



San Fernando de Henares  
Coslada  
Mejorada del Campo  
Velilla de San Antonio  
Rivas Vaciamadrid  
Arganda del Rey

## Asociación Ecologista del Jarama

Apartado de correos 62 – 28891 Velilla de San Antonio. [www.elsoto.org](http://www.elsoto.org) correo electrónico: [soto@elsoto.org](mailto:soto@elsoto.org)

---

### **MINTRA**

**c/. Estocolmo, 1 bis  
28922 Alcorcón**

**Asunto: SUGERENCIAS A LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO" AMPLIACIÓN DE LA CARRETERA M-208, TRAMO VELILLA DE SAN ANTONIO - M-300"**

D. XX, actuando en representación de la ASOCIACIÓN ECOLOGISTA DEL JARAMA "EL SOTO", presenta las siguientes sugerencias al citado proyecto, promovido por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid:

**1º. MÁS ESTÍMULOS AL USO DEL MEDIO DE TRANSPORTE MENOS ACONSEJABLE.** La construcción de infraestructuras destinadas al tráfico de vehículos, al ritmo que se hace en la actualidad y en el entorno de Madrid, constituye motivo de preocupación en muchos sectores tanto por razones económicas a la vista del desproporcionado volumen de fondos públicos (en relación a los destinados a promover el transporte público), cómo por la demostrada ineficiencia en resolver las dificultades que impiden a los ciudadanos un agil desplazamiento entre la periferia y la capital.

Este tipo de infraestructuras son especialmente críticas. Está demostrada su contribución al cambio climático, la emisión de contaminantes a la atmósfera o la fragmentación del territorio, fenómenos todos ellos de preocupación social que por si solos serían suficientes para justificar una elemental prudencia por parte de cualquier administración que priorice el interés general. Cuando estos proyectos inciden directa o indirectamente sobre un espacio protegido y relevante por sus recursos y valores naturales, suponen casi siempre una amenaza a la supervivencia de lo que formalmente se quiere proteger, y un fracaso del procedimiento de evaluación cuando se considera este cómo un simple trámite de ajustes para que el proyecto sea viable una vez maquillado de preocupación por el medio ambiente.

**2º. UN PROYECTO QUE SE JUSTIFICA EN SI MISMO.** De la lectura de la Memoria-resumen resulta imposible adivinar cual es la razón que justifica el proyecto, el desembolso de fondos públicos y los daños que se van a producir. Quizás la administración promotora de esta infraestructura considere que las infraestructuras o el derroche de fondos se justifican por si solos y que forman parte de una tradición por la que no hay que dar explicación en la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental. No quisiéramos especular en exceso pero descartando que el interés por esta carretera pueda obedecer a la necesidad de ofrecer contratos al sector privado de la construcción civil, o a la necesidad de justificar la utilidad de la estructura administrativa o técnica de determinados departamentos de la Administración Regional, o a la conveniencia de ofrecer resultados de gestión cuantificables en kilómetros de vías asfaltadas, etc., sólo nos queda pensar que, o bien se trata de una infraestructura destinada a resolver dificultades sobre la peligrosidad o la densidad en el tráfico del vehículo privado, o se pretende aportar desde la Dirección General de Carreteras un estímulo al sector de la construcción y la activación de nuevos desarrollos urbanísticos.

En relación a la primera hipótesis, la propia memoria-resumen ofrece datos del tráfico de vehículos en sus dos estaciones de control, la M-277 y en el cruce con la M-300. En ambos casos el tráfico global se mantiene bastante estable, incluso disminuye, especialmente el tránsito de vehículos pesados. El índice de accidentalidad, para el año 2004, se publica en la web de la Dirección General de Carreteras (<http://gestiona.madrid.org/carj/run/j/Inicio.icm>), y sigue siendo el más bajo de toda la escala, menos de 50. Ni siquiera se nos ofrece un elemental estudio de los flujos de tráfico, actuales o previstos. La Ley 2/2002 no prohíbe una elemental reflexión sobre la trama de infraestructuras y su utilidad para mejorar o resolver los problemas de movilidad de los ciudadanos (importante no confundir la movilidad de los ciudadanos con la de los vehículos privados).

