativo donde se seleccionó la alternativa 1A no ha sido sometida a información pública, pretende sustraer la consulta sobre la selección de esta solución. Como tampoco lo han sido las importantes

modificaciones introducidas por el proyecto constructivo. En concreto, la localización de la estación Madrid Río en el interior del parque.

Los motivos esgrimidos carecen de relevancia:

- La ubicación de la galería y tubería de alta presión de abastecimiento del Canal no se encuentran en la planta de la estación según quedó definida en la alternativa 1A del Estudio Informativo. Véase en este sentido la alegación: “Manipulación de la documentación técnica” en referencia a la manipulación de la información cartográfica.
- Los servicios afectados no pueden ser excusa para la mejor solución ambiental y menos en contra de criterios sociales, funcionales y ambientales. Este criterio no se encuentra en análisis multicriterio y su introducción por la vía de los hechos no hace sino incurrir en una arbitrariedad total al redactor del proyecto, la misma que le es sustraída a los interesados que no puede manifestarse sobre esta decisión. Es una cuestión de planificación la reposición de los servicios afectados.
- Las afecciones al tráfico de vías secundarias y de servicio por su carácter temporal no pueden sobreponerse a consecuencias permanentes como es la desaparición de una masa arbórea irreparable.

Comprobamos nuevamente como la alternativa que ha sido modificada sin someterse a información pública ni ahora ni antes, es precisamente la que menor ocupación de suelo y afección al arbolado tiene.

La alternativa 1 y 2 se diferencia en el uso de extracción vertical o rampa para la salida de tierras del vaciado de la estación de Madrid Río. La diferencia supone algo más de 18.000 metros cúbicos de movimiento de tierras entre ambas.

Esta ubicación es perfectamente viable, los argumentos que se emplean en el Documento Ambiental (páginas de la 9 a la 10 y de la 31 a la 34 de la Memoria Documento Ambiental) son falaces, inexactos, sesgados e incluso falsos.

También existe la alternativa de proyectar la Estación de Madrid Río Bajo el paseo de la Chopera entre los números 1 al 23, no contemplada en el Documento Ambiental, por las mismas razones anteriormente expuestas y que debería incluirse porque también genera menos impactos ambientales.

A continuación, se refutan punto por punto los argumentos recogidos en el Documento Ambiental:

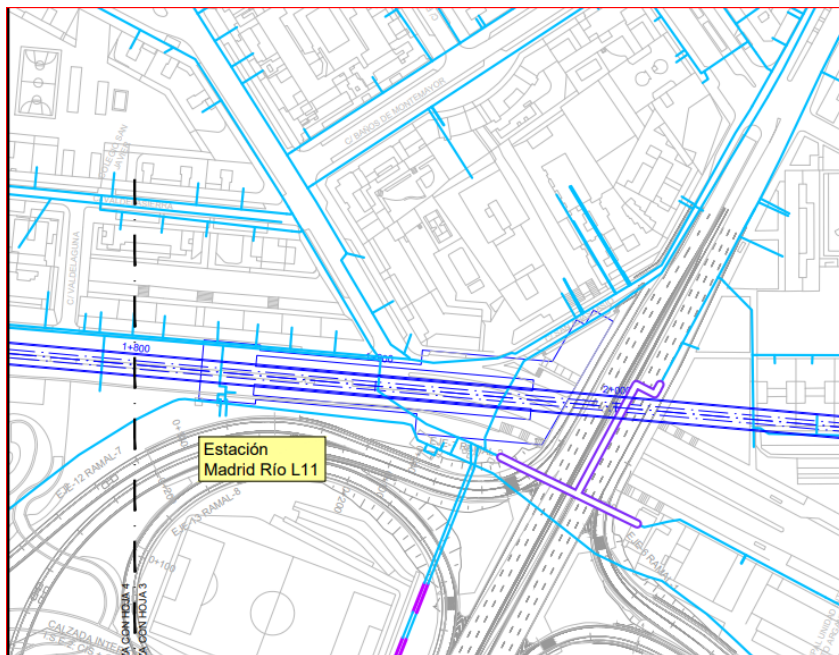
1)“Afección a la red general y supramunicipal del Canal de Isabel II: La ubicación de la estación del estudio informativo afectaba a una tubería de alta presión de abastecimiento de 1400 mm del Canal de Isabel II, que discurre por el subsuelo del Parque Madrid Río. La información sobre la ubicación de esta tubería de alta presión se obtuvo durante la redacción del Proyecto Constructivo. Además, existe una galería de saneamiento del Canal de Isabel II que también ha sido considerada para la nueva ubicación de la estación”:

Respuesta: Esto es falso ya que en el Estudio Informativo de 2019, ya se incluían planos de Servicios Existentes del Canal de Isabel II: Abastecimiento y Saneamiento, en donde se pueden ver las infraestructuras mencionadas en su posición real.

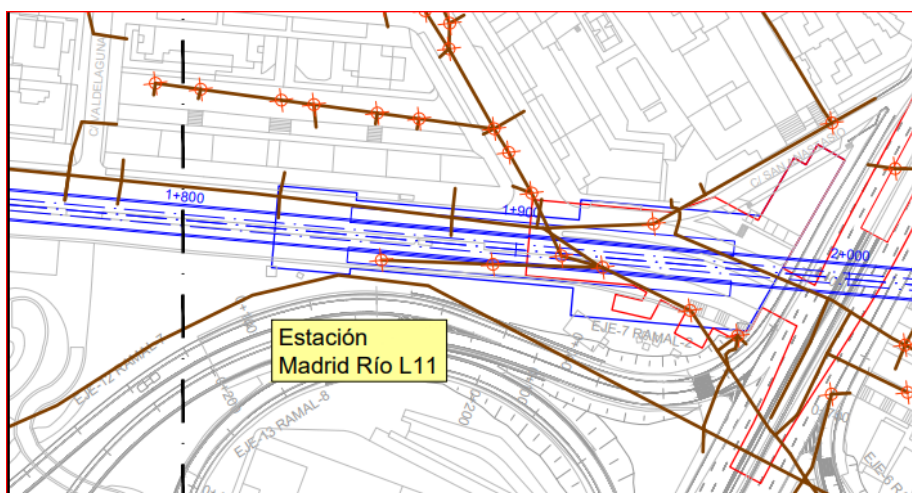
Se incluyen estos planos en:

<http://www.madrid.org/media/transportes/ampliacion-linea11-metro/documento2-planos.pdf>

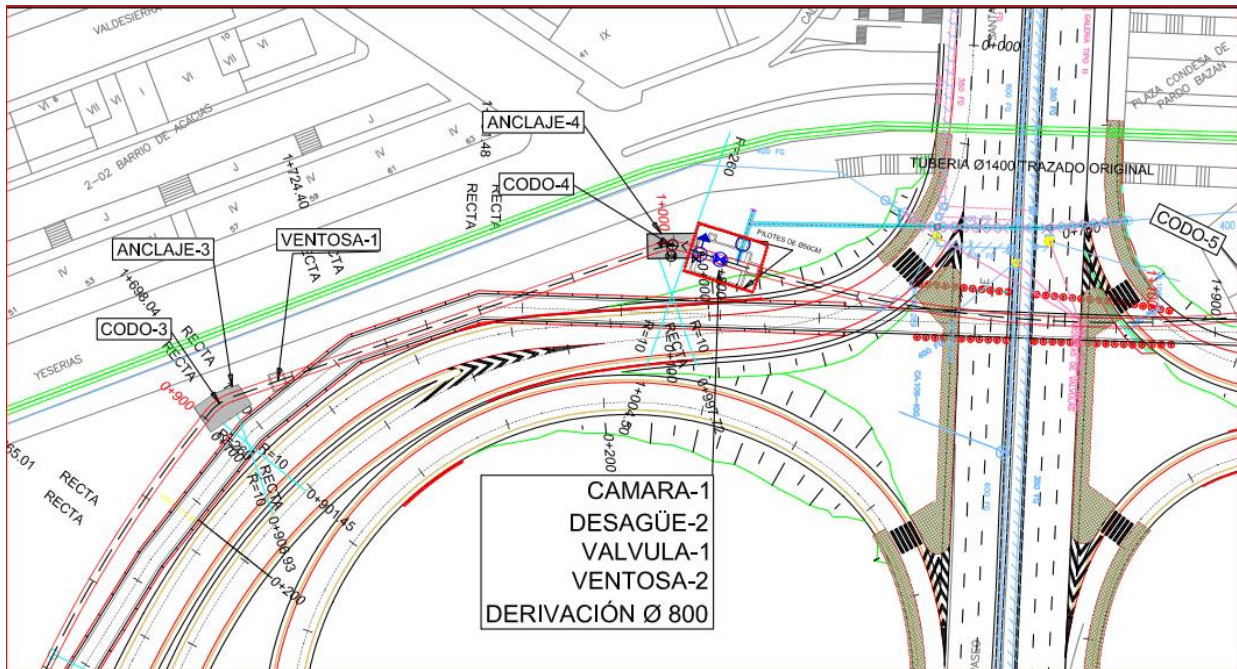
Zoom Plano de Servicios Afectados Estudio Informativo: Abastecimiento Canal de Isabel II, en donde se aprecian todas las conducciones, incluida la de 1400:



Zoom Plano de Servicios Afectados Estudio Informativo: Saneamiento Canal de Isabel II, donde se aprecian las conducciones de saneamiento, incluida la galería:



La traza real y superficies de ocupación de los anclajes, de la conducción de 1400 mm, se puede apreciar también, en el plano del Proyecto de Construcción remodelación de la M-30 Puente de Praga-Nudo Sur. Calle 30 Septiembre de 2006, de Fomento Construcciones y Contratas FCC. Zoom del mencionado plano:



Este hecho sin duda garantiza la viabilidad técnica de esta alternativa. En la alegación: “Manipulación de la documentación técnica”, se ha desarrollado con más detalle el trazado real de esta conducción, que está desplazada, en el Documento Ambiental, aproximadamente 4,5 m respecto a su posición real.

2) “Con el ajuste de la ubicación de la estación se atiende al punto 1.2 bis de la DIA, que fue añadido por informe del órgano ambiental, de fecha 12/04/2021 (DIA original 29/07/2020). Por otra parte, de acuerdo con lo señalado por el Canal de Isabel II en su informe procede añadir la siguiente condición a la Declaración de Impacto Ambiental. 1.2 bis: “El Proyecto de construcción deberá en todo caso garantizar la indemnidad de las infraestructuras de Canal de Isabel II, obteniendo la conformidad técnica de esta empresa pública para la ejecución de las obras proyectadas, de tal manera que se eviten posibles roturas o afecciones sobre las infraestructuras gestionadas por esta Empresa Pública, lo que podría ocasionar vertidos y daños ambientales”

Respuesta:

Esta alegación tipo de esta compañía de Servicios, se refiere a todas las infraestructuras de Canal de Isabel II, no específicamente a la conducción de 1400. De ser literal el concepto de “indemnidad” no se podrían retranquear todas las conducciones de abastecimiento y saneamiento que se proyecta mover en diversas actuaciones del proyecto, como por ejemplo en la nueva Estación de

Palos de la Frontera. El extracto del punto de la DIA se incluye a continuación, en donde en el párrafo final, dan la opción de retranqueo, procedimiento que podría ser empleado también en el caso de la conducción de 1400 mm de diámetro:

Canal de Isabel II (informe de fecha 26 de febrero de 2021). Informa que en la zona objeto del proyecto existen las siguientes infraestructuras adscritas a Canal de Isabel II:

- Red General y supramunicipal de abastecimiento de agua Potable:

- Conducciones de distribución
- Arterias de Aducción

- Red General de saneamiento:

- Alcantarillado Urbano
- Tanques de Tormenta

Adjunta como Anexo la documentación gráfica sobre las infraestructuras afectadas por la actuación.

Concluye que El Proyecto de construcción deberá en todo caso garantizar la indemnidad de las infraestructuras de Canal de Isabel II, obteniendo la conformidad técnica de esta empresa pública para la ejecución de las obras proyectadas, de tal manera que se eviten posibles roturas o afecciones sobre las infraestructuras gestionadas por esta Empresa Pública, lo que podría ocasionar vertidos y daños ambientales.

Asimismo, aquellas infraestructuras recogidas en la documentación gráfica del Anexo I, así como cualquier otra, gestionada por esta Empresa Pública, respecto de la que fuese necesario realizar un retranqueo, deberán ser proyectadas, ejecutadas y costeadas por el promotor de la obra, es decir, la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.

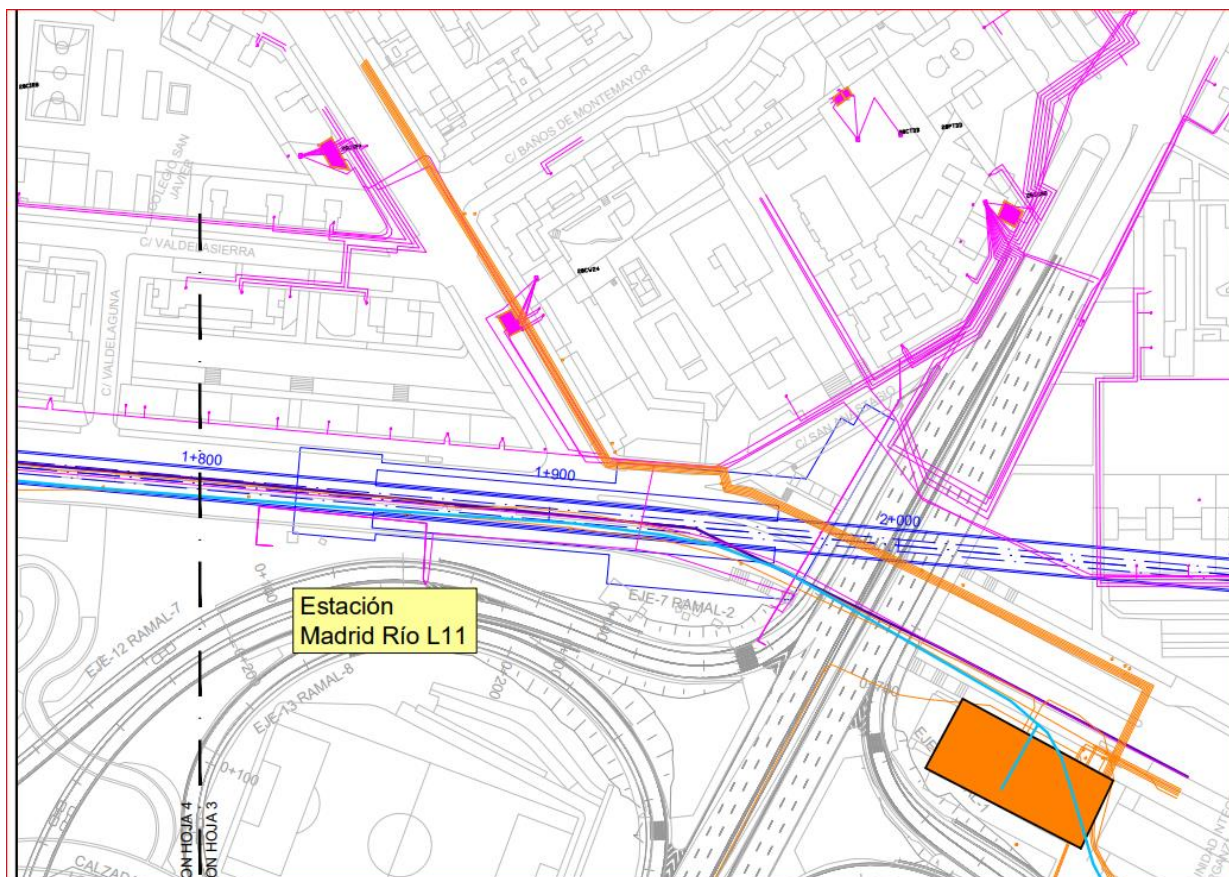
3) AfECCIÓN a una línea de alta tensión de Unión Fenosa Distribución que discurre linealmente por medio de la planta de la estación inicialmente propuesta. Con el ajuste de la ubicación de la estación no se afecta a dicha línea de alta tensión. La información sobre la ubicación, en detalle, de esta línea de alta tensión se obtuvo durante la redacción del Proyecto Constructivo. Dado que Madrid Río es la segunda estación dentro del cronograma, no se planteó el desvío de esta línea eléctrica porque el plazo para la tramitación del desvío por la compañía eléctrica (Unión Fenosa), que se estima superior a 2 años, hubiera supuesto la demora de la planificación y ejecución del proyecto.

Respuesta

Esta línea eléctrica así como otras de Red Eléctrica, se conocían durante la redacción del Estudio Informativo 2019 y no se consideró que representarían ningún impedimento insalvable para ubicar la Estación de Madrid Río en esa zona.

