

M2

EL MUNDO/LA REVISTA DIARIA DE MADRID
VIERNES 27 DE ABRIL DE 2007

Comunidad

Metronorte entra en funcionamiento: en 33 minutos llega a San Sebastián de los Reyes desde la Plaza de Castilla /6-7

La M-30 chorrea



Todo comenzó a las 3 de la mañana y terminó a las 5 de la tarde. La inundación del nuevo túnel en la salida hacia San Pol de Mar se debió, según el Canal, a la rotura de la conexión de dos colectores /2 y 4

M2 / M-30

Ayuntamiento. La rotura de la conexión de dos colectores, según el Canal, y también de una tubería, según el Consistorio, provoca la inundación del nuevo túnel de San Pol de Mar, a 300 metros de la salida. El tráfico no se normalizó hasta las 17.00 horas

Más de 11 horas de lluvia bajo un túnel

CARMEN SERNA

El nuevo túnel que une el Vicente Calderón con San Pol de Mar se convirtió ayer en un lago con catarata incluida y, al mismo tiempo, en otra fuente de conflicto entre Ayuntamiento y Comunidad, que se pasaron todo la mañana echándose la culpa mutuamente de las filtraciones. Los primeros indicios de la entrada del agua se detectaron a las tres de la madrugada. Las cámaras del interior del túnel grabaron que algo caía del techo a unos 300 metros de la salida y los técnicos de Madrid Calle 30 se desplazaron inmediatamente al lugar para ver de dónde salía.

Siete horas después, el Ayuntamiento aseguraba que la inundación se debía a la rotura de una instalación del Canal de Isabel II en la zona, y dos horas más tarde (a las 12.00 horas) le cerraban el grifo a la tubería.

Mientras recababan la información, el tráfico del subterráneo se colapsaba (se cerraron dos de los cuatro carriles), las entradas a Madrid por el sur se taponaban y la ciudad padecía una mañana de locos en materia de movilidad, y ni una sola pantalla de la M-30 anunciaba las restricciones ni los embotellamientos en la vía.

El propio alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, no pudo, ocho horas después de la aparición de la catarata, dar una explicación sobre las causas de la inundación o de la falta de información a los

conductores. «Vamos a esperar a que vuelva la concejala de Urbanismo, que está allí para ver las causas de la inundación», explicaba durante la Junta de Gobierno, a las 11.00 horas.

