

DENUNCIA DIRIGIDA AL MECANISMO DE RECLAMACIONES DEL BANCO EUROPEO DE INVERSIONES

Rev. 1 (7 de diciembre de 2023)

Versión inicial de la denuncia: 12 de septiembre de 2023.

Destinatario: MR-Banco Europeo de Inversiones.

Denunciantes: Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM) y Asociación Vecinal Pasillo Verde-Imperial.

Asunto: Irregularidades detectadas en el proyecto de construcción de la ampliación de la Línea 11 del Metro de Madrid, promovido por la Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.

Datos financiación por el BEI:

Referencia: 20210674

Financiación propuesta por el BEI (importe aproximado): 372 millones de euros.

Fecha de lanzamiento: 1 de abril de 2022.

Estado: Firmado - 29 de junio de 2022.

Conforme a lo expuesto en el presente escrito, las asociaciones firmantes **DENUNCIAN** que :

- I. En el momento en que se inicia la tramitación del préstamo del BEI (abril de 2022) el promotor del proyecto conocía que el Proyecto de Construcción (aprobado en noviembre de 2021) contenía cambios significativos en relación al Estudio Informativo de 2020. Por lo tanto, dichos cambios no se sometieron a ningún estudio ambiental para conocer su impacto sobre el medio ambiente y la población. Este hecho pudo ser ocultado por el promotor para evitar poner en riesgo la financiación del proyecto.
- II. Alternativamente, si el BEI tuvo conocimiento del Proyecto Constructivo antes de aprobar el crédito, no comprobó adecuadamente la documentación remitida, ni exigió que las evidentes modificaciones sustanciales fueran sometidas a un proceso de evaluación ambiental de carácter público, para garantizar que el proyecto financiado cumpliera con los *Standards* del BEI. Las denunciantes consideran que el proyecto actual vulnera, al menos, 7 de las 11 *Normas Medioambientales y Sociales* del Banco del Clima.
- III. El proyecto de ampliación de la Línea 11 del Metro de Madrid, financiado con un préstamo de 372 MM de euros, no respeta la normativa europea que exige que no se produzcan o aumenten los efectos adversos para las condiciones climáticas actuales y previstas en el futuro. En consecuencia, de ejecutarse el actual proyecto, tendría lugar la destrucción irreversible de centenares de árboles maduros a lo largo de todo el trazado.

- IV. Además, la posible destrucción de conjuntos arbóreos en varios puntos del trazado afectaría a lugares que gozan de protección urbanística especial y/o son parte del Patrimonio Mundial de la UNESCO, llegando el promotor a falsear planos de instalaciones con el fin de justificar la elección de una alternativa de trazado que no contaba con la preceptiva evaluación ambiental.
- V. Solo a raíz de las fuertes protestas ciudadanas, que detallamos en la presente denuncia, el promotor se ve obligado a llevar a cabo, en 2023, una modificación en el método constructivo y a notificar, ahora sí, al órgano ambiental todos los cambios.
- VI. En noviembre de 2023, pasados tres años desde la anterior evaluación ambiental y casi un año desde el inicio de las obras, se somete a evaluación ambiental el Modificado Nº1 del Proyecto Constructivo que, sin embargo, no cambia ni el trazado ni la ubicación de las estaciones y no permite elegir entre alternativas reales. Solamente se incluye el método constructivo y se reduce levemente el impacto ambiental, respecto al Proyecto Constructivo adjudicado en 2022.

Lo anterior demuestra:

- Que el promotor tardó 3 años en notificar al órgano ambiental la existencia de cambios respecto al proyecto, con DIA aprobada en 2020, después de haber licitado y adjudicado el proyecto e, incluso, de iniciar las obras.
- El nulo interés y la negligencia del promotor para analizar los efectos sociales y proteger el arbolado urbano y las zonas verdes. Si no llega a ser por las protestas vecinales, se habría llevado a cabo el proyecto adjudicado en 2022, causando un daño mucho más importante sobre el medio ambiente, cuando el promotor ha demostrado que conocía alternativas para evitarlo.
- El BEI firmó la financiación de un proyecto que vulnera el principio de DNSH y carece de evaluación ambiental. Por su parte, el promotor ha aprobado en 2023 un Informe de Impacto Ambiental para ocultar las irregularidades del proyecto aprobado en 2021, sin evaluación ambiental. Asimismo, se comprueba que existían alternativas menos dañinas, que el promotor decidió no implementar.
- El promotor se ha visto obligado a modificar el Proyecto Constructivo, adaptar la declaración de impacto ambiental, pedir informes e intentar solucionar las irregularidades, solamente porque las protestas ciudadanas le han forzado a ello. Ha actuado siempre en respuesta a una acción ciudadana.

Como queda demostrado en la presente denuncia, existen alternativas para ampliar la Línea 11 del metro sin sacrificar, innecesariamente, el patrimonio natural y cultural de Madrid. El BEI tiene la obligación, como Banco del Clima, de exigir al promotor que las contemple y ejecute, impidiendo al promotor actual la vía de hechos consumados.

Teniendo en cuenta todas las irregularidades denunciadas, es muy posible que, en un futuro no muy lejano, un tribunal de justicia declare ilegal las obras de ampliación de la línea 11 de metro. En ese caso, ¿habrá financiado el Banco del Clima un proyecto ilegal, cuando la ciudadanía le ha avisado de las irregularidades existentes?

Las denunciantes apoyan la necesidad de avanzar en la movilidad sostenible —necesitan la ampliación de la Línea 11 del Metro— y agradecen al BEI que impulse nuevos proyectos con la financiación de la Unión Europea, pero, al mismo tiempo, exigen que cualquier sacrificio sea evaluado, informado y mitigado de manera adecuada, para lo que le piden al Banco que revise a fondo el cumplimiento de sus *Normas Medioambientales y Sociales* en la concesión del préstamo para este proyecto y, de este modo, garantizar que el patrimonio natural y cultural de Madrid no sea la principal víctima.

En Madrid, a 7 de diciembre de 2023.

Enrique Villalobos Juan
Presidente
Federación Regional de AA.VV. de Madrid (FRAVM)
fravm@aavvmadrid.org

Eduardo Ramis García
Secretario
AV Pasillo Verde Imperial
info@pasilloverde.org

Índice

0. Siglas, actores clave y glosarios.....	5
Siglas y actores clave.....	5
Glosarios y otros recursos.....	5
1. Cronología de la tramitación de expedientes administrativos vinculados al proyecto de construcción para la ampliación de la Línea 11.....	6
2. Modificaciones Sustanciales.....	10
3. La EIA Simplificada no justifica las Modificaciones Sustanciales.....	14
4. La EIA Simplificada se hace en agosto y se limita a las personas interesadas.....	16
5. El promotor ignora las normas urbanísticas y no informa a la población.....	17
6. El proyecto incumple las Normas Medioambientales y Sociales del BEI.....	18
Norma 1 — Impactos y riesgos ambientales y sociales.....	18
El proyecto no ofrece información fiable sobre la edad de los árboles.....	19
Análisis insuficiente sobre cambios significativos con impacto sobre la población.....	20
Manipulación de Planos.....	21
Norma 2 — Participación de las partes interesadas.....	22
Norma 3 — Eficiencia en los recursos y prevención de la contaminación.....	23
Norma 4 — Biodiversidad y ecosistemas.....	25
Las talas de árboles maduros, incluidas en el proyecto, son irreversibles.....	26
Norma 5 – Cambio climático.....	28
Norma 7 — Grupos vulnerables, pueblos indígenas y género.....	28
Norma 10 — Patrimonio Cultural.....	29
El proyecto amenaza el Patrimonio Mundial de la UNESCO.....	29
7. El proyecto incumple el principio DNSH (Do No Severe Harm).....	34
8. Alternativas Viables para la Mediación.....	35
9. Conclusiones.....	38
ANEXO I - Vehículos pesados que deben entrar y salir del pozo de ataque de la tuneladora..	39
ANEXO II - Pozo Auxiliar en Santa María de la Cabeza.....	40
ANEXO III - Cronología del Proyecto en relación a las Acciones Vecinales.....	43
Resumen de las Movilizaciones Vecinales.....	43
Cronología de los Hitos más importantes.....	44

0. Siglas, actores clave y glosarios

Siglas y actores clave

BEI: Banco Europeo de Inversiones.

DGITC: Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo.

DGSCC: Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático (órgano ambiental desde el 27/08/2019 hasta el 05/07/2023, cuando cambia a la DGTEEC).

DGTEEC: Dirección General de Transición Energética y Economía Circular (órgano ambiental desde el 05/07/2023).

DIA: Declaración de Impacto Ambiental (documento resultado de una EIA ordinaria).

EIA: Evaluación de Impacto Ambiental.

EsIA: Estudio de Impacto Ambiental, también llamado Documento Ambiental.

IIA: Informe de Impacto Ambiental (documento resultado de una EIA simplificada).

MR-BEI: Mecanismo de Reclamaciones del Banco Europeo de Inversiones.

Órgano Ambiental:

- Desde el 27/08/2019: Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático (DGSCC) - Viceconsejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad - Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior - Comunidad de Madrid.
- Desde el 05/07/2023: Dirección General de Transición Energética y Economía Circular (DGTEEC) - Viceconsejería de Medio Ambiente, Agricultura y Ordenación del Territorio - Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior - Comunidad de Madrid.

Órgano Sustantivo: Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo (DGITC) - Viceconsejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras - Consejería de Transportes Vivienda e Infraestructuras - Comunidad de Madrid.

Promotor: Comunidad de Madrid.

PGOU de Madrid: Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (también PGOUM).

PGOUM: ver PGOU.

ZIA: Zona de Instalaciones Auxiliares.

Glosarios y otros recursos

Glosario sobre Evaluación Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico - Gobierno de España

https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/evaluacion-ambiental/glosario_nueva_ley.html

Evaluación de impacto ambiental (incluye información sobre trámites y competencias, glosario y una explicación detallada de los procedimientos de estudio y aprobación de expedientes ambientales, incluyendo enlaces a repertorios legislativos y la situación de expedientes) - Comunidad de Madrid

<https://www.comunidad.madrid/servicios/urbanismo-medio-ambiente/evaluacion-impacto-ambiental#panel-128802>

1. Cronología de la tramitación de expedientes administrativos vinculados al proyecto de construcción para la ampliación de la Línea 11¹

- 25 de julio de 2018: **Firma de Contrato de SERVICIOS** PARA LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 11 DEL METRO DE MADRID, TRAMO: PLAZA ELÍPTICA - CONDE DE CASAL, adjudicado a UTE GEOCONSULT ESPAÑA INGENIEROS CONSULTORES, S.A. - INVESTIGACIÓN Y CONTROL CALIDAD, S.A. - AUDINGINTRAESA, S.A.

- abril de 2019: Redacción del Estudio Informativo:

- 3 alternativas (se elige la 1).
- Incluye **Estudio de Impacto Ambiental** (redactado por INCOSA, AUDINGINTRAESA y GEOCONSULT).

- 31 de mayo de 2019: La Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras (denominación del promotor en aquel momento) sometió a información pública el Estudio Informativo y el EsIA del proyecto de “Ampliación de la línea 11 de metro de Madrid. Tramo Plaza Elíptica-Conde de Casal”, y solicitó los Informes Sectoriales (contiene las Alternativas 1, 2 y 3).

- Con posterioridad, en diciembre de 2019, a petición del Consorcio Regional de Transportes, se redactan sendas **Adendas** (al Estudio Informativo y al EsIA), añadiendo una cuarta alternativa (denominada 1A), para incluir la Estación de Comillas, con modificación de trazado.

- 27 de diciembre de 2019: Se presentan en la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático, órgano ambiental, el **Estudio Informativo y al EsIA**, con sus respectivas Adendas, solicitando que se inicie el trámite ordinario de Evaluación de Impacto Ambiental. Las alternativas propuestas son: 1, 1A, 2 y 3. La seleccionada es la 1A.

- 27 de marzo de 2020: La Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático (DGSCC), denominación entonces del órgano ambiental, **requiere** que se complete la información.

- 16 de junio de 2020: Se presenta un **nuevo Estudio de Impacto Ambiental**.

- 29 de julio de 2020: Resolución del Director General de Sostenibilidad y Cambio Climático, máximo responsable del órgano ambiental, **aprobando la DIA**.

- 17 de agosto de 2020: **Publicación** de la aprobación en el BOCM.

- 18 de enero de 2021: El promotor solicita al Ayuntamiento de Madrid el levantamiento de la prohibición que establece la DIA de realizar **trabajos nocturnos**.

- 18 de enero de 2021: La DGITC (órgano sustantivo) comunica a la de DGSCC (órgano ambiental) la **Modificación de las ZIAs (zonas de instalaciones auxiliares)**, cambiando los pozos de entrada y salida de la tuneladora al Parque de Comillas y al Parque Darwin, respectivamente. También se pregunta si hay que tramitar algún procedimiento ambiental.

- 28 de enero de 2021: La DGITC **solicita la Modificación de la DIA** en relación con los trabajos nocturnos, para lo que aporta un informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid.

- 12 de marzo de 2021: Informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático, **eximiendo de la tramitación ambiental** a los cambios de acometida de la tuneladora y ZIAs.

¹ Para completar la cronología, falta conocer las fechas en las que el BEI recibe la documentación del proyecto que financia.

- 12 de abril de 2021: **Modificación de la DIA** en lo relativo a los **trabajos nocturnos**.
- 25 de julio de 2021: **El Paseo del Prado y el Buen Retiro, paisaje de las artes y las ciencias**, también conocido como **Paisaje de la Luz**, es declarado **Patrimonio Mundial de la UNESCO**.
 - El ámbito del bien Patrimonio Mundial incluye tanto el Pso. de la Infanta Isabel como los Jardines de Jimena Quirós, cuyo arbolado está seriamente afectado por la construcción de la estación de “Atocha”, dentro del proyecto de ampliación de la Línea 11 del Metro de Madrid.
 - Entre las características que se destacan del Paseo del Prado es que **«representa el primer paseo arbolado dentro de una capital europea, concebido para que el pueblo disfrutara de un entorno natural en la ciudad»**.² Las grandes arboledas o alamedas, como la del Parque de la Arganzuela, continúan esta tradición en distintas partes de Madrid y, en ocasiones, como sucede con los Jardines de Jimena Quirós, quedan como supervivencias de los antiguos paseos que fueron paulatinamente invadidos por la llegada de los automóviles.
- 25 de noviembre de 2021: **La DGITC (órgano sustantivo) aprueba el Proyecto Constructivo**, con un presupuesto de 461.837.251 € + IVA.