La justificación de que para acelerar plazos de obra y evitar tramitaciones con las compañías eléctricas, se debe ubicar la estación en un parque público protegido urbanísticamente, con el daño medioambiental y social que eso representa, se considera inadmisibles. Este es un ejemplo paradigmático de que los factores ambientales no son prioritarios para el promotor, sino que prima el construir en el menor tiempo posible, sin que se especifique en qué medida el empleo de un menor tiempo en la obra puede beneficiar al medioambiente ni a los intereses generales. Por esta razón no se han incluido en el Documento Ambiental las alternativas de estación de Madrid Río, bajo calles.

Zoom Plano de Servicios Afectados Estudio Informativo: Red de Energía eléctrica



4) "Afección a los túneles de la M-30 y al Puente de Praga: La ubicación original de la estación propuesta (entre Puente de Praga y Calle Valdelaguna) entraba en conflicto por proximidad con la infraestructura de los túneles de la M30 en el entorno del Puente de Praga (se trata de varios ramales soterrados en el ámbito de Madrid Río, denominados ramal 14RH, 14RE, 14RC y 14VE; y calzada principal, los tratamientos a realizar para subsanar esta afección supondrían cortes temporales de dichos ramales afectados, con el elevado coste asociado e impacto en la circulación de la ciudad de Madrid al afectar a la principal vía vertebradora de la ciudad. Con el ajuste de la ubicación de la estación no se producen afecciones al nudo de los túneles de la M30 en el entorno del Puente de Praga. Durante la construcción de la M-30 se respetó una distancia de 6,35 m hasta la galería de saneamiento en esa línea y de 6,95 m hasta la tubería de abastecimiento. La Adenda a la DIA obliga a garantizar la indemnidad de las infraestructuras hidráulicas".

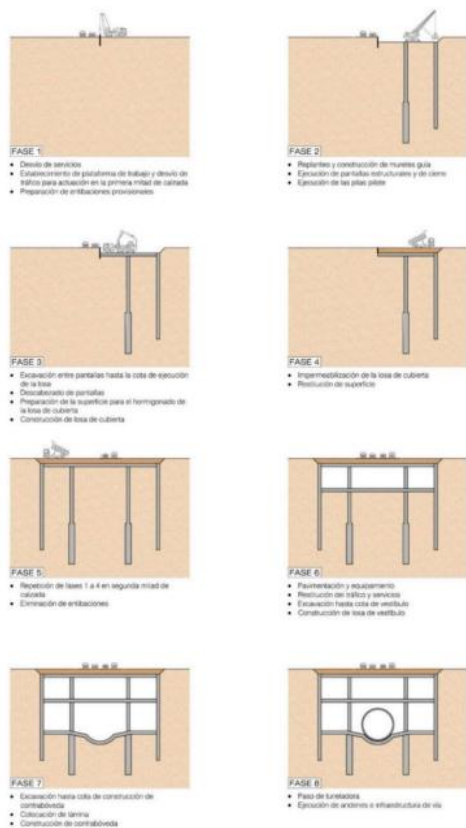
Respuesta:

La alternativa bajo el Paseo de Yaserías se puede ejecutar sin afección a Calle 30, ni a los mencionados ramales de enlace, tal y como se proyectó en el Estudio Informativo 2019. Respecto a la Adenda de la DIA y a los servicios de Canal de Isabel II, ver puntos anteriores.

5)“Afecciones al tráfico rodado y peatonal: *Se afectan de manera directa, durante la duración de las obras, el Paseo de Yaserías, las calles de Arganda, Valdelaguna, San Anastasio, y el Paseo Santa María de la Cabeza (sentido salida hacia la Autovía A-42). Con el ajuste de la ubicación de la estación se minimizan estas afecciones al no tener que cortar la circulación de tráfico en ninguna de las calles señaladas anteriormente durante la ejecución de las obras. El corte de tráfico previsto en dichas calles supondría una afección a la movilidad de más de dos años. La DIA en su Anexo II. Resumen del Análisis Técnico señala que “los efectos ambientales desfavorables de mayor entidad se producirán durante las obras, identificándose las molestias que se producirán sobre la población debido al incremento del ruido”. Por lo que, desde el punto de vista medioambiental, la nueva ubicación seleccionada supone un menor impacto sobre la población en lo referente a las molestias por cortes en la circulación, minimizando el impacto por ruido y vibraciones.”*

Respuesta:

Tal y como figura en las fases de ejecución de las estaciones incluidas en la página 23 del documento Ambiental, a partir de la fase 4 se restituye al tráfico la mitad de la calzada afectada y después de la fase 5 toda la calzada, por tanto se reducirá enormemente la afección a la movilidad y a los vecinos afectados. No teniendo esta afección la misma magnitud durante el desarrollo de las obras. Se incluye método constructivo incluido en el Documento Ambiental. Con respecto al ruido no se encuentra en el Documento Ambiental, ningún estudio específico que justifique técnicamente esta afección, tampoco se tiene en cuenta el impacto ambiental por ruido y vibración sobre la fauna, en las alternativas dentro del parque de Arganzuela.



Proceso constructivo de las estaciones.

6) "Afecciones a vecinos y comerciantes: La ocupación inicialmente prevista sobre el Paseo de Yeserías implica disponer, durante las obras, un vallado perimetral opaco de 2 m de altura a escasa distancia de los accesos de los portales 43B, 45, 47, 49, 49B y del 51 a 63 del Paseo de Yeserías, calle de Arganda 41 y de todos los números de la calle San Anastasio, lo que afectaba directamente no solo a estos vecinos (17 edificios con 390 viviendas), sino además a 1 conjunto de escuela infantil y colegio (Dos Parques), un parque infantil (Área infantil 02014), 17 locales comerciales y 7 salidas de garaje, que quedaban inutilizadas durante la ejecución de las obras. Con el ajuste de la ubicación de la estación no se producen estas afecciones a portales, locales comerciales, ni garajes, ni centros educativos".

Respuesta:

Es de agradecer la exhaustividad en evaluar la afección a los vecinos y comerciantes, pero solo se limita a esta alternativa, no se hace lo mismo en el Documento Ambiental para las ubicaciones de otros elementos y estaciones. Tampoco se incluye, en el Documento Ambiental la afección a estos colectivos en las alternativas dentro del Parque de Arganzuela, ni por ejemplo al Colegio CEIP Perú, en la estación de Comillas, ni a otros colegios cercanos a otras actuaciones del proyecto.

Sin olvidar, además, y sobre todo, que aun siendo de valorar el desvelo por los afectados en el ámbito del Paseo de Yesería, no se entiende muy bien que dicha "afección" se hubiese, por decirlo de alguna forma, "despreciado" o "sacrificado" al redactar el Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental que dio lugar a la aprobación de la DIA. Como tampoco es comprensible la preocupación

por dichos afectados, encomiable, por supuesto, pero de carácter mucho menor, por ejemplo, a la cantidad de comercios y vecinos de la calle Áncora y ni qué decir tiene respecto de los vecinos del Parque de Comillas al que más adelante dedicaremos un apartado específico

Por todo lo anterior reiteramos que se deben incluir las alternativas de estación de Madrid Río bajo el Paseo de Yaserías y de la Chopera, y se construya la estación de Madrid Río, bajo el Paseo de Yaserías.

Los anteriores razonamientos, en los que vemos cómo de forma descarada la Administración ha tomado su decisión al margen de un verdadero interés por salvaguardar los intereses ambientales de los vecinos y dando primacía a los de índole económico y político estratégico, concluir las obras antes de las siguientes elecciones municipales y autonómicas, pueden resumirse además en que:

- La ubicación dentro del parque está en un proyecto licitado y adjudicado, y su cambio implicaría anular ese contrato de obras vigente desde octubre de 2022. <https://contratos-publicos.comunidad.madrid/contrato-publico/construccion-ampliacion-linea-11-metro-madrid-tramo-plaza-eliptica-conde-casal>
- La ubicación dentro del Parque es más barata de ejecutar: son precisos menores retranqueos de servicios y a priori más rápida y sencilla de ejecutar.

OCTAVA.- SOBRE LOS DAÑOS IRREVERSIBLES AL ARBOLADO URBANO.

La situación de emergencia climática declarada en enero de 2020 por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico hace de especial relevancia la conservación del arbolado urbano por su función primordial en mitigar el efecto de islas de calor que se produce en las ciudades. El Documento Ambiental reconoce que el daño sobre el sistema de arbolado urbano del proyecto es irreversible.

En su apartado 7.4.10 indica que aún aplicando las medidas de recuperación de zonas verdes el impacto ocasionado por las actuaciones temporales como localización de ZIA y zonas de acopio en los parques el impacto será recuperable a muy largo plazo y será permanente en la salida de pozos y bocas de emergencia y en las bocas de las estaciones.

Sobre el Análisis y Evaluación de Impacto de la tala de los ejemplares arbóreos maduros.

Consideramos que para realizar un análisis y una evaluación correcta del impacto ambiental producido por la tala de arbolado maduro, sobre todo en el ámbito urbano que nos ocupa, se deben considerar no sólo los parámetros físicos y fitosanitarios de los ejemplares a talar, sino que se debe hacer una valoración, integrada y ponderada, de los servicios ecosistémicos que se pierden para la ciudad al realizar dicha acción, como aconsejan la Estrategia de Biodiversidad para 2020 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0244&from=ES>) y que se reitera la Estrategia europea para combatir el cambio climático 2021-2030 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0082&from=EN>)

Servicios Ecosistémicos proporcionados por el arbolado maduro

Los Servicios ecosistémicos se pueden definir en sentido amplio como “los beneficios que la naturaleza proporciona a la sociedad, Los servicios de los sistemas ecológicos y los elementos naturales que los producen son fundamentales para el funcionamiento del sistema de soporte vital de la Tierra. Contribuyen al bienestar humano, tanto directa como indirectamente, y por lo tanto representan parte del valor económico total del planeta. ” (*Constanza et col*, 1997. Nature) Tipos de servicios ecosistémicos Uno de los sistemas de clasificación más utilizados en general, lo proporciona la Evaluación de los Ecosistemas del Milenio (MEA, por sus siglas en inglés) (2005), la cual identifica cuatro categorías diferentes de servicios ecosistémicos:

1. Los servicios de aprovisionamiento son los productos tangibles que los seres humanos reciben del ecosistema, tales como la madera, el agua y los alimentos.
2. Los servicios de regulación derivan de la regulación de los procesos ecosistémicos, tales como la regulación del clima, la hidrología y ciertas enfermedades.
3. Los servicios culturales son los beneficios no materiales que las personas obtienen para los ecosistemas, incluyendo la recreación, la experiencia estética, el enriquecimiento espiritual y demás.
4. Los servicios esenciales son la base para la producción de todos los otros tipos de servicios. Incluyen la producción primaria, la formación y retención de suelos, el ciclo de nutrientes y demás.
(<https://winrock.org/wp-content/uploads/2018/02/Marco-servicios-ecosistemicos-28122917.pdf>)

La urbanización y especialmente las grandes ciudades producen una conversión rápida de los usos de la tierra y por lo tanto también impacta negativamente en los servicios ecosistémicos de los ecosistemas, que se ven muy alterados o directamente destruidos. (*Jiali Whang, Wei Qi Zhou et col*. 2019. Science) Madrid es un ejemplo de ello en la mayoría de la ciudad se destruyeron por completo los ecosistemas naturales, aunque luego en algunas zonas se crearon jardines que aportan en la actualidad parte de estos servicios. Sin embargo el caso del Parque de Arganzuela es especial, ya que es el único espacio, dentro de la almendra central de la ciudad, donde se han mantenido los servicios ecosistémicos, ininterrumpidamente, a lo largo de la historia.

Efectivamente esta zona primero mantuvo un espacio seminatural como era la Dehesa de Arganzuela, que se mantuvo en esta área tan urbanizada gracias a la inmediatez del matadero municipal, ya que en ella se instalaban los animales. Una vez se decidió cerrar el matadero, la dehesa que quedaba se integró en el Parque de la Arganzuela en 1969, momento en que se plantaron los ejemplares que aún viven en el Parque de Arganzuela. tras resistir en 50 años la construcción, y el soterramiento de la M-30, gracias a la protección de los técnicos municipales.

Principales Servicios Ecosistémicos de los árboles a evaluar

1. Captura e inmovilización del CO₂. Descenso del efecto invernadero

“Un sumidero es todo proceso o mecanismo que hace desaparecer de la atmósfera un gas de efecto invernadero. Un reservorio dado puede ser un sumidero de carbono atmosférico si, durante un intervalo de tiempo determinado, es mayor la cantidad de carbono que entra en él que la que sale de él.

Los árboles, como todas las plantas superiores, capturan el CO2 atmosférico en el proceso denominado fotosíntesis que se realiza en las hojas y con presencia de luz, en ese proceso se produce oxígeno que es emitido a la atmósfera, haciendo ésta respirable. Una vez ha sido capturado el CO2 este se va depositando en los tejidos de la planta formando parte de sus distintas estructuras, quedando así inmovilizado al menos el tiempo de vida del ejemplar. Estos dos hechos hacen que la cantidad de CO2 capturado y almacenado por un árbol vaya aumentando a lo largo de la vida del ejemplar hasta que comienzan los procesos de senectud del mismo. Convirtiéndose así, en un sumidero de carbono.

En el caso de los Plátanos (*Platanus * hispanica*) la Guía para la estimación de absorciones de Dióxido de Carbono, editada por el Ministerio de Transición Ecológica del Gobierno de España estima estas velocidades de crecimiento según las distintas edades del árbol:

Árboles de 0 a 20 años..... 0,010 Tn / año / pie
 Árboles entre 21 y 25 años.....0,050 Tn / año / pie
 Árboles entre 26 y 30 años0,420 Tn / año / pie
 Árboles entre 31 y 35 años.....0,050 Tn / año / pie
 Árboles de mas de 35 años.....0,068 Tn / año / pié

Parte de los árboles del Parque de Arganzuela que se pretende talar tienen entre 55 y 60 años con lo que podemos estimar el Dióxido de Carbono capturado por los árboles maduros del Parque de Arganzuela que se proponen para talar, es a lo largo de su existencia en al menos 70 TN

(https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/sistema-espanol-de-inventario-sei/es_nir_edicion2023_tcm30-560374.pdf)

En caso de producirse la tala se produciría una notable reducción de este servicio ya que se tiene previsto, o bien no sustituirlos en el mismo espacio, o bien plantar ejemplares de 14/16 cm de perímetro de tronco, es decir ejemplares de 4 años de edad, por lo que si se plantaran el mismo número de ejemplares de esa edad se estima que, en los próximos 30 años hasta que los nuevos árboles alcanzaran su máximo, capturarían unas 48,66 Tn menos que si se mantuvieran los ejemplares actuales

| Especie | nº ejemplares a talar | Edad Promedio | Captura Tn CO2/Ejemplar/año | Total Captura en 30 años (Tn) |
|------------------------|-----------------------|---------------|-----------------------------|-------------------------------|
| Platanus x hispánica | 8 | 60 | 0,068 | 16,32 |
| Cupressus arizónica | 2 | 60 | 0,006 | 0,36 |
| Cupressus sempervirens | 3 | 60 | 0,006 | 0,54 |
| Morus alba | 28 | 60 | 0,008 | 6,72 |
| Pinus Pinnea | 23 | 60 | 0,018 | 12,42 |
| Populus alba | 4 | 60 | 0,068 | 8,16 |
| Populus nigra | 1 | 60 | 0,092 | 2,76 |

| | | | | |
|------------------|----|----|-------|-------|
| Sophora Japónica | 3 | 60 | 0,01 | 0,9 |
| Ulmus pumilla | 1 | 60 | 0,016 | 0,48 |
| | 73 | | | 48,66 |

2. Transpiración. Reducción de Contaminantes atmosféricos y termorregulación.

La transpiración es el proceso por el cual la planta pierde vapor de agua por sus partes aéreas (Hojas y Tallos) emitiéndolo a la atmósfera circundante. Este proceso de las plantas nos da dos servicios ecosistémicos regulatorios muy importantes y más si hablamos de entornos urbanos dentro del actual contexto climático: la reducción de la contaminación atmosférica y la regulación de la temperatura.

En cuanto a la captura de contaminantes atmosféricos, los árboles ayudan a reducir la concentración partículas en suspensión (PM) así como otros contaminantes (NOx, Ozono, Metales pesados) mediante tres mecanismos, por un lado absorben los contaminantes por los procesos de intercambio de gases, respiración y fotosíntesis, por otro los contaminantes se adhieren a la superficie de las plantas y finalmente las partículas contaminantes son atrapadas por el vapor de agua que transpiran los árboles y arrastradas al suelo con el ciclo del agua. Cómo en el caso de la captura de CO2 todos estos procesos de captación de contaminantes, dependen del tamaño de los ejemplares y aumentan su eficiencia según aumenta su edad.

