**CONSEJERÍA DE TRANSPORTES MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS**

**SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA**

**C/ MAUDES 17**

**28003 -MADRID**

A LA SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA DE LA CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

D./D.ª ……………………………………..……………………., con DNI número …………………………….……… y domicilio en ………………………………………………..….…….., ante esa SGT comparece y como mejor proceda en derecho DICE:

Que el pasado día 19 de febrero de 2021 ha sido publicada en el BOCM la Resolución de 12 de enero de 2021, de la SGT de la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras, por la que se somete al trámite de información pública el Estudio Informativo “Variante de la carretera M-600 en El Escorial –en lo sucesivo EI- y su Estudio de Impacto Ambiental –en lo sucesivo EIA- por un plazo de treinta días hábiles.

Que dentro del referido plazo formula las siguientes

ALEGACIONES

**PRIMERA.- Falta de justificación de la propuesta e innecesaridad de la infraestructura.**

Tanto la memoria del EI, como el EIA plantean construir una variante de la actual carretera M-600 a su paso por el municipio de El Escorial, por entender que se trata de una carretera que actualmente soporta un elevado índice de tráfico, con numerosas intersecciones, pretendiendo con ello descongestionar el tráfico actual y disminuir los tiempos de recorrido. Sin embargo, no aparece en la documentación del proyecto dato alguno actualizado que acredite que el tráfico que soporta esta carretera requiere la construcción de una variante del altísimo impacto que tendrá la proyectada.

Ello es así porque los datos sobre los que se ha elaborado el EI y el EIA corresponden a un proyecto antiguo cuyos primeros trámites tuvieron lugar en el año 2009, época en la que se preveía un desarrollo urbanístico del municipio que apostaba por el Ensanche de El Escorial como un gran polo de atracción de nuevos habitantes que se suponía que justificaría la actuación. La realidad, doce años más tarde --tal y como ya avisaban personas y las organizaciones defensoras del medio natural y del urbanismo no especulativo—es que tal pretensión ya era desorbitada para un crecimiento racional de la zona y que su impulso por la administración local y autonómica solo podía estar basado en motivos especulativos sin un anclaje en la realidad del municipio de El Escorial. Así, proponer la misma actuación en el año 2021, tras una crisis social y medio ambiental sin precedentes, en mitad de una pandemia devastadora, no puede ser más que calificado como una grave irresponsabilidad, que, si en el año 2009 no tenía justificación, ahora, resulta ya absolutamente inasumible.

Por último, hay que señalar que la movilidad en la zona está garantizada por varios viales, de sobra conocidos por los vecinos de los municipios de la zona, que permiten hacer el recorrido entre El Escorial y San Lorenzo de Norte a Sur y Este a Oeste. Además, la comarca escurialense es un fondo de saco geográfico en la Comunidad de Madrid cuya única salida por el oeste es el Puerto de la Cruz Verde. Es también una zona con una densidad de población baja. El principal núcleo poblacional de la zona es la ciudad de Avila y todos los vehículos de alta capacidad usan al AP6 para hacer el trayecto Madrid-Avila. Por todos estos factores, la densidad circulatoria en el tramo en cuestión de la M-600 es bajo y nunca ha habido ningún movimiento vecinal o político que reclame una variante como la propuesta. Por el contrario, si hay una fuerte demanda ciudadana y política para mejorar la seguridad de la M-600 en el muy transitado tramo San Lorenzo de El Escorial – AP6, siempre a base de rotondas y preservando el paisaje.

**SEGUNDA.- Carácter especulativo del proyecto que solo busca sacar adelante el desarrollo urbanístico del Sector 1 El Ensanche.**

La Constitución Española prohíbe de manera explícita en su artículo 47 la utilización del suelo con fines especulativos, exigiendo el mismo precepto que su utilización siempre vaya dirigida a la satisfacción de los intereses generales. Por su parte el artículo 45 proclama el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado y el deber de conservarlo.

Conforme a lo establecido en ambos preceptos, es posible afirmar que el proyecto de variante al que se refiere el presente escrito no podrá llevarse a cabo en ninguna de sus tres alternativas por responder las mismas a unos evidentes intereses especulativos –que giran alrededor de El Ensanche de El Escorial-, y ser las mismas inasumibles por la destrucción ambiental que provocarán.