Si descartamos que la peligrosidad o las tendencias en el tráfico sea el motivo de una infraestructura y un gasto de fondos públicos como el presente, sólo se nos ocurre que estemos ante una aportación pública al negocio privado del ladrillo y al urbanismo especulativo que se practica en la actualidad. De ser este el motivo sería lamentable que la Administración Regional se disponga a asfaltar el paisaje en un área protegida precisamente en la etapa final del espanto especulativo. Ni siquiera el desarrollo del sector XXV del PGOU de Velilla de San Antonio justificaría una infraestructura semejante, y tan sólo serviría para estimular futuros crecimientos de un polígono industrial mal localizado desde su origen (sin franjas de protección con humedal protegido, junto a las riberas del río Jarama y dentro del Parque Regional del Sureste).

**3º. UNA INFORMACIÓN MUY DEFICIENTE.** Además de ausencias tan clamorosas como la anterior, la memoria-resumen contiene errores de bulto y una información insuficiente sobre la legislación a aplicar. En el plano de "usos del suelo" se considera zona de extracción al humedal de Miralrío, cuando se trata de una antigua gravera convertida en humedal y hace tiempo naturalizada y sobre la que la Administración Regional viene aplicando medidas de regeneración (en la actualidad por parte de la Dirección General de Espacios Protegidos se lleva a cabo un plan de reforestación, enterramiento de líneas eléctricas aéreas y eliminación de obstáculos). Hace tiempo que dejó de ser una "zona de extracción".

Por otro lado la tosquedad de los trazados que se dibujan en los planos resulta sorprendente por la indefinición de la zona de influencia de cada una de las alternativas. Asombra, por ejemplo, que la alternativa de duplicar el actual trazado de la M-208 tiene una zona de influencia hasta 5 veces más estrecha que las de nuevo trazado. A pesar de ello la duplicación del trazado actual afecta directamente al humedal y a las riberas del Jarama, algo que el pulso del diseñador no ha podido evitar.

La legislación que interviene sobre conjunto de los suelos del proyecto es muy basta, están afectados por Directivas de ámbito comunitario (Directiva Habitats 92-43-CEE, Directiva aves-79-409-CEE, etc), por legislación de ámbito nacional (Ley 4/1989, de conservación de espacios fauna y flora, RD 1/2001 refundido de la Ley de Aguas...), de ámbito autonómico (ley 2/1991, Fauna Flora Silvestre de Madrid, Ley 28 junio 1990, número 7/1990, sobre embalses y zonas húmedas de Madrid, Acuerdo de 18 de marzo de 2004, del Consejo de Gobierno, por el que se somete a información pública la primera revisión del Catálogo de Embalses y Humedales de la Comunidad de Madrid...) y específico del territorio (Ley 6/94, de creación del parque regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Jarama y Manzanares, Decreto 27/1999, de 11 de febrero, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama, etc.). Es importante destacar la relevancia que se viene dando desde diferentes departamentos de la Consejería de Medio Ambiente, en aplicar preventivamente muchas de las limitaciones contenidas en el borrador del Plan Rector de Uso y Gestión, actualmente en fase de tramitación. Así por ejemplo el humedal de Miralrío se califica en este documento oficial como "humedal de valor muy alto" (apartado 4.1.8.A), el mayor grado de calidad entre el más del centenar de humedales del espacio protegido

**4ª. SOBRE LOS USOS DE LOS SUELOS Y LA ZONIFICACIÓN DEL ESPACIO PROTEGIDO.** Sorprende también que los redactores del proyecto no hayan tenido en cuenta

