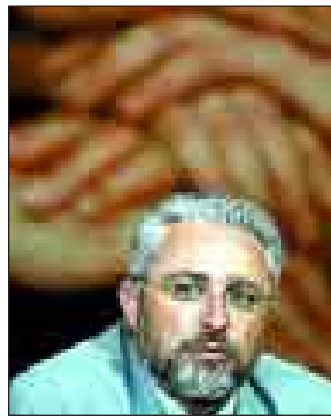


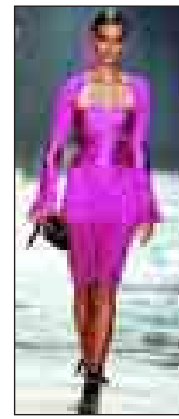
M2

EL MUNDO/LA REVISTA DIARIA DE MADRID
LUNES 20 DE SEPTIEMBRE DE 2004



El futuro de IU

La mayoría del partido tacha de «imprescindible» el abandono de Fausto Fernández como coordinador general /4



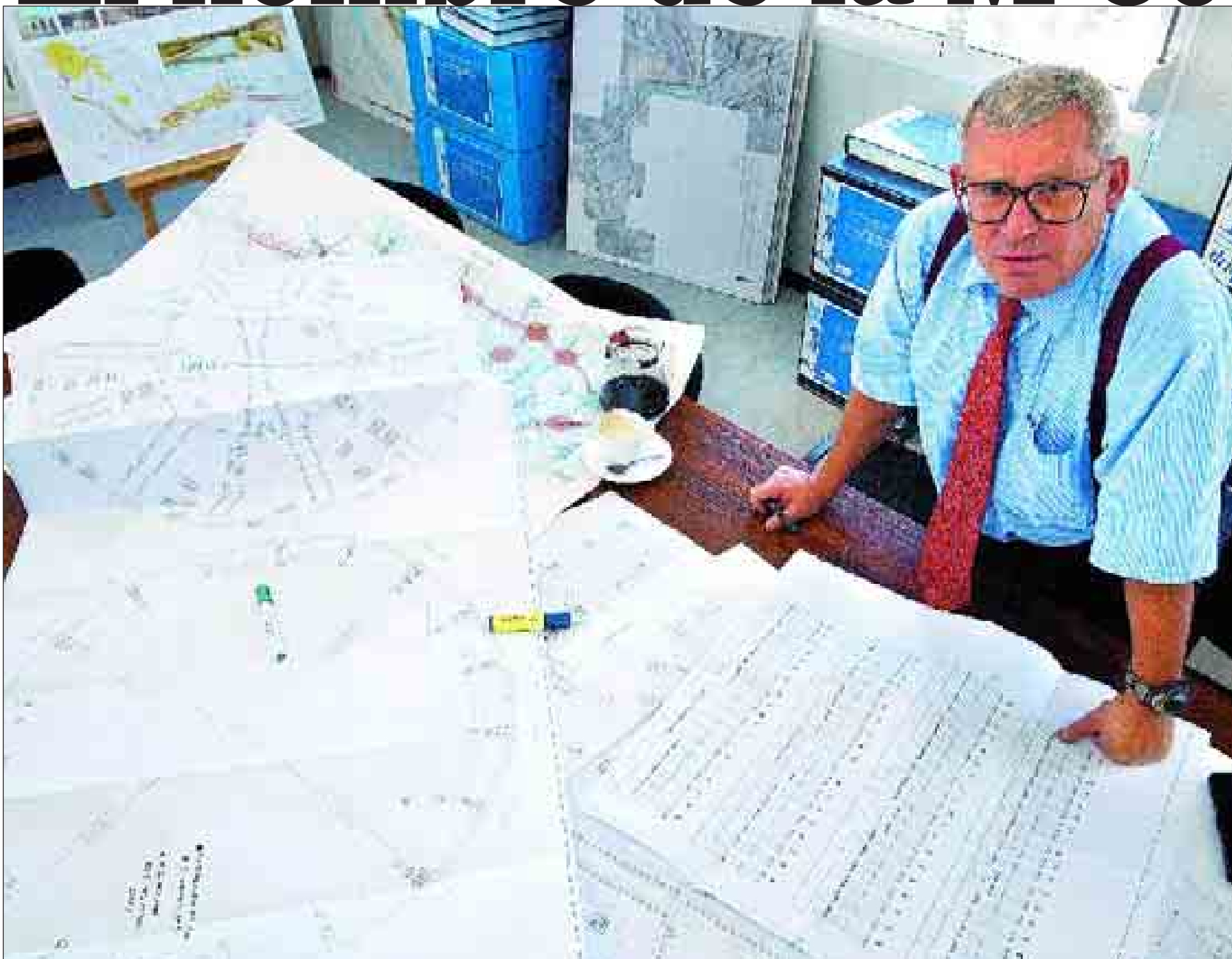
Tribunales

Un sorteo en la Audiencia Provincial designará mañana a los 10.000 madrileños que podrán ser jurado /6

Cibeles

Ágatha Ruiz de la Prada abre hoy la Pasarela, que cumple 20 años /16

El hombre de la M-30



Manuel Melis, rodeado de planos sobre la remodelación de la M-30, el pasado miércoles en su oficina en Sanchinarro. / ALBERTO CUÉLLAR

Arranca la gran obra de la 'era Gallardón'. M2 entra en el cuartel general del ingeniero Manuel Melis, cerebro de la reforma /2-3



El paseo de Coches... con los mejores coches

Casi 90 miembros del Rolls Royce Enthusiast's Club presumieron de sus joyas en el parque del Retiro para deleite de cientos de paseantes

10

Ayuntamiento. Manuel Melis dirige la remodelación de la autovía desde un barracón en Sanchinarro. Pretende 'mudarse' junto al río Manzanares

En el cuartel desde donde se reforma la M-30

FERNANDO MAS

Sobre la mesa en la que trabaja Manuel Melis (Zaragoza, 1944) hay un cenicero con tres colillas, una taza de café y un número incalculable de planos. En una pizarra blanca, fórmulas, secciones de puentes, tuneladoras, frases en alemán... En el suelo, decenas de cajas de color azul que contienen los datos necesarios para ejecutar la gran obra de Alberto Ruiz-Gallardón, alcalde de Madrid: la reforma de la M-30.

Manuel Melis arma y desarma la autovía con la misma facilidad con la

«Los ingenieros tenemos que estar en el barro, es nuestro trabajo», dice Melis en su barracón