La veracidad de esta afirmación se comprueba con una simple lectura de los documentos incorporados al EI y su EIA, en los que la ausencia de justificación de la necesidad de la variante, va unida a constantes referencias a un futuro uso de la misma por unos hipotéticos habitantes del Ensanche.

Así, por ejemplo, en la página 19 del EIA en las escasas trece líneas dedicadas a intentar justificar el proyecto, se deja dicho que esta infraestructura mejorará la calidad de vida de los habitantes del municipio “a la vez que se mejorará la fluidez del tráfico existente y el previsto en años venideros por dicha vía, especialmente tras la construcción del nuevo desarrollo urbanístico Sector 1 “El Ensanche”.

En el mismo sentido la página 10 de la memoria del EI en el apartado referido al estudio de tráfico que justifica el proyecto, y como ya se ha dicho, con datos del año 2009 cuando se elaboró la propuesta, se dice que con los datos de tráfico entonces obtenidos se realizaría una prognosis de tráfico durante los 20 años siguientes al de puesta en servicio (la puesta en servicio entonces estaba prevista para el año 2015). Y en este sentido señala: “Hay que aclarar que se ha tenido en cuenta en este Estudio, el futuro desarrollo del Sector 1, que lógicamente demandará y generará tráfico. A este respecto, se toma como hipótesis que dicho Sector se desarrolla en el año 2015”.

Pues bien, la realidad de los hechos, es que después de todos los años transcurridos y los ingentes esfuerzos realizados desde las administraciones autonómica y local por desarrollar este sector, ni siquiera inyectando extraordinarias cantidades de dinero, el mismo ha resultado rentable para que nadie en su sano juicio quisiera desarrollarlo. Y ello porque el municipio no necesitó nunca un desarrollo como el del Ensanche, cuyos cimientos no tenían otro alcance que el puramente especulativo.

A modo de ejemplo baste citar aquí el Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de 31 de mayo de 2016 cuando se le inyectó al consorcio urbanístico entonces en vigor la cantidad de 3.569.069,03 euros para que se pudiera hacer frente al crédito por importe de 18.000.000 euros, suscrito con la entidad Bankia para hacer frente a la urbanización del sector, y ello, ante la imposibilidad de que el consorcio consiguiera desarrollar sus suelos. Este lastre financiero ha sido la constante durante todos estos años, destinando millones y millones de euros para intentar por todos los medios que alguien construyera las prometidas viviendas en el Ensanche –el intento de que Mercadona se asentara allí se llevó, al menos, otro millón y medio de euros para construir los accesos exigidos por la mercantil y otras inversiones, que se ejecutaron, pero que como es lógico no sirvieron ni para que el comercio se implantara allí, ni mucho menos para que llegaran los ansiados nuevos habitantes-- . Para entender la magnitud de las cifras téngase en cuenta que, por ejemplo, el presupuesto para todo el año 2020 en el municipio de El Escorial alcanzó los 13.432.000 euros, lo que hace fácilmente entendible la gran cantidad de proyectos sociales y de todo tipo que hubiera sido posible realizar para el bienestar de la población escurialense si no se hubieran embarcado en intentar sostener el proyecto especulativo y destructor del territorio que fue y sigue siendo El Ensanche.

Ahora, al igual que en el año 2009, el proyecto de variante no se justifica por el tráfico existente en el año 2021, que supuestamente va a utilizar la variante, sino más bien, por entender los promotores que ello servirá para conseguir el desarrollo de nuevas parcelas del Ensanche. Buena muestra de ello es la salida directa que se plantea para este sector a la nueva carretera que facilitaría la entrada y salida para los habitantes de las nuevas casas y de camiones para las grandes superficies que los promotores del Ensanche han sido incapaces de atraer por problemas de acceso. Se trata así de un proyecto de variante que no tiene otro objetivo que estimular el desarrollo urbanístico del Ensanche, de carácter puramente especulativo y destructor del valioso medio natural por el que discurre, y por ello, deberá rechazarse la construcción de la variante.