las diferentes "zonificaciones" (suelos con diversos niveles de protección) del Parque Regional del Sureste, recogidas en la Ley 6/94, de 28 de junio, en el Decreto 27/1999, de 11 de febrero, por el que se aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, y en el documento del Plan rector de Uso y Gestión que se tramita en la actualidad. En primer lugar, cualquiera de las alternativas afectaría a la franja de "zona C" (Áreas Degradadas a Regenerar) de la zona de Los Cantillos, en los límites de Velilla y Arganda del Rey. La opción de duplicar el actual trazado de la M-208 ocuparía parte de los suelos de la periferia del humedal de Miralrío, clasificado como "zona E" (Áreas con Destino agrario, forestal, recreativo, educacional y/o equipamientos ambientales y/o usos especiales), así como amplias zonas de la ribera del Jarama, entre los Cantillos y la estación de servicio, clasificadas como "zona B" (Áreas de Reserva Integral). Entre los usos permitidos o compatibles con los objetivos destinados a las diversas "zonas", no figura en ningún caso este tipo de infraestructuras. Así, en la Zona E1, donde se encuentra el humedal de Miralrío, no se prevé ningún uso de los suelos similar o parecido a una infraestructura del tipo que se proyecta, a diferencia de las Zonas E3, que si lo prevé (apartado 12.5.1 del Plan de Ordenación de los Recursos Naturales). Las Zonas C tampoco prevén este tipo de proyectos, incluso se prohíbe en este tipo de suelos cualquier tipo de construcciones (artículo 29 de la Ley 6/1994). Las denominadas Zonas B (el segundo grado de calidad y de protección), las zonas de ribera afectadas por la ampliación de la actual carretera, tanto el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (varios apartados en 12.2.2), la Ley 6/94 (varios apartados en artículo 28.3), prohíben la circulación de vehículos, las construcciones de todo tipo que no estén relacionadas con la actividad agrícola, etc. El proyecto ni siquiera respetaría las limitaciones que se imponen en las denominadas Zonas F (periférica de protección), especialmente en lo que hace referencia a las franjas de protección, de 100 metros, que se recogen en el apartado 4.2.6.d del Plan Rector de Uso y Gestión. Las disposiciones de este último reglamento ya se aplican con carácter preventivo, por parte de la Consejería de Medio Ambiente, sobre nuevos proyectos y actividades, caso de los planes cinegéticos, proyectos mineros, etc.

**5ª. AMENAZAS SOBRE ECOSISTEMAS Y SUELOS PROTEGIDOS POR LEGISLACIONES DE AMBITO REGIONAL, NACIONAL Y COMUNITARIO.** El proyecto supone, por sus consecuencias, un esfuerzo en sentido opuesto al que viene trabajando la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, que desde hace años reconoce formalmente el valor singular de los humedales del Parque del Sureste. En la legislación que se viene aprobando desde 1994 se expresa una creciente preocupación por conservar y recuperar estos parajes y valores naturales únicos en la Región, limitando actividades, regenerando suelos alterados o garantizando la supervivencia de espacios naturalizados. Los suelos del humedal, de la ribera del Jarama, y otros afectados por las diversas alternativas del proyecto, no sólo forman parte del Parque Regional del Sureste desde el 28 de junio de 1994, la Comunidad de Madrid también los incorporó al Catálogo Regional de Humedales a través del Acuerdo de Gobierno del 2 de septiembre de 2004. A su vez estos suelos son parte de la Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA) "Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares". Forman parte de la red Natura 2000 al ser suelos del Lugar de Interés Comunitario (LIC) de la "Cuenca de los ríos Jarama y Henares-ES310001". En definitiva, la propia Comunidad de Madrid reconoce de antiguo la importancia y la fragilidad de estos parajes.

**6ª. SOBRE INCREMENTOS DE TRÁFICO EN ENTORNO URBANO DE VELILLA.** Todas las alternativas previstas en el proyecto desembocan, por su extremo norte, en la actual rotonda de encuentro entre la carretera M-217 y la actual M-208. A partir de este punto el creciente tráfico procedente de los desarrollos urbanísticos salvajes de Loeches, Campo Real y otras localidades de la campiña se canalizarían hacia Madrid y la R3 a través de la actual M-208, al mismo tramo irían a parar el tráfico que estimularía la duplicación de la M-208. Además del efecto de cuello de botella, se estaría canalizando un importante flujo de vehículos, muchos de ellos pesados, por una vía que en poco tiempo pasará a tener la consideración de vía urbana, al desarrollarse en la actualidad los planes de los sectores urbanísticos XXIII (actualmente en construcción más de 1.500 viviendas) y XXIV, ambos al este de la actual M-208, y los XVII y

XVIII, en la zona de la rotonda en construcción en los límites entre Mejorada del Campo y Velilla, todos ellos en Velilla de San Antonio. La duplicación de la M-208 que próximamente se llevará a cabo en el tramo entre el límite de Mejorada del Campo y la rotonda del cruce con la M-217 pretende precisamente absorber el tráfico que se generará por la afluencia de vehículos desde estos sectores urbanísticos. Estos desarrollos suponen la conversión en vía urbana de lo que actualmente es una vía de circunvalación. Trasladar y aumentar el tráfico general y el pesado por esta zona crítica de la M-208 supone condenar a molestias a un número importante de vecinos, así como a reproducir nuevamente los atascos crónicos que soporta la población de Velilla, con la novedad de que en el futuro se producirían en entorno urbano. Estas soluciones carecen de sentido salvo que lo se pretenda es favorecer la "necesidad" de nuevas carreteras en el futuro en un bucle absurdo e interminable, para mayor gloria de técnicos, gestores y empresas contratadas.

