

Las obras de la M-30 empezarán el próximo agosto

La oposición critica el coste de la reforma

La primera de las actuaciones de la macroobra de reforma de la M-30, la que pretende mejorar las conexiones a la altura del puente de Costa Rica, comenzará el próximo agosto, después de que el Gobierno municipal apruebe los proyectos en su reunión del 27 de mayo y éstos sean licitados y adjudicados. La construcción de los túneles en el tramo paralelo al río Manzanares, la actuación más conocida y también polémica, no se iniciará hasta noviembre o diciembre, según explicó ayer el alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón.

El regidor, junto a la concejala de Urbanismo, Pilar Martínez, y el director de Infraestructuras, Manuel Melis, se desplazó hasta la orilla del río, junto al puente del Rey, en una zona atravesada a diario por cientos de miles de coches. Además de afirmar que los madrileños podrán pasear desde el centro de la ciudad hasta la Casa de Campo y disfrutar de un río renovado gracias al soterramiento de un tramo de casi seis kilómetros de la M-30, los responsables municipales indicaron que las obras de esta zona costarán 1.216 millones de euros y se prolongarán durante 36 meses.

Ruiz-Gallardón sostiene que

el coste de la reforma de la M-30 será de 3.900 millones de euros. El grupo socialista calcula que el coste final será en realidad de 13.000 millones o más, una cifra que tacha de "disparate presupuestario". La portavoz de IU, Inés Sabanés, ve una "auténtica barbaridad" que los madrileños tengan que pagar estas obras, "ya sea a través de sus impuestos o en la merma de la prestación de servicios". **PÁGINAS 4 y 5**

Un plan piloto abrirá tres líneas de metro 24 horas los fines de semana

El transporte público será gratis hasta las 16.00 el día de la boda real

El Consorcio Regional de Transportes acordó ayer que, a modo de "experiencia piloto" por un periodo de seis meses, el metro abrirá por la noche los viernes y sábados en toda la línea 6 (la circular) y, parcialmente, en la 1 y la 4, mientras que la EMT reforzará su servicio en esas horas poniendo en circulación 11 nuevas líneas nocturnas.

Esta iniciativa, que ahora debe negociarse con los sindicatos de Metro y la EMT, tendría un coste anual de 5 millones de

euros, según el consejero de Transportes e Infraestructuras, Francisco Granados, quien no explicó los plazos de puesta en marcha del proyecto.

Además, para incentivar el uso del transporte colectivo nocturno se emitirá un nuevo billete que costará unos dos euros y que será válido desde las doce de la noche a las seis de la mañana de los viernes y sábados en la zona A (municipio de Madrid), permitiendo un número ilimitado de transbordos dentro de la red del suburbano y

en los autobuses de la Empresa Municipal de Transportes. No obstante, en esa franja horaria seguirán siendo válidos el billete sencillo, el *metrobús* y los abonos de transporte.

El Consorcio de Transportes acordó también que el día 22, fecha de la boda del Príncipe y Letizia Ortiz, todas las líneas de metro y EMT sean gratuitas desde el comienzo del servicio hasta las cuatro de la tarde, según dijo el edil de Seguridad y Servicios a la Comunidad, Pedro Calvo. **PÁGINA 6**

Un rally y la procesión de San Isidro obligan a cortar el tráfico del centro

Un rally de coches históricos por los carriles centrales del paseo de la Castellana y la procesión del patrón de Madrid por el distrito de Centro obligarán hoy a la Policía Municipal a cortar el tráfico rodado en varios puntos de la capital. Un portavoz de este cuerpo aconsejó a los madrileños que utilicen el transporte público para acudir a ver ambos actos.

El rally comenzará a las 11.30 y terminará sobre las cinco de la tarde. La procesión partirá a las 19.00 de la calle de Toledo y, tras parar ante la catedral de la Almudena, finalizará en esa misma vía. **PÁGINA 7**



Alan Parsons toca la guitarra durante su actuación en la plaza Mayor. / MIGUEL GENER

Bonnie Tyler y Alan Parsons, emoción en pleno corazón de la capital

FERNANDO ÍÑIGUEZ, Madrid Más de 10.000 personas se dieron cita ayer tarde y noche en la plaza Mayor para ver en directo las actuaciones de la cantante galesa Bonnie Tyler y del *multiinstrumentista* británico Alan Parsons. El concierto de los dos artistas, supervivientes de una generación de músicos que alcanzó su mayor cota de popularidad y lideró las listas de ventas en los años setenta, ha constituido, hasta ahora, el acto musical más importante de las Fiestas de San Isidro 2004.