Últimamente se han realizado numerosos estudios sobre la capacidad de la transpiración arbórea como termorregulador del ambiente que le rodea y parece ser que este en combinación con la sombra producida por el árbol es muy poderoso reduciendo la temperatura de manera considerable, mitigando así el efecto isla de calor urbana especialmente en ciudades no tropicales (<https://www.mdpi.com/1660-4601/17/19/7093>), Dentro de estos estudios parece discernirse también que la plantación de árboles tiene que tener una superficie mínima de 5000 m2 y tener ejemplares adultos de una altura mínima superior a 10 metros para que su efecto sea máximo en la mitigación del calor (<http://www.journal-eee.com/Heat-mitigation-by-greening-the-cities-a-review-study-,67281,0,2.html>.) y tenga consecuencias importantes en la reducción del consumo energético de área asociada a la arboleda (reduciendo el consumo por ejemplo de aire acondicionado en los edificios circundantes a la plantación).

Así consideramos que los efectos de la tala de grandes ejemplares en el parque de Arganzuela reduciría, desde el momento mismo de la tala y en gran medida los efectos positivos de estos dos servicios que están dando los ejemplares actuales a pleno rendimiento.

Otro servicio que nos dan los árboles, especialmente los de gran porte es la sombra, este servicio cobra especial importancia en las grandes ciudades en el contexto de cambio climático en que nos encontramos con olas de calor cada vez más habituales y extremas. Las zonas sombreadas con grandes ejemplares, unidas al aumento de la humedad relativa del aire creada por la transpiración de los mismos, reducen mucho la temperatura bajo la arboleda con respecto al entorno (se han hecho numerosos estudios al respecto en ciudades de distintas zonas del mundo con rangos de descenso de temperaturas de entre 10 y 20 grados). Así mismo la sombra nos ofrece protección contra las radiaciones solares directas con el consiguiente beneficio para la salud.

Al igual que ocurría con los servicios ecosistémicos ya descritos, la tala de los grandes ejemplares del Parque de Arganzuela nos dejaría sin estos servicios proporcionados por la zona sombreada, durante un buen número de años, hasta que la nueva plantación tuviera el suficiente porte como para cubrir de manera total los 10.450 m².

3. Permeabilidad del Suelo.

Los árboles interceptan el agua de lluvia con sus hojas y las ramas las dirigen hacia el suelo de una manera no violenta lo que reduce la compactación de los suelos, esto unido al efecto aireador de las raíces de dichos árboles hace que la permeabilidad del suelo crezca y que los suelos puedan asumir mejor las crecidas e inundaciones. Además que el suelo sea permeable es fundamental para aliviar la presión de los sistemas de drenaje y aliviaderos urbanos.

Si se produce finalmente la construcción de la estación dentro del parque esto producirá la eliminación del suelo arenoso de gran permeabilidad que crean las moreras actualmente, para sustituirla por una losa de hormigón, lo que haría perderse un 80% de la infiltración que se convertirá en escorrentía superficial.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0195925509000213?via%3Dihub>).

Ésta produce muchos problemas en las ciudades al colmatar los sistemas de drenaje urbanos y al aumentar la velocidad del agua, ésta produce muchos más daños en episodios extraordinarios de precipitaciones, que cada vez son más frecuentes por el cambio climático. La pérdida de este servicio en esta zona de la ciudad, que es la frontera entre la zona inundable del río Manzanares, nos parece de especial relevancia por su posible peligrosidad y sería irreversible con la construcción de la estación.

(<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0016706121001506?via%3Dihub>)

4. Aprovechamiento de hábitats

Las plantaciones arbóreas urbanas al madurar crean un gran número de microecosistemas, en ellos viven numerosas hongos, plantas, micro y macroinvertebrados y animales vertebrados, aumentando de manera importante la biodiversidad dentro de las ciudades y los efectos positivos que esto trae a las

mismas. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0169204619308035?via%3Dihub>).

En el caso de la Arganzuela, generan protección y vivienda a gran número de estas especies entre las que podríamos destacar varias especies de aves insectívoras y murciélagos que son fundamentales para el control de plagas peligrosas para los seres humanos, animales y plantas como los mosquitos, algo que se hace aún más importante con el calentamiento actual que aumenta el tiempo de actividad de estos insectos y por lo tanto el número de veces que se reproducen al año. La cobertura que dan los árboles maduros a estas especies tan importantes no la pueden dar los árboles jóvenes que están previstos en el proyecto de restauración.

(<https://www.fundacionaquae.org/wiki/biodiversidad-urbana/>).

5. Reducción del ruido

La vegetación arbórea puede reducir el ruido del tráfico urbano hasta en un 50%. En nuestro caso la arboleda a talar crea una barrera compacta de hojas de una potencia de 10 metros de anchura

y uno 4 en altura que es muy eficaz para reducir el ruido en los pisos altos y dentro del jardín de Madrid Río del que forma parte.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0003682X17300270?via%3Dihub>

En modo alguno los árboles jóvenes que sustituirían a los existentes actualmente podrán aportar este servicio hasta dentro de al menos 30 años. Así mismo los últimos estudios nos dicen que una solución con barreras acústicas sintéticas tiene mucha menos efectividad que las barreras de vegetación tanto en valores absolutos de reducción de ruido, como en el efecto psicológico de las barreras de aislarse del entorno

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0003682X14002333?via%3Dihub>

6. Servicios de Salud Pública y Socioculturales

Todos estos servicios puramente ambientales que nos ofrecen los árboles maduros de Arganzuela tienen unas consecuencias directas con las actividades sociales que se realizan en la zona, haciendo de este punto el más importante del parque como zona de reunión y actividades durante todo el año, especialmente para los niños y los ancianos. Pero aparte de su gran uso actual, la edad de esta plantación realizada hace 54 años y su resiliencia a las distintas transformaciones urbanas de la zona, hace que haya una conexión histórica y sentimental muy especial de la gente del barrio con estos plátanos de sombra.

Además y como demuestran numerosos estudios, las arboledas urbanas maduras producen numerosos beneficios en la salud física y mental de las personas de su entorno.

<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/32979811/>

<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/31722373/>

<https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/32025565/>

Alegamos por tanto que:

Las arboledas urbanas maduras como es el caso del Parque de la Arganzuela en Madrid Río y otras afectadas por el proyecto de ampliación de la línea 11 del Metro de Madrid, producen numerosos servicios ecosistémicos, directos e indirectos, beneficiosos para la ciudad en general y especialmente en su entorno.

Para realizar una evaluación correcta del impacto ambiental producido por las talas de arbolado maduro en una zona urbana, se deberían tener en cuenta de manera integrada al menos los servicios ecosistémicos citados

La totalidad de estos servicios se verían, bien anulados de forma permanente o en el mejor de los casos, al menos para los próximos 30 años si se realiza el proyecto de estación de metro y restauración paisajística previsto en Madrid Río. Además, es imposible que crezca arbolado de gran porte encima de la losa superior de la estación que quedaría enterrada a escasa profundidad por siempre, dentro del parque.

Por lo que estimamos que el impacto global sobre los servicios ecosistémicos, producido por la tala de ejemplares arbóreos maduros en el Parque de Arganzuela, debería ser considerado como permanente e irreversible

NOVENO.- OTROS DÉFICITS Y DEFICIENCIAS DEL PROYECTO MODIFICADO SOMETIDO A EVALUACIÓN AMBIENTAL

Superficies de ocupación alternativas de Estación “Madrid Río” dentro del Parque de la Arganzuela

1. No se justifican adecuadamente las superficies de ocupación para las Alternativas 1 (12.968 m²) y 2 (13.512 m²) del Proyecto Modificado Nº1. Son muy similares, partiendo en dos el Parque de la Arganzuela, y no se aclara si podrá ser utilizado por los vecinos y visitantes durante las obras.

2. La parte este del parque, inaccesible por la valla de obra desde el mes de febrero, seguiría aislada entre las ocupaciones, lo que redundaría en un impacto negativo para sus usuarios, que acuden desde todo Madrid, al seguir privándoles del uso de esta dotación verde de la que disfrutaban a diario.

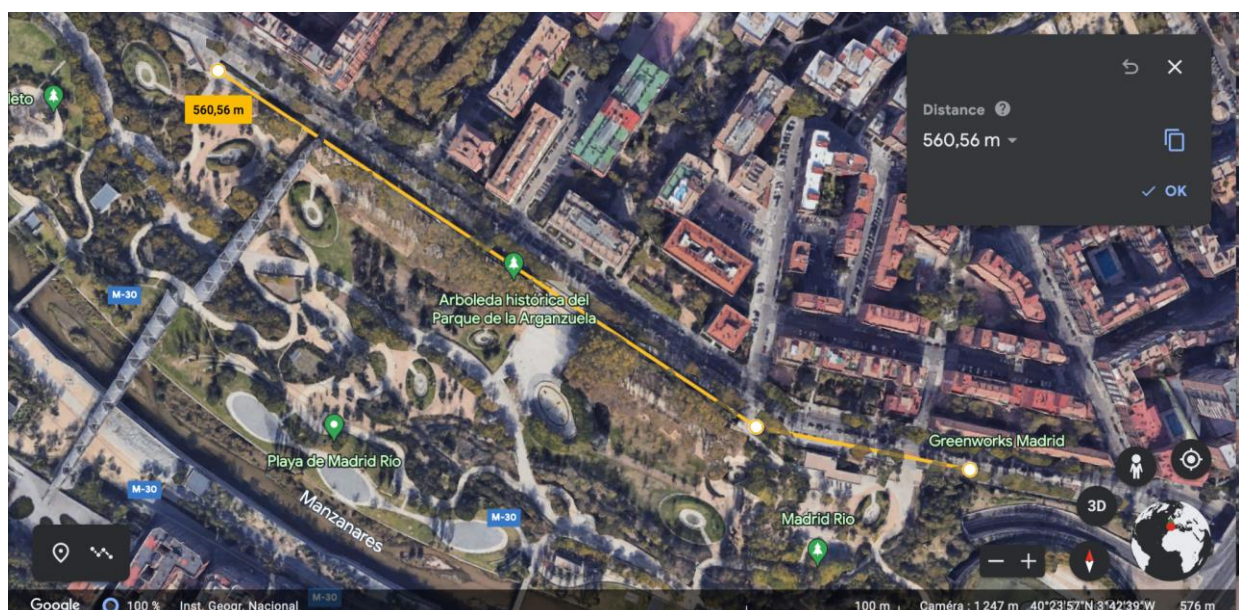
3. Asimismo, de llevarse a cabo la ocupación temporal que se propone construyendo la estación “Madrid Río” dentro del parque, se bloqueará el acceso principal al Parque de la Arganzuela desde el Pso. de Yaserías. El bloqueo de este acceso se añade al que ya sufre el parque desde febrero, al haberse cerrado dos accesos de la zona oeste, cercanos al Puente de Praga.

El siguiente plano muestra los accesos previstos a Madrid Río en 2010, a la altura del Parque de la Arganzuela. Se ve claramente el cuello de botella que provocarían las obras de hacerse dentro del parque en una zona que, como anticipó entonces el Alcalde Ruiz Gallardón, se ha convertido en «la pieza más singular y más importante de todo el proyecto de Madrid Río.»¹

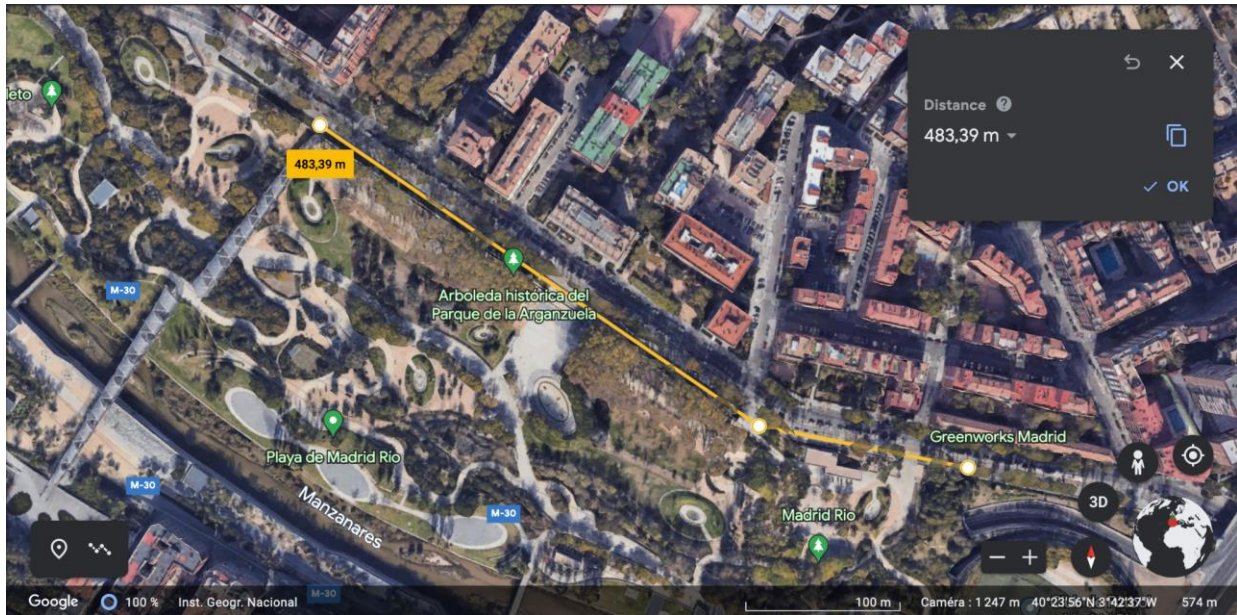
¹ Declaraciones del alcalde de la Ciudad de Madrid, Alberto Ruiz Gallardón: Parque de Arganzuela, proyecto singular <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Actualidad/Noticias/El-parque-de-Arganzuela-triplica-su-superficie/?vgnnextfmt=default&vgnextoid=8be51da13d53c210VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnnextchannel=a12149fa40ec9410VgnVCM100000171f5a0aRCRD>



En definitiva, los pasos accesibles y seguros desde el Paseo de las Yaserías quedarían reducidos a dos: el que se encuentra a la altura de la calle Melilla y el de la pasarela de Perrault. Durante la ocupación actual de las obras se ha añadido un paso de cemento desde el Pso. de Yaserías, que se adentra en una zona emboscada y poco iluminada, entre el barco pirata y el Puente de Praga. Es por ello que no puede considerarse un acceso plenamente accesible y seguro. A continuación se indican las distancias² entre este paso inseguro y los que quedarían disponibles para entrar y salir a esta zona de Madrid Río —la de mayor uso del parque— desde la margen izquierda.



² Calculadas con Google Earth <<https://earth.google.com/>>



4. En cuanto a las obras que se quieren ejecutar en la parte oeste del Parque de la Arganzuela (lugar donde se ubicaría el PV2+PB1), la ocupación temporal que se propone no es creíble. Tal y como está definida, el acceso a esta zona se haría desde la explanada central, lo que supondría un trasiego continuo de materiales y maquinaria de obra por medio de la explanada, entre la entrada a esta zona de la obra y la salida en el Pso. de las Yeserías. Lo anterior supondría, de hecho:

4.a Inutilizar la explanada central de la arboleda del Parque de la Arganzuela. El trasiego continuo de materiales y maquinaria hará inseguro transitar entre el paseo central de Madrid Río y la zona oeste de la arboleda del Parque de la Arganzuela.

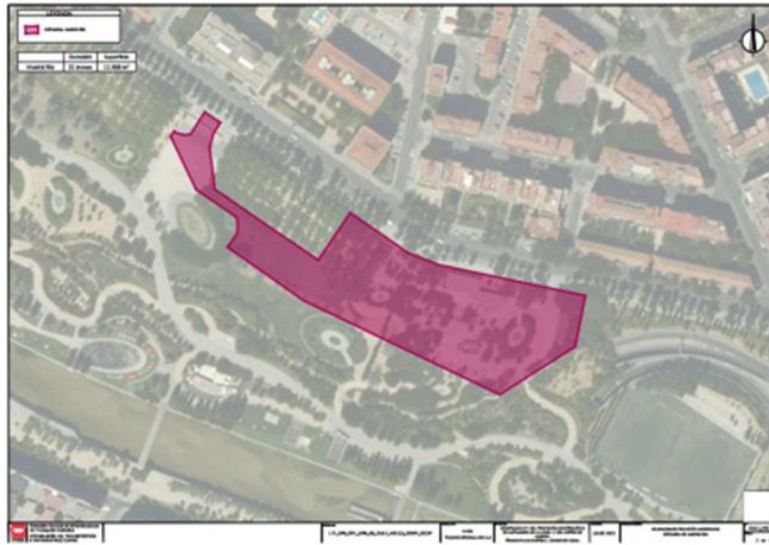
4.b Favorecer la percepción de inseguridad. De ubicar una valla de obra en esta zona, se añadiría un obstáculo en el parque que dificultará el control visual necesario del espacio público circundante. El vallado provoca que se pierda la visión, dificultando las vistas entre el interior y el exterior, además de crear recorridos predecibles en pasos más estrechos e inseguros.