Quizá sea el momento en que las administraciones autonómica y local puedan por fin asumir el tremendo fracaso del proyecto de El Ensanche, y en lugar de hacer movimientos de huida hacia adelante, puedan aprovechar la actual coyuntura para redefinir el sector y desclasificar los suelos más exteriores del mismo buscando su renaturalización.

Las tres alternativas de la variante no se limitan a garantizar la supervivencia del fracasado proyecto del Ensanche sino siguen con la dinámica de especulación urbanística que ha sido la tónica durante las últimas décadas en El Escorial. En más o menos medida, las tres alternativas de la nueva carretera aislarían bolsas de suelo de gran valor ambiental para dejarlo listo para reclasificar, con las consiguientes plusvalías para sus propietarios. Por ejemplo, el tramo de la variante que va en paralelo a la M600, entre la rotonda del Hospital de El Escorial y la rotonda de El Tomillar, pasa por Monte Preservado (grados 1 y 2) y dejaría un área de parcelas rústicas de prados y dehesas inservibles para el uso agrícola o ganadero y con poco valor ambiental.

**Tercera.- Inexistencia de alternativas razonables para el trazado de la variante y carácter inasumible de la infraestructura dados los daños que la misma provocará al medio natural, su flora y su fauna y a los valores históricos, culturales y paisajísticos de este territorio.**

Al estar elaborado el EI y el EIA en el año 2009, con datos e información de aquella fecha el proyecto resulta inasumible en el año 2021 en que se producen estas alegaciones, entre otras muchas razones, por los cambios normativos producidos desde entonces. Ello se hace especialmente cierto en relación con la selección de alternativas que en la normativa actual se exige que sean “razonables”, carácter que no cabe aplicar a ninguna de las tres alternativas propuestas. También exige el actual artículo 35.1.b) de la Ley 21/2013 de Evaluación ambiental que se evalúe “la alternativa 0”, algo que tampoco se ha hecho.

Las tres alternativas, comienzan su trazado en la rotonda que da acceso al Hospital y se introducen todas por las valiosas dehesas de monte preservado y suelo especialmente protegido que discurren por este territorio, destruyendo la flora, la fauna, el territorio histórico declarado Bien de Interés Cultural y delimitado por la Cerca Histórica de Felipe II, los humedales presentes en el trayecto de las tres alternativas, los valores culturales, las vías pecuarias, etc.

En la propuesta de alternativas se comprueba que la única variable tomada en cuenta para hacer el trazado de la variante ha sido la velocidad punta que se pretende alcanzar con los vehículos que la atraviesen, pero sin tomar en consideración las características y valores de tales suelos. Parece que a los redactores del documento igual les habría dado hacer el trazado del viario sobre las dehesas que desde tiempos de Felipe II conforman un valioso territorio fuertemente compactado ambientalmente por haber contado con diferentes figuras de protección en los últimos 4 siglos, que si la infraestructura hubiese debido plantearse sobre unos suelos totalmente degradados.

La forma irresponsable en que la administración autonómica plantea tales alternativas sin tener en cuenta las profundas transformaciones sobre el modelo de ciudad que provocan estas variantes, -cuyos espacios vacíos entre la ciudad y la carretera, de forma inexorable, terminan urbanizándose- hacen que el proyecto de variante deba ser inmediatamente descartado.

Sobre el carácter irrazonable de las alternativas 2 y 3 baste leer la respuesta a la alegación que formuló en su día el propio Ayuntamiento de El Escorial cuando pretendía que se eligiera la alternativa 3 para que la ciudad pudiera seguir creciendo por los suelos de las dehesas existentes entre el casco urbano y dicha alternativa. En la página 18 del EIA se puede leer en cuanto a la propuesta planteada por el Ayuntamiento de El Escorial “sus servicios técnicos estiman que el corredor 3 presenta los mismos condicionantes que el 1 y el 2, y ofrece más ventajas de cara a abrir una bolsa por donde podría crecer el municipio en un futuro”. La contestación del promotor sobre las sugerencias de la entidad local es la siguiente:

“No se han tenido en cuenta las sugerencias en cuanto a la catalogación de la capacidad de acogida del territorio como media o alta, pues no se especifican los motivos que fundamentan dicha catalogación. Para llegar a estas conclusiones no parece que se haya tenido en cuenta que parte del territorio afectado por las distintas alternativas está declarado monte preservado por la Ley 16/1995 Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid; y que este mismo territorio pertenece al BIC de la Cerca de Felipe II aprobado mediante el Decreto 52/2006 en la categoría de territorio histórico.