Todavía a plena luz del día, la galesa, de aspecto juvenil embutida en un pantalón y chaqueta vaquera, derrochó fuerza y simpatía, y llegó a su momento más emocionante cuando abordó *It's a heartache*, el mayor éxito de su carrera, que fue coreado por la multitud.

De noche ya, el británico presentó su espectáculo *Alan Parsons Live Project*. La atmósfera envolvente fue el tono de su actuación, que dirigió desde lo alto de una tarima, por encima de

sus músicos, rodeado de teclados y tocando casi todo el tiempo una guitarra española. A la mitad de su actuación, el británico invitó a Bonnie Tyler a cantar con él la canción *Limelight*, ensayada por primera vez esa misma tarde durante la prueba de sonido, donde se conocieron.

Patrocinado por la radio M-80, el concierto fue grabado en su totalidad para un especial televisivo de 40TV y de la propia emisora, que lo difundirá dentro de unos días.

Fuenlabrada y Alcobendas recuerdan a Chaquetón

Fuenlabrada celebra este fin de semana sus XX Jornadas Flamencas, y Alcobendas, su XXI Semana Flamenca. Las dos jornadas coinciden, además, en la dedicación a la memoria del cantaor Chaquetón, fallecido en diciembre de 2003. **PÁGINA 11**

Anun. Breves ... PÁGINAS 12 a 15

Cartelera PÁGINAS 16 a 22

Agenda PÁGINA 23

EL PROYECTO ESTRELLA DEL ALCALDE GALLARDÓN

Los supernudos subterráneos de la M-30 junto al Manzanares

Las conexiones entre la superficie y la M-30 discurrirán por una densa red de túneles que bajarán hasta 30 metros de profundidad.



Fuente: Gerencia de Urbanismo.

EL PAÍS

La M-30 oeste, en obras desde otoño

El alcalde afirma que el proyecto para “liberar” de coches el Manzanares arrancará en noviembre

ANTONIO JIMÉNEZ BARCA
Madrid

Cuando quería cazar conejos en la Casa de Campo, Felipe IV salía del palacio Real, se descolgaba por la cuesta de San Vicente, pasaba por el puente del Rey y entraba en el bosque. Unos 350 años después, si un madrileño quisiera hacer lo mismo, además de evitar a la Policía Municipal por furtivo, debería atravesar por lo menos ocho carreteras desbordadas de coches, entre ellas la M-30. El alcalde, Alberto Ruiz-Gallardón, y la friolera de 3.900 millones de euros harán que todo vuelva a ser tan bucólico como en los tiempos de Felipe IV, aunque sin conejos. Para ello será necesario soterrar la M-30 y el laberinto de viales que estrangulan esta zona de Madrid, pegada al río.

Las obras en la zona del Manzanares comenzarán en noviembre. Pero antes de esa fecha, concretamente en agosto, los madrileños ya verán el arranque del proyecto estrella del alcalde: las excavadoras, la maquinaria pesada, los picos y las palas empezarán a actuar en la zona próxima al puente de Costa Rica.

El proyecto que afecta al Manzanares, presentado ayer por el alcalde *in situ* (ya lo ha presentado sobre el papel varias veces), prevé soterrar la M-30 a lo largo de casi seis kilómetros —desde el paseo del Marqués de Monistrol hasta el nudo sur— a fin de que sean los peatones los que pasen por la ribera del río, y no los coches como sucede ahora.

El regidor eligió una esquina maldita de la ciudad para dar su discurso: por ese esquinazo, junto al Puente del Rey, con una acera escasa de menos de medio metro de anchura, deben pasar los videntes, los amantes del *footing* y los ciclistas que desean acceder a la Casa de Campo por esa zona. Por el contrario, los coches, autobuses y camiones que no dejan de



Manuel Melis (en primer plano) explica a Ruiz-Gallardón algunos aspectos de la obra de soterramiento de la M-30 bajo las riberas del Manzanares.

La Dirección General de Patrimonio y el Ayuntamiento también han mantenido discusiones sobre si el trazado del túnel por el que discurrirá la M-30 a su paso por el Manzanares debe sortear el puente de Segovia. Manuel Melis, director general de Infraestructuras, se ha encargado de bucear en la historia de este puente. Y ha conseguido exhumar la *Memoria del puente de Segovia. Proyecto reformado*, fechado en 1944.

En este documento se define la obra de reforma del puente, des-

El puente (minado) de Segovia

truido en la Guerra Civil, como bien se cuida de señalar el escrito: “En otro orden, la guerra 1936-39 situó [el puente] en plena zona de combate. Minada una de sus pilas para volar el puente, en caso preciso, la carga explotó, de modo imprevisto, al estallar, cerca de ella, una bomba arrojada por la aviación”.