Zona de obras

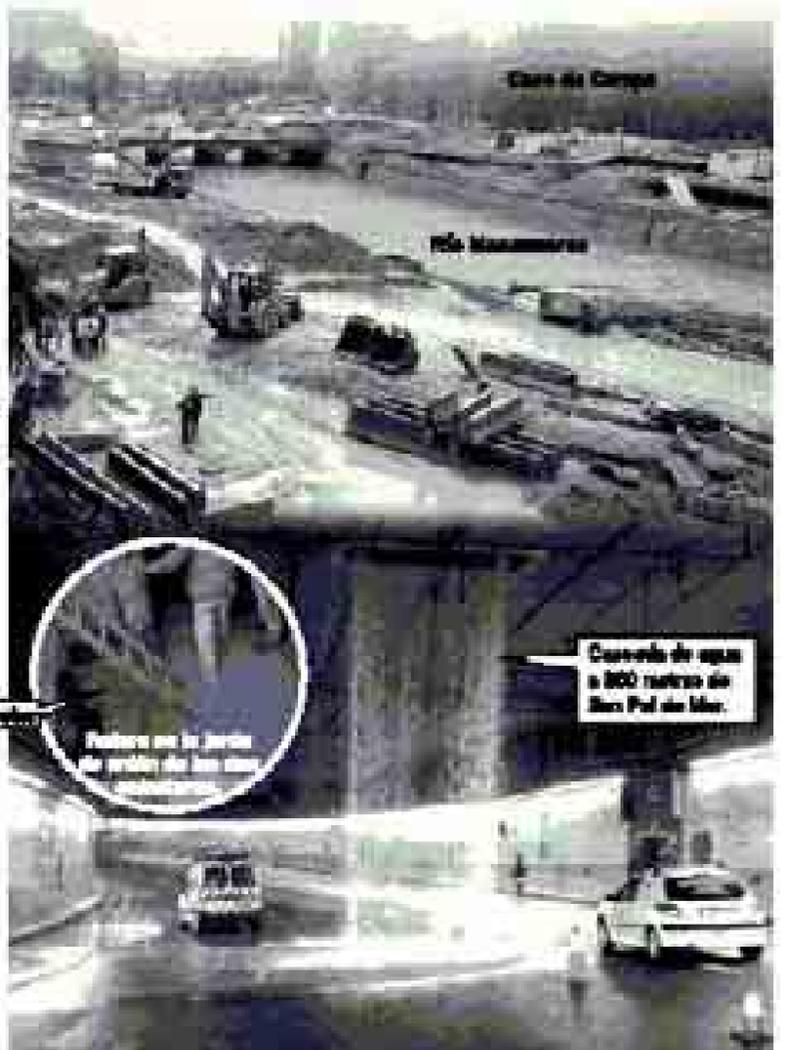
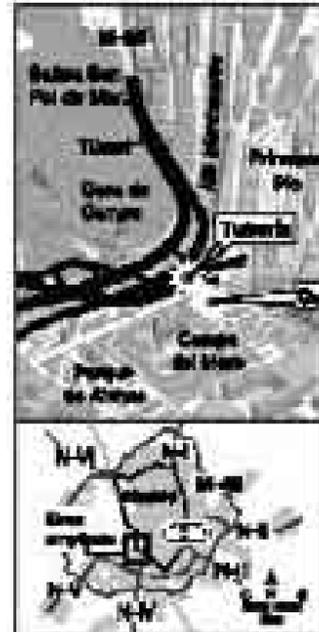
Un poco más tarde, la concejala Pilar Martínez llegaba y echaba la culpa a la Comunidad de Madrid: una máquina de las obras del intercambiador de Príncipe Pío había roto una tubería de 30 centímetros del Canal de Isabel II que había provocado a su vez la inundación del subterráneo con agua limpia y sin olor. «La semana pasada ocurrió algo parecido con la colocación de un semáforo», aclaró Martínez.

Según la edil, es una zona en obras y el riesgo de que ocurra esto es alto: «Hasta que no estén terminadas las obras, pueden pasar cosas como ésta».

Sin embargo, el Canal de Isabel II lo niega y asegura que «dicha rotura no ha sido la causa de las filtraciones de agua que han tenido lugar en la M-30». ¿Su justificación? «La tubería está situada 300 metros aguas abajo del túnel, lo que significa que el agua va hacia abajo, no hacia arriba, que es donde está el túnel», aclaran fuentes del Canal. De hecho, cerrar la tubería no fue suficiente para cortar la riada. En el túnel de la utopía seguía lloviendo sobre cubierto, por lo que tuvieron que buscar otro manantial: la interconexión de dos colectores de gestión municipal.

La inundación, por arriba y por abajo

12.00h. Se descubren filtraciones de agua y se decide cortar las entradas del túnel entre el Vicente Calderón y San Pol de Mar.
14.00h. Se interrumpe la conexión de trillos.
15.00h. Localización una avería en una tubería del Canal de Isabel II, que se cierra. No deja de filtrar agua.
16.00h. Se inicia una segunda avería en la conexión de dos colectores.
17.00h. Afectan los cuatro carriles al tráfico.



• Otras incidencias en la zona M-30

2004	2005	2007	2007	2007
1 de febrero Dos excavaciones accidentales que perforaron el túnel que se estaba construyendo en el intercambiador, provocando graves inundaciones.	28 de octubre Un choque de camión con un coche y el intercambiador se inundó los coches entre la salida de Portugal y Príncipe Pío.	7 de febrero Inundación en el túnel de salida entre la Cuesta de San Vicente y la salida de Portugal.	27 de marzo Inundación en la M-30 que une al Canal de Isabel II con el Canal de San Vicente.	23 de abril Filtraciones de agua y desperfectos en el túnel de la Cuesta de San Vicente.

Para comprobarlo, los responsables municipales hicieron lo que llaman una prueba reactiva (echar colorante rojo al agua del colector para ver si la catarata del subterráneo salía de ese mismo color). El resultado fue que la filtración «también» provenía de esta instalación, según la versión municipal.

