



**ALEGACIONES DE VECINOS POR
TORRELODONES AL
ESTUDIO INFORMATIVO PARA EL
INCREMENTO DE CAPACIDAD DE LA LÍNEA
FERROVIARIA MADRID – HENDAYA, TRAMO:
NUDO DE PINAR DE LAS ROZAS – VILLALBA**

ÍNDICE

I. MEJORA DE LA COBERTURA Y FUNCIONALIDAD DE LA RED DE CERCANÍAS EN TORRELODONES

1. CREACIÓN DE UN NUEVO APEADERO Y APARCAMIENTO EN EL ÁREA HOMOGÉNEA SUR
2. IMPLICACIÓN ECONÓMICA DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN LA CONSTRUCCIÓN DEL APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO EN LAS CERCANÍAS DE LA ESTACIÓN DE TORRELODONES

II. MEJORA DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LAS VÍAS A SU PASO POR TORRELODONES

3. CONSTRUCCIÓN DE UN FALSO TÚNEL ENTRE PK 7+900 Y PK 8+400
4. INTEGRACIÓN URBANA DE LAS VÍAS Y DEL ESPACIO CREADO POR SU SOTERRAMIENTO, Y ACCESOS A LA URBANIZACIÓN EL GASCO
5. REDUCCÓN DE LAS EXPROPIACIONES PROVOCADAS POR TALUDES Y TERRAPLENES
6. APLICACIÓN DE LOS ÚLTIMOS ADELANTOS EN LA REDUCCIÓN DE VIBRACIONES
7. REDUCCIÓN DEL RUIDO EN LAS VIVIENDAS PRÓXIMAS A LAS VÍAS
8. CONTROL DE LAS VIVIENDAS AFECTADAS POR LAS OBRAS MEDIANTE ESCÁNER TRIDIMENSIONAL
9. SOTERRAMIENTO DE LA LÍNEA ELÉCTRICA PARALELA A LA VÍA



En el Boletín Oficial del Estado (BOE) número 293 de fecha 5 de diciembre de 2009, se publicó el anuncio de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias por la que se somete al trámite de información pública el “Estudio Informativo para el incremento de capacidad de la línea ferroviaria Madrid-Hendaya, tramo: Nudo del Piar de Las Rozas-Villalba y duplicación de vía en la línea Villalba-Segovia, tramo: Villalba-Alpedrete” y se somete al trámite de información pública por un periodo de 30 días hábiles.

Estando dentro del plazo de información pública, Vecinos por Torrelodones y los firmantes de este escrito presentan las siguientes alegaciones.

I. MEJORA DE LA COBERTURA Y FUNCIONALIDAD DE LA RED DE CERCANÍAS EN TORRELODONES

1. CREACIÓN DE UN NUEVO APEADERO Y APARCAMIENTO EN EL ÁREA HOMOGÉNEA SUR

Antecedentes

- Deficiente accesibilidad a la estación de Torreldones en todos los modos de transporte

De acuerdo con los "Estudios de demanda" y "Transporte y demanda" del Estudio Informativo, la accesibilidad a la estación de Torreldones es "deficiente", tanto mediante vehículo privado, como a través de líneas de autobús urbano e interurbano. Ello se atribuye al carácter circular de las líneas urbanas y a la lejanía de las paradas de transporte del autobús interurbano, que globalmente "presenta un abanico de recorridos que lo hace mucho más accesible que el ferrocarril".

La accesibilidad a través del vehículo privado resulta deficiente debido a la ausencia de un aparcamiento en las cercanías de la estación de Torreldones, lo que provoca que existan únicamente 89 plazas en las calles próximas. El Estudio Informativo concluye que estas plazas se encuentran completamente ocupadas en las primeras horas de la mañana, en los momentos de máxima demanda de servicios ferroviarios (Pág. 93 estudio de transporte y demanda actual).

- Incremento muy notable de la población del municipio de Torreldones no acompañado de un incremento del uso de la estación de cercanías

En los últimos trece años (1996-2009) la población de Torreldones se ha duplicado, pasando de 10.713 habitantes a 21.781. Si se toma como referencia el periodo 2000-2007, la población de Torreldones ha crecido en casi 7.000 habitantes. Sin embargo, en este mismo periodo, el número de pasajeros diarios subidos y bajados en la estación de Torreldones, apenas se ha incrementado en 606 personas. En términos porcentuales, la comparación es esclarecedora: mientras la población ha crecido más de un 50%, el uso del tren de cercanías apenas lo ha hecho en un 18%.