7º. **SOBRE EL HUMEDAL DE MIRALRÍO.** Algunas alternativas que ofrece el proyecto amenazan directamente al humedal de Miralrío. Este importante enclave natural está formado por dos lagunas someras, situadas a unos 1.700 metros del casco urbano de Velilla de San Antonio y sometido a molestias en la actualidad por el tránsito de vehículos por la actual carretera M-208, y el funcionamiento del cercano polígono industrial de Velilla de San Antonio. Los redactores de la memoria-resumen del proyecto ignoran la importancia y calidad del entorno de las citadas lagunas. Lejos de resolver el problema de la imprudente localización del citado polígono de Velilla pretenden consolidarlo, incluso duplicando una carretera sobre suelos de este ecosistema lagunar.

Las características, recursos y valores naturales están recogidos en el informe "VALORACIÓN AMBIENTAL Y CARACTERIZACIÓN DE LOS ECOSISTEMAS ACUÁTICOS LENÍTICOS DEL PARQUE REGIONAL EN TORNO A LOS CURSOS BAJOS DE LOS RÍOS JARAMA Y MANZANARES", de Neftalí Roblas Moreno y Javier García-Avilés (1997), editado por el Centro de Investigaciones Ambientales de la Comunidad de Madrid "Fernando González Bernáldez". El humedal tiene una superficie total de 50,08 has. con dos lagunas que ocupan una superficie de 13 has. Los límites precisos se recogen en la cartografía oficial de la Dirección General de Medio Natural, publicada en el documento oficial del Plan Rector de Uso y Gestión. Los límites del humedal alcanzan hasta la misma calzada de la M-208, hasta el punto que recientemente se han instalado barreras para impedir el aparcamiento de vehículos en el lateral de esta calzada donde se invadían suelos incompatibles con la circulación y estacionamiento de vehículos. El humedal se formó como resultado de antiguas extracciones de áridos de la empresa "Graveras de Velilla S.A.". Su calidad como patrimonio natural se hace evidente por ser una referencia tradicional en los estudios e informes que se anualmente se llevan a cabo sobre diversas especies vertebrados, especialmente aves. La zona cuenta con un interesante carrizal y un tarayal relativamente desarrollado que llega a acoger en dormitorio a miles de aves. Del estado de conservación del humedal depende igualmente la supervivencia de ejemplares de sapo común (*Bufo bufo*), rana común (*Rana perezi*), galápago leproso (*Mauremys leprosa*), sapo corredor (*Bufo calamita*), culebra viperina (*Natrix maura*). Estas dos últimas especies incluidas en el catálogo regional de especies protegidas. En relación con las numerosas especies de aves que presentes en el humedal de Miralrío, en las tablas que se relacionan a continuación se describen algunas de las citas registradas en los informes publicados por la Sociedad Española de Ornitología.