«No se sabe cuál ha sido la primera avería, si la de la tubería o la del colector, y aparentemente no tienen relación. La fisura del colector podría deberse a que ha cedido la tierra. Posiblemente por la lluvia y que es una zona de obras», explicaba ayer Pilar Martínez.

Tras descubrir esta segunda avería, trataron de taponar la fisura

que había en el suelo del colector y cerrar así la entrada de agua en el túnel. Eran las cuatro de la tarde, 11 horas después de que se viera la primera filtración. La encargada de taponar la interconexión fue la empresa adjudicataria del proyecto del túnel y sus colectores. Una hora más tarde, a las cinco, se abrió al tráfico todos los carriles del subterráneo y la normalidad se restablecía.

Lo que no fue posible en todo el día de ayer es que Canal y Ayuntamiento dieran una teoría conjunta de las posibles causas que provocaron la inundación. La Comunidad de Madrid asegura que la rotura de la tubería no ha tenido que ver en

la charca del túnel y el Consistorio que fueron ellos quienes dieron el aviso de la avería del Canal y que cuando lo hicieron fue porque encontraron «como si fuera una fuente natural, un chorro de agua de unos 20 centímetros y con presión en los alrededores de la glorieta de San Vicente». Además, insisten en que la charca que provocó la tubería estaba situada a unos 10 metros del subterráneo, aunque reconocen que no hay manera de asegurar que una de esas gotas llegara al interior del nuevo subterráneo.

Ve el vídeo de la inundación del túnel en: www.elmundo.es/

SIN INFORMACIÓN DEL TRÁFICO

Desde las tres de la mañana, cuando las cámaras detectaron las primeras filtraciones, hasta cerca de las nueve, ningún canal de información municipal advirtió a los conductores de que había dos carriles cortados en el túnel de San Pol de Mar de la M-30.

La información del tráfico advertía de retenciones en la plaza de Fernández Ladreda pero, como no está interconectado con el centro de control de pantallas de la M-30, no podía decir lo que pasaba en el

interior de la circunvalación.

Tampoco se informó a los medios de comunicación hasta horas más tarde de esta incidencia y las pantallas que jalonan la M-30 no dieron ni un solo aviso de las retenciones que se estaban produciendo en este tramo.

Ayer, el alcalde de Madrid, Alberto Ruiz-Gallardón, reconoció que «quizá» las pantallas de la M-30 podrían haber comunicado a los conductores las restricciones, pero aseguró

que «no se podía informar del corte de un túnel si no se había producido ese corte».

Mientras se desarrollaba la investigación, muchos fueron los madrileños que se quedaron atrapados en el embotellamiento por el cierre de dos de los cuatro carriles al tráfico y no fue hasta bien entrada la hora punta cuando los canales oficiales del Consistorio empezaron a comunicar recorridos alternativos para este tramo y para otros colapsados.

LOS TÚNELES TENDRÁN EN MAYO 14 RADARES FIJOS

La fecha precisa aún no se sabe pero lo que está claro es que a lo largo del mes de mayo los nuevos túneles de la M-30 dispondrán de 14 radares fijos para cazar a los que les gusta abusar del acelerador. El sistema se complementará con lectores de matrícula para identificar a los infractores, según explicaron ayer el concejal de Seguridad y Movilidad, Pedro Calvo, y el director general de Infraestructuras, Manuel Arnáiz. Eso sí, Calvo, que asistía a la presentación

del informe europeo de evaluación de túneles *Eurotap*, aseguró que la fecha concreta se dará a conocer a través de los medios de comunicación.

Y es que, de los 51 túneles examinados por los 11 clubes automovilísticos europeos que conforman este organismo, el que discurre entre la Cuesta de San Vicente y la avenida de Portugal está entre los diez primeros. Eso sí, de los siete subterráneos españoles analizados, el subterráneo madrileño está a la cabeza.

Hay que recordar que esta infraestructura se inundó tan sólo dos horas después de que se inaugurase.

Este informe de seguridad, en el que ha participado el RACE en su elaboración, cuenta con el apoyo de la Comisión Europea. Del túnel se ha valorado que tenga dos tubos independientes para ambas direcciones; que no permite el tránsito de materiales peligrosos; la videovigilancia y la detección automática de incidencias de tráfico e incendios.