El corredor 3 no presenta los mismos condicionantes que el 1 y el 2. Este corredor en el que produce una mayor fragmentación del terreno lo que va directamente en contra del cumplimiento del Decreto 52/2006 ya antes mencionado.

…

Medioambientalmente no se considera una ventaja, sino todo lo contrario, provocar una fragmentación del territorio para facilitar en un futuro el crecimiento urbanístico del municipio. Más si cabe, si se trata de incrementar su superficie urbana a costa de disminuir la superficie protegida del mismo”.

Es decir, la propia promotora reconoce que los valores ambientales presentes en el trazado de las tres alternativas provocarán la destrucción ambiental y fragmentación de un territorio que actualmente está protegidos por diversas figuras de protección que se especifican en el mismo documento: 1) BIC Territorio histórico de la Cerca de Felipe II 2) Monte preservado, 3) PORN del Guadarrama. Además, los documentos del EIA relacionan la presencia de fauna y flora de especial valor: en la página 55 del EIA se incluye un listado de herpetofauna donde se habla de al menos tres especies presentes en el año 2009 que entonces ya tenían la clasificación de vulnerables, el galápago europeo, el galápago leproso y la salamandra común, así como numerosas especies en categoría de casi amenazado; en el apartado de avifauna se han inventariado 108 especies –pág.56-, de las cuales entonces ya se hablaba de la presencia de 2 especies en peligro de extinción: el águila imperial ibérico y el milano real, así como una especie vulnerable: la cigüeña negra, además de otras 6 especies con categoría de casi amenazada. En la página 60 se presentan 34 especies de mamíferos de las cuales 7 son vulnerables y una de ellas casi amenazada. En el inventario referido a la flora, el propio estudio reconoce la presencia en la zona de diversos hábitats de interés comunitario de los recogidos en la Directiva Hábitat, algunos de ellos presentes en el mismo ámbito y otros en su cercanía: el 91B0: fresnedas termófilas de Fraxinus angustifolia, el 4090: brezales oromediterráneos endémicos con aliaga”, el 6310 “dehesas perennifolias de Quercus sp”, el 9340 Encinares de Quercus ilex y Q. rotundifolia, el 9230 Robledales galaico portugueses con Quercus Robur y Q. pirenaica, y el 92A0 Bosques de Galería de salix alba y populus alba. También se menciona la presencia en las inmediaciones de los suelos sobre los que se proyecta la variante, el colindante Paisaje Pintoresco denominado “Paisaje Protegido del Pinar de Abantos y Zona de la Herrería” presente a escasos 380 metros al norte de la futura carretera, tal y como se reconoce en el mismo estudio ambiental.

Muestra del gran destrozo ambiental que causará la infraestructura, incluso, aunque se trazara la alternativa 1, lo es el elevado número de árboles que deberán ser talados para su construcción y que para esta alternativa supuestamente “razonable”, el estudio ambiental cifra en un total de 1.214 ejemplares, de los cuales 400 lo serán de fresno, y 774 de Roble, tal y como consta en la página 3 del apéndice 7 “arbolado existente”.

Con todo ello, se acredita que las alternativas presentadas no son viables en ningún caso pues las supuestas ventajas que tendrá la infraestructura no pueden justificar el destrozo paisajístico, ambiental y cultural que generará la variante. Si a ello se le suma la falta de una evaluación de la alternativa 0, es decir, la no realización del proyecto, el resultado de todo ello es que no existen alternativas razonables evaluados en los términos que exige la normativa de evaluación ambiental vigente en el año 2021.

**CUARTA.- Incorrecta evaluación ambiental del proyecto al estar basadas sus determinaciones en la realidad presente en la zona en el año 2009 y no en la realidad de 2021.**

La realidad que describen los documentos incorporados al EI y al EIA como ya se ha dejado dicho es la que estaba presente en el año 2009. En la actualidad no solo se ha incrementado la protección del territorio, por ejemplo, actualmente y debido a la enorme diversidad de avifauna presente en la zona, ha sido declarado como área importante para las aves, IBA nº ESO70- El Escorial-San Martín de Valdeiglesias. Esta afección no aparece recogida en el estudio ambiental. Además, no se han realizado nuevos estudios que acrediten cual es la situación real y actual de las especies de flora y fauna inventariadas en el año 2009.