Evolución de la población y uso de la estación de ferrocarril de Torrelodones

	2000	2007	Incremento	%
Población	13.467	20.452	6.985	51,87
Pasajeros estación de Torrelodones	3.253	3.859	606	18,63

Fuente: Estudio Informativo. Estudio de demanda. Padrón municipal.

El tren ha perdido por tanto cuota de participación en la movilidad de los ciudadanos de Torrelodones, un fenómeno cuya importancia es incluso mayor que la reflejada por los datos, pues el área de influencia de la estación de Torrelodones desborda su término municipal e integra gran parte del de Hoyo de Manzanares y Galapagar, por lo que el incremento de la población se situaría muy por encima del 55%.

La caída relativa del uso del ferrocarril da cuenta además de una pérdida de competitividad del cercanías frente a otros modos de transporte como el autobús y sobre todo el vehículo privado, y resulta contradictoria con los objetivos de fomento de transporte público en ámbitos metropolitanos como el que nos ocupa. Cabría trasponer aquí algunas de las directrices del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), aunque resultan suficientemente aclaratorios los cinco primeros incluidos en el Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para Madrid, en el que se incluye el desdoblamiento de las vías del tren a su paso por Torrelodones:

Objetivos del Plan

1. Ampliación de la cobertura poblacional de las Cercanías.
2. Mayor funcionalidad y capacidad de la Red.
3. Potenciación de las Cercanías como modo de transporte básico en la movilidad metropolitana.
4. Mayor accesibilidad al centro de Madrid desde todos los corredores.

- Previsión de un incremento notable de la población en el término municipal de Torrelodones y en el Área Homogénea Sur.

En los próximos años está previsto que aumente de forma muy notable la población de la zona de influencia de la estación de cercanías de Torrelodones como resultado de la construcción de viviendas en planes ya aprobados. De acuerdo con un informe realizado por el Departamento de Geografía de la Universidad Autónoma de Madrid, el planeamiento municipal de Torrelodones permitirá que en los próximos años se puedan instalar en el municipio más de 5.000 personas en las 1.800 viviendas previstas en los planeamientos de desarrollo aprobados. Si a ello se añaden los potenciales de crecimiento de las zonas de influencia de la



estación en Galapagar y Hoyo de Manzanares, se podría prever, siendo muy prudentes, que la población aumente en más de 6.000 personas.

Una parte muy importante de los nuevos habitantes de Torrelodones se situará en las proximidades de las vías del tren pero a una gran distancia de las estaciones de ferrocarril de Torrelodones y Las Matas. Así, se encuentra en pleno proceso de construcción el Área Homogénea Sur, un área de 1.100 viviendas en la que en el último año y medio se han instalado los primeros vecinos. Si a ello se une el futuro desarrollo de la UE-16 Los Llanos, también limítrofe con las vías, se puede prever que en los próximos años se instalen en esta zona 4.000 nuevos habitantes.

Es necesario tener presente además, que en la zona de influencia peatonal de una posible estación en el Área Homogénea Sur está el barrio de "Los Bomberos" en el que viven ya actualmente 1.500 personas, por lo que el ámbito de influencia peatonal de la estación superaría los 5.500 habitantes.

Alegaciones

- Solicitamos la construcción de un apeadero en la zona del Área Homogénea Sur, localizada entre los Pk 5+908 y 6+2458 del actual corredor ferroviario, manteniendo la actual estación de Torrelodones.
- Solicitamos la construcción de un aparcamiento junto a la estación que permita absorber el incremento de la demanda previsto.

El trazado en este tramo cuenta con casi 350 metros de alineación recta, lo que permitiría la parada de cualquier doble composición de los trenes que habitualmente se utilizan en la explotación de la línea.

El nuevo apeadero, junto con un aparcamiento anexo, permitiría mejorar de forma muy importante la accesibilidad a la red de cercanías y resolver los problemas de capacidad que presenta el aparcamiento de Las Matas.