Fig. 1: Cambios significativos del PC (25 nov 2021) respecto a la DIA (29 jul 2020)

- Modifica la localización de la estación “Madrid Río”, trasladándola desde la calzada del Pso. de Yserías hasta el interior del Parque de la Arganzuela.
- Modifica la localización de la estación “Palos de la Frontera”, trasladándola desde la Pl. Luca de Tena a la confluencia de las calles Áncora y Palos de la Frontera con el Pso. de las Delicias.
- Cambia el sentido de la tuneladora, haciéndola entrar por el Parque de Comillas, lo que arrasa el parque e introduce miles de vehículos pesados en el barrio más contaminado de Madrid.
- Modifica el trazado de la línea, aproximadamente, en un 75% en relación al trazado original.
- Modifica la localización de la subestación eléctrica en Palos de la Frontera y la sitúa dentro del Jardín de Palestina.
- Modifica salidas de emergencia y pozos de ventilación y bombeo (SE1, SE2, PV2, PB1...), trasladándolos a zonas verdes.
- Incrementa en 948 el número de árboles a talar (1.200% más).
- Incrementa en 54.185,40 m2 las zonas verdes afectadas (563% más).

- 1 de diciembre de 2021: Se inicia el expediente de licitación para la adjudicación de las obras.
- 29 de junio de 2022: Se firma la financiación propuesta por el BEI (importe aproximado): 372 millones de euros.
- 2 de agosto de 2022: **Se adjudica el contrato** a una UTE de empresas constructoras.
- 25 de octubre de 2022: El Ayuntamiento de Madrid **autoriza la tala de los árboles del Parque Madrid Río**.

² Paisaje de la Luz. Paseo del Prado y Buen Retiro. Paisaje de las Artes y las Ciencias. Dirección General de Patrimonio Cultural, Ayuntamiento de Madrid
<https://www.paisajedelaluz.es/candidatura/>

- Se autoriza la tala de 242 árboles, mientras que el Proyecto Constructivo justifica la tala de 189 árboles (un 28% menos) y la DIA mencionaba sólo 22 árboles en el Paseo de Yeserías.³
- 5 de noviembre de 2022: **Se firma el Acta de Replanteo.**
 - 7 de noviembre de 2022: **Se inician las obras.**⁴
 - 25 de noviembre de 2022: se comunica al Ayuntamiento de Madrid el inicio de las obras, adjuntando:
 - A. Copia de la orden de aprobación del proyecto.
 - B. Copia de la adjudicación del contrato.
 - C. Copia del acta de comprobación de replanteo.
 - D. Copia digital de proyecto en soporte físico dada la extensión del mismo.
 - 11 enero de 2023: El Ayuntamiento de Madrid **autoriza la tala de los árboles del Parque de Comillas.** (REF: JPG/clg 2022/2392)
 - 6 de junio de 2023:
 - Solicitud de modificación de la autorización de tala en el Parque de Comillas de fecha 11 de enero de 2023 (REF: jpg/clg/2022/2392).
 - 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.
 - Solicitud de afectación de arbolado en el entorno de la futura Estación de Palos de la Frontera de la Línea 11 de Metro.
 - Solicitud de afectación de arbolado en el entorno de la futura Estación de Atocha de la Línea 11 de Metro.
 - Solicitud de afectación de arbolado en el entorno de la futura Estación de Conde de Casal de la Línea 11 de Metro.
 - junio de 2023: La DGITC informa al Área de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid **de la Modificación Nº 1 del Proyecto Constructivo**, para que informe respecto de la necesidad de tramitación de algún procedimiento de evaluación de impacto ambiental.
 - 19 de julio de 2023: La DGTEEC (órgano ambiental) informa que las Modificaciones del Proyecto Constructivo deben someterse al procedimiento de **Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada**.
 - 25 de julio de 2023: **La DGITC (órgano sustantivo) presenta el Documento Ambiental** sobre la Modificación Nº1 del Proyecto Constructivo en la DGTEEC (órgano ambiental).
 - 27 de julio de 2023: La DGTEEC (órgano ambiental) **expone al público el Documento Ambiental** y abre el periodo de consultas.
 - 31 de julio de 2023: La DGTEEC (órgano ambiental) solicita a la DGITC (órgano sustantivo) copia de la aprobación, el 25 de noviembre de 2021, del Proyecto Constructivo. Es decir, el órgano ambiental no sabía nada del Proyecto Constructivo, a pesar de que éste tenía efectos adversos significativos sobre lo aprobado en la DIA, que deberían haberse sometido a EIA, de acuerdo al art 7.2.c de la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*.

³ Ver archivo "INFORME TECNICO INGENIERO DE CAMINOS.pdf" (compartido en EIB SmartShare).

⁴ Ver archivo "20221105_Acta de Comprobacion de Replanteo_inicio obras L11.pdf" (compartido en EIB SmartShare).

- 1 de agosto de 2023: La DGITC remite el documento de la aprobación del PC a la DGTEEC. Es decir, **3 años después de aprobada la DIA (29 de julio de 2023), el órgano sustantivo comunica que ha aprobado un PC que modifica sustancialmente las condiciones autorizadas por el órgano ambiental.**

- Las únicas modificaciones comunicadas al órgano ambiental fueron para autorizar cambios en las ZIAs y pozos de entrada y salida de tuneladora en Comillas y Darwin (18 de enero de 2021) y para autorizar los trabajos nocturnos (12 de marzo de 2021). Hasta el 28 de septiembre de 2023 la DGTEEC (órgano ambiental) ha ido remitiendo a la DGITC (órgano sustantivo) los informes y alegaciones que se han ido recibiendo para que *«se atendiese a los requerimiento en ellos realizados o a aquellos aspectos que se considerase necesario»*, dando un plazo de 3 meses desde la recepción de la primera notificación.

- 30 de octubre de 2023: La DGTEEC (órgano ambiental) requiere informe de la DGITC (órgano sustantivo) sobre los informes y alegaciones que se le han remitido.

Fig. 2: Cambios significativos de la modif. N°1 del PC (25 jul 2023) vs al PC (25 nov 2021)

- La extracción de tierras para la ejecución de pantallas será vertical.
- Se desplaza la estación de Palos de la Frontera y se aumenta su longitud en 3,71 m.
- Se reduce el grosor de las pantallas en 0,20 m.
- Se redefinen las fases de ejecución de la Estación de Atocha.
- Se gira la Estación de Atocha, desafectando el colector de saneamiento del Pso. Infanta Isabel (pero los árboles se siguen talando).
- Se cambia la ubicación de la salida de emergencia SE1 en Santa María de la Cabeza, fuera de la zona verde, y se modifica el pozo de ventilación y bombeo PV2+PB1, talando 6 plátanos de sombra de la arboleda del Parque de la Arganzuela.

- 31 de octubre de 2023: La DGITC (órgano sustantivo) presenta en la Consejería de Medio Ambiente un documento de 82 páginas denominado RESUMEN DE RESPUESTAS A LAS CUESTIONES PLANTEADAS AL DOCUMENTO AMBIENTAL SOBRE LA MODIFICACIÓN DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO DE LA “AMPLIACIÓN DE LA LÍNEA 11 DE METRO DE MADRID, TRAMO: PLAZA ELÍPTICA-CONDE DE CASAL”.

- 14 de noviembre de 2023: La DGTEEC (órgano ambiental) emite el Informe Ambiental Estratégico, y resuelve Favorablemente, con condiciones.

- 15 de noviembre de 2023: El Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid (promotor) aprueba el «Acuerdo por el que se resuelve sobre la ejecución y el inicio de las obras del proyecto constructivo de la ampliación de la línea 11 de Metro de Madrid, tramo: Plaza Elíptica-Conde de Casal, que suponen afecciones en determinadas parcelas, por razones de urgencia e interés general, conforme al artículo 163.5 de la *Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.*»⁵

- 27 de noviembre de 2023: Publicación en el BOCM de la Resolución de la DGTEEC por la que se hace público el IIA.

⁵ Nota de Prensa “Acuerdos Consejo de Gobierno, 15 de noviembre de 2023”. Dirección General de Medios de Comunicación, Comunidad de Madrid.

A la fecha del presente escrito, **queda pendiente la aprobación del Proyecto Constructivo Modificado Nº1, en el que tienen que recogerse todas las condiciones impuestas por el Informe Ambiental Estratégico.**

Asimismo, estamos a la espera de conocer la justificación del “interés general” y la “urgencia” para saltarse el PGOU de Madrid y construir una estación de metro dentro de un parque protegido.

2. Modificaciones Sustanciales

Cuando la Comunidad de Madrid, el 7 de noviembre de 2022, inicia las obras lo hace a través del denominado “Proyecto de Construcción”, que **cambia sustancialmente el contenido del Estudio Informativo y la Declaración de Impacto Ambiental. Dicho Proyecto Constructivo no se sometió a ningún tipo de información pública ni trámite de alegaciones por el órgano ambiental.**

Además, lejos de ejecutar la opción técnica elegida —seleccionada como la más adecuada, y para la que, en su día, obtuvo del órgano competente la Declaración de Impacto Ambiental—, la documentación técnica de obra llevó a cabo varios cambios sustanciales entre los que destaca el cambio de la localización de la estación “Madrid Río”, que trasladó su ubicación inicial, bajo la calzada del Paseo de Yesserías, al interior del Parque de la Arganzuela, en Madrid Río (Figura 3).



Figura 3: A la derecha, ubicación propuesta para la estación de “Madrid Río” en 2019 (con EIA ordinaria y DIA aprobada) en la calzada del Pso. de Yesserías. A la izquierda, propuesta de ubicación, según el Proyecto Constructivo de 2022. El cambio se hizo sin ningún estudio ambiental y, por tanto, sin someterlo a un proceso de información pública y alegaciones. Fuente: elaboración propia a partir de fotografía publicada por el diario SomosMadrid.⁶

⁶ Casado, D. (2023, 9 de febrero). “Los cambios de Ayuso en el proyecto de la línea 11 de Metro provocarán cientos de talas en parques de Madrid Río y Comillas.” *SomosMadrid - elDiario.es*.

La “Propuesta 2019” es la del Estudio Informativo, con DIA aprobada el 29 de julio de 2020. La “Propuesta 2022” aparece en el Proyecto Constructivo, de 25 de noviembre de 2021, que se decidió no trasladar al órgano ambiental. Sólo cuando, a principios de febrero de 2023, surge el enorme rechazo entre la población por la instalación de la valla en el interior del parque, reacciona el promotor, forzado por las movilizaciones ciudadanas, y decide realizar cambios en los métodos constructivos y someter el proyecto modificado a consulta pública. Por lo tanto, en julio de 2023 reacciona y actúa sobre hechos consumados, puesto que ya había licitado el proyecto (1 de diciembre de 2021), firmado el préstamo con el BEI (29 de junio de 2022), adjudicado el proyecto (2 de agosto de 2022) e iniciado las obras (7 de diciembre de 2022).

– **Afección sobre el arbolado urbano:** número de pies arbóreos afectados directamente e indirectamente durante las obras y el valor del arbolado afectado. Para estimar el número de árboles afectados directamente se ha considerado la zona de ocupación temporal estimada en el EslA. Para la valoración del arbolado se ha tenido en cuenta el perímetro de cada pie afectado, el riesgo de cada especie sobre el viario urbano, la inclinación del pie afectado, estado de raíces, troncos y ramas (descalces y heridas), la densidad foliar y el estado fitosanitario (presencia de plagas).

ALTERNATIVA	TRANSPLANTE	APEO	CONSERVACIÓN	TOTAL
Alternativa 1	1.116	73	2	1.191
Alternativa 1A	1.235	79	18	1.332
Alternativa 2	914	65	4	983
Alternativa 3	899	50	11	960

Además, se afectará en todas las alternativas a 421 árboles en la zona 1 de instalaciones auxiliares (ZIA-1) y a 273 árboles en la zona 2 de instalaciones auxiliares (ZIA-2)

Figura 4: Afectación sobre arbolado urbano. Se sombrea el número de pies arbóreos afectados directamente, según la alternativa N°1A. Fuente: Estudio Informativo, Estudio de Impacto Ambiental y Declaración de Impacto Ambiental (junio de 2020).

Aparte de trasladar la estación de “Madrid Río” dentro del parque, el Proyecto Constructivo:

- Cambió el sentido de la tuneladora, haciéndola entrar por el Parque de Comillas, lo que condena los árboles del parque, por la instalación de las ZIAs; y a su entorno, al no poder disfrutar del parque y sufrir la contaminación (acústica y de calidad del aire), además del incesante tráfico de camiones por las estrechas calles del barrio más contaminado de Madrid.
- Modificó la localización de la estación “Palos de la Frontera”, trasladándola desde la Plaza Luca de Tena a la confluencia del Pso. de las Delicias con las calles Áncora y Palos de la Frontera.
- Modificó la localización de la subestación eléctrica en Palos de la Frontera y la sitúa dentro del Jardín de Palestina.
- Modificó salidas de emergencia y pozos de ventilación y bombeo (SE1, SE2, PV2, PB1...), trasladándolos a zonas verdes.

https://www.eldiario.es/madrid/somos/cambios-ayuso-proyecto-linea-11-metro-provocaran-cientos-talas-parques-madrid-rio-comillas_1_9929260.html

- Modificó el trazado de la línea, aproximadamente, en un 75% en relación al trazado original.
- Incrementó hasta 1.027 el número de árboles a talar (1.200% de incremento).
- Incrementó hasta 63.810 m2 la ocupación de zonas verdes afectadas (563% de incremento).

A pesar del incremento tan importante en el número de árboles a talar, el órgano sustantivo no encargó ni sometió al órgano ambiental nuevos estudios ambientales para evaluar los impactos ambientales y sociales. Este hecho contraviene lo exigido por la legislación nacional sobre evaluación ambiental⁷ y las *Normas medioambientales y sociales* del BEI⁸, aplicables a todos proyectos que financia. La conclusión es clara: **el promotor no consideró que los árboles y los parques fueran importantes para la población y, por tanto, desechó analizar los impactos sociales que provocaría su desaparición.**

Especies	PRESERVACIÓN	TALA	TRASPLANTE	Total
Sin identificar		5		5
Sophora japonica	9	120	69	198
Tamarix africanis			4	4
Thuja sp			3	3
Tilia cordata	2	10	2	14
Tilia miqueliana		1	1	2
Trachycarpus fortunei			10	10
Ulmus pumila	7	54	3	64
(en blanco)				
Total general	68	1027	348	1433

Tabla 4. Número de ejemplares arbóreos afectados por especie según tratamiento y destino final.

Figura 5: Afectación sobre arbolado urbano, con indicación de número de pies arbóreos, por especies, afectados directamente. Fuente: Proyecto Constructivo, Anejo N°21 Integración Ambiental.