El informe no espe-

cifica qué bando colocó la mina ni cuál lanzó la bomba. De cualquier forma, todo hace suponer que fue el Ejército republicano el que minó el puente para salvaguardarse la espalda en caso de tener que emprender la retirada. Y que fue la aviación de Franco la que, en uno de sus muchos bombardeos sobre Madrid, lanzó el proyectil

que desencadenó la explosión. De modo que la responsabilidad de la voladura sería compartida.

Estos detalles importan poco a Melis, que insiste en que el puente actual, dado que fue reconstruido, “es falso” y que, por tanto, no hay nada que deba impedir que el trazado del túnel discurra por debajo.

El director general de Patrimonio de la Comunidad, Javier Hernández, coincide: “Con este puente no habrá problemas para ponernos de acuerdo”, dice.

que el Ayuntamiento tiene calculados. Algunas de estas obras, las localizadas cerca del barrio del Pilar, empezarán antes, en agosto.

El proyecto de soterramiento de la M-30 no ha vivido ni un día ajeno a la polémica. La última, la negativa de la Dirección General de Patrimonio, dependiente de la Comunidad, a autorizar que el trazado del túnel pase por debajo del puente de Toledo, construido en el siglo XVIII y considerado bien de interés cultural (con la máxima protección medioambiental).

Y sin embargo, esa precisamente, que la M-30 pase por debajo, es la intención de los técnicos municipales. No en vano, recuerdan estos últimos, ahora mismo esta autovía discurre por debajo... de los arcos del puente. El monumento, construido apenas un centenar de años después de que Felipe IV cazara conejos y ciervos en la Casa de Campo, estaba diseñado para soportar calesas y coches de caballos, y no el humo de la gasolina quemada por los miles de automóviles y camiones que a diario pasan por debajo de sus arcos de piedra, argumentan desde la Concejalía de Urbanismo.

Pilares de madera

Manuel Melis, director de Infraestructuras del Ayuntamiento y *cerebro* del proyecto, recuerda que el puente de Toledo “se asienta sobre unos pilares de madera de más de 200 años”. Melis sostiene que gracias a su proyecto “estará mejor, más protegido”.

El director general de Patrimonio de la Comunidad, Javier Hernández, cuyo cometido principal es preservar los monumentos y los edificios protegidos de la región, replica que “el proyecto [de soterramiento] de la M-30 hay que compatibilizarlo con el hecho de que el puente no se resienta”. “Y

circular por ahí disponen de dos carriles.

Si todo discurre según los planes de la concejal de Urbanismo, Pilar Martínez, antes de mayo de 2007 el esquinazo maldito y los coches estarán bajo tierra. Las obras comenzarán “en noviembre”, afirmó, convencida, la conce-

jal. Sin embargo, el proyecto técnico de la obra fija un plazo de ejecución de 36 meses, de modo que si los técnicos no se dan prisa, la M-30 no estará lista en esta legislatura como prometió Ruiz-Gallardón en campaña.

El proyecto Calle-30, bautizado así por el Ayuntamiento, no

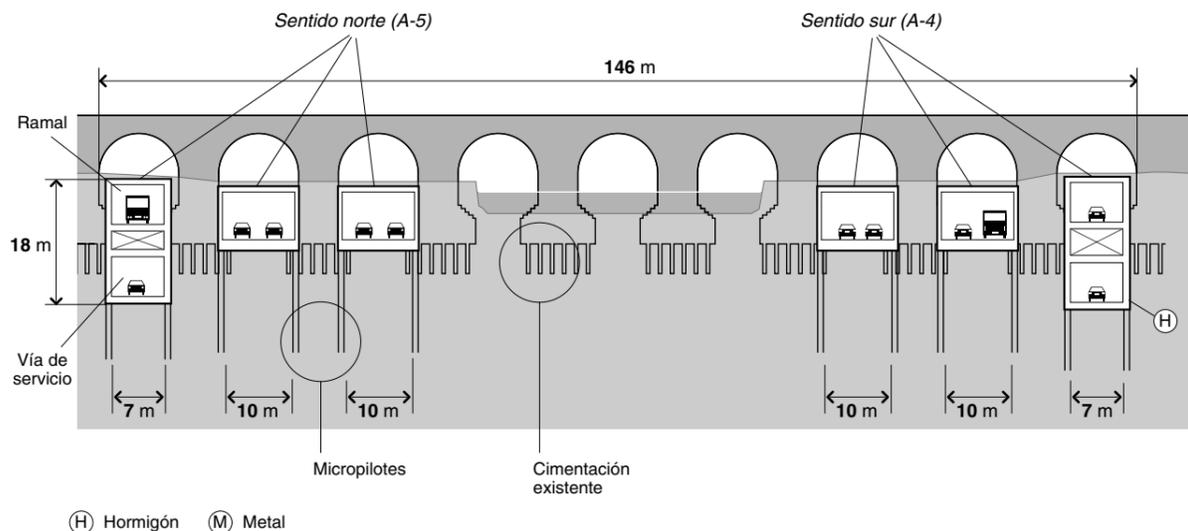
acaba en el río: también pretende reformar, con obras de gran calado, otros 14 puntos de la vía de circunvalación. De hecho, el soterramiento al lado del río se lleva menos de la tercera parte del ingente presupuesto que hará falta para desarrollar esta gigantesca obra: 1.216 millones de los 3.900