Es necesario tener presente que la zona del Área Homogénea Sur cuenta con una accesibilidad excelente a la A-6, y en un futuro próximo dispondrá de un paso inferior bajo la autopista que dará acceso directo y rápido al centro del núcleo urbano y a la propia A-6.

La distancia respecto a las dos estaciones más próximas (3,9 km desde la estación de Torrelodones y 2,8 km respecto a la de Las Matas) es mayor que la existente en otras líneas de cercanías que dan servicio al sur del Área Metropolitana de Madrid.



El aumento de la capacidad de la línea al segregar el tráfico de largo recorrido y mercancías en vías independientes permitiría disponer de una mayor holgura para encajar un aumento en los tiempos de recorrido debido a la disposición de esta nueva estación.

2. IMPLICACIÓN ECONÓMICA DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN LA CONSTRUCCIÓN DEL APARCAMIENTO SUBTERRÁNEO EN LAS CERCANÍAS DE LA ESTACIÓN DE TORRELODONES

Antecedentes

Tal y como se decía anteriormente, la estación de ferrocarril de Torrelodones carece de un aparcamiento de vehículos en sus proximidades que facilite el acceso a la red de cercanías a los más de 20.000 habitantes de un municipio en los que la movilidad motorizada privada es especialmente relevante debido a su trama urbana dispersa.

En los últimos tiempos se han realizado múltiples intentos de resolver la carencia de aparcamiento por parte de las tres administraciones implicadas (Ministerio de Fomento, Comunidad de Madrid y Ayuntamiento de Torrelodones). La construcción del aparcamiento cuenta además con el apoyo de todos los grupos municipales representados en el consistorio.

Por diversas razones, no ha sido posible hasta ahora el acuerdo, y actualmente se encuentra en tramitación una discutible modificación urbanística que podría permitir construir un pequeño aparcamiento sobre rasante en una parcela municipal próxima a la estación.

Alegaciones

- Solicitamos que el Ministerio de Fomento se implique económicamente en la construcción de un aparcamiento subterráneo junto a la estación de Torrelodones.

II. MEJORA DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LAS VÍAS A SU PASO POR TORRELODONES

3. CONSTRUCCIÓN DE UN FALSO TÚNEL ENTRE PK 7+900 Y PK 8+400

Antecedentes

El Estudio Informativo (*Definición de opciones estudiadas*) constata la existencia de un tramo "con abundantes edificaciones dispersas pero cercanas a la plataforma, de manera que la duplicación por cualquiera de los márgenes supondría afecciones directas a un elevado número de viviendas existentes". Seguidamente el Estudio, "tomando en consideración dichos condicionantes ambientales", establece que "la solución óptima pasa por establecer en dicho tramo un falso túnel, que mejore el estado ambiental actual de la zona así como la permeabilidad territorial tanto ambiental como urbana" (pág 45).

Se propone concretamente la construcción de un falso túnel desde el km 8+700 hasta el 9+400, es decir, en el tramo en el que la vía "discurre en trinchera" entre la calle Dr. Huertas hasta el puente que da acceso a la urbanización de El Gasco.

Vecinos por Torreldones considera que la construcción del falso túnel es una solución muy adecuada para evitar los graves problemas que la ejecución de la ampliación a cielo abierto pudiera llegar a ocasionar en una zona donde las viviendas están situadas en el límite del talud de la trinchera por cuyo fondo discurren las vías.

La afección a la población y a las viviendas del proyecto se resuelve entre el PK 8+700 y el 9+400 mediante el falso túnel, pero quedan sin abordar en un pequeño tramo situado a la salida del túnel entre el Área Homogénea Sur y el Gasco (túnel PK 7+900 – 8+300). En este corto tramo, existen viviendas muy próximas a las vías en el lado meridional y está ya aprobado un plan que permite construir un elevado número de viviendas en su lado norte.

Alegaciones

- Solicitamos que se prolongue el actual túnel (PK 7+900 – 8+200) mediante un falso túnel, al menos hasta el PK 8+400, tramo que discurre en trinchera y en el que existen viviendas muy próximas a las vías.
- Solicitamos que se prolongue la boquilla del nuevo túnel a

construir entre los PK 7+900 y 8+300, mediante un falso túnel al menos hasta el PK 8+400.