⁷ Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

⁸ Normas medioambientales y sociales del Banco Europeo de Inversiones (2 de febrero de 2022). <<https://www.eib.org/en/publications/eib-environmental-and-social-standards?lang=es>>

Fig. 6: Tabla Resumen de diferencias entre las distintas fases del proyecto

Datos generales	EsIA 2020	Proyecto Constructivo	PC Modificado
Ocupación temporal de zonas verdes	9.624 m2	63.810 m2	48.170 m2
Localización del pozo de ataque de la tuneladora	Conde de Casal	Parque de Comillas	Parque de Comillas
Localización del pozo de extracción de la tuneladora	Plaza Elíptica	Parque Darwin	Interior ramal M-30
Localización de la ZIA de la tuneladora	Conde de Casal	Parque de Comillas	Parque de Comillas
Ocupación de la ZIA de la tuneladora	15.297 m2	25.076 m2	20.450 m2
Localización de la ZIA auxiliar	<i>No sometida a Evaluación de Impacto Ambiental</i>	Conde de Casal	Conde de Casal
Ocupación de la ZIA auxiliar	<i>No sometida a Evaluación de Impacto Ambiental</i>	7.460 m2	7.600 m2
Arbolado sometido a tala	79	1.027	676
Parque Madrid Río	EsIA 2020	Proyecto Constructivo	PC Modificado
Ocupación temporal del suelo	286 m2	20.301 m2	12.968 m2
Arbolado afectado por las obras	1	250	162
Arbolado sometido a tala	0	189	106
Parque de Comillas	EsIA 2020	Proyecto Constructivo	PC Modificado
Ocupación temporal del suelo	12.091 m2	25.270 m2	20.450 m2
Arbolado afectado por las obras	146	273	199
Arbolado sometido a tala	5	273	195

3. La EIA Simplificada no justifica las Modificaciones Sustanciales

Posteriormente, con la modificación del Proyecto Constructivo, sometida a consultas durante el mes de agosto, las alternativas estudiadas se comparan con el propio Proyecto Constructivo, al que se identifica como alternativa 0, cuando lo correcto es compararlo con la alternativa 1A del proyecto inicial, que sí tiene DIA aprobada. Dicho de otro modo: la alternativa 1A desaparece del procedimiento ambiental **sin que el cambio haya sido sometido a la obligatoria Evaluación de Impacto Ambiental**.

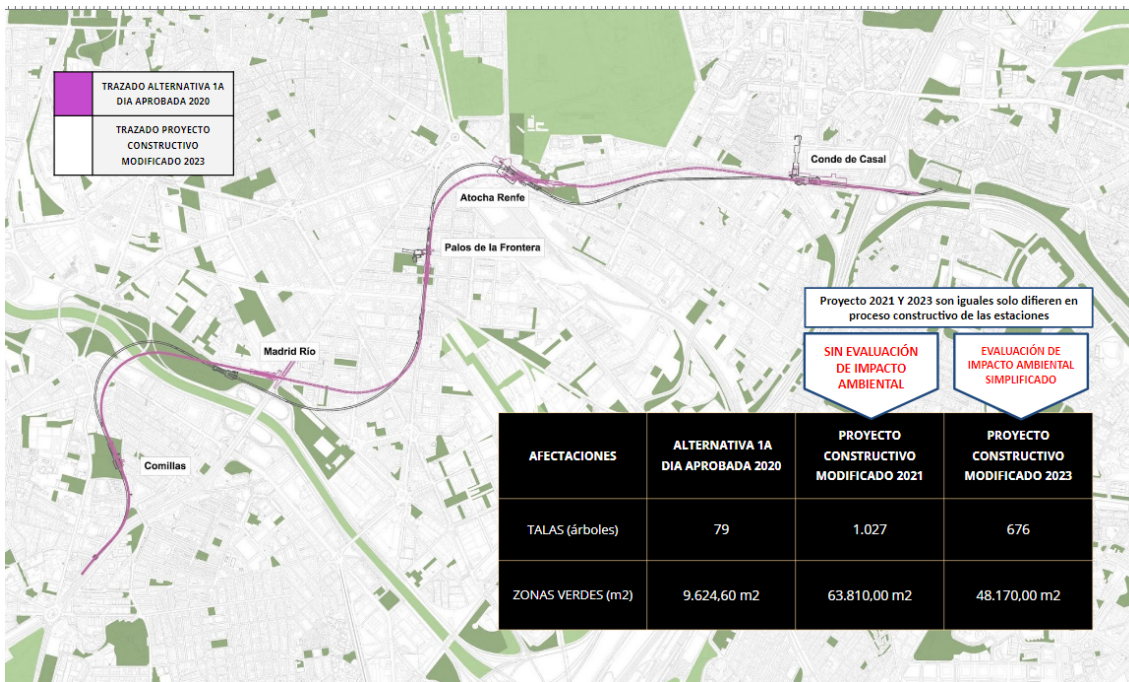


Figura 7: Comparativa de los trazados y ubicación de las estaciones en la alternativa 1A (con DIA aprobada), Proyecto Constructivo (2021) y Proyecto Constructivo Modificado (2023), comparando las propuestas de árboles talados y m2 de zonas verdes afectadas.

Con esta EIA Simplificada, el promotor intenta, además, *comprimir el tiempo*. Tres años después de aprobarse la DIA (el 29 de julio de 2020), comunica las modificaciones sustanciales del Proyecto Constructivo (aprobado el 25 de noviembre de 2021) que ni siquiera el órgano ambiental conoce (el 31 de julio de 2023 tiene que reclamarle una copia de la aprobación). Y todo ello, después de licitar y adjudicar el proyecto e iniciadas ya las obras.

Observando los datos recogidos en la **Figura 8**, en la página siguiente, podría parecer que el promotor hubiera hecho un gran esfuerzo para reducir las talas de árboles y la ocupación de parques. Sin embargo, es todo lo contrario: **se aumenta significativamente el número de árboles talados y trasplantados, así como los metros cuadrados de zonas verdes afectadas en relación a la situación inicial de la alternativa 1A, que es mucho más favorable.**

De este modo, **se esconde la solución más favorable, mientras se hurta a la población y al BEI una parte importante de la información, favoreciendo una imagen más amable de un proyecto claramente arboricida.** La posibilidad de participar no existe cuando se actúa por la vía de los hechos consumados.

Figura 8: Afectación sobre el arbolado de las alternativas de la Modificación Nº1 del Proyecto Constructivo (julio de 2023). Fuente: Documento Ambiental EIA simplificada.

PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA LINEA 11. Resumen de árboles afectados por la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid.	Proyecto Constructivo que desarrolla la viabilidad técnica del Estudio Informativo ALTERNATIVA 0				Proyecto Modificado con rampa de extracción de tierras en Madrid Río y con extracción vertical en el resto de estaciones. ALTERNATIVA 2				Proyecto Modificado con extracción vertical en todas las estaciones. ALTERNATIVA 1			
	Trasplante	Apeo	Total Afectados	Conservación	Trasplante	Apeo	Total Afectados	Conservación	Trasplante	Apeo	Total Afectados	Conservación
	PARQUE DE COMILLAS	0	273	273	10	4	195	199	10	4	195	199
MADRID RÍO	61	189	250	9	61	117	178	9	56	106	162	7
ESTACIÓN PALOS DE LA FRONTERA	60	127	187	7	24	70	94	17	24	70	94	17
ESTACIÓN ATOCHA RENFE	9	83	92	4	9	70	79	4	9	70	79	4
CONDE DE CASAL	50	197	247	8	55	126	181	8	55	126	181	8
POZOS Y RESTO	168	158	326	20	55	109	164	0	55	109	164	0
SUBTOTALES	348	1.027	1.375	58	208	687	895	48	203	676	879	46
			1.433				943				925	
NOTA. Detalle Platanus Hispanica afectados en Madrid Río	Esla Alternativa (0). Apeo 124				Esla Alternativa (2). Apeo 22				Esla Alternativa (1). Apeo 22			

4. La EIA Simplificada se hace en agosto y se limita a las personas interesadas

El 27 de julio de 2023, la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular, el órgano ambiental, notifica a la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM), a otras Asociaciones Vecinales y a la ONG Ecologistas en Acción que el promotor, por medio de la Dirección General de Infraestructuras del Transporte Colectivo, ha solicitado someter el Proyecto de Construcción modificado a evaluación ambiental para cubrir las modificaciones introducidas en el trazado de la línea de metro, respecto del Estudio Informativo, con DIA aprobada.

Se elige la modalidad Simplificada, en lugar de iniciar una nueva Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria, con la grave consecuencia de no someter el Proyecto Modificado a información pública y alegaciones, sino sólo a la consulta de las Administraciones Públicas afectadas y a las personas interesadas. Esta decisión restringe notablemente el cauce de participación ciudadana, especialmente cuando el plazo de consultas (20 días) se desarrolla en el mes de agosto, durante el periodo de vacaciones estivales.

Pasados unos días de inicio del procedimiento, el 8 de agosto de 2023, el órgano sustantivo envió información adicional al Documento Ambiental, sin que el órgano ambiental se lo trasladara a las personas interesadas, incluyendo la preceptiva extensión en el plazo de consultas. A pesar de que las denunciante trasladaron al órgano ambiental sus dudas sobre el plazo de consultas, no obtuvieron ninguna respuesta del promotor, que prefirió esperar más de dos semanas y contárselo a la prensa.⁹

Del relato del procedimiento, incluido en el IIA, se deduce que, ante la agosticidad¹⁰ del periodo de consultas, el órgano ambiental relajó los plazos de la consulta, permitiendo a las personas interesadas enviar sus alegaciones hasta principios del mes de noviembre. Una actitud incomprensible porque, si tanto interés despertó el proyecto entre la población y si se quiere fomentar la transparencia y la participación, ¿por qué el órgano ambiental no optó por someter el proyecto al procedimiento ordinario de Evaluación de Impacto Ambiental?

Bajo la apariencia de un proceso garantista y participativo, se esconde la cruda realidad: un trámite burocrático para guardar las apariencias. En este sentido, conviene recordar que, desde el órgano sustantivo (la DGITC), pasando por el órgano ambiental (la DGTEEC), hasta la persona que firmó el préstamo (el Consejero de Economía, Hacienda y Empleo) son, todos, parte del mismo promotor: la Comunidad de Madrid.

⁹ Pedreño, M. "La Comunidad de Madrid prorroga el plazo para presentar alegaciones al proyecto de ampliación de la línea 11 de metro hasta el 6 de septiembre." *El País*, 25 de agosto de 2023.

<<https://elpais.com/espana/madrid/2023-08-25/la-comunidad-de-madrid-amplia-el-plazo-para-presentar-alegaciones-al-proyecto-de-ampliacion-de-la-linea-11-de-metro-hasta-el-6-de-septiembre.html>>

Disponible en la carpeta "Press printouts" del EIB SmartShare.

¹⁰ La palabra "agosticidad" se emplea en español para describir una práctica común entre las Administraciones Públicas en España: someter a información pública y alegaciones los proyectos durante el mes de agosto. El promotor de este proyecto aduce que agosto es un mes hábil, pero lo cierto es que agosto no es un buen momento para realizar un proceso participativo, justo cuando muchas de las personas interesadas disfrutaban de sus vacaciones de verano.

5. El promotor ignora las normas urbanísticas y no informa a la población

El cambio de ubicación de la estación “Madrid Río” al interior del Parque de la Arganzuela —que goza de protección 2 en las Normas Urbanísticas del PGOU de Madrid, al estar catalogado como de “interés singular”— propició una fuerte oposición vecinal y de grupos ecologistas, cuyas denuncias, en un primer momento, tras tener conocimiento de la modificación del trazado de la línea de metro se centraron en dos motivos esenciales:

- El Proyecto de Construcción aprobado en noviembre de 2021 no respetaba ni el Estudio Informativo ni la Declaración de Impacto Ambiental aprobada el 29 de junio de 2020.
- El Proyecto de Construcción pretendía llevar a cabo el trazado subterráneo de acceso a la estación “Madrid Río” y a la propia estación dentro del Parque de la Arganzuela, contraviniendo gravemente el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid y sus Normas Urbanísticas.



Figura 9: Primera gran concentración vecinal en el Parque de la Arganzuela, el 18 de febrero de 2023, después de que los medios de comunicación publicaran los cambios en el proyecto de ampliación de la línea 11 del Metro. Fuente: *El Mundo*.¹¹

La consecuencia más inmediata y dañina para el medio ambiente del proyecto era que, mientras la propuesta aprobada en el Estudio Informativo, que contaba con la Declaración de Impacto Ambiental, suponía una afectación al arbolado en el Parque de la Arganzuela de 22 árboles, con el Proyecto Constructivo era necesario talar 242, afectando, además, al conocido como Paseo de los Plátanos.¹²

¹¹ Ollero, Daniel J. «Indignación contra la tala de árboles en Madrid Río por las obras de Metro: "Se van a cargar nuestros recuerdos de siempre"», *El Mundo*, 20 de febrero de 2023.

<<https://www.elmundo.es/madrid/2023/02/18/63f0eee3e4d4d8071d8b4584.html>>

¹² La cifra de 242 árboles se corresponde a la “Autorización de Tala” para la ubicación “Parque Madrid Río” emitida, a solicitud del promotor, por el Ayuntamiento de Madrid el 25 de octubre de 2022. Sin embargo, la cifra del Proyecto Constructivo sólo requería talar 189 árboles en Madrid Río (ver Figura 8). La diferencia supone una desviación positiva del 28% sobre la cifra declarada en el proyecto.

El rechazo social, desde que se conocieron los cambios, ha sido masivo. La gran concentración del 18 de febrero de 2023 en el Parque de la Arganzuela, a la que asistieron miles de vecinos, marcó el inicio de las movilizaciones, uniéndose alrededor del lema “Yo Defiendo Este Árbol”. Este movimiento ciudadano, independiente de partidos políticos, defiende la construcción del metro, buscando alternativas para evitar la tala y trasplante innecesario de arbolado y la desaparición de zonas verdes.

Desde entonces, se han llevado a cabo numerosas acciones de protesta en varios ámbitos (manifestaciones, información en la calle, recogida de firmas, reuniones, escritos, denuncias, campañas de información en redes sociales y medios de comunicación locales, nacionales e internacionales, etc).¹³

También se han recogido apoyos muy transversales contra el actual proyecto, como el de las asociaciones profesionales de arbolistas y paisajistas, profesionales del urbanismo y otras profesiones vinculadas con el cuidado del medio ambiente o la Comisión de Ecología Integral de la Archidiócesis de Madrid, porque saben que estas obras se pueden hacer de otra manera.