4.c Discriminar a las personas con movilidad reducida para utilizar esta zona del parque al ocupar el paseo central, que quedaría vallado y reservado para el tránsito de los vehículos de la obra. Este paseo central es el único que cumple las condiciones de accesibilidad y no discriminación para el acceso y la utilización de los espacios públicos urbanizados (Orden TMA/851/2021, de 23 de julio) que, hasta la fecha, cumple el parque.

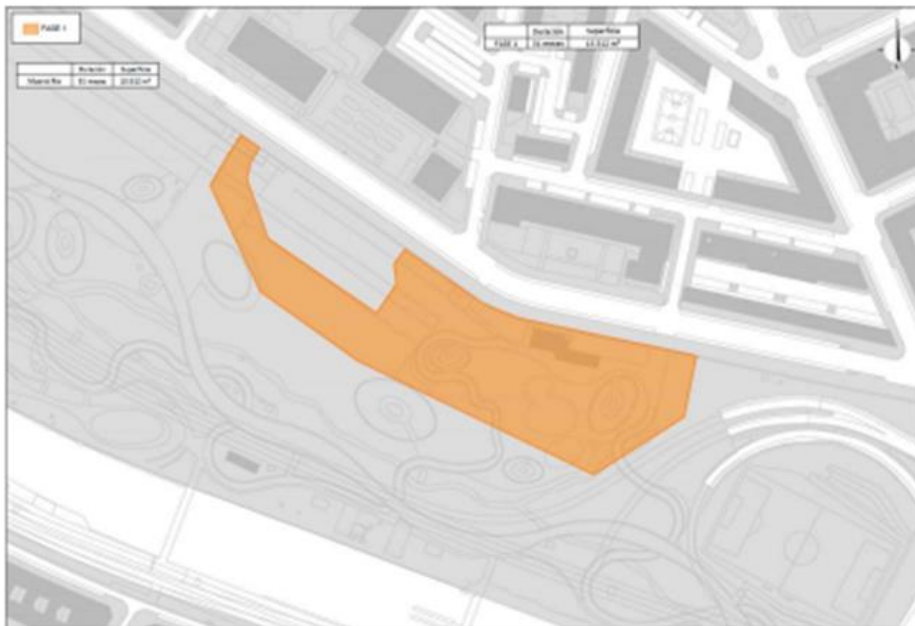
Todo lo anterior supondría un grave impacto para el uso y disfrute del parque de Madrid Río durante las obras.

5. Tampoco se indican las superficies de ocupación permanente dentro del Parque de Arganzuela para cada una de las alternativas.

A continuación, se incluyen dos imágenes extraídas del Documento Ambiental con las ocupaciones de las nuevas Alternativas de Estación de Madrid Río con extracción vertical y con rampa.



Superposición ocupación del Proyecto Modificado n°1, Alternativa 1.



Esquema de fase de ocupación de Estación Madrid Río (Proyecto Modificado N° 1. Alternativa 2).

Sistemas de extracción vertical de tierras

En el Documento Ambiental se propone emplear un sistema de extracción vertical de tierras para la construcción de las estaciones, en sustitución de las rampas contempladas en el Proyecto original. Según lo comentado este sistema requiere una menor ocupación temporal, por lo que a priori

tiene una menor afección al arbolado existente. No obstante, en el caso particular de la Estación de Madrid Río dentro del Parque de Arganzuela, la reducción en superficies de ocupación y afección al arbolado no es muy significativa, frente a la rampa propuesta en la Alternativa 2, con rampa distinta a la del proyecto original.

Además, el sistema de extracción vertical, no está definido ni en la Memoria ni en ningún plano del Documento Ambiental.

Se debería definir este sistema adecuadamente para poder evaluar sus impactos, se debe incluir al menos la siguiente información:

- Dimensiones
- Ubicaciones
- ¿Cómo funciona?
- ¿Cómo se realiza el traspaso de las tierras excavadas y elevadas a nivel de los camiones y dónde?
- ¿Hay problemas de ruido?
- ¿Cómo se evita la emisión de partículas?
- ¿Consumos?

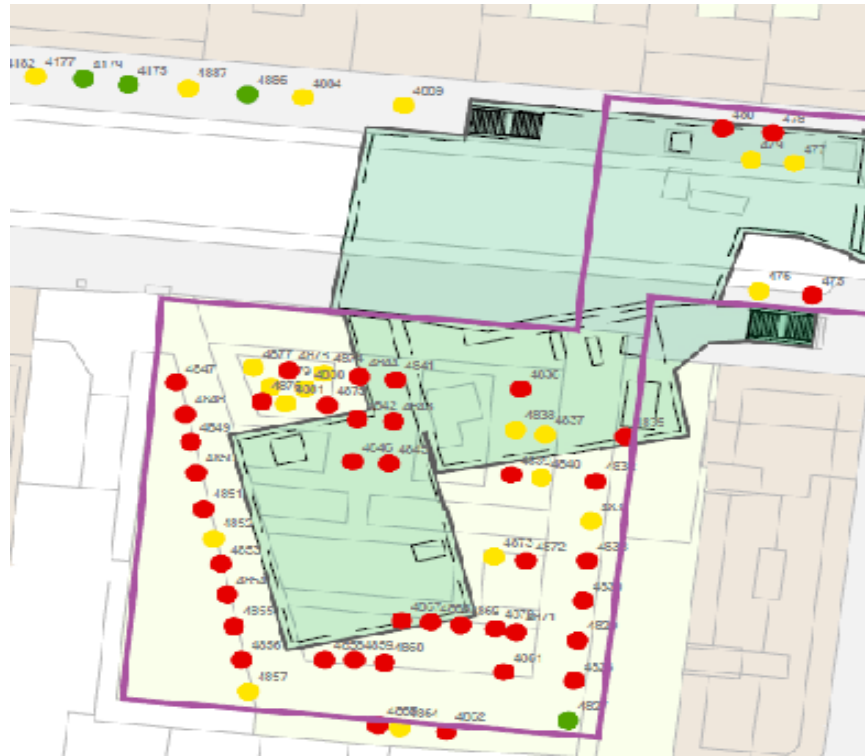
Sobre la construcción de la subestación eléctrica en los Jardines de Palestina

El Modificado del Proyecto Constructivo establece una serie de ajustes en el entorno de la estación de Palos de la Frontera que reducen la tala prevista de arbolado urbano. La más significativa afecta a la calle del Áncora que queda totalmente fuera de la afección al arbolado urbano. Sin embargo, se mantienen las ocupaciones en el Jardín de Palestina, que suponen la destrucción total 2.578 m² de zonas verdes y la tala de 38 árboles. **En el proyecto original sobre el que se realizó el EsIA 2020 y que fue aprobado por la DIA, los Jardines de Palestina no formaban parte de las afecciones a las zonas verdes.**

La ocupación de los Jardines de Palestina se prevé durante toda la fase de ejecución de obras, 34 meses. Esto se debe a que en esta localización *“se construirá la nueva subestación eléctrica de la Línea 3, se accederá para realizar la conexión de la Línea 11 con la Línea 3 y se ubicará una zona de acopio e instalaciones de obra.”* **No existen argumentos en el documento ambiental que justifiquen la necesidad de destruir el Jardín de Palestina para lograr los objetivos citados.**

Se solicita la revisión del proyecto de arquitectura de la estación de Palos de la Frontera para reorganizar la conexión entre las Líneas 3 y 11 y ubicar la subestación eléctrica bajo la vía pública, minimizando la afección al arbolado urbano y evitando la ocupación de los Jardines de Palestina.

También se solicita que las zonas de acopio a instalaciones de obra no se establezcan en los Jardines de Palestina. Existe espacio disponible **sobre la calzada** en la vía pública, en las calles del Áncora o Palos de la Frontera o en el Paseo de las Delicias durante las distintas fases del proyecto sin que esto suponga un mayor impacto para la circulación.

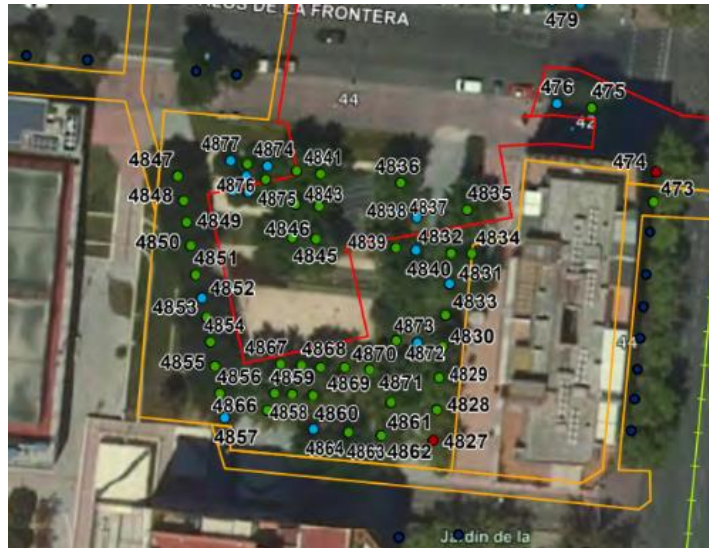


*Plano de tratamiento propuesto para el arbolado del Jardín de Palestina
(Rojo: tala, Amarillo: trasplante, Verde: preservación)
Fuente: Modificado del Proyecto Constructivo*



*Fotografía de los Jardines de Palestina
Fuente: Google Maps*

La afección sobre el arbolado existente en el parque planteada en el Documento Ambiental, consiste en: 39 árboles talados y 12 trasplantados, en total 51 árboles retirados, la mayoría de ellos adultos, quedado 1 solo árbol preservado lo que supone de facto la eliminación del parque como tal a corto, medio plazo e incluso largo plazo.



Arbolado afectado en el Jardín de Palestina

El alcance temporal de la afección supera la fase de construcción en la que la ocupación de la es completa durante toda la obra. Finalizada la obra se repuebla con árboles el parque, pero este arbolado será un arbolado joven y se precisará esperar mucho tiempo para alcanzar un arbolado mínimamente adulto (10 a 15 años) y por tanto recuperar el parque tal y como se encuentra de manera previa a la construcción.

Por tanto se puede establecer sobre lo expuesto en el "Documento Ambiental del Proyecto Modificado nº 1" que:

- En la *matriz de impactos* del documento no recoge la afección a las variables ambientales: vegetación, fauna, paisaje(*) y aspectos socioeconómicos (*) en la fase de explotación, únicamente en construcción. (* Si considerados en la fase de explotación pero no aplicadas al punto que se esta tratando).

Los parámetros de valoración así lo indican:

No se puede considerar un impacto temporal pues no se puede determinar el plazo de manifestación del impacto.

La reversibilidad, si bien podría ser factible a largo plazo, puede quedar limitada por la propia existencia de la subestación eléctrica, afectando al crecimiento de arbolado debido a la existencia de la estructura enterrada. Se precisa que se analice su impacto en fase de explotación.

La recuperabilidad es viable según el proyecto por la repoblación de árboles, pero el impacto no se reestablece inmediatamente después de la repoblación, por lo que el documento ambiental debería estudiarlo no solo en fase constructiva, sino en la fase de explotación.

| MATRIZ DE IMPACTOS | | VARIABLES AMBIENTALES | | | | | | | |
|-----------------------|------------------------------------|-----------------------|------------|------------|-------|---------|------------------|--------------------------|---------------------|
| ACCIONES DEL PROYECTO | | Suelo y geomorfología | Hidrología | Vegetación | Fauna | Paisaje | Cambio climático | Aspectos socioeconómicos | Patrimonio cultural |
| FASE DE CONSTRUCCIÓN | Ocupación de terrenos | X | | X | X | X | | X | X |
| | Despeje y desbroce | X | | X | X | | | | X |
| | Elementos e instalaciones de obra | X | X | X | X | X | X | X | X |
| | Tránsito de vehículos y maquinaria | X | X | X | | | X | X | |
| | Movimiento de tierras | X | X | | | X | X | X | |
| | Ejecución del túnel | X | X | | | | | X | |
| | Generación de vertidos | X | X | | | | | | |
| FASE DE EXPLOTACIÓN | Presencia de la línea del Metro | | | | | X | | X | |
| | Conservación y mantenimiento | X | X | | | | | | |

Matriz de identificación de impactos del "Documento Ambiental del Proyecto Modificado nº 1"

Tal y como se cita en el Documento Ambiental, "se ha comentado la importancia de estos espacios y de la vegetación urbana, tanto para mitigar la contaminación atmosférica y acústica en la ciudad como para mejorar el sosiego y bienestar de las personas", esta importancia no se circunscribe únicamente a la fase de construcción, va más allá hasta que el arbolado sea adulto.

El propio Documento Ambiental reconoce "Si bien se van a aplicar medidas de recuperación de las zonas verdes y del arbolado afectado, se trata de un impacto temporal recuperable a **muy largo plazo**. Será permanente en las salidas de pozos y bocas de emergencia y en las bocas de las estaciones".

Aun así y con estas condiciones, el Documento Ambiental establece que el Impacto que se produce es Moderado sin hacer referencia a las afecciones a largo plazo:

"Teniendo en cuenta lo anterior y que es necesario aplicar medidas para proteger el arbolado que no sea directamente afectado por las obras y para recuperar las zonas verdes y el arbolado afectado, el impacto se considera MODERADO para las alternativas 1 y 2".

Según caracterización establecida en el ANEXO VI de la ley 21/2013, el Impacto Moderado supone que "la consecución de las condiciones ambientales iniciales requiere cierto tiempo".

Se considera que la definición de Impacto Severo "la recuperación precisa un tiempo dilatado de tiempo" se ajusta a la realidad del impacto del proyecto sobre el parque.

Por tanto, se considera que el -Documento Ambiental del Proyecto Modificado nº 1- no consigue analizar en profundidad el impacto que supone el Proyecto sobre el Parque de Palestina. Por todo lo comentado se considera que la afección se corresponde con un **IMPACTO SEVERO** a medio y largo plazo.

Esta categoría de impacto justifica en si misma un estudio de las causas de este y de propuestas alternativas que busquen la eliminación y/o minimización de las afecciones que producen un impacto severo.

La principal causa del impacto es la construcción de una nueva subestación eléctrica.

En el documento ambiental no se entra a valorar la idoneidad de la ubicación de la subestación eléctrica en medio del parque que es el fuente principal del impacto.

Indudablemente al estar la subestación eléctrica anexa a la ya existente, a la estación de Palos de la Frontera de la L3 y de la futura L11; y sin considerar el impacto que produce su ubicación, puede parecer razonable que se disponga en el Parque de Palestina, como si este fuera un espacio “muerto” disponible para cualquier uso. Pero la existencia del propio parque y en un entorno urbano al que da “vida”, justifica un estudio más prominente respecto a la ubicación de la estación.

Análisis de las causas de la afección del la Obra de Metro sobre el Parque de Palestina: ubicación de la nueva subestación eléctrica y alternativa a su ubicación.

La principal causa de afección al parque de palestina es la ubicación de la nueva subestación eléctrica en medio del parque.



Ubicación de la nueva subestación eléctrica junto a la existente y a la estación de la L3

La actual subestación eléctrica desaparece y se convierte en zona de cuartos técnicos y en los accesos a la L11 con escaleras mecánicas desde el andén 1 de la L3.

La ubicación de la nueva subestación eléctrica se justifica por la existencia de espacio en la cercanía de la estación de metro y de la subestación existente. Se dispone paralela a la misma y salvando un cuarto de transformación que también existe junto a la estación.

No se encuentra justificación técnica alguna que impida la disposición de la nueva subestación en otra ubicación.

Tampoco se encuentra ningún estudio que justifique la necesidad de construir una nueva subestación, la ubicación de la nueva subestación en el parque, así como la disposición dentro del parque, ni las dimensiones mínimas que debe tener la nueva instalación.

Una cuestión que no aborda la matriz de impactos y que debería tener en cuenta es la limitación del uso del suelo en el futuro. En el Documento Ambiental se plantea que al tratarse de una obra subterránea las afecciones en superficie son mínimas. Incluso plantea que no hay estructuras y obras de fábrica al tratarse de una obra subterránea. Las estructuras enterradas como: las propias estaciones, la subestación eléctrica, pozos de bombeo, rampas temporales de acceso a las estaciones, etc. siguen siendo estructuras muy masivas y que afectan de gran manera, tanto en cuanto se encuentran muy superficiales y suponen un condicionante permanente para un futuro uso o desarrollo del suelo (alcantarillado, otros servicios públicos o incluso aquellos que ahora no se plantean por ser desconocidos). El uso racional y estricto del suelo debe ser un parámetro de valoración a considerar.