La creación de estos pequeños tramos de falso túnel permitirán reducir la afección de las nuevas vías a las viviendas actualmente existentes en su lado meridional.

Asimismo, la creación de este tramo de falso túnel permitiría reducir la previsible afección de la ampliación del corredor ferroviario a las nuevas viviendas a construir a escasos metros del borde septentrional de las vías. En este sector (APD-8) ya está aprobado un PERI para construir 500 viviendas, por lo que resulta imprescindible que la ampliación de las vías no suponga una afección a los 1.500 habitantes que vivirán en esta zona y cuya solución posterior resultaría muy compleja y costosa.

4. INTEGRACIÓN URBANA DE LAS VÍAS Y DEL ESPACIO CREADO POR SU SOTERRAMIENTO, Y MEJORA DE LOS ACCESOS A LA URBANIZACIÓN EL GASCO

Antecedentes

La construcción del falso túnel entre el PK 8+700 y el 9+400 creará un largo corredor y un nuevo espacio urbano sobre las vías.

Los espacios urbanos próximos a las vías en Torrelodones, comparten con otros muchos bordes urbanos del ferrocarril un cierto carácter marginal y residual debido al escaso cuidado y mantenimiento aplicado. Así, son frecuentes los cerramientos rotos, los grafitis, la acumulación de residuos, etc.

La construcción del falso túnel finaliza actualmente en un estrecho puente que da acceso a la urbanización El Gasco, siendo previsible que deba ser sustituido al verse afectado por el falso túnel.

Alegaciones

- Solicitamos que el proyecto vaya más allá del simple diseño de la estructura del falso túnel y aborde la creación de un espacio verde sobre las vías, aprovechando el carácter lineal de este espacio.
- Solicitamos que en dicho espacio verde se cree un carril bici y un espacio de uso peatonal.
- Solicitamos que el diseño del proyecto del falso túnel contemple la creación de unos *descendederos* desde la terminación a ambos lados

de las vías. Con estas rampas de conexión, el espacio verde deja de ser una isla y el carril bici toma su verdadero sentido de conexión y de circulación.

- Solicitamos que el diseño de la zona verde tenga muy presente la existencia de viviendas en el límite de las vías. El futuro espacio verde debe convertirse en un ámbito de mejora de la calidad de vida de los que viven en sus cercanías y no en un ámbito que pueda degradar su intimidad o calidad de vida.

- Solicitamos que todo el diseño de las pantallas acústicas y de los bordes del corredor ferroviario se realice teniendo presente el carácter urbano de la zona. Por ello, la selección del tipo de pantalla y otros elementos de borde, deberá tener presente el carácter urbano del tramo.

- Solicitamos que se prevean mecanismos para evitar que las pantallas acústicas sean *vandalizadas* por los grafitis y degraden su entorno. Por ello se considera necesario prever la instalación y mantenimiento de plantaciones vegetales que conviertan los cerramientos acústicos en *pantallas verdes*.

- Solicitamos que el falso túnel se calcule para cargas de tráfico al menos en los 200 m. últimos del corredor con el fin de mejorar los accesos a la urbanización de El Gasco.

- Solicitamos que se amplié el actual acceso a la urbanización El Gasco sobre las vías.

5. REDUCCIÓN DE LAS EXPROPIACIONES PROVOCADAS POR TALUDES Y TERRAPLENES

Antecedentes

La realización del proyecto implica, de acuerdo con la cartografía aportada por el Estudio Informativo, realizar expropiaciones en un sector de El Gasco, muchas de ellas vinculadas a la construcción de taludes para la ampliación del corredor ferroviario.

Alegaciones

- Solicitamos que se realice un reajuste del proyecto para tratar de reducir taludes y terraplenes sustituyéndolos allí donde sea posible por estructuras verticales que permitan reducir la anchura del corredor ferroviario. Es especialmente necesario contemplar esta

posibilidad en el Pk 8+700 y el Pk 9+325.

6. APLICACIÓN DE LOS ÚLTIMOS ADELANTOS EN LA REDUCCIÓN DE VIBRACIONES

Antecedentes

El objetivo básico del proyecto es ampliar la capacidad ferroviaria del corredor mediante la construcción de dos vías específicas para la circulación de mercancías.