Destacamos, especialmente, la celebración de dos encuentros con expertos —ingenieros de caminos, arbolistas, ambientólogos y geólogos, entre otras profesiones— el 18 de abril de 2023 y el 13 de junio de 2023 para exponer el proyecto y resolver las dudas que plantea la población, porque ni el Ayuntamiento de Madrid ni el Gobierno Regional lo han hecho. No olvidemos que, en el imaginario colectivo, está muy vivo el grave problema sufrido por una parte de la población de San Fernando de Henares que, en un proceso iniciado hace 16 años, vio cómo sus casas se derrumbaban tras la construcción de la Línea 7B del Metro de Madrid al haberse minimizado la problemática derivada de un proceso de disolución de suelos salinos en un tramo que no fue sometido a Evaluación de Impacto Ambiental.

6. El proyecto incumple las *Normas Medioambientales y Sociales* del BEI

Tras el estudio del Proyecto modificado, sometido a Evaluación Ambiental Simplificada, se han detectado numerosas irregularidades que, a nuestro juicio, contravienen los objetivos medioambientales de la Unión Europea y las condiciones por las que se formalizan los préstamos, conforme a las *Normas medioambientales y sociales del Banco Europeo de Inversiones*, de 2 de febrero de 2022. En concreto, se considera que el proyecto vulnera, al menos, siete de las once *Normas* del BEI.

Norma 1 — Impactos y riesgos ambientales y sociales

Con carácter general, en el objetivo 3, apartado b, de la Norma 1 (Impactos y riesgos ambientales y sociales) que establece «la jerarquía de mitigación mediante la identificación de medidas para evitar, prevenir y reducir cualesquiera efectos adversos sustanciales.» Esa jerarquía de mitigación, definida en el “Glosario” de las *Normas medioambientales y sociales*, supone que han de adoptarse las medidas oportunas «para evitar y prevenir cualquier efecto adverso significativo en las personas, comunidades y trabajadores afectados, así como en el medio ambiente. Cuando no sea posible evitarlos, aplicar medidas para reducir, reparar dichos efectos adversos en el medio ambiente.»

Es decir, las medidas de mitigación y reparación del daño han de adoptarse *cuando no sea posible evitarlo*. En este caso, la constatación de que es posible evitarlo la proporciona el propio promotor —la Comunidad de Madrid— cuando, tras el Estudio Informativo y la

¹³ Ver Anexo III para información ampliada sobre la movilización ciudadana.

Declaración de Impacto Ambiental, declaran que la Alternativa 1A es la menos lesiva. Luego sí que es posible evitar el daño.

Asimismo, en 2023, el promotor introduce cambios en el Proyecto Constructivo Modificado, forzado por las protestas vecinales. De nuevo, sí era (y es) posible evitar el daño. Queda claro que, de haberse evaluado adecuadamente los impactos sociales y medioambientales que supone la pérdida de arbolado y zonas verdes, se podría haber valorado incluirlos desde el inicio del proyecto. Pero se prefirió pasarlos por alto, bien por falta de interés o por incapacidad manifiesta para estudiarlos.

El proyecto no ofrece información fiable sobre la edad de los árboles

Gran parte del arbolado condenado a la tala es maduro. En el Proyecto Constructivo, se declaraba una edad media del arbolado, cuya tala se ordenaba, de 19 años. Asimismo, se ordenaba la compensación, con arreglo a la legislación vigente, según recoge el art. 2, apartado 3, de la *Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid*.¹⁴ mediante la plantación de 19.513 árboles, 19 por cada uno de los 1.027 a talar según ese proyecto. En el Proyecto Constructivo Modificado Nº1, se oculta al ciudadano el número de ejemplares con el que se buscaría compensar la destrucción del arbolado.

De igual modo, **las hojas del inventario del arbolado no contienen información relativa a la edad de los ejemplares**, además de ser altamente deficientes en otros aspectos. La edad media de 19 años dada en el Proyecto Constructivo no se justifica de ningún modo. Se da por hecho, aunque choque con la realidad de la destrucción propuesta.

- La arboleda histórica del Parque de la Arganzuela fue inaugurada el 15 de mayo de 1969 y en su confección se plantaron plántones de en torno a 3 o 4 metros de altura, según se desprende de las fotos que tomó Santos Yubero durante la construcción del parque.
- El Parque de Comillas fue inaugurado el 1 de abril de 1979. Se prevé arrasar 199 árboles, la mayor parte de su arbolado.
- Los árboles del Pso. de la Infanta Isabel y los Jardines de Jimena Quirós, todos ellos parte del Paisaje de la Luz, son, muchos de ellos, casi centenarios.


Los datos de estos tres espacios verdes son suficientes para cuestionar la veracidad de la edad media propuesta en el Proyecto Constructivo, establecida al azar en 19 años sin ninguna justificación ni cálculo. En total, entre estas tres zonas, el Proyecto Constructivo Modificado Nº1 quiere talar 371 árboles, del total de 676 propuestas de tala para todas las zonas.

Sin embargo, el órgano ambiental no se cuestiona el cálculo de los 19 años, ni el hecho de que no se declare el lugar donde, supuestamente, tendría intención de plantar los nuevos ejemplares para compensar las talas. Las consecuencias de este incumplimiento son muy graves ya que afectan directamente al patrimonio arbóreo de la ciudad de Madrid, sembrando de dudas la transparencia del proceso.

De igual modo, sorprende que la Dirección General de Aguas y Zonas Verdes no haya hecho ninguna observación en su informe, como respuesta a las consultas de la EIA Simplificada que le hizo el órgano ambiental.

¹⁴ «art. 2.3. En aquellos casos en los que la tala sea la única alternativa viable se exigirá, en la forma en que se establezca, la plantación de un ejemplar adulto de la misma especie por cada año de edad del árbol eliminado.»

Y, al parecer, el BEI también habría pasado por alto este detalle en su evaluación del proyecto. Las denunciante exigen que se les aclare esta circunstancia, ya que el cálculo correcto de la compensación por árbol talado es la piedra angular sobre la que se sustenta la excepción a la “prohibición de tala” que consagra el art. 2 de la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid.

Id	4468	
Fecha	3/9/2023 3:59:35 PM	
Localización	Madrid Río	
Especie	Platanus hispanica	
Coord Y	4472094,4879999999	
Coord X	439983,853	
Perímetro	160	
Altura	13	
Implantación	otra	
Inclinación	90°	
Descalce raíces	no	
Heridas tronco o ramas	si	
Densidad foliar	>50%	
Enfermedades	no	
Plagas	no	
Estado general	bueno	

Zona MADRID RÍO - Página 86

Figura 10: Ficha del plátano de sombra 4468, según consta en las fichas del Proyecto Constructivo Modificado N°1 (Zona MADRID RÍO - Página 86; pág. 36 del archivo anexo_4._resumen_inventario_de_arbolado._fichas_arbolado_continuacion-1.pdf). Ninguna ficha de se incluye la edad de los árboles.

Análisis insuficiente sobre cambios significativos con impacto sobre la población

La documentación que, al día de la fecha, figura en la web del BEI fue redactada y aprobada con carácter previo al préstamo concedido por dicha entidad a la Comunidad de Madrid y no recoge la situación actual del proyecto ni los impactos que se han hecho evidentes, en los últimos diez meses, gracias a la acción vecinal.

Incluso aunque el BEI tuviera copia de la documentación actualizada, cuesta creer que no se dé cuenta de que el proyecto que respaldó la firma del préstamo había sido modificado de manera significativa, sin que se tuviesen en consideración los impactos sobre el medio ambiente y la población.

Sorprendería que el BEI pudiera haber tenido conocimiento del Proyecto Constructivo, sin haber valorado los cambios sustanciales que este tiene en relación al proyecto inicial.¹⁵ Y, por tanto, sin garantizar que dicho proyecto cumpliera con los requisitos medioambientales

¹⁵ Ver Figura 1.

propios y los de la política ambiental y de sostenibilidad de la Unión Europea. Del mismo modo, también se estaría privando ahora al BEI de analizar el proyecto modificado en esos mismos términos.

Manipulación de Planos

Para justificar la decisión de cambiar de emplazamiento la estación “Madrid Río” y desplazarla al interior del Parque de la Arganzuela, se han falseado los planos de ubicación de algunas redes de servicios, como las canalizaciones de agua potable del Canal de Isabel II.



Figura 11: Plano que refleja el falseamiento del lugar por donde transcurre la red de agua del Canal de Isabel II. Fuente: elaboración propia a partir del Documento Ambiental, planos de Canal de Isabel II y de la construcción del soterramiento de la M-30.

En la **Figura 11**, en el Proyecto y Documento Ambiental, la conducción de abastecimiento de agua figura representada con el trazado en azul. En la realidad, plasmada en la propia cartografía del Canal de Isabel II, planos de construcción del soterramiento de la M-30, y en las ortofotos de la época de construcción de estos elementos, el trazado se corresponde con la línea roja. Además, el tamaño de los elementos ha sido claramente exagerado, no respondiendo a las dimensiones reales.

Este hecho no ha sido negado por las autoridades de la Comunidad de Madrid. Se han limitado a decir que «la redacción del estudio informativo son planos esquemáticos con una ubicación aproximada de las conducciones»¹⁶, un argumento que choca frontalmente con lo dispuesto en el punto 11 de los Requisitos Específicos de la **Norma 1 - Impactos y riesgos ambientales y sociales** de las *Normas medioambientales y sociales del BEI*, que busca «garantizar la integridad y calidad de la información incluida en el informe de evaluación de impacto ambiental», algo que, el mismo promotor reconoce que es sólo *aproximada*. Es decir, los responsables de la

¹⁶<<https://www.lavanguardia.com/vida/20230821/9179120/comunidad-niega-haber-manipulado-plano-proyecto-ampliacion-linea-11.html>>

Comunidad de Madrid reconocen que la documentación del proyecto remitida al BEI para la solicitud del préstamo y justificar el cumplimiento de los objetivos medioambientales no es fiable, pues se trata de “meros esquemas”.

Posteriormente, durante la tramitación de la EIA Simplificada para la Modificación Nº1 del Proyecto Constructivo y tras analizar el informe del Canal de Isabel II, enviado a la DGTEEC como respuesta a sus consultas, se descubre que la ubicación de la canalización DN-1400 dentro del Parque de la Arganzuela genera los mismos problemas que, en opinión del promotor, obligaban al traslado de la estación desde el Pso. de Yeseñas.¹⁷

Asimismo, la famosa advertencia del primer informe del Canal de Isabel II —«El Proyecto de construcción deberá en todo caso garantizar la indemnidad de las infraestructuras de Canal de Isabel II»— que, según la DGITC, le llevó a trasladar la estación dentro del parque, se repite en el segundo informe. Esto demuestra que la frase en cuestión es una cláusula estándar, que se incorpora a los informes para salvaguardar sus intereses y obligar al promotor a asumir la responsabilidad y hacerse cargo de cualquier gasto de reparación de las instalaciones, en caso de siniestro.

Las denunciantes reconocen la facultad del órgano sustantivo para aprobar el diseño del proyecto, pero entienden que su actuación debería haber sido coherente —el argumento del Canal de Isabel II no puede apoyar una decisión y la contraria— y guiarse siempre por motivos técnicos, no políticos.

Norma 2 — Participación de las partes interesadas

El recurso a la modalidad simplificada de Evaluación de Impacto Ambiental y, especialmente, el tiempo y forma elegidos para emplearlo, contraviene la Norma 2 - Participación de las partes interesadas, que busca que el promotor adquiriera el compromiso de informar, de forma continua y transparente, a las partes interesadas del proyecto, a través de los siguientes objetivos:

- «a. Adoptar un enfoque integrador y sistemático para interactuar constructivamente con las partes interesadas, es decir, las personas y/o comunidades que se vean afectadas directa o indirectamente por un proyecto, o aquellas que puedan tener intereses en un proyecto y/o la capacidad de influir en su resultado, ya sea positiva o negativamente;
- b. Garantizar que las partes interesadas dispongan oportunamente de información sobre los riesgos e impactos ambientales, climáticos y/o sociales del proyecto de una forma culturalmente apropiada y comprensible para todas las partes interesadas, incluidas aquellas que necesiten medidas especiales o asistencia;
- c. Promover y facilitar la participación y aportaciones significativas y libres de las partes interesadas en los procesos de toma de decisiones relacionados con el proyecto que puedan afectarles, tratando de forjar así confianza mutua y mejorando los resultados del proyecto;

¹⁷ Prado, A. “Un segundo informe del Canal de Isabel II desmonta los argumentos de Ayuso sobre la ampliación de la línea 11 de metro en Madrid Río.” Cadena SER, 14 de noviembre de 2023. <https://cadenaser.com/cmadrid/2023/11/14/un-segundo-informe-del-canal-de-isabel-ii-desmonta-los-argumentos-de-ayuso-sobre-la-ampliacion-de-la-linea-11-de-metro-en-madrid-radio-madrid/>

d. Dotar a los titulares de derechos de medios eficaces para formular quejas y acceder a vías de recurso, y promover la rendición de cuentas organizativa y un aprendizaje y mejora continuados.»

Sin embargo, el periodo de alegaciones, concedido por el órgano ambiental a las “personas interesadas” para evaluar la modificación del Proyecto Constructivo, tuvo lugar en pleno periodo estival, con la consiguiente dificultad de estas personas para poder asesorarse debidamente y hacer sus observaciones. Además, se decidió gestionarlo por la vía simplificada, lo que redujo, significativamente, la publicidad y acceso a la información del proyecto, además de limitar el periodo de consultas a tan sólo 20 días.

Esta forma de actuación casa realmente mal con los objetivos de esta *Norma*. No parece que el adjudicatario de la financiación del proyecto quiera, realmente, facilitar a las partes interesadas el ejercicio de sus derechos y su participación en la actuación administrativa. Si hubiese sido así, el plazo de audiencia se podría, al menos, haber demorado hasta el mes de septiembre, facilitando la labor de estudio de los documentos y garantizando así los derechos de las personas y comunidades afectadas.

Norma 3 — Eficiencia en los recursos y prevención de la contaminación¹⁸

El proyecto elegido también contraviene la Norma 3 (Eficiencia en los recursos y prevención de la contaminación) ya que, comparadas las alternativas, y no existiendo diferencia significativa entre las emisiones de gases contaminantes que se eliminarán con la construcción de la ampliación de la L11 entre la Opción 1A, el proyecto constructivo y el modificado último que se pretende realizar, la tala de árboles maduros urbanos —ejemplares de 30 años o más— es significativamente mayor que en la opción 1A: 79 talas en la opción 1A, frente a 1.027 del Proyecto Constructivo y 676 en la mejor opción del Proyecto Constructivo modificado, Alternativa 1.