No parece que la afección de la nueva subestación eléctrica sobre el Parque de Palestina se considere en el estudio realizado en el Documento ambiental de referencia y se debería incluir para poder tomar la decisión final óptima desde todos los puntos de vista.

Con estas cuestiones y con el fin de analizar las afecciones al parque debidas a la construcción de la nueva subestación eléctrica se plantea que se dé respuesta a los siguientes puntos o posibles alternativas:

- 1) Uso de la actual subestación. Se debe estudiar la viabilidad del espacio de la subestación actual para disponer la nueva. Si fuera preciso se podría ampliar la actual. O incluso aprovechar parte de la actual para minimizar las dimensiones de la nueva subestación. Esto supone desplazar la escalera mecánica de acceso a la L11.
- 2) Como alternativa al punto anterior, cabe la posibilidad de desplazar la nueva subestación eléctrica llevándola a un lateral donde la afección al parque se lo menor posible. La disposición de la nueva subestación en el parque existente, pero en paralelo y junto a la estación de la L-3 implica una afección al parque de menor grado. Esta opción supone el traslado del centro de transformación junto al andén de la L3, pero estando este centro de transformación justo en el mismo lugar donde se situaría la nueva subestación, no habría problema en aprovechar el espacio de la subestación para ubicar el centro de transformación.

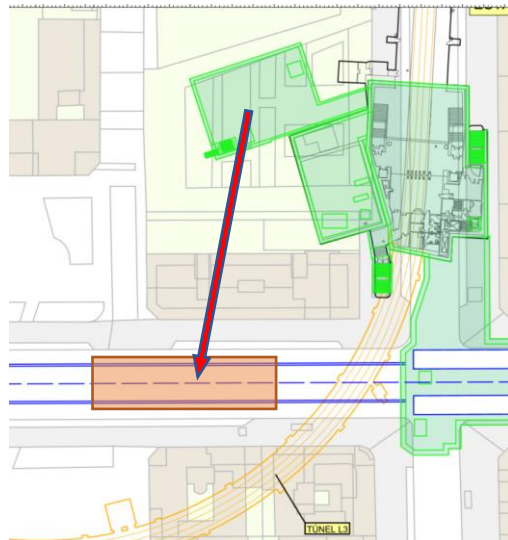


Ejemplo de alternativa para reducir la afección al parque.

En el ejemplo que se expone como posible alternativa, la afección al parque quedaría reducida a menos de la mitad. Cabe la posibilidad también de ajustar la posición de la escalera de comunicación de la L11 y utilizar una parte de la subestación actual como para que sea ocupada por la nueva.

- 3) Como tercera opción cabe la posibilidad de desplazar toda la subestación a otra ubicación distinta y que no afecte al parque. Tal caso puede ser situar la subestación en el Paseo de las Delicias, en la calzada. La subestación quedaría sobre el túnel de la L11, que va a profundidad suficiente y aprovechando que la L3 se desplaza para trazar una curva antes de entrar en la estación de Palos de la Frontera.

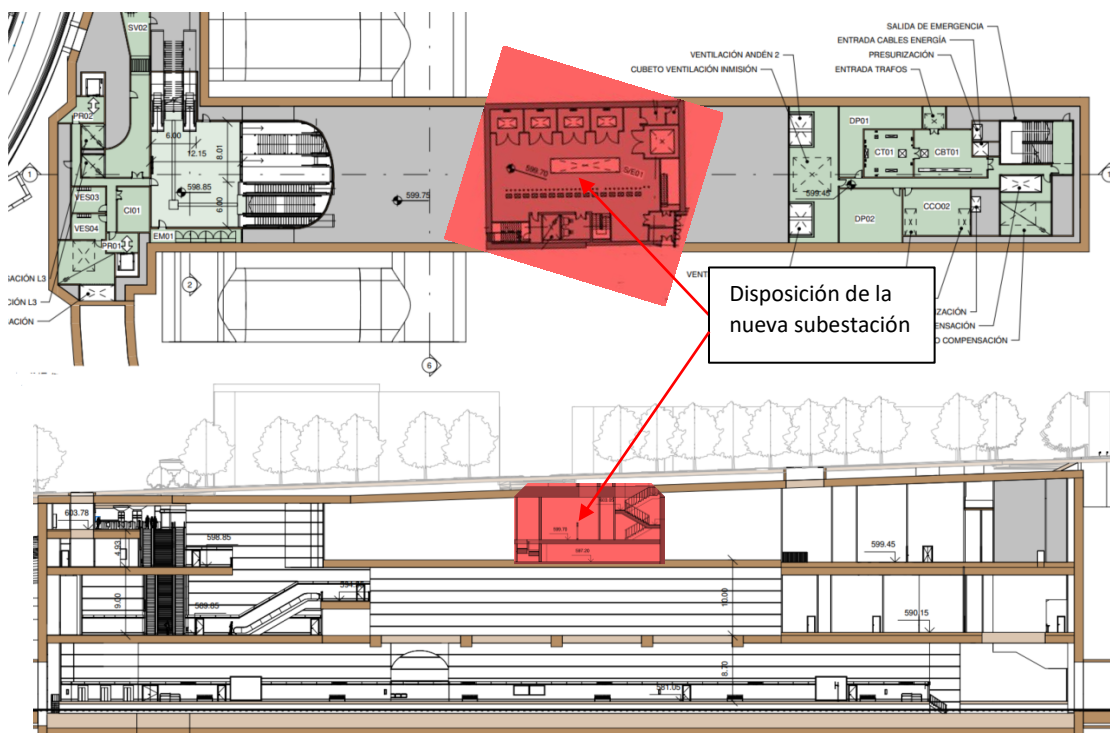
Esta opción tiene otros inconvenientes como la afección al entorno donde se sitúa, servicios afectados, tráfico árboles en las aceras etc. En cualquier caso debería juzgar cada una de las variables en una matriz de impacto junto al resto de opciones. Cabe la posibilidad



que ajustando dimensiones y geometría pudiera ser viable.

Opción en la que se cambia de ubicación la nueva subestación eléctrica.

- 4) Al igual que la opción anterior se desplaza toda la subestación a otro emplazamiento. En este caso se dispondría dentro de la estación de la Línea 11. La línea 11 tiene 3 niveles, el tercero es el nivel de andenes, pero los otros dos niveles superiores están prácticamente vacíos. Sólo la cabecera norte tiene curtos técnicos y salidas de emergencias.



Entreplanta L11 (Palos de la Frontera). Se encuentra en gran parte de su extensión vacía. Se puede ubicar la subestación

Esta opción lleva a las siguientes consideraciones:

- La afección al Parque de Palestina debido a la construcción de la nueva subestación desaparece. No se precisa la tala de ningún árbol. No se precisaría la utilización del espacio ni el uso de medios auxiliares de construcción de grandes dimensiones.
- Otras afecciones al parque como el uso para acopios son compatibles con el mantenimiento del arbolado.
- Dado que gran parte del espacio del parque se requería para la nueva subestación y su construcción (para trabajo y medios auxiliares), incluso se podría liberar espacio para el uso público reduciendo la superficie de afección.
- Los trabajos que se deban realizar desde superficie en la subestación actual como retirada de instalaciones, etc son compatibles con el mantenimiento del arbolado.
- La disposición de la nueva subestación en la entreplanta de la Estación de la L11 de Palos de la Frontera es técnicamente viable.

Esta opción cambiaría el **Impacto Severo** sobre el Parque de Palestina a un Impacto Moderado e incluso y en función de uso que se haga finalmente durante la construcción en el parque de Impacto Compatible.

En conclusión, la construcción de la nueva subestación eléctrica de metro en el Parque de Palestina supone una afección a **largo plazo** de manera que la valoración dada en el "Documento Ambiental del Proyecto Modificado nº1" de Impacto Moderado se corresponde con un **Impacto Severo** dado que la recuperación del parque exige un periodo dilatado en el tiempo sobrepasando en mucho la fase de construcción.

La consideración de **Impacto Severo** justifica un estudio de las causas de este y de propuestas alternativas que busquen la eliminación y/o minimización de las afecciones que produce este impacto a largo plazo. Este estudio no se ha realizado dentro del Documento Ambiental de referencia y se considera que su ausencia no se adecúa a los parámetros establecidos por la normativa vigente (caracterización de los impactos según el Anexo VI de la ley 21/2013).

Dado que el principal factor de afección al Parque de Palestina es la construcción de la nueva subestación eléctrica, la necesidad y/o ubicación de esta nueva subestación debe ser objeto de un análisis de conveniencia ambiental y alternativas que no se ha realizado. En este sentido, existen alternativas técnicamente viables que no solo podrían limitar la afección al parque ajustando su posicionamiento dentro del citado parque, sino que se podrían mitigar casi completamente la afección al parque como es el **cambio de ubicación de la subestación**.

Una propuesta alternativa técnicamente viable es la disposición de la nueva subestación eléctrica dentro de la futura estación de la L11 en Palos de la Frontera aprovechando los niveles vacíos sobre el nivel de andenes, liberando al parque de la afección de esta construcción y sin crear nuevas afecciones en otros espacios.

Impactos con efectos significativos que no pueden ser evitados con las medidas propuestas.

Se considera que las actuaciones proyectada en el Proyecto Modificado N°1, se dan efectos significativos que no son evitados con las medidas propuestas en el Documento Ambiental, para los siguientes factores ambientales:

Prevención del Ruido

El impacto muy significativo generado por el incremento de ruido durante la construcción no está debidamente estudiado, ni justificado en el Documento Ambiental, por lo que se concluye que este no podrá ser debidamente evitado con las medidas propuestas en el mismo.

En el apartado 7.4.3. Sobre la calidad acústica del medio urbano, del documento Ambiental se comenta que la afección en fase de construcción se ha modelizado mediante simulación a partir del software de predicción de ruido CadnaA. En el Documento Ambiental no figura el informe de esta simulación, por lo que no se acredita debidamente la magnitud de este impacto, ni las medidas correctoras que se incluyen en la página 130 de la Memoria Documento Ambiental.

Para evitar el ruido en fase de obra se han propuesto las siguientes pantallas acústicas móviles, que se irán trasladando a medida que avance la obra:

| | FOCO | LONGITUD PANTALLA ACUSTICA MOVIL (m) |
|---------------|-------------------------------|--------------------------------------|
| Fase de obras | Estación Comillas** | 354,64 |
| | Estación Madrid Río | 155,13 |
| | Estación Palos de la Frontera | 587,34 |
| | Estación Atocha-Renfe | 355,07 |
| | Estación Conde de Casal | 554,70 |
| | Pozo de ventilación PV1 | 37,06 |
| | Pozo de ventilación PV2 | 39,60 |
| | Pozo de ventilación PV3 | 37,08 |
| | Pozo de ventilación PV4 | 33,68 |
| | Pozo de ventilación PV5 | 37,08 |
| | Pozo de ventilación PV6 | 38,88 |
| | Zona Instalaciones Auxiliares | 221,87 |

No se incluyen planos con las ubicaciones de estas pantallas acústicas móviles. Se desconocen sus dimensiones, detalles de su instalación y si mitigan el ruido adecuadamente conforme a la Normativa vigente.

Además de si precisan ocupaciones temporales para su instalación, no contempladas tampoco en planos.

Tampoco están presupuestadas en el Documento Ambiental ni éstas ni el resto de medidas compensatorias para otros impactos. ni se evalúa el impacto del ruido según las alternativas propuestas.

Calidad del aire

El impacto muy significativo en la calidad del aire durante la construcción no está debidamente estudiado, ni justificado en el Documento Ambiental, por lo que se concluye que este no podrá ser debidamente evitado con las medidas propuestas en el mismo.

En las páginas de la 188 a la 191 de la Memoria del Documento Ambiental, se incluyen una serie de medidas genéricas para la protección de la calidad del aire durante la construcción, que valdrían para cualquier tipo de obra. No se particulariza para este proyecto en cuestión ni aparecen debidamente valoradas. Ni tan siquiera hay una estimación del tráfico de camiones por tajos.

No se realiza un estudio del incremento en partículas PM10 y PM2,5 que se producirá en las zonas de actuación sobre los resultados de calidad del aire actuales, de acuerdo con las estaciones de medición más próximas a las zonas de obra, de la Red de Vigilancia de Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid.

Por ejemplo, actualmente se producen índices de contaminación atmosférica muy elevados, en la Zona de Bajas Emisiones de Especial Protección "Plaza Elíptica", y no se ha estudiado la repercusión que tendrá sobre calidad actual del aire en esa zona, que el pozo de ataque de la tuneladora se proyecte en la Estación de Comillas, cercana a Plaza Elíptica.

El impacto sobre la calidad del aire debido a la circulación de más de 34.000 camiones para la excavación del túnel, además de más de 5.000 vehículos para el traslado de las dovelas, va a producir una disminución de la calidad del aire, sobre la que no se ha previsto ninguna medida adicional, únicamente las genéricas para cualquier tipo de obra.

El impacto muy significativo en la calidad del aire durante la explotación no está debidamente estudiado, ni justificado en el Documento Ambiental, por lo que se concluye que este no podrá ser debidamente evitado con las medidas propuestas en el mismo.

En la subsección 10.2.5 (pags 202-212 de la Memoria del Documento Ambiental) en el apartado tala, se considera que aquellos ejemplares de arbolado con perímetro del tronco superior a 50 cm no serán trasplantados "por dificultades técnicas". Desde el punto de vista medioambiental, estos ejemplares son precisamente los que mayores beneficios aportan a la ciudadanía en términos de confort térmico y calidad del aire, y por tanto deberían ser los más protegidos frente a las obras, no los menos protegidos como se deduce de dicho apartado. Esto es algo que debería replantearse y hallar una solución a la mayor brevedad posible para no provocar un empeoramiento considerable de la calidad del aire a corto y medio plazo a nivel local en las zonas donde se prevé la tala de estos ejemplares.

Aunque a nivel de ciudad y de barrio el efecto de la tala de estos árboles puede no ser detectado por la Red de Vigilancia de Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid, a nivel de calle los efectos pueden ser muy negativos y pasar desapercibidos para dichas estaciones ya que la representatividad de la misma es muy limitada en topografías complejas como la de una ciudad (Santiago et al., 2013). Por eso mismo, la supervivencia de estos ejemplares grandes de árboles debería primar sobre lo demás, especialmente cuando uno de los motivos para la tala de estos árboles sea el coste económico como se comenta en dicho apartado. De lo contrario, a nivel de calle los niveles de calidad de aire y de confort térmico empeorarán durante el período de tiempo que tarden los árboles

que sustituyen a los talados en alcanzar la edad que tenían los ejemplares eliminados en el momento de su tala.

Referencias:

Jose Luis Santiago, Fernando Martín, Alberto Martilli, A computational fluid dynamic modelling approach to assess the representativeness of urban monitoring stations, Science of The Total Environment, Volumes 454–455, 2013, Pages 61-72, ISSN 0048-9697 [A computational fluid dynamic modelling approach to assess the representativeness of urban monitoring stations - ScienceDirect](#)

Cambio climático.

El impacto muy significativo sobre el cambio climático durante la construcción no está debidamente estudiado, ni justificado en el Documento Ambiental, por lo que se concluye que este no podrá ser debidamente evitado con las medidas propuestas en el mismo.

En la página 125 de la Memoria del Documento Ambiental se comenta lo siguiente:

“En el EsIA se estima unas emisiones de dióxido de carbono (CO2), principal GEI, de 3.567 t. Esta cantidad se ha obtenido de los consumos de combustibles previstos a partir de la tipología de la maquinaria prevista utilizar y las horas de trabajo estimadas para cada unidad de obra. Al disminuirse la longitud del trazado en 320 m, con el cambio de ubicación de pozo de salida de la tuneladora, y el movimiento de tierras, con la disminución del espesor de las pantallas, es esperable que la huella de carbono del proyecto modificado se algo inferior a la que tiene la obra de la solución adoptada en el proyecto constructivo”.

No es seria esta justificación, basada en un trazado y ubicación de estaciones diferentes a la del Proyecto original y del proyecto Modificado N°1, se debería incluir una justificación particularizada para este proyecto. Además se debe aclarar el significado del término “EsIA”, para quienes no estén habituado a esta terminología.

El impacto muy significativo al cambio climático durante la explotación no está debidamente estudiado, ni justificado, en el Documento Ambiental, por lo que se concluye que este no podrá ser debidamente evitado con las medidas propuestas en el mismo.

En la misma página 125 del Documento Ambiental, mencionada anteriormente se dice:

“Se estima que la cantidad de CO2 que se dejaría de emitir tras la puesta en explotación del tramo de línea 11 que se proyecta, teniendo en cuenta la reducción del tráfico que produciría el cambio modal de transporte, desde vehículo a público. Así, se estima que el desarrollo de la alternativa 1A supondría reducir en aproximadamente 16.921 t de ese gas al año”.

