

AL ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO Y VIVIENDA

En Madrid, a 13 de abril de 2015

La Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM) con domicilio social en la calle Camino de Vinateros 53 bis, 1º izda, distrito postal 28030 de Madrid,

EXPONE

1. Que sometido a información pública (BOCM de 20 de febrero de 2015) el documento de aprobación inicial de revisión del Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "Prolongación de Castellana", y
2. Que estando de acuerdo con el escrito de alegaciones presentado por la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid
3. Que dentro del plazo legal establecido, nos adherimos a dicho escrito, que se adjunta.

Por lo que

SOLICITA

Se tenga por presentado a los efectos oportunos el presente documento de alegaciones.

ALEGACIONES

En las alegaciones que presentamos a la revisión del PPRI de la llamada Operación Chamartín nos reiteramos en los escritos que hemos registrado con antelación y que se remontan a las alegaciones que en su momento hicimos al vigente PGOUM de 1997 y más adelante tanto a la modificación puntual del mismo en 2002 como a la aprobación inicial del PPRI que ahora se revisa en 2009.

En nuestra toma de posición pesan dos factores principales. De un lado, la evaluación de la operación como una actuación estructurante de la ciudad e incluso de la corona metropolitana septentrional y, de otro lado, la puesta en relación con el entorno inmediato y, en especial, con los barrios colindantes al ámbito a una y otra vertientes. Las reivindicaciones y demandas de las asociaciones vecinales respectivas forman el cuerpo principal del presente escrito.

A continuación, antes de exponer nuestras solicitudes, a modo de recordatorio, hacemos unas muy sucintas consideraciones acerca del plan parcial.

Primera

La revisión sale a tres meses de la celebración de las elecciones municipales y autonómicas y, en su caso, la aprobación definitiva, si es que se produce, tendrá lugar unas pocas semanas antes. ¿A qué estas prisas a propósito de una actuación que lleva más de veinte años serpenteando y apareciendo y desapareciendo como el Guadiana? Se alienta así todo tipo de suspicacias, desde la sospecha de que la reactivación de la operación ahora no sería más que propagandística hasta el recelo de que se pretende dejar todo atado ante la eventualidad de que quienes gobiernen a partir de junio no sean favorables a la actuación o que quieran replantearla de raíz.

Sea como sea, a nuestro juicio, no es oportuno ni democrático que un equipo de gobierno cierre una cuestión de tan enorme envergadura, entregándola como un hecho consumado y ya resuelto al nuevo equipo de gobierno que le va a sustituir en tan poco tiempo. Aquí, por así decirlo, no se da la eximente o la justificación de la urgencia, pues el asunto puede esperar. Bien al contrario, aquí se da la agravante de que es un hecho cierto que, en junio, la Junta de Gobierno del Ayuntamiento tendrá una composición distinta a la actual. Este proceder será legal, pero no es legítimo ni estético.

Segunda

La revisión del PPRI en los aspectos concretos en que está anulado por la sentencia 972/2013 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, sin esperar a la resolución del recurso de casación por parte del Tribunal Supremo, nos crea serias dudas sobre la solidez jurídica del procedimiento que se sigue. Lo que está anulado no existe; entonces, ¿es posible revisarlo?

Sin entrar en profundidad en la cuestión, sí merece la pena que recordemos la sentencia del Tribunal Supremo por la que se anularon 22 desarrollos urbanísticos del PGOUM de 1997. En ella (fundamento de derecho nº 6) se dice: "... no se puede subsanar, enmendar o convalidar un plan nulo. Tampoco pueden conservarse los acuerdos de aprobación definitiva y otras que se mantienen como si las determinaciones del plan no hubieran sido declaradas nulas de pleno derecho". También: "Es cierto que la sentencia no declara la nulidad de todo el plan general, sino solo de algunas determinaciones urbanísticas, de algunas de sus normas, pero esta circunstancia (...) no altera ni priva del carácter de nulidad plena aquellas que han resultado afectadas por dicho pronunciamiento judicial. La nulidad es de una parte del plan, pero esa parte es nula de pleno derecho, con los efectos propios de esa categoría de invalidez".