Este hecho producirá un descenso de la captación de CO₂, óxidos de nitrógeno y Partículas en suspensión (PM 2,5, 5 y 10) que realizan estos árboles maduros con los procesos de la fotosíntesis, respiración y transpiración, acciones que, en modo alguno, pueden realizar los ejemplares jóvenes con los que se propone sustituir los árboles maduros talados, hasta, al menos, dentro de 30 años.

Los árboles, cómo 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.

¹⁸ Sección elaborada por Félix Ignacio Olivares Ponce, Biólogo Ambiental y Botánico, con más de 25 años de experiencia como Experto en restauración ecológica del paisaje. Entre otros proyectos, estuvo al cargo de la rehabilitación paisajística del curso histórico del río Manzanares, dentro del proyecto Madrid-Río. En dicho proyectos, actuó como Jefe de Producción de Jardinería y consultor técnico y científico en la restauración ecológica del paisaje y jardinería del Parque de la Arganzuela, ahora amenazado por el proyecto de ampliación de la Línea 11.

En el caso hipotético de que se talaran los árboles, se produciría una notable reducción de este servicio ecosistémico, ya que se tiene previsto 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 se reduciría mucho la captación en los próximos 30 años, hasta que los nuevos árboles alcanzaran su máxima capacidad de captura. A modo de ejemplo, tomando solamente los ejemplares maduros —mayores de 50 años— que se quieren talar —de acuerdo al proyecto constructivo modificado—, en el Parque de la Arganzuela (Madrid Río) se dejaría de capturar una cantidad estimada en **48,66** toneladas de CO₂ durante los próximos 30 años (**Figura 12**). Esta cantidad equivaldría a la emisión media anual estimada de 9,75 españoles.¹⁹

Especie	nº ejemplares a talar	Edad Promedio	Captura Tn CO ₂ /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

Figura 12: Captura de CO₂ por especie para los árboles previstos de tala en el Parque de la Arganzuela, dentro del Proyecto Constructivo Modificado. Fuente: elaboración propia.²⁰

¹⁹ De acuerdo a los datos de emisiones de 2021 recogidos en la *Cuenta de emisiones a la atmósfera*, INE. <https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176941&menu=ultiDatos&idp=1254735976603>

²⁰ Metodología:

<https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/cambio-climatico/temas/mitigacion-politicas-y-medidas/guiapa_tcm30-479094.pdf>

En cuanto a la captura de otros contaminantes atmosféricos, los árboles maduros ayudan a reducir la concentración de 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. Como 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.

AFECCIONES	ALTERNATIVA 1A CON DIA APROBADA 2020	PROYECTO CONSTRUCTIVO SIN DIA APROBADA 2021	PROYECTO CONSTRUCTIVO MODIFICADO 2023
Arbolado	1.332	1.375	879
Talas	79	1.027	676
Zonas Verdes	9.624,60 m2	63.810,00 m2	48.170,00 m2

Figura 13: Afectación de Arbolado (con indicación del número de talas) y superficie de Zonas Verdes de las distintas fases del Proyecto de ampliación de la línea 11 del Metro de Madrid. Fuente: elaboración propia con la información de las distintas fases del Proyecto.

Para concluir este punto, las denunciante resaltan que, más allá de las exposiciones grandilocuentes y vacías que se encuentran en los documentos ambientales al hablar de los beneficios que proporcionan los árboles urbanos, estos beneficios no han sido valorados seriamente por el promotor del Proyecto. Prueba de ello es el enorme incremento en la extensión de zonas verdes afectadas en las dos versiones del Proyecto Constructivo, con respecto a la alternativa 1A de 2020 (**Figura 12**). Así, se multiplica por 6,6 veces la extensión de zonas verdes afectadas en el Proyecto Constructivo de 2021; y por 5 veces en el Proyecto Constructivo Modificado de 2023.

Decisiones como trasladar la ubicación de la estación “Madrid Río” desde la calzada de una calle con poco tráfico hasta el interior de un parque, con gran cantidad de árboles maduros, o arrasar el parque del barrio por empeñarse en introducir la tuneladora en la estación de “Comillas”, demuestran que estas decisiones pueden revertirse, introduciendo cambios que adapten el Proyecto y lo alineen con los dos objetivos que todos persiguen, incluida la institución europea que lo financia: impulsar el transporte público sostenible, minimizando la afectación al patrimonio natural y cultural de Madrid. Se pueden lograr los dos objetivos, simultáneamente, y se está a tiempo de introducir los cambios necesarios para conseguirlo.

Norma 4 — Biodiversidad y ecosistemas²¹

También consideramos que el proyecto que se pretende realizar contraviene la Norma 4 – Biodiversidad y ecosistemas. Las plantaciones arbóreas urbanas al madurar crean un gran

²¹ Sección elaborada por Félix Ignacio Olivares Ponce (ver nota 20).

número de microecosistemas, en ellos viven numerosas especies de hongos, plantas, micro y macro invertebrados y vertebrados, aumentando de manera importante la biodiversidad dentro de las ciudades y los efectos positivos que esto trae a las mismas.²²



Figura 14: “Camino a la vida truncado”, imagen de Juan Manuel Meza, vecino del Parque de la Arganzuela. Según su autor, la fotografía muestra a los árboles amenazados, con el paseo central y la valla de la obra formando la letra “T”, de “tala”. Desde febrero, más de la mitad de la superficie está cercada por la valla de las obras y es inaccesible. Este lugar fue el elegido por el Proyecto Constructivo para situar la estación “Madrid Río”, cuando la traslada desde la calzada del Pso. de Yeseñas.

Las talas de árboles maduros, incluidas en el proyecto, son irreversibles

Las arboledas que se pretenden talar en el Proyecto Constructivo Modificado 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. Asimismo, se han detectado en varias de estas arboledas, Arganzuela, Comillas o en el Paisaje de la luz, la presencia de varias especies de aves migratorias que utilizan los árboles maduros como zona de protección y descanso en sus viajes anuales desde el Norte de Europa. La cobertura que

²² B. Apfelbeck, et al. (2020). Designing wildlife-inclusive cities that support human-animal co-existence. *Landscape and Urban Planning*. <<https://doi.org/10.1016/j.landurbplan.2020.103817>>

dan los árboles maduros a estas especies tan importante para la biodiversidad europea no la pueden dar los árboles jóvenes que están previstos en el proyecto de restauración.²³

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.»²⁴

En cuanto a los 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)²⁵, 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.²⁶

Y de sobra son conocidos los principales Servicios Ecosistémicos de los árboles:

- Captura e inmovilización del CO₂. Descenso del efecto invernadero
- Transpiración. Reducción de Contaminantes atmosféricos y termorregulación.
- Sombra.
- Protección y mejora del suelo. Aumento de la permeabilidad.
- Disminución de la velocidad del agua en inundaciones.
- Reducción de la contaminación acústica.
- Aprovisionamiento de hábitats, aumento de la biodiversidad.
- Servicios de Salud Pública y Socioculturales.

Parece evidente que el aumento del número de árboles urbanos maduros a talar en el Proyecto constructivo modificado con respecto a el número de ejemplares que se necesitaría para llevar a cabo la Opción 1A —sobre la que se realizó el estudio de Impacto ambiental—, **conlleva un daño significativo en la biodiversidad de la zona y un impacto ambiental irreversible o de gran duración sobre la totalidad de los servicios ecosistémicos que nos ofrecen los árboles que se verían afectados por la tala.**

²³ AQUAE Fundación (2021). Biodiversidad urbana: el vínculo entre la ciudad y el medio ambiente. <<https://www.fundacionaquae.org/wiki/biodiversidad-urbana/>>

²⁴ Costanza, R., d'Arge, R., de Groot, R. et al. (1997). "The value of the world's ecosystem services and natural capital." *Nature* 387, 253–260. <<https://doi.org/10.1038/387253a0>>

²⁵ <https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/conservacion-de-la-biodiversidad/valoracion-y-aspectos-economicos-de-la-biodiversidad/cb_vae_evaluacion_ecosistemas_milenio.html>

²⁶ <<https://winrock.org/wp-content/uploads/2018/02/Marco-servicios-ecosistemicos-28122917.pdf>>

Norma 5 – Cambio climático

Dentro de este marco general de incumplimiento de las *Normas*, debe entenderse incluido, atendiendo a su carácter de mandato amplio, lo referido en la Norma 5 (Cambio climático), que exige que

«Todos los proyectos se ajustarán al marco de alineación del BEI, según lo establecido en la Hoja de ruta del Banco Climático del Grupo BEI, incluso para garantizar el respeto del principio de «No causar daños significativos» a los objetivos de mitigación o adaptación al cambio climático, según lo definido por el Reglamento de Taxonomía de la UE.13.»

En el caso que denunciamos, no puede servir como excusa o coartada que se pretende reducir la emisión de gases al reducir el tráfico de coches por la construcción de la ampliación de la línea 11 del Metro si, por otra parte, se están ocasionando otros daños significativos, como la destrucción de una gran cantidad de árboles —en algunos casos, masas arbóreas— que propiciará menor retención de agentes contaminantes, aumento de las temperaturas y afectación a la salud física y mental de los vecinos, privados de un espacio de protección contra el calor y punto de encuentro social.

Norma 7 — Grupos vulnerables, pueblos indígenas y género

El barrio de Comillas pertenece al distrito de Carabanchel, un barrio de clase trabajadora, con una densidad de población muy superior a la media de Madrid. El barrio de Comillas cuenta con una población envejecida, mayoritariamente por encima de los 65 años, y con una alta tasa de emigración entre la población más joven, con viviendas antiguas y pequeñas.

Pegado al parque está el colegio de infantil y primaria Perú, con más de 500 escolares de 0 a 12 años, algunos con necesidades especiales, pues es un centro preferente para alumnado de espectro autista. El Colegio Perú también acoge dos proyectos de acompañamiento (de Cruz Roja y de Save The Children / Caixa Proinfancia) para que, durante las tardes, los niños que lo necesiten se puedan quedar en el colegio hasta las 20:00, jugando y estudiando mientras sus familias trabajan. Y también acoge al colegio Moreno Rosales de Lavapiés (centro de Madrid) desplazado por obras.

Para esta población, el parque es un lugar esencial para su día a día. Además el barrio se sitúa en una de las zonas más contaminadas no solo de Madrid, sino de España (Plaza Elíptica). Si se ejecuta el proyecto, tal y como está ahora, arrasará el parque y convertirá el barrio y el entorno escolar en un infierno.

El cambio de sentido de la tunelación, introducido después de aprobada la DIA (julio de 2020), es el causante de que la tuneladora entre por el Parque de Comillas, en lugar de por Conde de Casal. Dicho cambio se presentó al órgano ambiental (enero de 2021), que no estimó oportuno someterlo a evaluación ambiental (marzo de 2021), a pesar de que la tuneladora y su Zona de Instalaciones Auxiliares (ZIA) supone, entre otros impactos significativos, la desaparición del parque y el tránsito de miles de camiones de gran tonelaje para transportar los materiales de construcción y los más de medio millón de metros cúbicos de tierra que se excaven en el túnel; todo ello, conduciendo a través de las estrechas calles del barrio hasta Plaza Elíptica, el punto negro de la contaminación en Madrid (ver ANEXO I)

La práctica desaparición de ese pulmón verde afectará muy especialmente a esta población vulnerable. Si además se añade la entrada de la tuneladora, con el incesante tráfico de camiones pesados por sus calles estrechas durante 4 años, la vida y la salud de niños y mayores

se verán muy perjudicadas. Tampoco se ha tenido en cuenta el impacto en la población escolar, y, en particular, en los niños y niñas de espectro autista, especialmente vulnerables.

Por ello, el impacto no es solo ambiental, sino también social.

Norma 10 — Patrimonio Cultural

El trazado de la línea 11 del Metro de Madrid discurre en varios tramos a través de parques y espacios verdes, algunos de ellos protegidos y catalogados por su interés y significado para la vida cultural de la ciudad.



Figura 15: Vista global del Parque de la Arganzuela. La línea azul señala el área de árboles afectados para construir la estación “Madrid Río”, según el Proyecto Constructivo, aprobado el 25 de noviembre de 2021 sin la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental. Fuente: elaboración propia a partir de una imagen del Ayuntamiento de Madrid.

En el caso del Parque de la Arganzuela, está catalogado como de “interés singular” en el *Plan General de Ordenación Urbana de Madrid*, cuyas normas de protección, que prohíben el uso y obras proyectadas, son ignoradas por el proyecto.

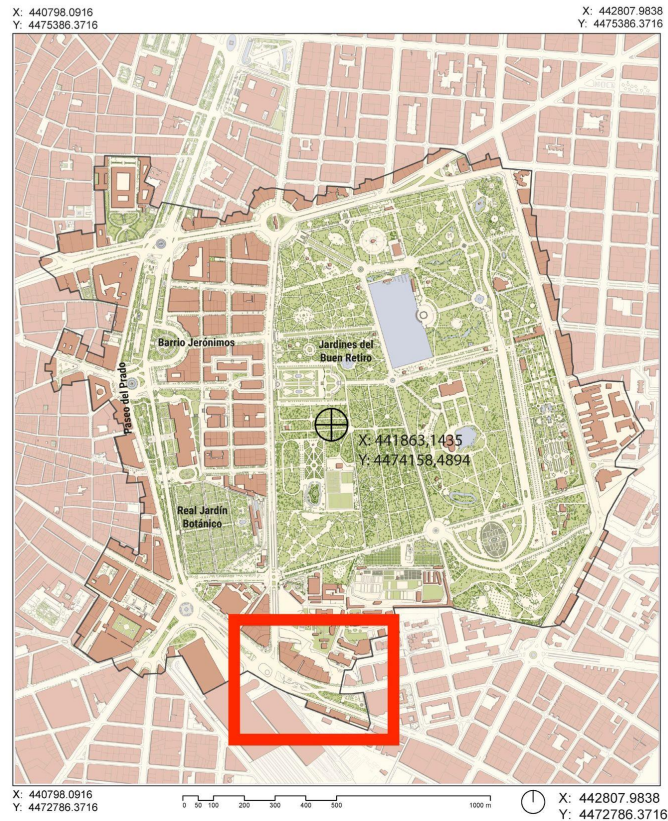
El proyecto amenaza el Patrimonio Mundial de la UNESCO

Además, el documento ambiental de julio de 2023, que modifica el Proyecto Constructivo de 2021, desconoce que los Jardines de Jimena Quirós son parte integrante del Paisaje de la Luz, declarado por la UNESCO Patrimonio Mundial el 25 de julio de 2021 en la categoría de paisaje cultural.²⁷

En la **Figura 16** se señala, dentro del cuadro de color rojo, el área afectada por las obras y ubicación futura de la estación “Atocha-Renfe” en la ampliación de la línea 11 del metro. Como se puede apreciar, el Proyecto, financiado por los fondos del BEI, se encuentra dentro de los límites del Paisaje de la Luz. Sin embargo, y a pesar de que la modificación del proyecto

²⁷ *Decision 44 COM 8B.21 - Paseo del Prado and Buen Retiro, a landscape of Arts and Sciences (Spain)* <<https://whc.unesco.org/en/decisions/7940>>

constructivo es posterior a la declaración como Patrimonio Mundial de la UNESCO, ni siquiera lo menciona ni, por supuesto, establece ninguna medida de corrección que evite que el UNESCO World Heritage Centre tome la decisión de incluirlo en la *Lista del Patrimonio Mundial en Peligro*, para informar a la comunidad internacional de su situación y, por tanto, poniendo en riesgo su declaración como Patrimonio Mundial.