**Relación de especies de aves presentes(\*) en el humedal de Miralrío (Velilla de San Antonio)**

<b>NOMBRE COMÚN</b>	<b>NOMBRE CIENTÍFICO</b>	<b>PERTENENCIA AL CATÁLOGO REGIONAL DE ESPECIES PROTEGIDAS</b>	<b>PERTENENCIA AL CATÁLOGO NACIONAL DE ESPECIES PROTEGIDAS</b>
Garceta (dormidero)	<i>Egretta garzetta</i>		DE INTERÉS ESPECIAL
Cerceta común	<i>Anas crecca</i>	DE INTERÉS ESPECIAL	
Calamón común	<i>Porphyrio porphyrio</i>		DE INTERÉS ESPECIAL
Carricero tordal	<i>Acrocephalus arundinaceus</i>		DE INTERÉS ESPECIAL
Escribano palustre (dormidero)	<i>Emberiza schonicius</i>	DE INTERÉS ESPECIAL	
Garza real	<i>Ardea cinerea</i>		DE INTERÉS ESPECIAL
Garza imperial	<i>Ardea purpurea</i>	SENSIBLE A LA ALTERACIÓN DEL HÁBITAT	DE INTERÉS ESPECIAL
Avetorillo	<i>Ixobrychus inutus</i>	SENSIBLE A LA ALTERACIÓN DEL HÁBITAT	DE INTERÉS ESPECIAL
Garcilla bueyera (**)	<i>Bubulcus ibis</i>		DE INTERÉS ESPECIAL
Garcilla cangrejera	<i>Ardeola ralloides</i>		EN PELIGRO DE EXTINCIÓN
Cigüeña blanca	<i>Ciconia ciconia</i>		
Porrón europeo	<i>Aythya ferina</i>	¿	
Cigüeñuela común	<i>Himantopus himantopus</i>	DE INTERÉS ESPECIAL	DE INTERÉS ESPECIAL
Correlimos menudo	<i>Colidris minuta</i>		DE INTERÉS ESPECIAL
Combatiente	<i>Philomachus pugnax</i>		
Fumarel común	<i>Chlidonias niger</i>		DE INTERÉS ESPECIAL
Avoceta común	<i>Recurvirostra avosetta</i>		
Chorlitejo grande	<i>Charadrius hiaticula</i>		
Chorlitejo patinegro	<i>Charadrius alexandrinus</i>		DE INTERÉS ESPECIAL
Correlimos común	<i>Calidris alpina</i>		
Archibebe común	<i>Tringa totanus</i>		
Archibebe claro	<i>Tringa nebularia</i>		DE INTERÉS ESPECIAL
Numerosos láridos			
Numerosos y variados ejemplares de passeriformes			

(\*) Se han utilizado las citas presentes en los anuarios ornitológicos editados por la Sociedad Española de Ornitología (SEO-Monticola) y Caja Madrid/Obra Social, años 1996.

(\*\*) Dormidero de 2.000 ejemplares en diciembre de 1998

	TA RU	PO CR	PO NI	PH CA	AN AN	TA TA	AN PE	AN ST	AN CR	AN PL	AN AC	AN CL	NE RU	AY EL	AY LU	AY NY	AN SP	FU AI	TOTAL
EMBALSE DE PINILLA	2,9	29,9	0,3	40,7	0	0	0,5	2,3	4,6	71,5	0	0,1	0	1	0	0	0	4,5	153,8
EMBALSE DE EL PARDO	0,2	5	0,4	74,3	2	0,2	44,8	58,1	142,6	1650	35,8	245,6	0	83	35,9	0	53,3	60,2	2431,6
EMBALSE DE RIOSQUILLO	1,3	38	0,1	4,7	0	0	0,2	0	0	19,2	0	0	0	1,5	0	0	0	0	65
EMBALSE DE SANTILLANA	2,6	26,2	16,1	61,4	1,5	0	3,9	122,6	56,6	349,4	0	153,8	0	276,7	37,6	0	1,5	122,2	1109,9
EMBALSE DE EL ATAZAR	0,1	3,2	0	2,1	0	0	0	0	0	6,4	0	0	0	0	0	0	0	0	11,8
EMBALSE DE VALMAYOR	4,1	38	2,1	21,6	0,4	0	3,3	4,6	1,7	314,5	0,6	11,7	0	5,9	0,3	0	0	17,4	408,8
EMBALSE DE EL VELLON	1,3	4,3	4,8	5,4	0	0	6,2	50,9	16,3	173,8	0,5	62,2	0	130,2	10,1	0	0	43,7	466
EMBALSE DE LOS ARROYOS	1,2	2,9	0	2,8	0	0	0	0,3	0	21,1	0	0	0	0	5,1	0	0	4,3	33,4
EMBALSE DE NAVACERRADA	0,8	6,5	0,2	3,5	0	0	0,4	0	2,8	21,5	0	0	0	2,5	0,6	0	0	8,5	38,8
EMBALSE DE LA JAROSA	2,3	1,8	1	2,5	0	0	0	0	1,8	31,7	3,5	0,6	0	18,3	26,3	0	0	7,4	89,8
GRAV. DE LAS ARRIADAS	2,3	2,2	0	6,4	0,2	0,4	1,9	13,9	0,2	82,9	0	114,7	0,1	345,5	2,3	0,1	0,1	15,5	573,2
GRAV. DEL CAMPILLO	0,3	0,7	0	0,2	0	0	0	0,5	0,3	66,4	0,2	223,8	0	108,5	15,2	0	0	5,7	416,1
GRAV. MEJORADA DEL CAMPO	1,5	0	0	0	0	0	0	0	0	19,3	0	1,3	0	0	0	0	0	6,1	22,1
GRAV. DE VELILLA (PUEBLO)	1,9	2,8	0	1,7	0	0	0	1,6	3,5	154,2	0	35,8	0	32,3	1	0	0	7,2	234,8
GRAV. DE VELILLA (CTRA.)	2,6	3,9	0	16,6	0	0	0	0,4	0,4	119,5	0	52,5	0	39,7	0,9	0,1	0	5,6	236,6
GRAVERAS DE EL PORCAL	1,8	4,6	0	226,4	1,5	0,1	4,4	34,4	33,3	1278	10,6	325	0	1468	83,8	0	0	22	3471,6
GRAVERAS DE BELVIS	0	0	0	46,1	0	0	0,7	2,4	3,5	12,1	0	2,4	0	0	0	0	0	3,6	67,2
G.S. MARTIN VIEGA (PARQUE)	0,4	0	0	0	0	0	0	0	0,1	57	0	2,2	0	44,8	21,1	0	0	92,9	125,6
LAGUNA DE SAN JUAN	2,3	0,2	0	0	0	0	3,2	40	90,6	366,3	0	17,2	0,8	7,1	0,5	0	173,8	37,2	702
MAR DE ONTIGOLA	2,4	0	0,5	0	0	0	0	0,3	1,1	237,5	0,3	1,3	0,4	35,6	1,2	0,2	65,3	5,5	346,1