que un niño juega con las piezas de un mecano. Desvía el tráfico, hace calas para averiguar qué tiene bajo sus pies, lee en revistas alemanas la última información sobre las tuneladoras más sofisticadas. No duda en coger un rotulador verde y explicar cómo se trabajará junto al río, para soterrar la M-30, cuáles fueron los problemas que en su día hubo con la Avenida de la Ilustración, que se hundía cada dos por tres, o cómo se cruzarán bajo tierra tres niveles de carreteras para desplegar una alfombra verde entre el Campo del Moro y la Casa de Campo.

Ingeniero, experto en ferrocarriles, ejecutor de la ampliación de la red de Metro más importante de la historia de Madrid (un escuela que ahora se trata de copiar), es lo más parecido a un niño chico que se entusiasma si habla de ajedrez, cuando le permiten escudriñar el objetivo de una cámara o cuando, la mañana que recibe a M2, miércoles 15 de septiembre, inicia con las constructoras las obras de la M-30 en el tramo Este, el que va desde el Nudo de La Paloma hasta la N-III.

Durante una larga conversación con M2, el miércoles 15, explica qué lo ha llevado a dejar el parque de la oficina y trasladar el centro de operaciones a un barracón ubicado en las estribaciones de Sanchinarro, junto a la M-30, la M-40 y la carretera de Burgos (N-I). «Creo que los responsables debemos estar sobre la obra. No debe haber lujosas y confortables oficinas centrales. Los ingenieros tenemos que estar en el barro, es nuestro trabajo». En bre-

ve se trasladará con todo su equipo a otro barracón: considera que debe estar emplazado en la zona más delicada, junto al río Manzanares. «La experiencia de trabajar encima de las obras fue muy buena en Metrosur. Las oficinas fueron poco lujosas, pero baratas y eficaces. Ahora repetirá experiencia.