Map

Boundaries of the property

Paseo del Prado and Buen Retiro

A landscape of Arts and Sciences

April 2022

Figura 16: Ubicación de las obras de la estación “Atocha-Renfe” en relación al “Paisaje de la Luz”. Fuente: elaboración propia a partir del mapa “Paseo del Prado and Buen Retiro, a landscape of Arts and Sciences - map of the inscribed property” del UNESCO World Heritage Centre.²⁸

Por otra parte, cualquier modificación del Proyecto que afecte a este sitio, inscrito en la *Lista del Patrimonio Mundial*, debe ser objeto de análisis por ICOMOS-España (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios), organismo asesor de la UNESCO encargado de la verificación de su correcta conservación, protección y promoción. Sin embargo, no se tiene constancia de que el promotor haya realizado ningún trámite.

²⁸ <<https://whc.unesco.org/en/documents/197273>>

Asimismo, si se talaran los árboles que propone el Proyecto para construir la estación de “Atocha-Renfe” —especialmente los Jardines de Jimena Quirós, incluidos en el *Catálogo de Parques Históricos y Jardines de Interés del Ayuntamiento de Madrid*— supondría, además, un impacto severo por el “efecto acumulativo” —categoría que emplea el mismo documento ambiental— de la tala sucesiva del bulevar histórico del Paseo de la Infanta Isabel desde los años sesenta del siglo pasado. Su posible desaparición provocaría, además, un grave e irreparable efecto sobre un paisaje muy reconocible en la ciudad: el del entorno del Panteón de España y la torre de la Real Basílica de Ntra. Sra. de Atocha, declarados ambos, de manera conjunta, Bien de Interés Cultural por la Comunidad de Madrid.²⁹



Figura 17: Jardines de Jimena Quirós, otoño de 2023. Fotografía de Alicia Estefanía. No es posible sustituir árboles maduros de casi 100 años «intentando igualar en porte y especie al arbolado existente», como sugiere la DG de Patrimonio Cultural del Ayto. de Madrid y permitir el atentado al Paisaje de la Luz.

Al actuar así, la Comunidad de Madrid está violentando la Norma 10 (Patrimonio Cultural) que, en el punto 4.b., exige que el promotor vele por «la protección del patrimonio cultural de los posibles efectos adversos de las actividades del proyecto.» Hasta tal punto se omite dicha obligación, que en el proyecto no hay la más mínima mención a su condición de Patrimonio Mundial.

²⁹ Real Decreto 1507/1992, de 4 de diciembre, por el que se declara Bien de Interés Cultural, con categoría de Monumento, el Panteón de Hombres Ilustres y la Torre de la Real Basílica de Nuestra Señora de Atocha, en la calle Julián Gayarre, número 3, de Madrid.

<https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-1992-28961>

Sólo gracias al movimiento vecinal, que da la voz de alerta, se evidencia la situación de riesgo del Patrimonio Mundial de la UNESCO. Así, en el desarrollo del proceso de consultas del Proyecto Constructivo Modificado, se produce el siguiente intercambio de informes entre la Dirección General de Patrimonio del Ayuntamiento de Madrid y la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo.³⁰

Por una parte, el informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural del Ayuntamiento de Madrid, de 23 de agosto de 2023, como respuesta a la consulta del órgano ambiental, a propósito del Documento Ambiental sometido a Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada.

«En conclusión, nuestra opinión, si bien está condicionada por el deber de conservar y preservar el Paisaje de la Luz, considera el interés público que conlleva un proyecto como el de la ampliación de la línea 11 del Metro, que obviamente abundará en la mejora de la calidad de los ciudadanos. Sin embargo, solicitamos de los promotores de la obra que se intente salvar el mayor número de árboles posible teniendo en cuenta que estos suponen uno de los elementos más relevantes del Valor Universal Excepcional del Bien y, en su defecto, se atienda a la reposición de los mismos, intentando igualar en porte y especie al arbolado existente.

La Comunidad de Madrid podrá solicitar la reunión de la Comisión de Patrimonio Mundial del Sistema de Gestión del Paisaje de la Luz para orientar una respuesta favorable por parte de UNESCO al proyecto en cuestión.»

El informe del Ayuntamiento de Madrid reconoce expresamente que las obras para ampliar la L11 afectan al Patrimonio Mundial de la UNESCO y espera que el promotor —la Comunidad de Madrid— se lo comunique así a la Comisión de Patrimonio Mundial del Sistema de Gestión del Paisaje de la Luz³¹ «para orientar una respuesta favorable por parte de UNESCO al proyecto en cuestión», es decir, para convencerla de que talar los árboles del Pso. de la Infanta Isabel y los Jardines de Jimena Quirós no impactará negativamente en el bien.

Por su parte, la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo (órgano sustancial del proyecto) emitió un escrito, de 4 de octubre de 2023, como respuesta al informe de Patrimonio Cultural del Ayuntamiento (las negritas son nuestras).

«[...] se solicita aclaración sobre el motivo por el cual se indica que es la Comunidad de Madrid quien debe obtener el permiso de la UNESCO, siendo que **las obras efectuadas por la Comunidad de Madrid no tienen impacto en superficie** [sic], y es potestad del Ayuntamiento definir la urbanización en superficie. En lo referente al arbolado, señalar que se está aminorando el impacto sobre la afección al arbolado, minimizando el número de árboles a talar (en este sentido, en el Modificado No1 del Proyecto Constructivo, en el arbolado del entorno de la futura Estación de Atocha de la Línea 11 de Metro, las talas se han reducido de las 83 iniciales a las 70 de la alternativa 1, lo que supone una reducción del 16%). Aquellos árboles que se vean afectados se repondrán con la especie determinada por el Ayuntamiento de Madrid y con los árboles del mayor porte posible. En este sentido, se presentará un estudio elaborado por un técnico especialista que propondrá la reposición con especies similares **y del mayor porte posible (considerando que el perímetro máximo de los árboles a reponer se estima entre 50**

³⁰ págs. 23-25 del documento Informe respuesta alegaciones anonimizado.pdf, disponible en el EIB SmartShare.

³¹ Uno de los órganos de gestión del Paisaje de la Luz. Sus componentes son: el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Cultura y Deporte. Este órgano gestiona el contacto con la UNESCO. <<https://www.paisajedelaluz.es/candidatura/>>

cm y 100 cm y las limitaciones de operativa del transporte de árboles con más de 12 metros de altura).»

Es decir, el órgano sustantivo, responsable del proyecto, reconoce que los árboles maduros que quiere talar son insustituibles. Finalmente, este nuevo escrito es contestado por la Dirección General de Patrimonio Cultural del Ayuntamiento de Madrid, el 9 de octubre de 2023.

«En contestación a su escrito de fecha 4 de octubre de 2023, por el que solicita aclaración sobre el motivo por el cual se indica que es la Comunidad de Madrid quien debe obtener el permiso de la UNESCO, siendo que las obras efectuadas por la Comunidad de Madrid no tienen impacto en superficie, se aclara que desde esta Dirección General se considera que el momento adecuado para remitir la propuesta a la UNESCO será cuando el Ayuntamiento de Madrid aborde el proyecto de actuación en superficie, tanto en lo referido a la circulación y urbanización como a la instalación de un monumento a las víctimas del 11M.

Por otra parte, se informa de que se ha trasladado verbalmente a ICOMOS España la información relativa a las actuaciones para minimizar el impacto sobre la afección al arbolado, tanto en cuanto se reduce el número de árboles a talar como sobre el compromiso de que se repondrán con los árboles del mayor porte posible y de especies similares.»

En su nuevo escrito, el Ayuntamiento de Madrid da por buenas las explicaciones del promotor (la Comunidad de Madrid) que lo fía todo al “proyecto de actuación en superficie” que, cuando llegue, se construirá sobre la memoria de los grandes árboles talados. Asimismo, informa que se lo ha dicho a ICOMOS verbalmente (que nada quede por escrito).

Lo que trasciende a este intercambio de escritos entre administraciones es muy serio. Todos saben el impacto sobre el Paisaje de la Luz, pero nadie quiere decir nada (y mucho menos por escrito). Se rechaza convocar a la Comisión de Patrimonio Mundial del Sistema de Gestión del Paisaje de la Luz, donde está también el Gobierno de España, representado por el Ministerio de Cultura y Deporte. Este organismo es el que gestiona la interlocución con la UNESCO y podría hacerle una consulta para despejar cualquier duda, de manera transparente. Es bochornoso saber que Ayuntamiento y Comunidad de Madrid reconocen que los árboles que se quieren talar forman parte del Paisaje de la Luz y pretendan que la tala se bendiga a posteriori, convenciendo a la UNESCO de la bondades del proyecto.

Sorprende, además, que el Ayuntamiento de Madrid se niegue a convocar al Consejo Cívico y Social³², órgano de participación del que forman parte la AV Retiro Norte, adscrita a la FRAVM, una de las denunciantes.

Y peor aún es el hecho de que el 25 de noviembre de 2021, cuando se aprueba el Proyecto Constructivo, hacía tiempo que el **Paseo del Prado y el Buen Retiro, paisaje de las artes y las ciencias**, también conocido como **Paisaje de la Luz**, se había sido declarado como Patrimonio

³² El Consejo Cívico y Social es uno de los órganos que gestiona el Paisaje de la Luz. De carácter participativo, forman parte de él instituciones, entidades, fundaciones y asociaciones con legítimo interés en el Paisaje de la Luz.

<https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Cultura-ocio-y-deporte/El-Paisaje-de-la-Luz-es-Patrimonio-Mundial/?vgnnextfmt=default&vgnnextoid=c6a5922404ea4710VgnVCM2000001f4a900aRCRD&vgnnextchannel=7911f073808fe410VgnVCM2000000c205a0aRCRD&idCapitulo=11224442>

Mundial de la UNESCO (la declaración fue el 25 de julio de 2021). Es decir, el promotor no consideró este impacto en el proyecto y, por lo tanto, no se lo comunicó al BEI.

Cuesta creer que el promotor quiera imponer los hechos consumados a la razón, pero, por el relato de lo sucedido hasta ahora, queda claro que es lo que pretende. Pareciera que el **Paisaje de la Luz** fuese una china en el zapato del promotor, que es mejor sacarse cuanto antes, para que no moleste, aunque ello suponga talar 70 árboles insustituibles y poner en riesgo la declaración como Patrimonio Mundial de la UNESCO.

7. El proyecto incumple el principio DNSH (*Do No Severe Harm*)

La subyacente necesidad de que todas las inversiones del BEI destinadas a financiar actividades, servicios, obras, etc, tanto de los Estados como de terceros destinatarios de sus fondos constituye una directriz ineludible en las actividades del BEI, que ha de atenerse a la normativa de la Unión a través de los distintos reglamentos por los que se regulan las inversiones financieras en los distintos ámbitos, siendo esencial, a nuestro juicio el más reciente Reglamento de «taxonomía», Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo de 18 de junio de 2020 relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088 (Texto pertinente a efectos del EEE).

Un repaso al contenido de sus indicaciones nos permite observar que el fin perseguido no es que “la actividad”, como tal, cumpla los objetivos medioambientales, sino que su implantación y mantenimiento también lo hagan.

El Proyecto de Construcción de la ampliación de la línea 11 del Metro de Madrid vulnera esos preceptos. A modo ilustrativo, el artículo 11 dispone que:

«1. Se considerará que una actividad económica contribuye de forma sustancial a la adaptación al cambio climático cuando dicha actividad:

a) incluya soluciones de adaptación que o bien reduzcan de forma sustancial el riesgo de efectos adversos del clima actual y del clima previsto en el futuro sobre dicha actividad económica o bien reduzcan de forma sustancial esos efectos adversos, sin aumentar el riesgo de efectos adversos sobre las personas, la naturaleza.³³ [...]

b) prevea soluciones de adaptación que, además de cumplir las condiciones establecidas en el artículo 16, contribuyan de forma sustancial a prevenir o reducir el riesgo de efectos adversos del clima actual y del clima previsto en el futuro o reduzcan de forma sustancial esos efectos adversos sobre las personas, la naturaleza o los activos, sin aumentar el riesgo de efectos adversos sobre otras personas, otras partes de la naturaleza u otros activos.»

En sentido similar, el artículo 17:

«Perjuicio significativo a objetivos medioambientales

1. A efectos del artículo 3, letra b), teniendo en cuenta el ciclo de vida de los productos suministrados y los servicios prestados por una actividad económica, en particular pruebas

³³ Directiva 2006/118/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y el deterioro (DO L 372 de 27.12.2006, p. 19).

extraídas de las evaluaciones del ciclo de vida existentes, se considerará que una actividad económica causa un perjuicio significativo:

b) a la adaptación al cambio climático, cuando la actividad provoque un aumento de los efectos adversos de las condiciones climáticas actuales y de las previstas en el futuro, sobre sí misma o en las personas, la naturaleza o los activos.»

Ese mismo espíritu de evitar efectos adversos al clima y medio ambiente, como efecto colateral de una actividad que, primariamente puede producir efectos favorables, late también en la “Comunicación de la Comisión Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (2021/C 58/01)”, al decir:

«El Reglamento por el que se establece un Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) dispone que las medidas incluidas en un plan de recuperación y resiliencia (PRR) no deben ocasionar un perjuicio significativo a objetivos medioambientales en el sentido del artículo 17 del Reglamento de taxonomía.»

8. Alternativas Viables para la Mediación³⁴

Las denunciantes son conscientes de las graves irregularidades en la gestión del proyecto, que podrían ponerlo en riesgo los deseos de todo el vecindario: ver la ampliación la L11 del Metro.