Se debería incluir una justificación particularizada para este proyecto y aclarar si se han tenido en cuenta las toneladas de CO2, que se pierden por los sumideros vegetales que se eliminan y que no podrán ser recuperadas a corto medio-plazo con las posibles nuevas plantaciones que se realicen.

Tampoco se han tenido en cuenta las medidas de mitigación por el incremento de temperaturas debida al cambio climático. Esto tiene un gran impacto en las estaciones de Madrid Río y Comillas que se proponen en zonas verdes consolidadas. No se incluyen medidas correctoras que sustituyan a las sombras que genera actualmente el arbolado maduro, que se propone eliminar. No se van a poder plantar ni el mismo número de árboles, ni de igual porte, que los existentes, por lo que en esas zonas aumentará la temperatura y dejarán de tener la función de refugios climáticos que ahora tienen.

Salud humana

El impacto sobre la salud humana, no está estudiado, ni justificado en el Documento Ambiental, por lo que se concluye que este no podrá ser debidamente evitado con las medidas propuestas en el mismo

En la página 113 del Documento Ambiental se incluye el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en donde se recoge el contenido mínimo del documento ambiental. A continuación, se incluye el siguiente extracto

*“Se describirán y analizarán, en particular, los posibles efectos directos o indirectos, acumulativos y sinérgicos del proyecto sobre la población, **la salud humana**, la flora, la fauna, la biodiversidad, el suelo, el aire, el agua, el medio marino, el clima, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados, durante las fases de ejecución, explotación y, en su caso, durante la demolición o abandono del proyecto”.*

En el Documento Ambiental no se ha analizado el impacto que las obras tendrán sobre la salud humana, este se trata de un factor de impacto de primer orden a considerar, en obras situadas en un entorno urbano como el caso que nos ocupa.

De especial importancia, son las numerosas zonas verdes afectadas por este proyecto, ya que juegan un papel importantísimo en la salud de los habitantes de las ciudades tal y como se recogen en numerosos artículos y estudios de profesionales de reconocido prestigio.

Impacto en la Infancia, la Adolescencia y la Familia.

El impacto sobre la infancia, la adolescencia y la familia, no está estudiado, ni justificado en el Documento Ambiental, por lo que se concluye que este no podrá ser debidamente evitado con las medidas propuestas en el mismo.

No se ha tenido en cuenta el impacto sobre estos colectivos, especialmente por la destrucción de un parque de juego infantil como es el caso de la Estación de Madrid Río y de campos deportivos en la Estación de Comillas, además de pérdidas de otros pequeños parques por la instalación de pozos de ventilación y salidas de emergencias a lo largo de la traza.

Se debe incluir en la relación Normativa la Ley 4/2023, de 22 de marzo, de Derechos, Garantías y Protección Integral de la Infancia y la Adolescencia de la Comunidad de Madrid.
De especial relevancia los artículos:

Artículo 23. Derecho a jugar, al ocio, al esparcimiento y al deporte.

Artículo 24. Derecho a un medio ambiente saludable y a un entorno urbano adecuado.

DÉCIMA.- EL IMPACTO SOBRE LA SALUD DE LAS PERSONAS DERIVADO DE LA REDUCCIÓN DE ZONAS VERDES EN LA CIUDAD.

Hemos visto a lo largo de estas alegaciones las groseras irregularidades en que incurre la decisión técnica adoptada en el proyecto modificado sometido a evaluación ambiental y como en su espíritu subyace un desprecio a los derechos de los vecinos de Madrid y al medio ambiente.

Ese ninguneo de los efectos derivados de la reducción de las zonas verdes existentes actualmente a lo largo del trazado elegido tiene una especial incidencia no solo en el ámbito del bienestar de las personas, va más allá y afecta a unos de los derechos esenciales del ser humano, la salud. Tal afirmación no es un mero argumento teórico o formal sino que está, actualmente, en el núcleo de la inmensa mayoría de las decisiones que los gobiernos de todo el mundo están adoptando para paliar (ya que hemos llegado a un punto en que resulta imposible revertir) los efectos del cambio climático. Los efectos negativos sobre la salud de las personas ya no son objeto de discusión, se sabe y acepta que están ahí como vemos en los artículos que a continuación extractamos. Y pese a ello, los responsables de la Comunidad de Madrid lejos de adoptar medidas tendentes a priorizar a las personas y el medio ambiente, deciden apostar por primar el “hipotético” ahorro económico (cuando la realidad es que en todos los macroyectos de la CAM los costes reales se incrementan de forma sustancial y sustanciosa para el contratista) y de tiempo, con fines exclusivamente electoralistas.

Pero decíamos que se desoyen y marginan los efectos para la salud derivados de la reducción de zonas verdes.

El daño o perjuicio que se produce a los vecinos y al medio ambiente en general, se concreta en la salud de las personas y surge de la contaminación (existencia de gases nocivos como el Co2,etc), subida de las temperaturas, etc, existente en la ciudad y del calentamiento global que de ello deriva; contaminación que ha de combatirse mediante la adopción de medidas preventivas, evitando la expulsión al aire que respiramos de gases que degradan nuestra salud, pero, **también mediante la adopción de medidas tendentes a evitar que los gases que se producen queden “atrapados” antes de alcanzar el aire, medidas reparativas.** Entre éstas, las existen que son creadas “ad hoc” por el ser humano pero las hay, también, proporcionadas por la propia naturaleza, como es el caso de los árboles y las plantas.

El daño deriva tanto del efecto lesivo que la contaminación en la ciudad provoca en sus habitantes, como el proveniente de eliminar aquellos elementos que pueden paliar o disminuir la razón del daño.

No solo el aumento de gases perjudiciales para las personas es una de las derivadas de la eliminación de árboles, también tal hecho conlleva un aumento de la temperatura en las ciudades que, como luego veremos, oscila entre los 2º y 4º. Con el consiguiente perjuicio en aquellas personas más sensibles por padecer afecciones cardíacas o respiratorias.

Lo cierto es, lo queramos o no, que una serie de ciudadanos empeorarán debido a una mayor contaminación atmosférica y al impacto sobre la salud de todos los beneficios derivados de la actual existencia de los árboles que se pretende eliminar. Y reflexionamos al este respecto: de tratarse de eso

(que ya adelantamos que no lo es) ¿vale más un hipotético retraso en la ejecución de una obra, o también un hipotético mayor coste de la obra, que la salud de un solo ciudadano y, más si se trata de toda una población.

Resulta muy revelador el *“Informe MoMo Estimaciones de la mortalidad atribuible a excesos de temperatura en España 1 de junio a 15 de septiembre de 2021 Plan nacional de acciones preventivas contra los efectos del exceso de temperaturas sobre la salud”* del Centro Nacional de Epidemiología. Ciber de Epidemiología y Salud Pública (CIBERESP). Instituto de Salud Carlos III [1], que arroja muy significativos resultados:

Pero, además, no hace sino incidir en cuestiones pública y notorias ya puestas de relieve por organismos a nuestro juicio dotados de la debida credibilidad como la Organización Mundial de la Salud[2] que en su nota de 2 de mayo de 2018 decía lo siguiente:

<< La contaminación del aire representa un importante riesgo medioambiental para la salud. Mediante la disminución de los niveles de contaminación del aire los países pueden reducir la carga de morbilidad derivada de accidentes cerebrovasculares, cánceres de pulmón y neumopatías crónicas y agudas, entre ellas el asma.

Cuanto más bajos sean los niveles de contaminación del aire mejor será la salud cardiovascular y respiratoria de la población, tanto a largo como a corto plazo.

Las Directrices de la OMS sobre la Calidad del Aire ofrecen una evaluación de los efectos sanitarios derivados de la contaminación del aire, así como de los niveles de contaminación perjudiciales para la salud.

En 2016, el 91% de la población vivía en lugares donde no se respetaban las Directrices de la OMS sobre la calidad del aire.

Según estimaciones de 2016, la contaminación atmosférica en las ciudades y zonas rurales de todo el mundo provoca cada año 4,2 millones de defunciones prematuras-

...

Las últimas estimaciones de la carga de morbilidad reflejan el importantísimo papel que desempeña la contaminación del aire en las enfermedades cardiovasculares y las muertes. Cada vez hay más pruebas que demuestran los vínculos entre la contaminación del aire ambiente y el riesgo de enfermedad cardiovascular, incluidos estudios realizados en zonas muy contaminadas.

La OMS estima que en 2016, aproximadamente el 58% de las muertes prematuras relacionadas con la contaminación atmosférica se debieron a cardiopatías isquémicas y accidentes cerebrovasculares, mientras que el 18% de las muertes se debieron a enfermedad pulmonar obstructiva crónica e infecciones respiratorias agudas, y el 6% de las muertes se debieron al cáncer de pulmón.

..

Una evaluación de 2013 realizada por el Centro Internacional de Investigaciones sobre el Cáncer de la OMS determinó que la contaminación del aire exterior es carcinógena para el ser humano, y que las partículas del aire contaminado están estrechamente relacionadas con la creciente incidencia

del cáncer, especialmente el cáncer de pulmón. También se ha observado una relación entre la contaminación del aire exterior y el aumento del cáncer de vías urinarias y vejiga>>

Muy relevante resulta, también, el artículo que relaciona directamente, con detenimiento en la ciudad de Madrid, el aumento de la temperatura y las muertes por su incidencia en el cuerpo humano:

“La idea de que la mortalidad por altas temperaturas ocurre tan rápidamente que los pacientes mueren antes de ser ingresados en el hospital se confirma con los resultados cuantitativos de los modelos. Así, en el caso de la mortalidad según todos los grupos de edad y todas las causas, el aumento de mortalidad detectado por cada grado que la temperatura supera el umbral de 36,5°C en Madrid fue del 21,5%18, mientras que para los ingresos no llegó al 5%. . Esto es mucho más evidente en las muertes por enfermedades circulatorias. En el grupo de edad de 75 años en Madrid se produce un aumento del 34,1% por cada grado en que la temperatura máxima diaria supera el umbral, en el caso de las mujeres mayores de 75 años, mientras que en el caso de los ingresos ni siquiera establecimos una asociación estadísticamente significativa. El único caso en el que los valores de los estimadores obtenidos para los modelos de ingresos y mortalidad son comparables es cuando se consideran las enfermedades respiratorias en mayores de 75 años”(Impact of high temperatures on hospital admissions: comparative analysis with previous studies about mortality (Madrid) C. Linares, J. Díaz.European Journal of Public Health, Volume 18, Issue 3, June 2008, Pages 317–322, <https://doi.org/10.1093/eurpub/ckm108>)

La prestigiosa revista científica “Nature” advertía de que la mayor parte de límites para una vida humana segura en el planeta han sido sobrepasados ([4] <https://www.nature.com/articles/s41586-023-06083-8>).

En un artículo de The Nature Conservancy (TNC) (<https://www.nature.org/es-us/sobre-tnc/quienes-somos/nuestra-ciencia/8-razones-para-proteger-y-preservar-nuestros-bosques/>) organización ambiental global, sin ánimos de lucro, que trabaja para crear un mundo en el que las personas y la naturaleza puedan prosperar, podemos ver como las más recientes investigaciones concluyen que se genera más contaminación por la tala de árboles que por el conjunto de los medios de transporte, veamos:

“El consenso científico sostiene que mientras mantengamos gases que atrapan calor, como el CO2, en la biomasa –el tejido vivo de los árboles– podremos reducir los [cambios relacionados con el clima](#) como las tormentas poderosas, inundaciones y sequías grandes. Los árboles, por lo tanto, nos protegen.

Los científicos de TNC saben cómo funcionan los árboles como máquinas inhaladoras de carbono. Dentro de cualquier bosque, podemos tomar medidas precisas, inclusive el diámetro de los troncos, para determinar la cantidad de carbono almacenado por los árboles.

Anualmente, se genera más contaminación por la pérdida de bosques que por el transporte mundial –aviones, trenes, automóviles y barcos en conjunto. La deforestación produce 15% de las emisiones de CO2 anuales en todo el mundo. Los suelos perturbados –junto con las ramas y hojas podridas– hacen que el carbono sea liberado al aire. Reduzcamos las emisiones [preservando nuestros bosques](#).

La tala de árboles y bosques, muchas veces, se convierte en parte del problema del cambio climático. Cuando se talan árboles por su madera o para combustible –o cuando se queman los bosques para la agricultura– su CO2 almacenado se libera al aire y, de esta manera, genera que el planeta se caliente. Evitemos la deforestación”

La Universidad Complutense en colaboración con la Sociedad Italiana de Medicina Ambiental (SIMA) han codirigido una nueva investigación internacional que muestra la correlación que existe de la propagación de COVID con la contaminación atmosférica y la extensión de zonas verdes urbanas (<https://www.ucm.es/una-nueva-investigacion-internacional-realizada-por-la-complutense-y-sima-revela-menos-contagios-de-covid-en-ciudades-con-mas-zonas-verdes-y-baja-contaminacion>)....

“En referencia a los datos españoles de 2021, cada aumento de 1km² de zonas verdes urbanas por cada 100.000 habitantes corresponde a unas 7 infecciones menos entre la población, así como 1 hospitalización y 35 muertes evitadas. El efecto de la contaminación atmosférica es aún más significativo, ya que por cada aumento de 1 µg/m³ de PM_{2,5} por cada 100.000 habitantes, se producen 22 infecciones adicionales, así como 1 hospitalización y hasta 243 muertes evitables. “Ello supone una confirmación más del vínculo entre la gravedad de la pandemia y los factores ambientales”, destaca Alessandro Miani, presidente de SIMA”

En un artículo de “INVESTIGACIÓN SOBRE LA ABSORCIÓN DE CO₂ POR LOS CULTIVOS MÁS REPRESENTATIVOS” Prof. Micaela Carvajal Profesora de Investigación Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) (http://www.lessco2.es/pdfs/noticias/ponencia_cisc_espanol.pdf) encontramos:

“Como se ha podido desprender del trabajo presentado, dependemos de las plantas para contrarrestar el efecto invernadero. Por lo tanto, la solución al cambio climático pasa necesariamente por la conservación de la mayor cantidad posible de zonas con vegetación”

En el mismo sentido el titulado “La importancia de los árboles contra el cambio climático” (<https://fertinyect.com/importancia-de-los-arboles-contra-cambioclimatico/>)

“Hace ya 15 años, que un equipo de científicos de la [Universidad de Sevilla](#), encabezado por el catedrático de Ecología Manuel Enrique Figueroa redactaba un estudio titulado “Los sumideros naturales de CO₂”, y daban a conocer datos como que un kilómetro cuadrado de bosque genera mil toneladas de oxígeno al año, que una hectárea arbolada urbana produce al día el oxígeno que consumen seis personas o que un árbol de unos 20 años absorbe en un año el CO₂ emitido por un vehículo que recorre de 10.000 a 20.000 kilómetros”

La compañía médica SANITAS en su artículo titulado “LAS ZONAS VERDES CONTRIBUYEN A MEJORAR LA SALUD DE LOS CIUDADANOS” (<https://sanitasdatasalud.es/las-zonas-verdes-contribuyen-mejorar-la-salud-los-ciudadanos/>) relaciona, igualmente, la íntima relación entre salud y zonas verdes en las ciudades:

“Sanitas tiene en marcha el proyecto Healthy cities para lograr ciudades más sanas y sostenibles

La vegetación puede evitar más de 3.600 casos de asma y 4.000 síntomas respiratorios agudos en la ciudad de Madrid, según los datos de un estudio realizado por el [Ayuntamiento de Madrid](#). El análisis demuestra que los árboles contribuyen de manera importante a la reducción de la contaminación que es uno de los principales problemas de las ciudades: absorben más de 673 toneladas al año.

Otros estudios también han demostrado los beneficios que tiene en la salud dotar de zonas verdes las áreas urbanas. Uno de ellos es el desarrollado por el [Instituto de Salud Global de Barcelona](#) (ISGlobal) que señala que los niños que crecen rodeados de más espacios verdes presentan mejoras de la capacidad de atención.

..

La vegetación mejora el confort térmico de las personas

Otra de las investigaciones sobre la influencia de los espacios verdes en la salud es la realizada por [Ester Higuera](#), arquitecta y profesora de la Universidad Politécnica de Madrid que ha [estudiado](#) la relación existente entre las zonas verdes urbanas y la sensación térmica de las personas en la ciudad.

..

La principal conclusión de la investigación es que los espacios verdes aumentan el confort térmico de las personas. ¿Por qué es importante lograr un buen confort térmico para la salud? Según el doctor Ferrando, la regulación de la temperatura es una de las funciones básicas de nuestro organismo. “Los seres vivos precisan regular la temperatura de su organismo para sobrevivir”, comenta.

Añade que un exceso o disminución de temperatura provoca incomodidad y molestias como fiebre o hipertermia en el caso de un aumento o hipotermia si se trata de una disminución. “Ambas situaciones son potencialmente mortales si no se mantiene una temperatura media en nuestro organismo. Por ello, la regulación de la temperatura es fundamental”, afirma el director de Comunicación Médica de Sanitas.