El ingeniero Melis utiliza durante su explicación un argumento lleno de cifras para defender la reforma de la M-30: «En el nudo Sur circulan 300.000 vehículos al día; junto al río, 200.000. Sin embargo, en la zona norte, sólo 60.000. Por culpa de los semáforos de la Avenida de la Ilustración». La remodelación de la autovía, considera, reordenará el tráfico.

► **Zona Este.** Cinco actuaciones adjudicadas. 25,6 kilómetros, 183,5 millones de presupuesto. «Es el tramo de obra más sencillo, pero también el que más verá la gente». En otoño de 2006 debe estar terminado, según los plazos oficiales. En octubre se empezarán a notar los cortes. Allí donde se corten «dos carriles, los desvíos tendrán tres», dice Melis, empeñado en recordar que los problemas serán menores que con las obras de Cuatro Caminos.

Se trata, en resumen, de reorganizar los enlaces interiores con las carreteras de salida de Madrid. Lo que se busca es suprimir los cruces de tráfico (*transfer*), lo que además haría descender el número de accidentes. Los cálculos de los técnicos hablan de que el número de muertos pasaría de ocho a cuatro al año.

Lo que no se hará esta legislatura es suprimir el puente de Vallecas, una de las principales peticiones de la oposición. «Se puede hacer sin demasiado problema si nos dan la orden», afirma Melis. Resta importancia a que el *by-pass* Sur desemboque junto a este viaducto, lo que el futuro puede dificultar su desmantelamiento.

► **Zona Sur.** Una actuación adjudicada. 4,1 kilómetros, 740 millones de presupuesto. Está pendiente la adjudicación del túnel de conexión de Embajadores con la N-IV, carretera de Andalucía (5,8 kilómetros, 74 millones de presupuesto). El famoso *by-pass* Sur permitirá que los coches eviten el Nudo que conecta con la N-IV y la M-40. Dos túneles que permitirán unir la M-30 a la altura de la N-III (carretera de Valencia) y los mataderos de Legazpi. La mayor dificultad estriba en la utilización de tuneladoras. En este tra-



Manuel Melis, con planos de la M-30, en el barracón donde trabaja sobre la reforma de la autovía. / ALBERTO CUÉLLAR

Tuneladoras a precio de ternera

Extiende sobre la mesa un papel ancho que acaba de sacar de una carpeta. Lo despliega. «Esta es la tuneladora que hemos diseñado. Cuando la encarguemos, ya mismo, se le dirá a los fabricantes: así la queremos». Madrid acogerá la tuneladora más grande jamás usada, capaz de hacer un agujero de más de 15,2 metros de diámetro. En Alemania ha empleado una de 14,2 y en Holanda una de 14,7 metros. ¿Y cuánto cuesta cada uno de los cuatro armatostes que serán utilizados en la reforma de la M-30? «Su peso es de unas 2.000 toneladas», explica Melis. Saca el cálculo. «Cada tonelada, como el kilo de ternera buena, de la gallega. A 1.500 pesetas. Pues unos 3.000 o 4.000 millones [18 ó 24 millones de euros]».



El ingeniero explica a M2 un tramo de la obra. / A. CUÉLLAR

Melis, contra lo que pueda parecer, no tiene una pasión desahogada por las tuneladoras. «No hay que usarlas más que cuando hacen falta. Tiene su riesgo». Entonces empieza a explicar cómo durante la construcción de Metrosur registraron algunas desviaciones de hasta 70 centímetros en la trayectoria planteada. La dificultad se acrecien-

ta cuando se trata de una máquina que jamás se ha usado. De las siete empresas (Ihi Wirth-Nfm, Lovat, Hitachi, Mitsubishi, Herrenknecht y Kawasaki) que fabrican ingenios de este tipo en el mundo, algunas no se atreven con semejante artilugio. El diseño de la tuneladora para la M-30 se ha realizado con la alemana Herrenknecht. Es una de

las que tiene más probabilidades de construir los cuatro artilugios que necesitarán las adjudicatarias para ejecutar el *by-pass* Norte y el Sur.