Es muy preocupante que, con tales antecedentes, en la revisión del PPRI se pretenda zanjar la cuestión dando una patada hacia adelante. Cambia la Ley del Suelo y deja de existir el problema de las alturas, se modifica la redacción y deja de existir el problema de la carga de la ejecución del nudo norte. Demasiado fácil. ¿Qué ocurre si esta forma expeditiva de solucionar las barreras legales no es aceptada por los tribunales? ¿No se está reforzando o dejando abierta la puerta a la posibilidad de que en el futuro el Ayuntamiento deba hacer frente a cuantiosas exigencias indemnizatorias? La reciente aprobación de la denominada como revisión exprés de los PG de 1985 y 1997, ideada para responder a la sentencia del TS, se justificó apelando a la necesidad imperiosa de evitar las demandas de los propietarios y afectados y el previsible impacto en el erario público. No podemos olvidar, sin embargo, que, en aquél muy largo procedimiento, la corporación tuvo varias ocasiones para dar marcha atrás y corregir el vicio de origen. No lo hizo y, de tal modo, incrementó el riesgo para las arcas municipales.

La sentencia, por lo demás, ofrecía una buena oportunidad para corregir las formas de hacer del planeamiento urbanístico de la ciudad. En lugar de la inventiva, el apresuramiento, el *sostenella y no enmendalla*, habría que apostar por procedimientos más seguros, en los que la planificación no se enreda en decisiones que llevan a reveses jurídicos de los que luego no hay una forma solvente de salir indemnes.

Tercera

Para la FRAVM, la Operación Chamartín no es prioritaria ni necesaria, vista desde el objetivo de hacer una ciudad equilibrada, cohesionada, sostenible, racional, funcional y en la que prime el interés general, que no es otro que el que coincide con los intereses de la mayoría. En este punto repetimos lo que ya dijimos en el citado escrito de alegaciones a la aprobación inicial del PGOUM:

"...la prolongación de La Castellana hacia el norte ¿es, realmente, una prioridad de la ciudad? Nuestra respuesta es tajante: no es una prioridad ni a corto, ni a medio, ni a largo plazo, y peor aún, su activación entra en competencia y cercena las oportunidades de desarrollar operaciones de

centralidad en el arco sur-este de Madrid. [...] La ejecución de la prolongación, por lo demás, para ser viable económicamente exigirá un muy alto aprovechamiento por m², que desborda la capacidad de recepción de una zona ya sobresaturada y muy pobremente dotada. Algunos de los objetivos enunciados en el marco de la actuación, por otra parte, son incluso contrarios a los objetivos generales de la Revisión del PGOUM, v. gr., la prolongación de La Castellana hasta confluir con la M-40 y la M-607 significa facilitar y fomentar el uso del coche en los accesos al centro por el norte. ¿Se busca suprimir una “herida” –que, en verdad, no duele ni causa víctimas (al contrario que otras que la Revisión prefiere olvidar)– y, en la práctica, se potencia la barrera que en la actualidad es La Castellana?”.

Aquí viene al caso abundar en dos asuntos importantes. Se dice que la actuación va a crear 120.000 empleos en 20 años y que no va costar nada a las Administraciones públicas aun cuando se acometerá la ejecución de grandes infraestructuras viarias y de transportes. Vayamos por partes.