Aumentar el porcentaje de los espacios verdes en las ciudades y mejorar la disposición de los parámetros del paisaje puede ayudar a moderar el efecto ‘isla de calor’ urbana, según el estudio de Higuera. Para la investigadora, este es un efecto derivado de la contaminación que se produce en las ciudades y que cada vez es progresivamente mayor, lo que puede dar lugar a enfermedades como las respiratorias y uno de los elementos clave son las zonas verdes. “Los árboles filtran los contaminantes del aire, retienen partículas en sus hojas, aumentan la humedad y reducen la temperatura de los suelos”, argumenta.

ONCE.- DESPRECIO A LA SALUD Y BIENESTAR, EN ESPECIAL, DE LOS VECINOS DEL PARQUE DE COMILLAS.

La ausencia de la más mínima mención, real y empática, y no meramente formal a la aficción que va a suponer las obras a los vecinos residentes en el Parque de Comillas resulta, cuanto menos, bochornosa. ¿No debería un estudio de impacto ambiental serio en una obra del calibre de la que estamos hablando tener en cuenta los aspectos sociológicos del vecindario de ese barrio?. Precisamente, quizás, el que durante más tiempo va a soportar los mayores efectos en cuanto a ruidos y movimiento de tierras ya que va a ser el punto de entrada de la tuneladora y de miles de viajes de camiones para la retirada de tierras y transporte de elementos constructivos del túnel.

Pues bien, los autores del proyecto parecen desconocer, pese a ser datos de acceso público (https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UDGParticipacionCiudadana/Planes_Barrio/2012-2015/03_Comillas/Caracteristicas_Actuaciones_2012-2015_Comillas.pdf) que:

- El 23,64% de la población residente en el barrio de Comillas cuenta con una edad mayor de 65 años, porcentaje en la actualidad mayor si tenemos en cuenta que el dato se remonta al año 2015.
- El tamaño medio de la vivienda en el Distrito se encuentra en los 60 m². El 29,88% de las viviendas cuentan con una superficie que varía entre 45m² y 60m², seguidas por las que cuentan con una superficie entre los 60m² y los 75m² con un 29,61% del total del parque de viviendas del Distrito. El 8,28% de las viviendas del Distrito tienen una superficie por debajo de los 45 m². Las viviendas grandes con superficie superior a los 90m² no alcanzan el 12% del total de viviendas del Distrito.

Supone lo anterior que aproximadamente una cuarta parte de los vecinos son personas de edad avanzada que residen en viviendas pequeñas, de construcción antigua, además y, por ello, carentes de los actuales sistemas constructivos de aislamiento y ventilación. Ello va a suponer que como consecuencia de las obras una parte muy importante del vecindario, el más vulnerable, por añadidura, se va a ver privado de poder salir a la calle como consecuencia de las obras y el riesgo de caídas y accidentes pero, a la vez, permanecer en casa también va a ser difícil por los ruidos que se filtraran y la imposibilidad de airear sus viviendas so pena de mayor ruido y contaminación por el polvo que se produzca.

Arroja también información sobre los aspectos sociológicos de la población que va a sufrir las obras, la aparecida en el periódico local al que se accede por el siguiente enlace: <https://www.avocesdecarabanchel.es/reportaje/estudio-salud-barrio-comillas%.%>

*“Emilia buscaba trabajar para su barrio y mejorar la vida del mismo y de sus habitantes, para ello, se basó en el concepto de salud de la OMS: **La salud es un estado de bienestar y no sólo la ausencia de afecciones o enfermedades, fruto de una interacción entre los factores biológicos, psíquicos, sociales, espirituales y medio ambientales. Todos estos factores condicionan y afectan nuestro estado de salud.** Pretendía detectar los problemas de salud, priorizar estos problemas y llevar a cabo intervenciones para mejorarlos.*

Para ello, decidió crear un grupo de trabajo, formado por ella misma, Cati y Martina del Colegio Concepción Arenal, Blanca y Nuria del Centro de Salud de Comillas y Hugo, dinamizador vecinal de Comillas.

○ **DATOS SIGNIFICATIVOS DEL ESTUDIO**

- *Comillas tiene el índice de **envejecimiento más alto del distrito de Carabanchel, 215,5%**. Por cada 100 personas con edades entre los 0 y los 16 años, existen 215 personas con más de 65 años.*
- ...
- *Comillas tiene una densidad de población superior a la media del distrito 331,62 habitantes/hectárea. **Más de 6 veces la densidad de Madrid.***

- *En el barrio de Comillas el 50,7% de la población se encuentra entre 30 y 65 años. Si añadimos los mayores de 65, asciende al 74,7%.*
- *El 19,4% de los hogares de Comillas están formados por hogares monoparentales y personas mayores solas.”*

El impacto que las obras en el Parque de Comillas va a tener sobre los vecinos más vulnerable, las personas mayores, cobra un mayor protagonismo habida cuenta de que es el único espacio verde del que disponen en el barrio, del que se van a ver privados - y con ello de los beneficios que hemos visto que tienen las zonas verde sobre la salud - no sólo durante las obras sino, a mayores, durante el tiempo que los nuevos árboles que se planten vuelvan a tener el porte y beneficios de los actuales, dado que dicho parque se inauguró en el año 1979, hace 44 años.

DOCE.- INCUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS AL TRATARSE EL PARQUE DE COMILLAS DE UNA ZONA VERDE.

De forma similar a lo que ocurre en el Parque de la Arganzuela, tampoco en el caso del Parque de Comillas el vigente planeamiento urbanístico de la ciudad de Madrid las normas urbanísticas permiten llevar a cabo unas obras como las que contempla el proyecto sometido a evaluación ambiental.

Vemos como el capítulo 7.8 de dichas normas regula las “CONDICIONES PARTICULARES DEL USO DOTACIONAL ZONA VERDE”, y establece:

“Artículo 7.8.1 Categorías (N-1) 1. El uso dotacional de zonas verdes se desglosa en las siguientes categorías, atendiendo al ámbito de prestación de servicio:

a) Zona verde de barrio: Zonas ajardinadas de dimensión pequeña o media, cuyo radio de influencia es local, destinadas a resolver las necesidades más básicas de estancia y esparcimiento al aire libre de la población de los barrios.

b) Parque de distrito: Zonas ajardinadas o arboladas de superficie media y grande con diversidad de actividades que garanticen distintas posibilidades de esparcimiento dentro del ámbito distrital.

c) Parque urbano: Incluidos dentro del tejido urbano, presentan, respecto a los parques de distrito, una singularidad en relación a su carácter histórico o por los equipamientos que en ellos se enclavan, lo que determina un ámbito de influencia a nivel ciudad”

Artículo 7.8.4 Condiciones particulares de las zonas verdes de nivel básico (N-2) 1. En planeamientos de desarrollo del Plan General la superficie mínima de nueva creación, salvo determinación en contra en la ficha correspondiente, será de mil (1.000) metros cuadrados, admitiendo la inscripción de un círculo de treinta (30) metros de diámetro, en suelo urbanizable; en suelo urbano, la superficie mínima será de quinientos (500) metros cuadrados, permitiendo la inscripción de un círculo de veinte (20) metros de diámetro

2. El diseño tenderá a dar prioridad a los elementos ornamentales y a las áreas adecuadas para la estancia de personas. Deberá existir un tratamiento diferenciado entre las zonas de estancia y las de juego.

3. Usos compatibles.

a) Asociados: Las zonas verdes de superficie superior a cinco mil (5.000) metros cuadrados podrán disponer de instalaciones de usos deportivo y cultural sin edificación, con un máximo del quince por ciento (15%) de ocupación sobre la superficie total de la zona verde. Cuando la superficie del parque sea superior a 5 hectáreas, podrán disponer de instalaciones de equipamiento cultural y deportivo de nivel básico con edificación, con las siguientes condiciones:

i) No se permitirá como uso asociado equipamientos no pertenecientes a su mismo nivel.

ii) Su implantación requerirá informe de los órganos municipales competentes donde se analicen las necesidades dotacionales de la zona.

iii) La edificación ocupará un máximo del uno por ciento (1%) de su superficie con una edificabilidad de 0,02 m²/m² y con una altura total máxima de nueve (9) metros, medidos a partir de la rasante del terreno.

4. Usos autorizables.

En régimen especial se admite el uso de garaje en situación enteramente subterránea. Con objeto de salvaguardar especies arbóreas existentes o futuras, la cara superior del forjado del techo se situará como mínimo ochenta (80) centímetros por debajo de la rasante del terreno.

5. La ocupación máxima de suelo por los usos compatibles más autorizables, será del quince por ciento (15%), excluido el uso de garaje.

Artículo 7.8.5 Condiciones particulares de las zonas verdes de nivel singular (N-2)

1. Dado su carácter de dotación especializada no se establecen condiciones para su diseño.

2. Usos compatibles.

a) Asociados: Las zonas verdes de superficie superior a cinco mil (5.000) metros cuadrados podrán disponer de instalaciones de usos deportivo y cultural sin edificación, con un máximo del diez por ciento (10%) de ocupación sobre la superficie total de la zona verde. Cuando la superficie del parque sea superior a 5 hectáreas, podrán disponer de instalaciones con edificación destinadas a uso deportivo,

equipamiento cultural y educativo preferentemente para actividades de investigación y de instrucción a la población sobre las características propias del parque, con las siguientes condiciones: i) Su implantación requerirá informe de los organismos municipales competentes. ii) La ocupación de las instalaciones tendrá un máximo del uno por ciento (1%) de su superficie y una edificabilidad de 0,02 m²/m².

3. Usos autorizables.

a) En régimen especial se podrán instalar servicios públicos de carácter dotacional destinados a instalaciones de suministro de combustible para vehículos..

b) Asimismo se podrá instalar el uso terciario-recreativo ...

c) El uso de garaje se admite en situación enteramente subterránea..."

Es decir, otra vez, vemos como al establecer el uso de la infraestructura que se pretende se violenta el actual planeamiento urbanístico y, además, en una zona dotada de especial relevancia y protección (penal), como es una zona verde y para mayor "inri" por las propias Administraciones públicas obligadas de velar por su preservación.

TRECE.- IMPACTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL PAISAJE Y EL PATRIMONIO CULTURAL DEL PARQUE DE ARGANZUELA NO EVITADOS CON LAS MEDIDAS COMPENSATORIAS PROPUESTAS

La Evaluación de Impacto Ambiental simplificada desconoce la legislación vigente sobre protección del Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid

En el documento de EIA simplificada (pág. 105) se dice (las negritas son nuestras):

6.13. PATRIMONIO CULTURAL

*El Patrimonio cultural se encuentra regulado y protegido por la Ley 16/85 de 25 de junio, de Patrimonio Histórico Español, la **Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid** y la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación de Impacto Ambiental.*

Es decir, se desconoce la existencia de la *Ley 8/2023 de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid.*

La Evaluación de Impacto Ambiental simplificada ignora impactos permanentes e irreversibles sobre el paisaje

En la pág. 121 del documento de EIA simplificada se expone:

7.3.2. Factores del medio susceptibles de recibir impactos [...]

Paisaje

La incidencia del proyecto en el paisaje urbano donde se desarrollará será principalmente temporal, ya que en explotación únicamente las salidas de emergencia y de pozos y las bocas de acceso a las estaciones alterarán la escena visual de la trama urbana.

Teniendo en cuenta que las zonas verdes constituyen los elementos del paisaje urbano con mayor calidad visual y, a su vez, de mayor fragilidad visual, el impacto sobre este recurso se valora también a partir de la superficie perdida de zona verde.

Lamentablemente, no podemos compartir el optimismo con el que se expresa quien ha redactado este documento, fruto, probablemente, del desconocimiento del terreno y su entorno, al valorar los impactos que tendrían las obras, de no corregirse el proyecto constructivo, tal y como proponemos hacer en otros apartados del presente escrito. Se produce un impacto permanente sobre el paisaje del bosque de las moreras y el extremo este de la arboleda, ambos en el Parque de la Arganzuela, afectando también al derecho al juego infantil.

Aquí tomaremos como ejemplo la construcción del pozo de ventilación y bombeo PV2+PB1, que se quiere situar en el interior del Parque de la Arganzuela, para demostrar que la exposición que sobre los *Factores del medio susceptibles de recibir impactos* con relación al *Paisaje* es falsa.

La imagen que sigue es un detalle de uno de los planos de *tratamientos propuestos* para el arbolado de este parque. Como puede verse, se propone talar cinco *Platanus hispanica* y trasplantar otro de la arboleda, así como talar un *Cedrus deodara* de la pradera próxima.

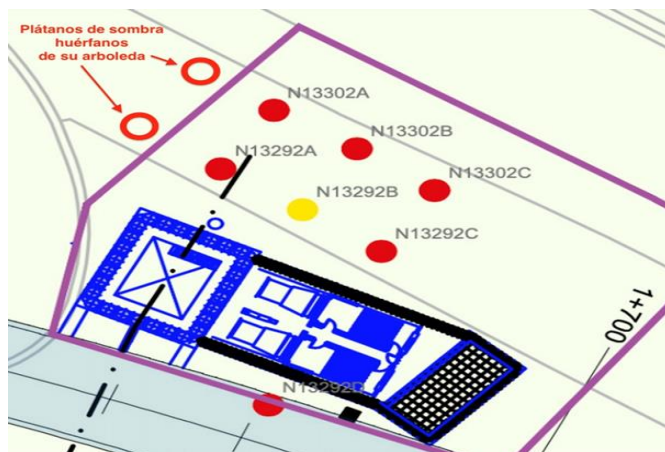


Lo que no se ve en el plano es que, entre los plátanos de sombra N13292A y N13302A, para los que se propone “tala”, y la pasarela de Dominique Perrault, hay otros dos árboles más, también plátanos de

sombra. Son los que, a día de hoy, cierran estas dos grandes alineaciones de la arboleda. En la siguiente imagen del 9 de agosto se ven claramente. El *Platanus hispanica* número N13292B, mucho más joven que el resto, ayuda a identificar los dos ejemplares que no salen en el plano.



Dicho de otro modo: si se apean esos seis plátanos de sombra, tal y como propone el documento de EIA simplificada, los dos primeros árboles de este lateral quedarían huérfanos de su arboleda.



Evidentemente, el impacto que tendría sobre el paisaje del parque sería permanente. No se solucionaría plantando seis plátanos jóvenes, que tardarían en crecer años y nunca alcanzarían el tamaño de sus compañeros. Ni, por supuesto, se resolvería talando o trasplantando los dos árboles que no aparecen en el plano.

Pero lo más importante de este ejemplo se deriva de la constatación de un hecho: el desprecio e ignorancia absolutas que, sobre el paisaje, demuestran quienes tuvieron la funesta idea de construir una estación dentro de un parque singular. Y es que, por mucho que el proyecto identifique individualmente cada árbol, asignándole un número (así debe hacerse), cada *Platanus hispanica* pertenece a un elemento paisajístico único y singular, la arboleda histórica del Parque de la Arganzuela, reconocible por generaciones de madrileños desde 1969.

La EIA simplificada desconoce la historia del Parque de la Arganzuela, requisito básico para valorar adecuadamente los impactos permanentes e irreversibles sobre el paisaje y patrimonio cultural del parque

Al ignorar los orígenes del parque, se demuestra una alarmante falta de conocimiento histórico sobre la evolución de Arganzuela, que se hace distrito independiente en 1970, sólo un año después de la apertura del parque que lo simboliza.

Desde entonces, las transformaciones que sufrió el parque han sido numerosas. Casi todas han tenido un impacto importante sobre la vegetación y, singularmente, sobre la arboleda histórica

Como ejemplo, nos centraremos en los efectos que el proyecto Madrid Río tuvo sobre la vegetación de la parte oeste del parque. Demostraremos que la pérdida de esos seis plátanos de sombra constituirá una pérdida acumulativa e irreversible para el futuro de esta arboleda de ejemplares maduros en un parque que la Memoria Justificativa de Madrid Río señala como único.