En Sanchinarro se va a concluir en pocos meses la urbanización del PAU. Allí, para no tener que levantar el suelo cuando acabe la obra del túnel del norte, Melis ya ha previsto una vía para sacar las piezas de la perforadora cuando termine su trabajo. Para meter la máquina que horadará el *by-pass* Sur se abrirá un foso de 120 metros de largo, 60 de ancho y 30 de profundidad junto a los invernaderos de Arganzuela. Una tuneladora debe trabajar a una profundidad el doble del diámetro capaz de agujerear. Si horada 15 metros, sobre ella debe haber 30 de suelo.

M2

mo se emplearán dos, que permitirán ejecutar la infraestructura en 30 meses. La conexión de Embajadores, a su vez, dará salida directa a la N-IV a los autobuses de la Estación Sur. El plazo de construcción es de 18 meses.

► **Zona Oeste.** Tres actuaciones sin adjudicar. 9 kilómetros, 1.227 millones de presupuesto. El tramo más polémico y delicado, porque transcurre junto al río Manzanares. El subterráneo entre el Paseo del Marqués de Monistrol y el Puente de la Princesa (6 kilómetros) se construirá a cielo abierto, sin tuneladora. La Confederación del Tajo sacó el viernes a información pública este proyecto. Habrá 45 días para alegar. Después se ha de elaborar un informe. El Gobierno municipal espera, oficialmente, tenerlo para diciembre. Los técnicos reconocen que, casi con total seguridad, deberán esperar a marzo. El plazo de ejecución de este tramo, recogido en los documentos de Madrid Calle 30 —empresa que gestionará la reforma—, es de 36 meses. Quedan 32 de legislatura. «En la obras no puedes correr, pero no hay que perder un minuto». Melis se lamenta de que en su vida, esta es la infraestructura que más trabas burocráticas ha tenido, lo que ha provocado importantes retrasos. —¿Cuál es la mayor complicación del proyecto oeste? —«El soterramiento de la Avenida de Portugal hasta la Glorieta de San Vicente», responde Melis. «Hay tres niveles diferentes que se