Por eso mismo, han diseñado alternativas viables, que puedan implantarse sin suponer una demora excesiva. En ese sentido, es importante darse cuenta de que el metro lo verán muchas generaciones, mientras que los árboles y las zonas verdes que se pierdan hoy, innecesariamente, será imposible recuperarlos.

Se propone estudiar estas propuestas a través del Equipo de Mediación del MR-BEI, estableciendo el control y evaluación de cualquier cambio significativo bajo la supervisión del órgano ambiental. Para ello, será muy importante definir programas de participación, tal y como establece el BEI en la Norma 2 (Participación de las Partes Interesadas), que garanticen a la población una comprensión suficiente de los riesgos que supone el proyecto, estableciendo medidas compensatorias y correctoras, conforme a los impactos que se produzcan.

(1) Comillas: invertir el sentido de la tuneladora.

20230821_EeA Madrid_Respuesta Modificado L11.pdf

Opción descrita en las págs. 10-14, con el objetivo de minimizar la “ZIA”, tal como se describe en las págs. 8-9, y las afectaciones a la población provocadas por el gran volumen de tráfico pesado.

20230821_Alegaciones AV Pasillo Verde Imperial_DA L11 Metro_28Mb_firmada.pdf

Comentarios en la pág. 28.

ANEXO I - Vehículos pesados que deben entrar y salir del pozo de ataque de la tuneladora

Es imprescindible reducir el impacto de las obras, y muy en especial de la tuneladora, en Comillas, dado que se trata de un barrio especialmente vulnerable. Está previsto

³⁴ Los documentos incluidos en este apartado están disponibles en el EIB SmartShare, salvo los citados como ANEXOS al presente escrito.

que circulen más de 44.000 camiones para transportar material de obra y tierra extraída del túnel.

ANEXO II - Pozo Auxiliar en Santa María de la Cabeza (Alternativa para la tuneladora en Comillas)

Propuesta elaborada en 2023 por José María Díaz Retana.³⁵ Se trata de construir un pozo auxiliar en la vía de servicio del paseo de Sta. María de la Cabeza, a continuación del túnel de maniobras de la L11 existente en la estación de Plaza Elíptica y podría ser utilizado como túnel y extracción de aire del tramo Elíptica-Comillas una vez entre en operación la prolongación de la línea. La tuneladora podría ser instalada en este pozo auxiliar y atacar el túnel desde su piñón sur para, una vez alcanzada la estación de Comillas, efectuar un traslado parcial de instalaciones a Comillas, de forma que se mantenga en el pozo auxiliar la extracción, mediante cinta transportadora y tratamiento de tierras durante toda la obra; y en Comillas el acopio y descenso a túnel de las dovelas, mortero de inyección, etc. Los camiones para extracción de tierras accederían al pozo y saldrían cargados por Sta. María de la Cabeza en dirección Toledo, liberando en consecuencia al CEIP PERÚ y al entorno del Parque de Comillas del paso de 72.000 camiones. También reduciría sensiblemente las necesidades de ocupación de espacio en el parque, minorando la afectación a la vegetación de éste.

(2) Alternativas para la estación de "Madrid Río", para preservar un [parque histórico y de gran valor social](#) (solicitud de "Bien de Interés Cultural" ubicada en la carpeta "BIC Arboleda de Arganzuela").

20230821_Alegaciones AV Pasillo Verde Imperial_DA L11 Metro_28Mb_firmada.pdf

Documento de alegaciones, que incluyen: las supuestas razones del promotor para ubicar la estación en el parque (págs. 6-9); infracciones al Planeamiento Urbanístico vigente (págs. 9-20); las dudas sobre la ubicación real de la canalización DN-1400 del Canal de Isabel II (págs. 25-27); los graves problemas de accesibilidad que provocarían las obras en el interior del parque a los peatones que acuden a la zona más transitada de "Madrid Río" (págs. 51-53); y las graves afecciones al Paisaje Cultural (pp. 80-87).

20231107_Ampliac consulta L11_Replanteo DN-1400_firmada.pdf

Propuesta para garantizar la ubicación del DN-1400, de modo que la estación "Madrid Río" pueda volver a su ubicación original, tal y como se aprobó en la DIA de 29 de junio de 2020.

20231102_Ampliacion consulta L11_Estacion_firmada.pdf

Nueva ubicación alternativa, elaborada en 2023 por José María Díaz Retana. Esta propuesta fue entregada en mano al Dtor. Gral. de Infraestructuras de Transporte Colectivo, máximo responsable del órgano sustantivo del proyecto, en la reunión de 24/10/2023.

La propuesta es una primera aproximación, que permite hacer un tanteo de la posición de la estación (si es que, realmente, el promotor tiene una actitud abierta y colaborativa). El radio de 300 es un *desideratum*, incumplido en varios puntos de la red de Metro de Madrid, y puede ser ajustado a un valor muy próximo, que no perjudicará

³⁵ Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos, con 17 años de experiencia en obras de metro y gestión de infraestructuras de transporte, siendo responsable de la planificación, redacción de proyectos y dirección de las obras y puesta en servicio de los tramos de la Línea 11 del Metro de Madrid.

sensiblemente la velocidad de circulación ni el confort de los viajeros. La afectación al vecindario no es especialmente mayor que con la estación en el parque. Sólo es mayor la afectación al tráfico rodado (árboles VS coches). El trazado del Proyecto Constructivo Modificado N°1 se puede recuperar rápidamente en ambos sentidos, tanto hacia Plaza Elíptica, como en el sentido Conde de Casal.

20231120_DN1400 en Parque de Arganzuela_firmada.pdf

Los informes del Canal de Isabel II sobre la canalización DN-1400 muestran los mismos problemas para las dos ubicaciones propuestas para la estación "Madrid Río", tanto en el Pso. de Yererías (Estudio Informativo), como en el interior del parque (Proyecto Constructivo). Por lo tanto, dado que la tubería DN-1400 sigue siendo problemática, no queda otra opción que definir una ubicación alternativa para la estación. Es por ello que se hace la propuesta reseñada más arriba.

(3) Jardín de Palestina: ubicación alternativa de la subestación eléctrica, trasladándose al cercano Paseo de las Delicias, salvando este parque de proximidad de gran valor para la vecindad.

20230821_Alegaciones AV Pasillo Verde Imperial_DA L11 Metro_28Mb_firmada.pdf

Ver págs. 55-63 para la ubicación alternativa detallada de la subestación eléctrica.

(4) Atocha: alternativa para salvar el Pso. Árboles Infanta Isabel y Jardines Jimema Quirós. Ambos forman parte del [Paseo del Prado and Buen Retiro, a landscape of Arts and Sciences UNESCO World Heritage Site](#).

231023 DOC TÉCNICO CON FIRMAS

Descripción de ejecución alternativa del proyecto para: (a) la ubicación de la tubería de servicio y de métodos constructivos para todos los árboles; y (b) observaciones sobre afecciones graves al edificio, no previstas en el proyecto actual, que requieren un estudio pormenorizado del comportamiento de la capa freática.

(5) Estación de "Conde de Casal", zona verde de calle Sirio: compromiso del promotor de restaurar esta zona tras las obras.

9. Conclusiones

Las denunciantes entienden que la actuación del BEI debe velar para que las actuaciones financiadas con sus fondos respeten de forma escrupulosa los mandatos de los distintos reglamentos reguladores de las actuaciones, que tienen como común denominador la preservación del medio ambiente en sus distintas manifestaciones.

Los tribunales, además, confirman que el BEI no puede poner por delante su objetivo de financiar proyectos, dentro y fuera de la UE, si con ello elude la obligación de cumplir con las *Normas Medioambientales y Sociales* que se autoimpuesto para evaluar los proyectos de inversión.³⁶

Lo anterior demuestra que la solución no pasa, necesariamente, por dictar nuevas leyes y normas para proteger los árboles y parques de nuestras ciudades, o para que se respeten los derechos de las personas que las habitan hoy, en un contexto de cambio climático, sino en respetar las normas y leyes que ya existen y en aplicar el sentido común.

La idea de presentar la denuncia al Mecanismo de Reclamaciones nos vino inspirada por una entrevista a Eva Mayerhofer, Especialista Jefe en Biodiversidad y Medioambiente del Banco Europeo de Inversiones.³⁷

«¿Qué pueden hacer los ciudadanos europeos para apoyar los objetivos del BEI?»

Los ciudadanos siempre deben responsabilizarnos de nuestros objetivos, políticas y labor, por ejemplo, a través del Parlamento Europeo o de las organizaciones de la sociedad civil, con las que el banco mantiene un diálogo constructivo sobre muchos temas.

Lo que tal vez sea aún más importante es la participación de los ciudadanos a nivel local y nacional, puesto que la financiación del Banco responde a la demanda de nuevos proyectos e iniciativas. Aumentar esa demanda exige que los gobiernos nacionales se comprometan a garantizar la creación de un entorno propicio que permita al BEI apoyar a los sectores público y privado en la aplicación del Pacto Verde Europeo.

En general, creo que los ciudadanos deberían expresarse y comprometerse más. Estamos depositando nuestras esperanzas en las generaciones más jóvenes, por lo que es importante que estén activas y comprometidas y también que voten.»

Desde la sociedad civil, como ciudadanos y ciudadanas responsables, nos involucramos y hacemos todo lo que está en nuestras manos, ofreciendo nuestro apoyo y colaboración, de buena fe, para buscar alternativas a un proyecto que amenaza la convivencia y calidad de vida en nuestros barrios.

Confiamos en que el “Banco del Clima” también se involucre y no dude en revisar el proyecto financiado que, en nuestra opinión, no recoge adecuadamente los impactos sobre la población y dista mucho de ser sostenible.

Metro Sí, pero No Así.

³⁶ ClientEarth. «Top EU court confirms ‘once and for all’ that the EIB cannot avoid environmental scrutiny», 6 de julio de 2023.

<<https://www.clientearth.org/latest/press-office/press/top-eu-court-confirms-once-and-for-all-that-the-eib-cannot-avoid-environmental-scrutiny/>>

³⁷ “Invertir en aras de la sostenibilidad.” Entrevista a Eva Mayerhofer. European Environment Agency, 23 de mayo de 2023.

<<https://www.eea.europa.eu/es/senales/senales-2022/articulos/entrevista-invertir-en-aras-de>>

ANEXO I - Vehículos pesados que deben entrar y salir del pozo de ataque de la tuneladora³⁸

Tierras del túnel

Longitud aprox. 6000 m./ diámetro de excavación 9,4 m./Esponjamiento aprox. 30%

V= 6000x3,1416x9,4x9,4x(1/4)x1,3= 541.304 m³ = 36.087 camiones bañera de 15m³

Considerando una velocidad media de avance de la tuneladora de 500 m./mes la excavación dura aprox. 12 meses. Considerando 16 horas diarias (incluyendo domingos, fiestas y sábados) de jornada de acceso de camiones al pozo: $N= 36987/(360x16)=$ aprox. 6 camiones hora (6 salen cargados y 6 entran vacíos). **Cada 5 minutos, entre las 7 de la mañana y las 11 de la noche, todos los días de la semana, durante 12 meses netos, se mueve en el entorno del pozo un camión bañera de 15 m³ de capacidad** (puede haber paradas breves por revisión de la máquina y/o averías y extensión de la cinta transportadora de tierras y 4 paradas de aprox. 3 semanas de arrastre de la tuneladora en cada una de las estaciones)

Anillos de dovelas prefabricadas (7 dovelas de 32 cm. de espesor más la pieza base por anillo)

Cada anillo de 1,5 m. necesita de un trailer. Lo que hace $N= 6000/1,5=$ **4000 trailers** lo que da **11 trailers entran al pozo cargados con dovelas y 11 salen vacíos cada día durante 12 meses**

Mortero de relleno del gap entre el anillo y el terreno

El gap es de aprox. 10 cm. de espesor lo que da un volumen de mortero de inyección por cola de $V=6000x2x3,1416x(9,35/2)x0,10=$ **17.624 m³** equivalente a **17624/8=2203 camiones hormigonera de 8 m³ de cuba, lo que supone que deben entrar 6 hormigoneras con mortero cada día, durante 12 meses, que deben salir vacías**

Hormigón de bateo de la plataforma

El hormigón de bateo supone aprox. 2 m³/m.l. de plataforma $V=(6000+5x140)x2=$ 13400 m³ de hormigón equivalente a **13.400/8=1.675 camiones hormigonera de 8 m³ de cuba que deben entrar con hormigón y salir vacías del pozo una vez se acabe de ejecutar el túnel**

Carril de 54 Kp/m en barras de 14 m.

$N=6700x4/14=$ 1914 barras de 14 m. de longitud lo que supone **128 trailers con 15 barras (11,34 Tn.) que deben entrar cargados y salir vacíos del pozo una vez se acabe de ejecutar el túnel**

Además, deben entrar por el pozo de ataque las barras de catenaria rígida y sus correspondientes sujeciones, tacos de suspensión de carril, bobinas de cables, aparatos de vía y maquinaria de extracción de aire del túnel, todo ello después de ser finalizado y limpiado el túnel.

³⁸ Informe elaborado por José María Díaz Retana, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (nº de colegiado 4964).

ANEXO II - Pozo Auxiliar en Santa María de la Cabeza³⁹

En el caso de que la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo decida no volver al sentido de tunelación Conde de Casal-Plaza Elíptica, con el que salió a información pública el Estudio Informativo, cabe la posibilidad de efectuar un pozo auxiliar que minore la afectación al barrio de Comillas, incluido el **CEIP PERÚ**.

La principal causa del movimiento de vehículos pesados en el entorno del pozo de ataque de Comillas es la extracción de tierras procedentes de la ejecución del túnel. El volumen (esponjado) aproximado de tierras a extraer es 541.304 m³, que suponen 36.087 camiones bañera de 15 m³, que deben acceder vacíos al pozo de ataque y salir cargados, por lo que, si se deriva dicha extracción a un punto más accesible a vías de alta capacidad, se disminuirá en gran medida la afeción al CEIP PERÚ y al entorno del Parque de Comillas, donde se sitúa la estación (pozo de ataque).

La derivación de las tierras puede efectuarse a un pozo auxiliar, rectangular, de dimensiones netas 15x130 m., situado en la vía de servicio del paseo de Sta. María de la Cabeza sentido salida dirección Toledo entre la calle Zújar y la curva de la calle Arlanza. Este pozo estaría situado a continuación del túnel de maniobras de la L11 existente en la estación de Plaza Elíptica y podría ser utilizado como túnel y extracción de aire del tramo Elíptica-Comillas una vez entre en operación la prolongación de la línea.