EL PROYECTO ESTRELLA DEL ALCALDE GALLARDÓN

Los pasos de los puentes emblemáticos

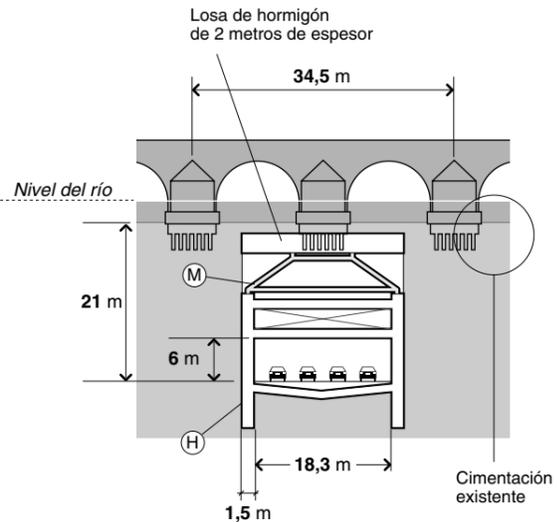
■ PUENTE DE TOLEDO

Seis túneles pasarán por debajo de otros tantos ojos del puente de Toledo. Las calzadas exteriores tendrán dos niveles: para los ramales (hacia Marqués de Vadillo y Pirámides) y para las vías de servicio, que serán las más profundas.



■ PUENTE DE SEGOVIA

La M-30 tendrá en esta zona un único puente que pasará bajo el cauce del Manzanares en sentido sur, hacia la A-4.



Fuente: Gerencia de Urbanismo.

EL PAÍS

el proyecto presentado hasta ahora por el Ayuntamiento no lo garantiza, según nuestra opinión. Ahora bien, estamos continuamente hablando, y estoy seguro de que se encontrará una solución. Tal vez excavando un túnel más profundo...”

Melis responde a eso: “Vamos a convencer a los de Patrimonio de que el puente de Toledo va a estar mejor después de que paseemos nosotros por ahí. Y van a estar tan contentos que incluso van a querer dar dinero”. “Ojalá sea así”, concluye el director general de Patrimonio.

Cuando la M-30, a su paso por el río, discorra bajo tierra, quedarán liberadas de coches cerca de 30 hectáreas de suelo, lo que supone tanto como 30 campos de fútbol. Para vestir ese suelo, el Ayuntamiento va a convocar un concurso de ideas para que paisajistas, urbanistas y arquitectos diseñen los jardines que deberían levantarse ahí.

El alcalde, después de anunciar esto, recordó que a las espaldas del punto desde el que presentó el plan de obra “discurre un canal”, más que un río, encajonado entre una autovía de cuatro carriles. Y recordó que todo está pendiente de que la Confederación Hidrográfica del Tajo dé el visto bueno para comenzar los trabajos. Por su parte, la concejal de Urbanismo, Pilar Martínez, reclamó a todos “complicidad”, y a la oposición (PSOE e IU), que ha criticado el enorme coste del proyecto, “que se decida y diga si está en contra o a favor” de esta obra.

El PSOE dice que “la obra costará al final a los madrileños más de 13.000 millones”

M. NEUDECKER, Madrid
Con los 3.900 millones de euros que cuesta soterrar la M-30, según el grupo socialista en el Ayuntamiento, se podrían construir tres grandes infraestructuras (un polideportivo, una biblioteca y una residencia de ancianos, por ejemplo) en cada uno de los 21 distritos de la capital. Con el dinero que el Ayuntamiento invertirá en el cubrimiento de la autovía de circunvalación se podrían levantar otras dos nuevas pistas en el aeropuerto de Barajas, así como una terminal de pasajeros con las últimas tecnologías. Y aún sobraría dinero.