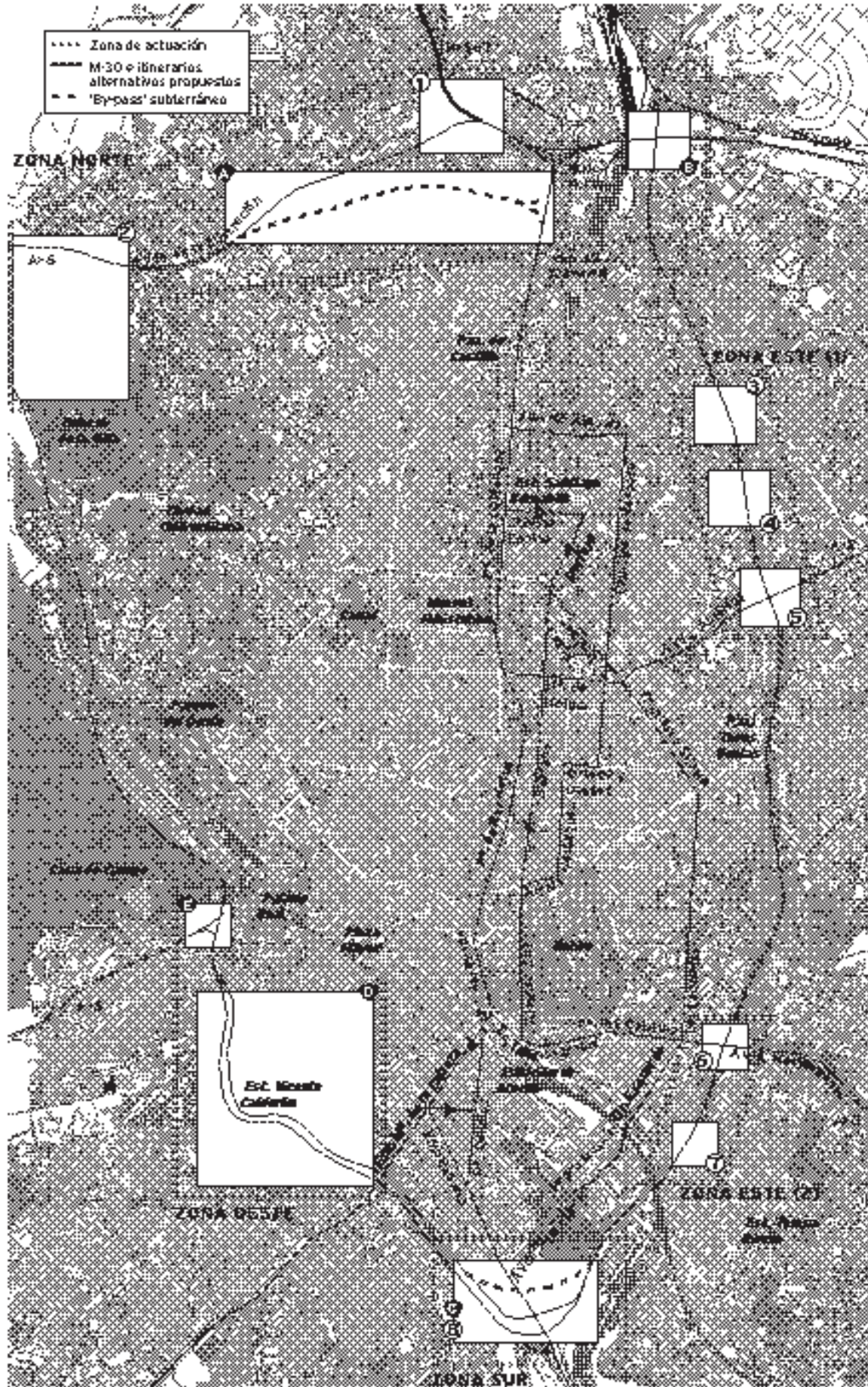
Descontento con el tiempo perdido en adjudicar las obras, Melis se dedica en exclusiva a este proyecto

entrecruzan a diferentes alturas». Se construye el inferior, se tapa. Se construye el del medio, se tapa. Se construye el superior, se tapa. Sobre todos ellos, zona verde para unir el Campo del Moro y la Casa de Campo. En un tramo de actuación de 3,2 kilómetros se construyen 12,2 de túneles. El presupuesto es de 450 millones.

► **Zona Norte.** Cuatro actuaciones. Dos adjudicadas: 4 kilómetros, 54 millones de presupuesto. Otras dos sin adjudicar: 8 kilómetros, 1.196 millones de presupuesto. Han comenzado los trabajos de ampliación de la vía de servicio en el noroeste y el acceso directo entre la Ilustración y la M-607 (carretera de Colmenar). Melis no ve dificultad ni peligro en las obras de Monforte de Lemos. «Las vamos a hacer igual que en la calle de José Abascal cuando ampliamos la línea 8 del Metro. En pantalla, porque es más rápido y más seguro. Pasamos bajo edificios de 13 alturas». Los cálculos de su equipo, dice Melis, indican que «en este tramo pueden obtenerse 1.000 plazas de aparcamiento para residentes». La imprevisible Operación Chamartín condiciona las obras del by-pass Norte, hasta el punto de que la obra se puede estancar en este punto. Melis da por concluida la Fase I del Proyecto M-30. Dice que no está «contento con el tiempo que se ha tardado en adjudicar las obras». Por eso ha pedido a Pilar Martínez, concejala de Urbanismo, dedicarse «a esta obra en exclusiva».

Arrancan las obras de la M-30

Con vistas a los cortes de circulación que provocarán las obras de mejora de la M-30, el Ayuntamiento ha elaborado una serie de itinerarios alternativos para que los conductores sufran los menos inconvenientes posibles.