Tabla 1. Número medio de aves acuáticas invernantes en 20 zonas húmedas de Madrid en los últimos 10 años.

(TARU=Tachybaptus ruficollis, POCR=Podiceps cristatus, PONI=Podiceps nigricollis, PHCA=Phalacrocorax carbo, ANAN=Anser anser, TATA=Tringa totanus, ANPE=Anas penelope, ANST=Anas strepera, ANCR=Anas crecca, ANPL=Anas platyrhynchos, ANAC=Anas acuta, ANCL=Anas clypeata, NERU=Natta tufina, AYFE=Aythya ferina, AYFU=Aythya fuligula, AYNY=Aythya nyroca, ANSP=Anas sp., FUAI=Fulica atra)

Más allá de las afecciones directas sobre suelos del Parque Regional del Sureste, protegidos por legislación de ámbito regional y comunitaria, el incremento del tráfico en la zona y muy especialmente en el actual trazado de la M-208 suponen un paquete de molestias incompatibles con la preservación y supervivencia de la vida silvestre que se refugia en el citado humedal, es decir de un bien de interés público y un elemento singular de la vida silvestre y los ecosistemas lagunares del Parque Regional del Sureste. Diversas disposiciones de ámbito nacional y autonómico prohíben "las acciones que tengan como resultado la perturbación de los espacios de recuperación, cría, muda, invernada, reposo y paso de las especies animales catalogadas, especialmente las migratorias...", párrafos de este tipo se recogen en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (apartado 10.4.3.d), en la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres (artículo 26 y otros), Ley 2/1991, de 14 de febrero, de la Fauna y Flora Silvestre de la Comunidad de Madrid (artículo 14 y otros). El humedal de Miralrío está recogido en el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (apartado 10.4.2.k) como una zona crítica para las colonias de garcilla bueyera (*Bulbus ibis*). En relación a posibles lecturas más o menos pintorescas, ya ensayadas desde diversos departamentos regionales (caso de la carretera M-100 con las avutardas), les rogamos que eviten intentar convencer a la flora y fauna relevante a que se trasladen a espacios vecinos, normalmente no funciona, la vida silvestre madrileña aun no ha tenido tiempo a adaptarse a los requerimientos de la Administración Regional.