Por eso, el grupo socialista en el Ayuntamiento atacó ayer con estas cifras el proyecto estrella del alcalde Alberto Ruiz-Gallardón, calificándolo de “disparate presupuestario y una clara violación de la Ley de Haciendas Locales”. Pero, además, el PSOE considera que el presupuesto presentado por el Consistorio se queda corto al no tener en cuenta ni la financiación a 35 años ni el incremento del coste real de las obras, que el grupo socialista estima hasta en un 40%.

El resultado final de esta suma daría como resultado una cifra que Félix Arias, portavoz so-

cialista del área de Urbanismo, consideró “absolutamente desproporcionada para el presupuesto municipal”, el cual, según recordó, “tiene un monto anual de 4.382 millones de euros”. Es decir, lo que cuesta soterrar la M-30 es casi el presupuesto del Ayuntamiento durante todo un año.

Arias insiste en que el coste real de las obras puede “superar” los 5.000 millones de euros, llegando a los 5.470 millones en caso de un sobrecoste del 40%. Para sostener esta posibilidad, puso como ejemplo proyectos pasados cuyos costes finales superaron el presupuesto presentado en un primer momento: los túneles de María de Molina y de Santa María de la Cabeza, “que tuvieron un sobrecoste del 30%”, y la M-45, que fue un 50% más cara de lo proyectado cuando empezaron sus obras, según expuso Arias.

Al aumento real del presupuesto se uniría, dice el PSOE, el gasto que supondría la financiación del proyecto. “A 35 años y en las condiciones normales de mercado para esta inversión”, el grupo socialista —que dice haber consultado a expertos de entidades bancarias— estima que el

Consistorio deberá desembolsar entre 13.550 y 14.600 millones.

Para exponer mejor la magnitud del coste de esta “obra faraónica”, como la denominan los socialistas, Arias calculó lo que cada familia tendrá que poner de su bolsillo, e n35 años, “2,5 millones de pesetas [15.000 euros]”. La Ley de Haciendas Locales impide, según el edil, que ese tipo de obras pueda pagarse mediante un crédito, por lo que “tendrán que pagarse bien con subidas de impuestos, bien con la reducción de gastos de funcionamiento para la prestación de servicios”.

Datos “disparatados”

Desde la Concejalía de Hacienda niegan rotundamente que la reforma de la M-30 vaya a costar 13.000 millones de euros, y aseguran que Arias maneja datos “disparatados” y hace mal los cálculos. Los técnicos de Hacienda admiten que el presupuesto inicial de 3.900 millones aumentará “como en cualquier obra de infraestructuras”, pero esperan que ese incremento sea menor del 20%. Y subrayan que, en cualquier caso, “13.000 millones es una cifra de locos que se ha obtenido con

datos inventados”, porque “aún se está negociando con los bancos y no se saben las condiciones en las que entrará el socio privado [de la empresa mixta que financiará las obras]”.

Pero el PSOE insiste en que el proyecto del alcalde vaciará las arcas municipales. “Nos hipotecan por hacer una superautopista”, afirmó Arias. La edil socialista Isabel Vilallonga fue más lejos: “Madrid ocupa los últimos puestos en los niveles europeos de atención social y a la tercera edad. La obra de la M-30 no responde a ningún criterio de urgencia, y la prisa del alcalde sólo tiene que ver con su egomanía [sic]”, dijo.

La portavoz de IU, Inés Sabanés, instó a Ruiz-Gallardón a “explicar a los madrileños los problemas que pretende ocultar con el recurso insistente a la alfombra verde en la que, según él, se convertirá la M-30 después de la reforma”. Sabanés recordó que el proyecto del Manzanares “ni está en información pública ni cuenta con los correspondientes permisos de la Confederación Hidrográfica y Patrimonio”. “Volvemos a los castillos en el aire que tanto gustan al alcalde”, concluyó.

DECATHLON

SIEMPRE EN FORMA®

Las tiendas de **ALCOBENDAS Y USERA** permanecerán **CERRADAS HOY** por la festividad de **SAN ISIDRO**

Estarán **ABIERTAS** de **10 a 22 h.**

ALCALÁ
C.C. La Dehesa
N-II - Km. 34
Tel.: 91 887 00 00

GETAFE
C/ Río Odiel s/n
N-IV - Salida 17 (Pol. Ind. C.L.A.)
Tel.: 91 691 85 40

MAJADAHONDA
Pol. Ind. El Carralero C.C. Equinocio II
M503 - Salida 8 (por M40 - Salida 41)
Tel.: 91 639 80 60

ALCORCÓN
C.C. Parque Oeste
N-V - Salida 14
Tel.: 91 689 01 02