La apelación a la creación de empleo se ha convertido en un lugar común a la hora de defender cualquier operación urbanística. Pareciera que quienes se oponen a ella conviven felizmente con las altas tasas de paro. La imagen es tan demagógica que no resiste el más ligero escrutinio. Obviamente, no es este el lugar para entrar a fondo en el asunto. Es pertinente, no obstante, que apuntemos algunas consideraciones al respecto. La previsión de 120.000 puestos de trabajo es truculenta, pues se extiende a 20 años, esto es, 6.000 anuales, que no se acumulan, sino que en parte se solapan. Dicho sin manipulaciones: cuando se suman 120.000 empleos, en verdad lo que se está haciendo es contar los mismos puestos de trabajo varias veces. Por otra parte, serán los 6.000 anuales de media siempre que los ritmos de desarrollo sean los esperados por los promotores: bastaría con que la evolución se torciera para que la previsión se viniera abajo. No es imposible ni improbable. En España hemos asistido en 20 años a dos burbujas inmobiliarias con sus correspondientes pinchazos. La desconfianza, por tanto, no se debe a que seamos unos agoreros. De hecho, el propio presidente del BBVA duda de si la operación será rentable para el banco. Y si no es rentable, ¿quién se cree que seguirá adelante? Parece que algunos no han aprendido nada y, en particular, no han asumido que el modelo productivo español pide a gritos una transformación en profundidad, antes que insistir en el *ladrillismo* y la economía de casino. El mercado inmobiliario sigue sufriendo un evidente exceso de productos, tal como lo revelan, en la ciudad de Madrid, las decenas de miles de viviendas vacías y los millones de metros cuadrados en edificios de oficinas, locales comerciales y naves industriales sin uso.

En fin, los hipotéticos 120.000 empleos, e incluso más, también se podrían crear si el capital que se prevé invertir en la Operación Chamartín se destinara a otras inversiones.

Por otra parte, no es cierto que las Administraciones públicas no costeen las obras de urbanización y las infraestructuras. Sí participan en ellas en tanto que propietarios. Se dirá que es lógico, ya que a cambio también tomarán parte en

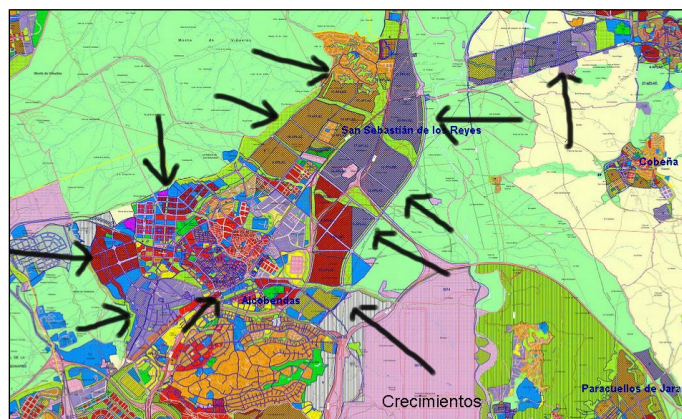
la facturación. Pero entonces volvemos al principio: hoy, a nuestro juicio, la actuación no merece la inversión de cuantiosos fondos públicos con prioridad a otras actuaciones que demanda la ciudadanía. Por lo demás, el Convenio tiene buen cuidado en señalar el valor de las obras de las infraestructuras, advirtiendo que ese es el límite que asumen los propietarios. ¿Quién asume los probables sobrecostes? Las Administraciones, sin duda, como bien demuestra la experiencia. Y sobrecostes habrá, no solo porque siempre los hay, tanto más en la ejecución de un proyecto que se dilatará 20 o más años; sino porque la estimación de la inversión ahora se ha recortado en una cuantía muy considerable respecto de las estimaciones anteriores.

Cuarta

La actuación no puede leerse fuera del contexto en que se inscribe, como si se tratara de una operación aislada. Ello sería tanto menos verosímil dados los parámetros cuantitativos sobre los que se organiza aquélla; los cuales rebasan la envergadura de muchas capitales de provincia: 40.000 habitantes y 60.000 empleos. Este nuevo desarrollo urbanístico viene a colmar y a terminar de sobredensificar la zona norte de Madrid, sumándose a las 4 torres en la antigua Ciudad Deportiva del Real Madrid, los PAU de Montecarmelo, Las Tablas, Arroyo Fresno y Sanchinarro, más las realizaciones de Valdebebas y el Ensanche de Barajas. En el horizonte, además, se dibujan las operaciones de la Solana de Valdebebas y del Encinar de los Reyes.