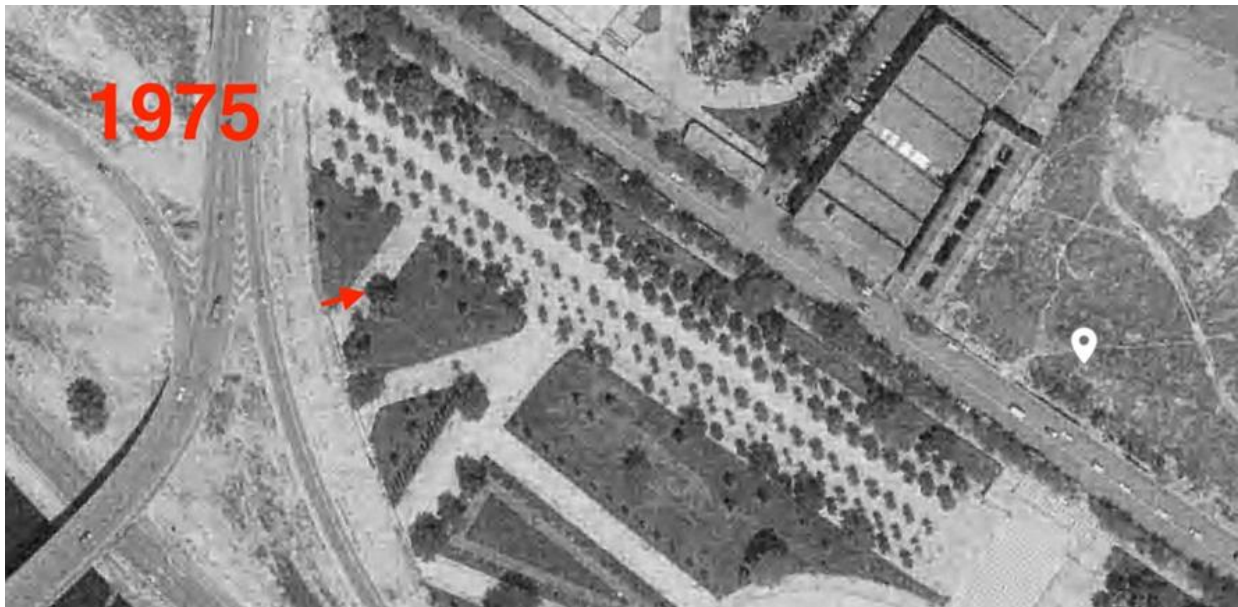
«El Plan Especial lo concibe como un importante elemento urbano que constituirá un corazón verde al servicio de los barrios circundantes ya que su gran tamaño, el estado del arbolado existente y su posición central en la franja fluvial le confieren un carácter único respecto al entorno.»

Aquí es importante señalar que con Madrid Río no se amplía, *sensu stricto*, el Parque de la Arganzuela. Aunque administrativamente se identifique así, como una ampliación del parque e incorporación en un continuo a un sistema general mayor, los vecinos que vivieron el Parque de la Arganzuela antes de Madrid Río, distinguen claramente cada uno de sus elementos. Todos recuerdan la arboleda de plátanos de sombra, el gran almez, ahora junto a los toboganes, o el bosque de moreras y su barco pirata, que existía antes de Madrid Río. Algunos recuerdan, incluso, haber estado en el kiosco que se cobijaba bajo la sombra del plátano centenario, en un lugar que ahora ocupa la pasarela de Dominique Perrault. El puñado de magnolios que sobrevivieron, de las dos grandes hileras que había, los grandes cedros de las praderas, etc. Cada árbol es un recuerdo, construido desde la experiencia vivida en el parque. Lo recuerdan porque estuvieron allí, porque sus cuerpos disfrutaron de la presencia de los árboles que ahora se ven amenazados.

Como reconoce la Memoria Informativa del proyecto de Madrid Río, refiriéndose al Parque de la Arganzuela, «las obras de construcción de la infraestructura enterrada, por el momento han dejado inútil para su uso colectivo la mitad de la superficie existente». Es decir, antes de iniciarse las obras del nuevo parque lineal, se estimaba que ya se había perdido la mitad de la superficie del parque inaugurado en 1969.

Para mostrar el modo en que se vio afectada esta parte del parque, hemos seleccionado algunas imágenes históricas del Visor CartoMadrid.

En primer lugar, la fotografía aérea de 1975 muestra una vegetación mayormente joven, como corresponde a un parque inaugurado en 1969. Las cuatro hileras de la arboleda de esta zona oeste se extienden desde la explanada de la entrada principal hasta la calle Melilla. Para comparar con otras fotos, se ha añadido una flecha roja que señala al plátano centenario, uno de los pocos árboles, fuera de la arboleda, que sobrevivieron a las obras de soterramiento de la M-30. La marca blanca señala la ubicación del actual nº 33 del Pso. de las Yeserías.



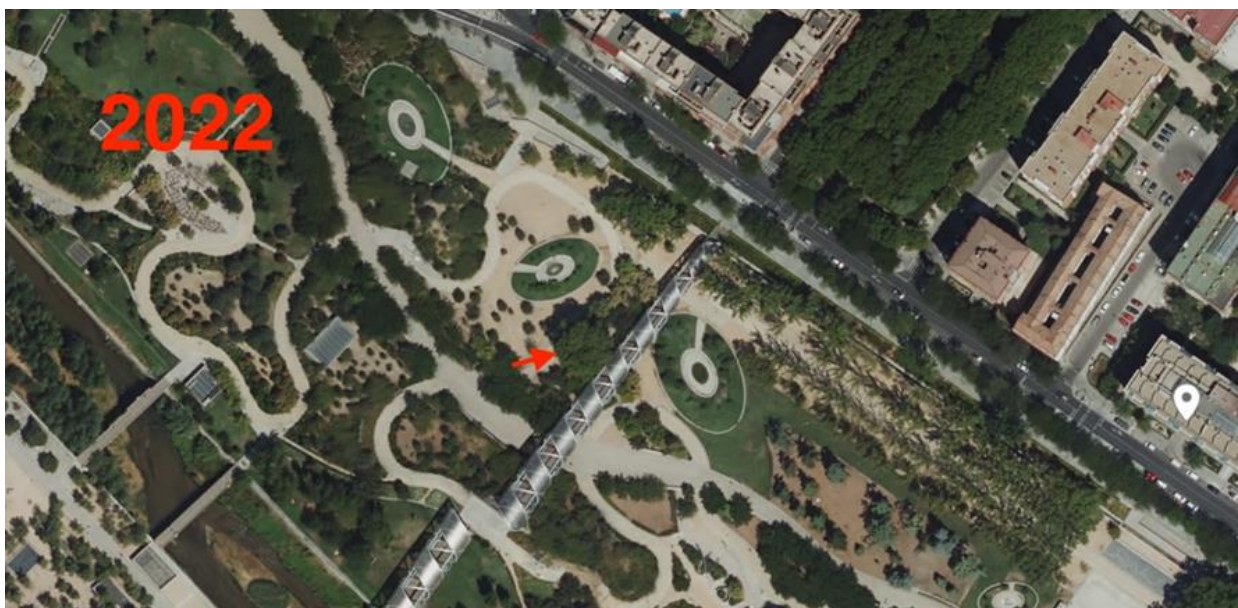
En 2003, pocos años antes de soterrar la M-30, la parte oeste de la arboleda se muestra exuberante. El límite oeste del parque se ha ensanchado ligeramente con dos hileras adicionales de árboles que forman un paseo curvilíneo junto a la salida de la M-30. El gran plátano centenario, señalado por una flecha roja, ha crecido mucho y ocupa un lugar central en el parque. Desde hace diez años, además, cobija bajo sus ramas un kiosco que aprovecha su enorme sombra.



En la imagen de 2008 las obras de Madrid Río, una vez soterrada la M-30, empiezan a avanzar. Una buena parte de los ejemplares de la parte oeste de la arboleda histórica han desaparecido. Sabemos que otros árboles del parque se trasplantaron, pero no ocurrió lo mismo con los plátanos de sombra, que fueron talados. De las dos hileras de la parte sur se perdieron unas quince filas (treinta árboles). Las dos hileras de la parte norte perdieron unas ocho filas (dieciséis árboles). En total, calculamos que las obras de soterramiento de la M-30 sacrificaron cuarenta y seis plátanos de sombra, sólo en esta parte de la arboleda. La flecha roja sigue señalando el plátano centenario, uno de los pocos árboles singulares que sobrevivió a las obras. Junto a él, sigue en pie el kiosco.



En esta última imagen de 2022 se muestra cómo en los últimos años, con la construcción de Madrid Río, la arboleda fue rebanada sucesivamente. En este caso, la instalación de la pasarela de Dominique Perrault, obligó a talar los árboles que tuvieron la desgracia de encontrarse en el lugar donde se ubicaría y varias filas más hacia el oeste. En total, calculamos que se perdieron cuatro filas adicionales de plátanos de sombra (ocho árboles). Asimismo, se puede observar que los nuevos elementos del parque —tanto la pasarela como las fuentes ornamentales— cortaron la continuidad de las cuatro hileras originales de la arboleda. Una plantación posterior, que se observa a la izquierda de la pasarela, restituyó las dos hileras de la parte norte, ya sin continuidad. Las dos hileras de la parte sur nunca se han repuesto, ni a un lado ni al otro del puente.



Así y todo, sabemos que el equipo de MRIO Arquitectos hizo un esfuerzo importante para conservar el valioso paisaje de la arboleda. Si aún podemos pasear por ella es gracias al mimo que se puso para proteger los troncos de los árboles y el cuidado para reducir la compactación de los suelos, evitando el impacto sobre las raíces.



“La vida se desarrolla con total normalidad en el parque de Arganzuela.” Fotografía de Eduardo Dea González (1995). Archivo Regional de la Comunidad de Madrid.

Adicionalmente, se llevaron a cabo actuaciones específicas, sin transformar la esencia original del paseo. Mejoras en la iluminación, nuevo mobiliario urbano, conservando las mesitas —un elemento muy valorado por los usuarios y que no existe en ningún otro lugar de Madrid Río—, o creando elementos específicos, como las gradas junto al estanque central, que potenciaron el carácter de ágora que siempre ha tendido el parque, y potenciando los ya existentes, como el fenomenal barco pirata.



“La Arboleda del Parque de la Arganzuela, fuente de salud”. Fotografía de Eduardo Ramis, seleccionada por el Jurado del concurso “Árboles en la ciudad de Madrid: entornos saludables” organizado por el Ayuntamiento de Madrid con motivo del Día Mundial del Medio Ambiente 2023.

Aunque la intensidad (I) y extensión (E) de la tala y trasplante que propone la EIA simplificada para el Parque de la Arganzuela puedan parecer pequeñas, ha quedado claro que el efecto acumulativo (AC) que se produce con este proyecto —sobre el de las obras de la M-30, su posterior soterramiento y el proyecto de Madrid Río— es enorme.

Asimismo, en lo que al efecto sinérgico (S) se refiere, se combinan varios efectos para generar un impacto aún mayor, porque la ubicación de un pozo de bombeo y ventilación hará imposible que este espacio pueda mantener la misma vida comunitaria en el futuro

Queda también claro que la duración (D) del impacto, de persistir la idea de construir la estación “Madrid Río” dentro del parque, sería permanente en el tiempo y no sólo durante las obras. La reversibilidad (RV) y recuperabilidad (RC) tampoco serían posibles.

Conservar y no talar, ni trasplantar, los árboles del Parque de la Arganzuela. Eso es lo que esperamos del proyecto de ampliación de la línea 11 de metro. Y para ello es imprescindible modificar su trazado y llevar la estación “Madrid Río” al lugar de donde no debería haber salido nunca: el Paseo de las Yaserías.

CATORCE.- SOBRE LAS POSIBLES RESPONSABILIDADES PERSONALES/PENALES Y SU EXIGENCIA LLEGADO EL CASO.

Que como hemos indicado precedentemente en el presente escrito son muchas y graves las ilegalidades de las que adolece el proyecto de construcción a que se refieren estas alegaciones, pero de entre ellas destaca una que, a nuestro juicio, rebasa los límites de la irregularidad administrativa para poder constituir presuntamente ilícito penal. Nos referimos al del trazado de la conducción de abastecimiento de DN-1400 hacia el Paseo de Yaserías que figura en la página 10 del Documento Ambiental y que, como ya se ha dicho en otro apartado de estas alegaciones, su ubicación real es la que figura en la línea roja de la imagen siguiente y no la pretendida en el trazado del proyecto de construcción.

Así se deduce de cotejarlo con la traza real de esta conducción que se puede apreciar en el plano del Proyecto de Construcción remodelación de la M-30 Puente de Praga-Nudo Sur. Calle 30 Septiembre de 2006. Incluido en el Apéndice N°1.

El documento con el trazado no coincidente con la realidad podría constituir un delito de falsificación, conforme a lo tipificado en el artículo 390 y siguientes del Código Penal, pudiendo afectar ya, inicialmente, con el carácter de documento privado y, posteriormente, con el documento público, tanto a los técnicos autores del documento que no coincide con la realidad, como a las autoridades y funcionarios públicos que conociendo de la misma, tanto por su posición de garantes como tras ser expuesto en las presentes alegaciones, lo sigan utilizando para justificar como una de las causas por las que es preciso modificar la ubicación de la estación Madrid Río desde su inicial ubicación en el Paseo de Yaserías al ahora previsto en el interior del Parque de la Arganzuela.

No acaban aquí, sin embargo, los posibles hechos incardinables en el Código Penal. Así los hechos de construcción de la infraestructura en el Parque de la Arganzuela, calificado como de “interés singular”, podrían constituir un delito según el artículo 319 del Código Penal, que contempla la comisión del delito respecto *“de los promotores, constructores o técnicos directores que lleven a cabo obras de urbanización, construcción o edificación no autorizables en suelos destinados a viales, zonas verdes, bienes de dominio público o lugares que tengan legal o administrativamente reconocido su valor paisajístico, ecológico, artístico, histórico o cultural, o por los mismos motivos hayan sido considerados de especial protección”*.

La anterior previsión debe ser puesta en concordancia con el artículo 320 del mismo texto legal que castiga con la pena que en el mismo se establece a la *“1. La autoridad o funcionario público que, a sabiendas de su injusticia, haya informado favorablemente instrumentos de planeamiento, proyectos de urbanización, parcelación, reparcelación, construcción o edificación o la concesión de licencias contrarias a las normas de ordenación territorial o urbanística vigentes...”*

Que las anteriores manifestaciones comunican los referidos hechos a la autoridad a la que nos dirigimos, poniendo los mismos en su directo conocimiento y en relación con sus concretas competencias.

Por otra parte, y al tener la Entidad alegante la condición de interesado, como bien reconoce la Administración al habernos notificado y dado trámite de audiencia en el expediente, a la misma asisten los derechos relacionados en el artículo 53 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y, entre ellos,

“b) A identificar a las autoridades y al personal al servicio de las Administraciones Públicas bajo cuya responsabilidad se tramiten los procedimientos”

Tal identificación tiene relevancia, en el caso que nos ocupa, tiene relevancia no solo de cara a poder dirigirse a los mismos, en su caso, para obtener un mayor conocimiento del expediente sino incluso incoar, en el futuro, cualquier responsabilidad penal que corresponda.

Por ello, expresamente, se solicita de la Administración tramitadora del expediente de Evaluación Ambiental Simplificada se ponga en conocimiento de la Entidad compareciente:

1º) La identificación de técnico o técnicos autores del proyecto de construcción que respecto del que se nos ha dado audiencia en el expediente de Evaluación Ambiental Simplificada de las obras de “Ampliación de la línea 11 del Metro de Madrid”, así como la identificación y autoría personal de quién o quiénes hayan realizado las figuras, mapas, planos... del trazado de la conducción de abastecimiento de DN-1400 hacia el Paseo de Yaserías, especialmente de la que figura en la página 10 del Documento Ambiental.

2º) La identificación del funcionario o funcionarios que han de emitir informe respecto de la misma antes de dictarse Resolución sobre la misma que permita continuar con la ejecución del proyecto de construcción. Especificando el ámbito sectorial sobre el que cada uno informa.

3º) La identificación de la Autoridad que ha de emitir la citada Resolución.

Por todo lo expuesto,

A la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR SOLICITA: Que tenga por presentado este escrito y por hechas las alegaciones que contiene respecto del Documento ambiental del proyecto denominado “MODIFICACIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 11 DE METRO DE MADRID, TRAMO: PLAZA ELIPTICA - CONDE DE CASAL”. Y las estime de acuerdo con lo expresado en cada una de ellas y conforme a lo indicado en la alegación ONCE Y CATORCE, expresamente y como derecho de prueba fundamentalísimo, proceda a notificarnos:

1º) La identificación de técnico o técnicos autores del proyecto de construcción que respecto del que se nos ha dado audiencia en el expediente de Evaluación Ambiental Simplificada de las obras de “Ampliación de la línea 11 del Metro de Madrid”, así como la identificación y autoría personal de quién o quiénes hayan realizado las figuras, mapas, planos... del trazado de la conducción de abastecimiento de DN-1400 hacia el Paseo de Yaserías, especialmente de la que figura en la página 10 del Documento Ambiental

2º) La identificación del funcionario o funcionarios que han de emitir informe respecto de la misma antes de dictarse Resolución sobre la misma que permita continuar con la ejecución del proyecto de construcción. Especificando el ámbito sectorial sobre el que cada uno informa.

3º) La identificación de la Autoridad que ha de emitir la citada Resolución.

En Madrid a 21 de agosto de 2023

Fdo.