Tampoco se han recogido en la documentación las nuevas obligaciones surgidas de los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, adquiridas por España en el ámbito de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre Cambio Climático, su Protocolo de Kioto y el Acuerdo de París, y los que derivan de la normativa de la Unión Europea. En este sentido existen objetivos vinculantes para los países miembros de la UE que, por ejemplo, obligan a una reducción de al menos un 55 % de los gases de efecto invernadero para el horizonte 2030. La idea de construir nuevas carreteras con el objetivo declarado de permitir una más fácil y rápida circulación de los vehículos que transiten por la zona, ya no son asumibles en la realidad del año 2021, deberá por ello ser descartada la pretensión de construir una nueva variante, y en todo caso, ser la misma correctamente evaluada, más allá del deficiente análisis de impacto sobre el cambio climático que se incorpora a la documentación y que de manera capciosa no tiene en cuenta ni siquiera la huella de carbono que provocará la tala masiva de árboles, y su sustitución por el asfalto de la infraestructura. Resulta así evidente que la huella de la infraestructura no será en ningún caso neutra tal y como exigen en la actualidad los compromisos asumidos por España.

Se puede ver un ejemplo de la argumentación del EIA en la página 131. Dice que la variante supondrá una mejoría de la calidad del aire y una reducción de la contaminación aérea dentro del núcleo urbano de El Escorial. Al mismo tiempo promete que el aumento del tráfico en la nueva variante no tendrá mucho impacto por la sustitución de 'combustibles menos contaminantes' y por 'las políticas locales y autonómicas de movilidad sostenible', políticas que brillan por su ausencia.

Deberá por ello también rechazarse la propuesta de construcción de la infraestructura.

**QUINTA – El proyecto vulnera frontalmente el espíritu y la letra del Decreto 52/2006 de 15 de junio, por el que se declara en la categoría de Territorio Histórico, el Real Sitio de San Lorenzo de El Escorial constituido por el ámbito delimitado por la Cerca Histórica de Felipe II.**

El decreto habla de la conveniencia de redactar un Plan Especial de Protección de carácter supramunicipal que, siguiendo las determinaciones y orientaciones que la legislación en materia de patrimonio histórico marca para los Bienes de Interés Cultural, estudie la ordenación, los usos, o las actividades desde una perspectiva integral. Es un error acometer una actuación de esta envergadura sin haber realizado antes este Plan Especial de Protección ya que el BIC incluye la casi totalidad de los dos municipios de El Escorial y San Lorenzo.

En particular, el decreto 52/2006 hace las siguientes puntualizaciones que suponen que el proyecto de la variante deba ser desestimado:

“Es necesario resaltar una vez más la importancia que en el modelo de “naturaleza humanizada” concebido por Felipe II tenía el medio físico, sin cuyo concurso y correcta evaluación no podría comprenderse en su integridad la idea que quiso plasmar el monarca en la materialización del Real Sitio”

“El volumen, la tipología, la morfología y el cromatismo de las actuaciones en el entorno de protección de este bien de interés cultural no podrán alterar el carácter arquitectónico y paisajístico del área ni perturbar la visualización del bien. En el entorno del bien se prohíbe igualmente cualquier movimiento de tierras que conlleve una alteración grave de la geomorfología y de la topografía del territorio y cualquier vertido de basura, escombros o desechos”

Es inconcebible que sea la propia CAM la que vulnere su propio decreto, hecho para proteger lo que considera “… sin duda uno de los conjuntos más complejos y ricos en patrimonio del estado español. La asociación entre los valores históricos, culturales, paisajísticos y artísticos existentes en el Real Sitio, confinado por el muro de la Cerca, de la época de la fundación del Monasterio de San Lorenzo de El Escorial, con un límite territorial establecido sobre bases históricas y jurídicas bien precisas, constituye un territorio que adquiere sus dimensiones en momentos históricos precisos, estableciendo una unidad funcional y una profunda coherencia territorial”

Fdo……………………………………………………….