A todo ello se añade, por otra parte, un crecimiento exponencial de los techos de utilización de la estación ferroviaria, que experimentará un fuerte aumento del número de vías y será la cabecera de las líneas de alta velocidad con el norte de la península, además de las nuevas conexiones con la T-4 y la estación de Atocha.

El llamado Distrito Castellana Norte, además, habrá de convivir con las enormes previsiones de crecimiento de los municipios vecinos, tanto Alcobendas y San Sebastián de los Reyes como Tres Cantos, más la segunda corona, donde destacan Algete y San Agustín de Guadalix. La compatibilización de los planeamientos municipales brilla por su ausencia.



Quinta

La modificación puntual del PGOUM realizada en 2003 trajo un imponente aumento del 75% de la edificabilidad, pasando de 0,6 m²c/m²s a 1,05 m²c/m²s. Detrás de esta decisión no había argumentos ni razones de índole urbanística, ni apelaciones al interés general, sino que todo su basamento se agotaba en la búsqueda de la rentabilidad económica. Los comportamientos de casino en el mercado inmobiliario llevan a situaciones críticas, como bien lo está poniendo de manifiesto la Gran Recesión que atraviesa la economía española en particular. Pero si la especulación es una conducta rechazable en general, causa alarma cuando es imputable, como en este caso, a las tres Administraciones (municipal, autonómica y central) y a sendas empresas públicas como RENFE y ADIF. El dato es más censurable, si cabe, cuando todas ellas van de la mano de una empresa privada (DUCH SA).

La primera ratio de edificabilidad se movía en los umbrales de otros grandes desarrollos urbanísticos contemporáneos en Madrid. El segundo es a todas luces exagerado en un entorno próximo –la ciudad consolidada- ya saturado en términos de población residente y de empleo radicado. Por lo demás, ya veremos si el coeficiente se queda ahí o es aumentado en el futuro con la excusa de soportar el coste de las infraestructuras.

Debería ser una obviedad decir que las necesidades e intereses financieros y económicos de unas empresas públicas y privadas no son las que dictan la construcción de la ciudad. Sin embargo, visto cómo las Administraciones se pliegan a los intereses de DUCH SA y el BBVA, la obviedad no es tal. La apelación a objetivos y ejecuciones incluidos dentro de la Operación Chamartín como la “prolongación de La Castellana”, el enterramiento parcial de la M-30, la construcción de una nueva terminal de viajeros, el reforzamiento del servicio ferroviario, la mejora de las conexiones viarias este-oeste, “la supresión de una herida urbana”... no pasan de ser justificaciones ideológicas sobrevenidas o *posteriori*.

Sexta

La ficha del PGOUM no sólo permite unos usos lucrativos desproporcionados, sino que –en aras de la “flexibilidad”- establece unas muy anchas horquillas o márgenes de variación de unos y otros. Esta laxitud se revela como una franca renuncia de la Administración a gobernar y ejercer sus prerrogativas en la formación de la geografía de la ciudad. Se deja esa facultad al albur de un mercado oligopolístico. Es así que el número de viviendas, ahora en 17.700, podría subir mucho más por la transformación de edificabilidad terciaria en residencial, siguiendo una pauta ya conocida: en 2011, se preveía que el número de viviendas fuera de unas 12.000.