El Estudio Informativo propone la construcción en todo el tramo que atraviesa el municipio de Torreldones de una sección tipo de vía sobre balasto. Tras la ampliación de la plataforma ferroviaria, las vías quedaran a muy escasos metros de un nutrido grupo de viviendas situadas entre el PK 9+900 y el límite del término municipal, en torno a las calles Antonio Sánchez y la Carretera de Galapagar. Además del ruido que provocará la circulación de los trenes, cuya mitigación es objeto específico de otra de las alegaciones, se producirá un incremento de las vibraciones que afectarán a la calidad de vida de la población residente en las cercanías del corredor ferroviario con anterioridad a la ejecución del proyecto.

Por otra parte, es previsible que las vibraciones se incrementen de forma relevante como consecuencia de la creación de dos vías destinadas en exclusiva a la circulación de trenes de mercancías cuya configuración provoca una mayor transmisión de vibraciones al suelo que los convoyes de cercanías.

Alegaciones

- Solicitamos que el proyecto ponga especial cuidado en la implementación de un correcto aislamiento de vibraciones que corte la transmisión de las mismas, a través del medio hormigón/roca, a los vecinos próximos.
- Solicitamos que, en el resto del tramo en el que se utilice vía sobre balasto, se coloquen sujeciones aislantes de traviesa especiales, almohadillas de goma de asiento de traviesas y mantas de caucho o elastómeros bajo el balasto, para disminuir vibraciones. Ello es especialmente necesario en el tramo que discurre entre la estación y el límite del término municipal (PK 9+800 – 10+100).
- Solicitamos la instalación en los túneles y falso túnel de vía en placa y, con el objetivo de reducir de las vibraciones, interponer elastómeros entre traviesa y placa y entre esta y plataforma.

7. REDUCCIÓN DEL RUIDO EN LAS VIVIENDAS PRÓXIMAS A LAS VÍAS

Antecedentes

Una buena parte del recorrido del ferrocarril a su paso por Torrelodones ha discurre a través de áreas urbanizadas. Incluso entre el Pk 8+300 y el límite del término municipal (PK 10+100) las viviendas se sitúan a escasos metros del corredor ferroviario.

El Estudio de Impacto Ambiental realiza un análisis de la situación actual del ruido en el entorno de las vías férreas así como una proyección de la "situación fónica" una vez ejecutado el proyecto. El mapa que presenta la proyección de la situación acústica a su paso por Torrelodones es realmente preocupante.

La propuesta genérica del Estudio de Impacto Ambiental es: "la instalación de pantallas acústicas en las proximidades de la vía férrea con el fin de aumentar la eficacia de las mismas. Estas pantallas serán opacas en el medio natural, especialmente en los espacios naturales protegidos y zonas urbanas".

En el término de Torrelodones se propone la construcción de pantallas entre los PK 9+500 y 11+000.

Alegaciones

- Solicitamos la realización de un estudio acústico con un mayor nivel de detalle y con un mayor número de puntos de toma de niveles sonoros con el fin caracterizar con mayor rigor la situación acústica actual y poder realizar previsiones y medidas correctoras más precisas.
- Solicitamos la instalación de barreras acústicas más eficaces para cada tramo con el fin de reducir al máximo la afección acústica del ferrocarril. Se debe tener presente que el tramo más sensible es el que discurre entre la estación de Torrelodones y el límite con el término municipal de Galapagar (pk 9+500 y 11+000). En este tramo se solicita que el estudio acústico sitúe puntos de muestreo y que se coloquen pantallas reflectantes o absorbentes en función de su eficacia concreta en esta zona.
- Solicitamos la instalación de pantallas acústicas no previstas en el Estudio Informativo en el tramo que discurre entre la boquilla del

túnel del PK 8+300 y el comienzo del falso túnel 8+700. Se trata de una zona en la que se construirán viviendas en los próximos años pues el plan de desarrollo se encuentra ya aprobado. Para atenuar el impacto visual de las barreras acústicas solicitamos la plantación bajo los taludes una alineación de árboles, que sirva como pantalla visual en las mismas

8. CONTROL DE LAS VIVIENDAS AFECTADAS POR LAS OBRAS MEDIANTE ESCÁNER TRIDIMENSIONAL

Antecedentes

La realización del proyecto en un ámbito en el que las viviendas se sitúan a escasos metros de las vías implica un evidente riesgo de causar daños a estas viviendas, tanto desde el punto de vista estructural como desde otros.