## CONCLUSIONES:

1. Las infraestructuras de transporte no son un fin en si mismo. Incluso las promovidas por la Dirección General de Carreteras deben justificar el empleo de fondos públicos. Les rogamos que reconsideren el proyecto al menos hasta que encuentren algún argumento que suponga un beneficio para el interés general de los ciudadanos. En relación con la reflexión que les proponemos les rogamos que no confundan el derecho a la movilidad de los ciudadanos con la fluidez en el tráfico de los vehículos privados. Existen otros medios más eficientes, menos derrochadores de fondos públicos, menos contaminantes... se trata del transporte público. Una buena idea que les proponemos es que la Dirección General de Carreteras se reconvierta a fin

de atender las necesidades de los ciudadanos que prescindirían del coche si dispusieran de medios eficaces para desplazarse.

2. De igual manera les sugerimos el abandono definitivo del proyecto en cualquiera de sus alternativas por la incompatibilidad que supone para los objetivos, usos y vocación de los suelos afectados. Todos ellos forman parte de diferentes proyectos de desarrollo ambiental y están protegidos por numerosa legislación. Deben saber que la intervención radical sobre suelos de un LIC (Lugar de Interés Comunitario) y una ZEPA (Zona de Especial Protección de Aves), como es el caso, daría lugar a solicitar la intervención de los órganos comunitarios que tienen competencias en este tipo de espacios naturales.

3. Una razón más para el rechazo al proyecto lo constituye la evidente chapuza de diseño, que acarrearía graves dificultades en el entorno urbano de la localidad de Velilla de San Antonio, a donde se pretende trasladar aun más tráfico del que ha provocado durante años graves dificultades al desplazamiento de los vecinos de esta localidad.

4. Queremos advertirles sobre la grave responsabilidad que podrían asumir si persistieran en amenazar el humedal de Miralrío o las riberas del río Jarama.

5. Les sugerimos la reconversión progresiva de la Dirección General de Carreteras en un organismo que trabaje por los objetivos de facilitar el desplazamiento de los ciudadanos, reducir el empleo del vehículo privado, colabore a la disminución de emisiones contaminantes y el efecto invernadero que está provocando el cambio climático (real y actual), respete los recursos naturales y la calidad de vida de los ciudadanos... en definitiva que promueva una movilidad sostenible. En este sentido el instrumento principal de esta Dirección General de Carreteras debería ser la planificación, mediante la definición urgente de un **Plan Director Autonómico de movilidad sostenible**, con los siguientes contenidos:

1. El plan director de movilidad sostenible de la Comunidad de Madrid tendría por objeto el desarrollo de los siguientes aspectos:

- a) Diagnóstico, seguimiento y gestión de la movilidad de la zona.
- b) Ordenación del tráfico interurbano de automóviles.
- c) Promoción y financiación adecuada de las infraestructuras y servicios de los transportes públicos colectivos.
- d) Fomento del uso de la bicicleta y de los desplazamientos a pie.
- e) Ordenación y explotación de la red viaria principal de la zona.
- g) Organización del aparcamiento intrazonal.
- h) Transporte y distribución de mercancías.

2. El plan director de movilidad sostenible de la Comunidad de Madrid contendrá un diagnóstico de la situación, los objetivos a conseguir, las medidas a adoptar y los mecanismos de financiación y programa de inversiones.

3. El proceso de elaboración y tramitación del plan director de movilidad sostenible debe garantizar la participación de los entes locales afectados, de los organismos y entidades representativos en el ámbito de la movilidad, y de los órganos administrativos cuyas competencias pueden quedar afectadas.

4. Las determinaciones del plan director de movilidad sostenible deben ser incorporadas por los instrumentos y los documentos de planificación de rango inferior y, en general, por los instrumentos de planeamiento urbanístico o sectorial.

5. La Comunidad de Madrid podrá desarrollar también planes sectoriales para los diferentes medios o infraestructuras de movilidad, tanto en el caso de transporte de personas como en el caso de transporte de mercancías, así como planes territoriales específicos para zonas intermedias entre la Comunidad Autónoma y el municipio, como es el caso del área metropolitana. En la elaboración de estos planes participarán los entes locales afectados, las correspondientes autoridades de transporte y los organismos y entidades sociales representativos en el ámbito de la movilidad y el medio ambiente.

Firmado:

*A los efectos de notificación dirigirse a: ASOCIACIÓN ECOLOGISTA DEL JARAMA "EL SOTO", Apartado de Correos 62, 28891 Velilla de San Antonio (Madrid)*