La tuneladora podría ser instalada en este pozo auxiliar y atacar el túnel desde su piñón sur (ver, a continuación, fotografías de pozo auxiliar en el tramo 1C de METRONORTE) para, una vez alcanzada la estación de Comillas, efectuar un traslado parcial de instalaciones a Comillas, de forma que se mantenga en el pozo auxiliar la extracción, mediante cinta transportadora y tratamiento de tierras durante toda la obra; y en Comillas el acopio y descenso a túnel de las dovelas, mortero de inyección, etc.

Los camiones para extracción de tierras accederían al pozo y saldrían cargados por Sta. María de la Cabeza en dirección Toledo, liberando en consecuencia al CEIP PERÚ y al entorno del Parque de Comillas del paso de 72.000 camiones. También reduciría sensiblemente las necesidades de ocupación de espacio en el parque, minorando la afectación a la vegetación de éste.

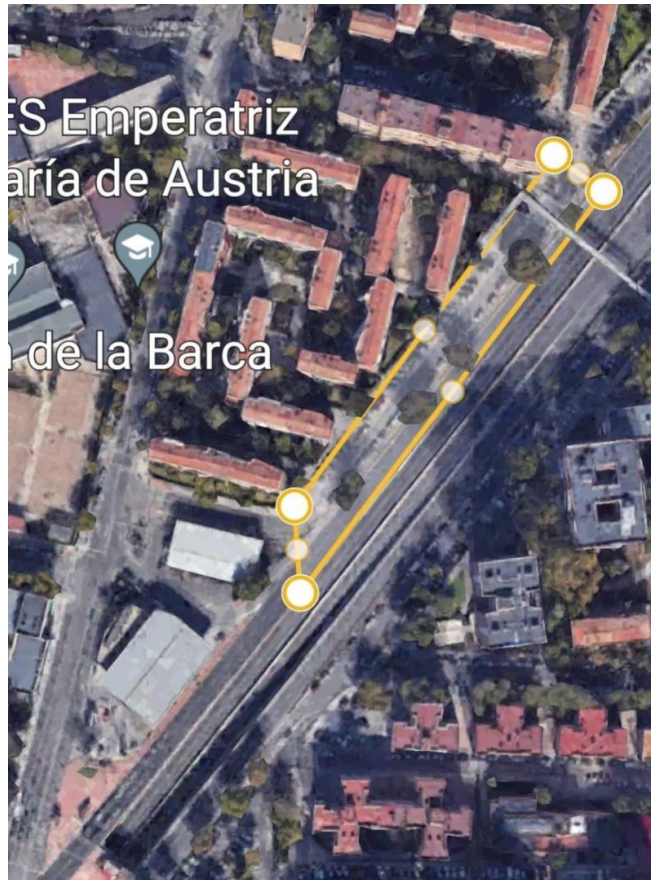
En el tramo 1C de METRONORTE, en las proximidades de la estación La Moraleja, se ejecutó un pozo auxiliar, similar al propuesto, en el lateral de la A1 para resolver la avería de la tuneladora que ejecutó el tramo, siendo utilizado para un cambio de instalaciones que mejorara el rendimiento de la máquina tuneladora.

Económicamente no supondría un sobrecoste importante, ya que se sustituiría el tramo a ejecutar entre el túnel de maniobras de Plaza Elíptica y el piñón sur de la estación de Comillas, previsto para ser efectuado mediante método tradicional (en mina) por un tramo entre pantallas (el pozo auxiliar) y un tramo efectuado mediante tuneladora, métodos más baratos y más rápidos.

³⁹ Informe elaborado por José María Díaz Retana, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos (nº de colegiado 4964).



Pozo auxiliar en METRONORTE, vista panorámica aérea.



Situación de la zona de ocupación del pozo auxiliar



Detalle del pozo auxiliar de METRONORTE, piñón de salida de la tuneladora



Pozo auxiliar de METRONORTE, vista longitudinal de pantallas de pilotes y estampidores

ANEXO III - Cronología del Proyecto en relación a las Acciones Vecinales

Todas las actuaciones del promotor y las administraciones locales (Ayuntamiento y Gobierno Regional de Madrid) en 2023 se producen únicamente como consecuencia de las fuertes movilizaciones vecinales que comenzaron en febrero de 2023.

Es muy importante comprender la relación entre las acciones ciudadanas y las reacciones provocadas en el promotor del proyecto.

Resumen de las Movilizaciones Vecinales

Desde el 12 de febrero 2023 se han articulado en torno a varios ejes:

Grupo de expertos

Formamos un grupo de expertos, con ingenieros de caminos, expertos en metro, geotécnica, aguas, ingenieros agrónomos, arbolistas, paisajistas, arquitectos, urbanistas, científicos, abogados, etc

Alianzas

Formamos alianzas con asociaciones vecinales, asociaciones de familias de los colegios afectados, movimientos ecologistas, etc

Apoyos

Conseguimos apoyos muy transversales, desde la Baronesa Thyssen, la Asociación Española de Arboricultura, la Asociación Española de Paisajistas, la Comisión de Ecología Integral de la Archidiócesis de Madrid. También 124 profesionales del urbanismo enviaron una Carta Abierta al Alcalde de Madrid. Asimismo, nos apoyan personalidades de la Cultura y la Ciencia. Y se recogen más de 100.000 firmas, incluidas 26.576 firmas en papel.

Comunicación

Se informa en la calle, se organizan manifestaciones multitudinarias con gran impacto en medios de comunicación a nivel local, nacional e internacional. Difusión en redes sociales y se organizan reuniones técnicas con ingenieros para explicar el proyecto y alternativas a los vecinos, porque las administraciones locales no lo hacen.

Instituciones

Se presentan escritos, alegaciones. Se acuden a los plenos de las juntas de distrito, se piden reuniones con las administraciones responsables. Se denuncia ante el Defensor del Pueblo. Se hace una petición en la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo y una denuncia ante el BEI.

Vía legal

Los vecinos ponen una primera denuncia rápida que se archiva en febrero. En junio, un vecino denuncia la licencia de tala de Madrid Río. Obliga al Ayuntamiento a decir que la autorización "ha caducado" y en septiembre el juez archiva el caso al considerar que esa licencia ya no tiene vigencia. La ONG Ecologistas en Acción pone un contencioso administrativo por la totalidad del proyecto y el procedimiento judicial sigue abierto.

Intervención "NO A LA TALA"- Compromiso con el Clima (14 noviembre 2023)

https://youtu.be/crC_-lfU0XI?si=6xTgeujQ0QbUUiXr

Cronología de los Hitos más importantes

(en azul, acciones vecinales de especial importancia)

- **29 de junio de 2022:** Se firma la financiación propuesta por el BEI (importe aproximado): 372 millones de euros.
- **2 de agosto de 2022:** Se adjudica el contrato a una UTE de empresas constructoras.
- **25 de octubre de 2022: El Ayuntamiento de Madrid autoriza la tala de los árboles del Parque Madrid Río.** Se autoriza la tala de 242 árboles, mientras que el Proyecto Constructivo justifica la tala de 189 árboles (un 28% menos) y la DIA mencionaba solo 22 árboles en el Paseo de Yeserías. Además no menciona que el parque goza de un nivel de protección 2 y las normas urbanísticas no permiten la construcción de un metro.
- **5 de noviembre de 2022: Se firma el Acta de Replanteo (inicio legal de las obras)**
- **7 de noviembre de 2022: Se inician las obras.**
- **Enero 2023:** la concejala del Distrito de Arganzuela envía una carta a todos los vecinos del distrito anunciando las obras y disculpándose por las molestias; en concreto, por la nueva estación en el Paseo de Yeserías. No menciona el cambio al interior del parque, ni la tala y trasplante de arbolado, ni en la estación de “Madrid Río”, ni en la de “Palos de la Frontera”.
- **Febrero 2023:** aparecen vallas dentro del parque de Arganzuela y los vecinos descubren los cambios.
- **12 de febrero 2023 inicio de las movilizaciones vecinales en Madrid Río**
- **15 de febrero 2023:** primera denuncia vecinal ante la Fiscalía de Medioambiente y el Juzgado de Guardia.
- **17 de Febrero 2023: Ecologistas en Acción interpone un recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) y pide medidas cautelares.**
- **18 de febrero 2023: primera manifestación multitudinaria en el parque de Arganzuela con gran impacto mediático, incluido *The Guardian*.**
- **20 Febrero 2023 La Comunidad de Madrid anuncia paralización de las talas en Madrid Río.**
- **20 de Febrero 2023:** El Juzgado de Instrucción nº 30 de Madrid rechaza las medidas cautelarísimas y archiva el caso de la denuncia vecinal del 15 de febrero, alegando que la inminencia de tala está infundada y solo se basa en noticias de prensa (luego se sabrá que la licencia de tala ya estaba firmada el 25 de octubre de 2022).
- Empieza la recogida de firmas.
- **6 de marzo 2023: segunda concentración vecinal multitudinaria**
- **10 de marzo 2023:** se conoce la autorización de tala de Madrid Río (el Ayuntamiento de Madrid tarda más de 3 meses en facilitarlo a los partidos de la oposición, apurando el plazo legal que marca la ley de transparencia).
- **15 de marzo 2023 : primera reunión vecinal con el director general de Infraestructuras de la Consejería de Transportes. Anuncia que van a revisar los**

métodos constructivos, pero se niega a modificar la ubicación de la estación de Madrid Río.

- **17 de marzo 2023:** Denuncia vecinal en medios de comunicación por la licencia de tala
- **21 de marzo de 2023:** el Defensor del Pueblo responde a la carta de un vecino confirmando que abre una investigación sobre la ampliación de la L11.
- **23 de marzo 2023:** solicitud de Bien de Interés Cultural de la Arboleda de Arganzuela ante la Dirección General de Patrimonio de la Comunidad de Madrid
- **12 de abril 2023:** Petición registrada ante la Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo
- **11 de mayo 2023:** registro de + 90.000 firmas (26.576 de ellas en papel).
- **18 de mayo 2023:** El Tribunal Superior de Justicia de Madrid deniega la paralización cautelar de las talas de la Línea 11 de Metro pedidas por Ecologistas en Acción. Tres juezas no ven demostrado que las talas causen un daño irreversible.
- **28 mayo de 2028:** Elecciones municipales y regionales en Madrid: victoria del Partido Popular, con mayoría absoluta.
- Petición de reunión con los nuevos equipos del Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid.
- **Junio 2023: un vecino de Madrid Río denuncia ante la justicia la licencia de tala de Madrid Río: no se ajusta a la DIA y vulnera normas urbanísticas, parque protegido nivel 2.**
- **28 de junio 2023: Carta Abierta al Alcalde de Madrid de 124 profesionales del urbanismo, solicitando preservar el Parque de la Arganzuela.**
- **5 de julio 2023:** El Ayuntamiento de Madrid anuncia que la licencia de tala de Madrid Río “ha decaído a los 5 meses, en marzo” y el promotor pide "modificación" de la autorización.
- **26 de julio 2023:** reunión del concejal de Urbanismo, Movilidad y Medioambiente del Ayuntamiento con los firmantes de la Carta Abierta al Alcalde de Madrid.
- **26 de julio 2023:** La DGTEEC saca a información pública estudio ambiental simplificado.
- **21 de agosto - 6 de septiembre 2023 : alegaciones, los vecinos denuncian que las obras afectan al Paisaje de la Luz, Patrimonio Mundial de la Unesco**
- **5 de septiembre 2023** - informe de la DG de Gestión del Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento: Omite aludir a la licencia de tala anterior y recurrida. Solo “da traslado” a las distintas áreas de la concejalía de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad. Establece al constructor una serie de requisitos (ej. someterlo al dictamen de la Comisión para la Protección del Patrimonio Histórico-Artístico y Natural de la Ciudad de Madrid (CPPHAN) o argumentar la necesidad de tala por cada pie de árbol).
- **8 de septiembre 2023** -Informe de la DG de Planeamiento del Ayuntamiento de Madrid(págs. 556-560) :Confirma que el proyecto es contrario a las normas urbanísticas del PGOUM y que está prohibido construir un metro en el parque de Arganzuela, que cuenta con un nivel de protección 2, tal y como habían denunciado los vecinos. Y le señala el camino a la Comunidad de Madrid: «este aspecto de su

incompatibilidad deberá ser resuelto en la forma que proceda y en el momento procedimental oportuno», cambiando el proyecto o saltándose el PGOU por la vía del "interés general" y la "urgencia".

- **12 de septiembre 2023: registro de denuncia vecinal ante el Mecanismo de Reclamaciones del BEI.**
- **21 de septiembre 2023: Comisión de Peticiones del Parlamento Europeo, Bruselas. Se aprueba la petición con gran impacto mediático.**
- **22 de septiembre 2023:** la Consejería de Transportes concede, por fin, una reunión con los vecinos el **24 de octubre**.
- **25 de septiembre 2023 - Informe de la DG de Patrimonio Cultural del Ayuntamiento**
Tras las alegaciones vecinales, se da cuenta ahora que el Patrimonio Mundial está afectado por la nueva estación de "Atocha" (arbolado del Pso. de la Infanta Isabel y Jardines de Jimena Quirós) y le sugiere a la Comunidad de Madrid que se lo comunique a la UNESCO y solicite una reunión de la Comisión de Patrimonio Mundial del Sistema de Gestión del Paisaje de la Luz. Más de 2 años después de ser declarado Patrimonio de la Humanidad el 25 de julio de 2021.
- **19 de octubre 2023: vecinos de Atocha alertan del riesgo para las viviendas por falta de estudio hidrogeológico sobre los posibles impactos en el nivel freático del subsuelo de la zona de Atocha**
- **24 de octubre 2023:** segunda reunión con la DG de Infraestructuras de Transporte Público de la Consejería de Transportes. Solo informa que se están estudiando las alegaciones. No ofrece ninguna información concreta y ni respuesta a los vecinos.
- **14 de noviembre 2023:** La Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid aprueba el Informe Impacto Ambiental simplificado, desestima las alegaciones, aunque pone condiciones. Entre otras cuestiones, reconoce la incompatibilidad de usos del parque y exige un informe del CPPHAN. También pide estudios hidrogeológicos previos, y proyectos de reconstrucción de los parques (dando de nuevo razón a los vecinos)
- **15 de noviembre 2023:** En Junta de Gobierno, la Comunidad de Madrid aprueba aplicar el artículo 163.5 de la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid alegando "urgencia e interés general" para poder saltarse las normas urbanísticas.
- **23 de noviembre 2023 - Comisión para la Protección del Patrimonio Histórico-Artístico y Natural de la Ciudad de Madrid (CPPHAN):** La víspera de la reunión de la comisión, el Ayuntamiento expulsa por decreto urgente a todos los observadores de los grupos políticos. La CPPHAN emite dictamen favorable al proyecto.