- 1** Acceso Avda. de la Ilustración con la carretera de Colmenar (M-607)

Pres. adjudicación	23.483.956
Plazo ejecución	18 meses
Empresa adjudicataria	OH
- 2** Vía de servicio de la M-30 en la zona noroeste y ampliación a tres carriles en el enlace con la parte oeste de la M-30

Presupuesto adjudicación (euros)	30.484.458
Plazo ejecución	24 meses
Empresa adjudicataria	OH
- 3** Nudo de la Paloma

Pres. adjudicación	49.995.639
Plazo ejecución	24 meses
Empresa adjud.	GORSAN/GORVIAM
- 4** Remodelación C/ Costa Rica

Pres. adjudicación	24.309.621
Plazo ejecución	14 meses
Empresa adjud.	LTE SANDO/PLODER
- 5** Enlace con la Avda. de América

Pres. adjudicación	22.964.178
Plazo ejecución	14,5 meses
Empresa adjud.	ALDESA
- 6** Nudo de O'Donnell

Pres. adjudicación	16.494.478
Plazo ejecución	18 meses
Emp. adjud.	LTE NECSO/FERROVIAL
- 7** Nuevo enlace con la A-3

Pres. adjudicación	170.727.666
Plazo ejecución	24 meses
Empresa adjud.	SACYR
- 8** 'By-pass' sur (en dos sentidos)

Pres. adjudicación	741.743.177
Plazo ejecución	30 meses
Emp. adjud.	LTE NECSO/FERROVIAL LTE DRAGADOS/FOC

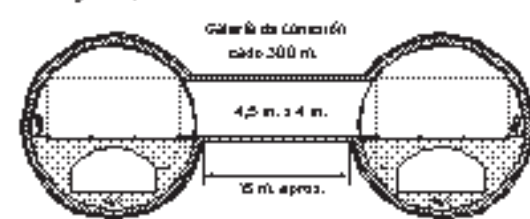
■ Propuestas no adjudicadas

A 'By-pass' norte	Longitud total	10.525 m.
	Presupuesto	722 mill. de euros
B Conexión 'by-pass' norte con A-1	Longitud total	5.479 m.
	Presupuesto	474 mill. de euros
C Conexión C/ Embajadores con M-40	Longitud total	5.800 m.
	Presupuesto	74 mill. de euros
D Soterramiento M-30 entre el Paseo Marqués de Monistrol y Pte. S. Isidro	Longitud total	24.971 m.
	Presupuesto	1.068 mill. de euros
E Soterramiento Avda. de Portugal	Longitud total	2.983 m.
	Presupuesto	159 mill. de euros

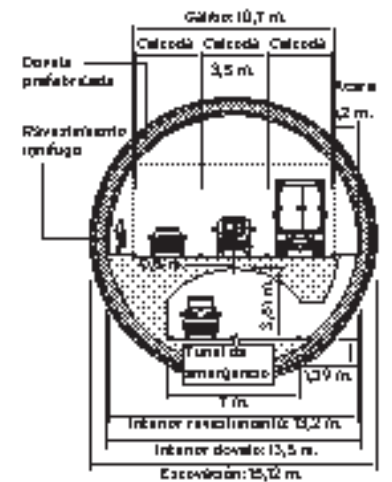
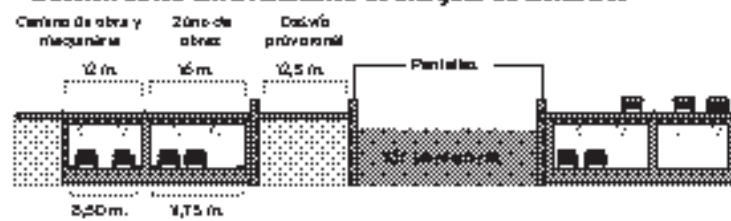


■ Sección de los 'By-pass'

Los túneles previstos en la nueva M-30 tendrán el mismo diseño: tres carriles por sentido y una segunda planta como vía de evacuación.



■ Sección de los enterramientos de Marqués de Monistrol



FUENTE: Concejalía de Gobierno de Urbanismo, Infraestructura y Medio Ambiente