En la realización del faso túnel del PK 8+700 9+400 se propone específicamente la excavación “de la margen izquierda de la sección empleando voladura muy controlada o cementos expansivos para no afectar las viviendas cercanas”. Se trata de una zona por la que el ferrocarril discurre en trinchera que se encuentra *gunitada a los dos lados de la vía, por lo que no se puede ver el aspecto de la roca a excavar.*

De acuerdo a la información del Estudio Informativo y a la situación del tramo, lo más que probable es que se utilicen explosivos pues permite realizar la excavación en plazo breve de tiempo, minimizando afecciones a la circulación de trenes y molestias a los vecinos. Esto obliga, dada la proximidad de las edificaciones, a realizar un control exhaustivo de las voladuras para minimizar sus daños, y un control tan exhaustivo o más que el anterior de los efectos de las voladuras sobre los edificios.

Alegaciones

- Solicitamos que, previamente al inicio de las obras, se realice una campaña de toma de datos de la situación actual de las viviendas, mediante **la utilización de un equipo de escaneo en tres dimensiones** de las viviendas de la zona que, razonablemente, pudieran verse afectadas por las voladuras. Esta técnica permite la toma mediante el escáner tridimensional de millones de puntos en escasos segundos, obteniendo verdaderas “fotografías con medidas” de los elementos que se escaneen.
- Solicitamos que los datos tomados de forma previa a la realización de los trabajos sean **depositados ante notario**, con el fin de que

puedan servir para hacer comparaciones con los resultantes de los obtenidos tras cualquier problema en las viviendas. Este sistema se está aplicando en la actualidad en las obras y, especialmente, en los túneles que Adif realiza para la construcción de la "y vasca".

- Solicitamos que se **instrumenten sistemas de control de las viviendas en las zonas más sensibles** mediante acelerómetros y sistemas de control semejantes.

9. SOTERRAMIENTO DE LA LÍNEA ELÉCTRICA PARALELA A LA VÍA

Antecedentes

- Línea paralela a la vía cuya propiedad se atribuye a Iberdrola y es en realidad propiedad de Renfe.

En el documento "Servicios afectados" del Estudio Informativo se identifica una línea eléctrica, cuya propiedad se atribuye a Iberdrola, que discurre paralela a las vías y discurre a una distancia variable del corredor ferroviario. Se acerca prácticamente hasta el límite de las vías a partir del PK 8+400.

De acuerdo con la documentación que se aporta como anexo 1 a estas alegaciones, la línea eléctrica es en realidad propiedad de RENFE.

- Riesgo para el Águila Imperial

La zona en la que se va duplicar las vías en el término municipal de Torrelodones resulta especialmente sensible para la conservación del Águila Imperial Ibérica, una especie en peligro de extinción de acuerdo con el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas. La importancia del área es aún mayor en la zona de la Colonia de Torrelodones.

Como claramente se reconoce en el documento "Demografía, usos del territorio e incidencia del proyecto sobre el águila imperial ibérica" (Anexo 4 del Estudio de Impacto Ambiental), los tendidos eléctricos que atraviesan la zona son un riesgo para la conservación de la especie. Como consecuencia de ello, en el punto 9.4 del citado documento se sugiere que una "manera de compensar la pérdida de hábitat sería realizar una corrección en tendidos eléctricos próximos al trazado objeto de duplicación".

- Líneas situadas sobre viviendas



La línea discurre en este tramo sobre las viviendas de la urbanización El Gasco, suponiendo una afección a la calidad de vida y la salud de los ciudadanos de esta zona. Asimismo, la presencia de arbolado de gran porte supone un riesgo importante de incendio por contacto con la línea.

Alegación

Solicitamos que se aproveche la realización de la obra para soterrar la línea de media tensión propiedad de Renfe que discurre próxima a las vías. Se debería analizar la posibilidad de utilizar el corredor ferroviario como espacio por el que localizar esta línea eléctrica.

Ello permitiría reducir notablemente el riesgo para la conservación del águila imperial ibérica y para la salud de los ciudadanos.