Séptima

El PPRI aprobado en 2011 asumía la estimación contenida en el convenio urbanístico de una edificabilidad de 292 mil m² para vivienda “con algún grado

de protección”: del orden de 3.893 unidades. En el escrito de alegaciones decíamos al respecto:

“Nos movemos, por tanto, en una relación de 20/80 viviendas algo protegidas/libres. En los suelos urbanizables la relación es 50/50 por expresa voluntad del legislador (artículo 38.2 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid [ahora es el 30%]). ¿Acaso es lícito –en términos políticos y éticos- y comprensible –en términos intelectuales- que las Administraciones destinen suelos de su patrimonio a la promoción residencial privada? Más aun, ¿es legítimo que las Administraciones lo hagan en terrenos que, en su día, obtuvieron mediante expropiación con el fin de ejecutar una infraestructura pública? Sin pararnos en la cuestión de los derechos de los reversionistas, que en una primera aproximación no nos concierne, en la práctica, la antedicha proporción de 20/80 equivale a una especie de reductio ad absurdum de los instrumentos de que dispone el Estado para incidir en los mercados del suelo edificable y de los productos inmobiliarios”.

Ahora, la revisión del PPRI reduce el total de viviendas con algún grado de protección a 1.700: un 10% del total, el mínimo que permite la vigente Ley Estatal del Suelo. No podemos por menos que ratificarnos en lo dicho en el párrafo anterior. Peor aun, entonces nos quedamos cortos.

Octava

Por otra parte, la campaña publicitaria de esta revisión ha enfatizado la potencial creación de 120.000 empleos. Sobre la cuestión nos hemos pronunciado más arriba. Llama la atención, sin embargo, el hecho de que la operación prevé la eliminación de los usos productivos existentes o a lo sumo comprimirlos a una expresión residual. ¡Curiosa manera de crear puestos de trabajo!

El tejido de actividades existente está formado por un paquete relevante de unidades localizadas en la zona oriental del polígono industrial de Fuencarral, organizada en torno al eje que traza la calle Isla de Java, más las ubicadas en la orilla izquierda de Antonio Cabezón. Todo él quedará bajo la figura del fuera de ordenación, es decir, condenado a desaparecer. En el Resumen Ejecutivo de la documentación, página 59, se dice: “..., destacar como innovación que la revisión aborda la inevitable circunstancia de que el PPRI quedará sujeto a un largo plazo para su ejecución completa, que impone también tomar plena conciencia de que la preexistencia real de suelos ya edificados con relevantes usos y actividades en funcionamiento en su ámbito no puede provocar, al tratarse de edificios fuera de ordenación, una situación prolongada en el tiempo de precariedad por impedir su razonable renovación en función de las necesidades respectivas”.

La eliminación de esta industria –ya de por sí muy castigada por la crisis económica y por un planeamiento urbano (el del PGOUM de 1997 y sus sucesivas modificaciones) poco proclive a las actividades industriales- no es

coherente con el objetivo explicitado de crear empleo y fomentar la actividad económica. Se habla de nuevos emplazamientos; pero de éstos el PPRI no nos dice dónde están, cuáles son, a qué acuerdos se ha llegado o espera llegarse con los propietarios, qué opinan al respecto las organizaciones sindicales. En realidad, nos hallamos ante una operación más de desplazamiento de los *usos pobres* del suelo por los usos ricos, sin prestar demasiada atención a las consecuencias negativas que trae consigo.

Novena

Tal como en las alegaciones de 2011, hacemos hincapié en el apunte de que la Operación Chamartín, amén del *regalo* del aumento de la edificabilidad que le trajo la modificación puntual del PGOUM en 2003, se ha beneficiado *in extremis* de otra prebenda; a saber, la exoneración, gracias a la disposición transitoria cuarta (DT4) de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, de la obligación de ceder suelo al Ayuntamiento para las redes generales. El fundamento de la cesión de terrenos para tales redes está referido a las necesidades de la ciudad y especialmente de las zonas aledañas al desarrollo en cuestión (en este caso, los deficitarios -en materia de zonas verdes, espacios libres y equipamientos públicos- distritos de Tetuán, Fuencarral y Chamartín). La cobertura de las necesidades derivadas directamente del desarrollo de que se trate está prevista gracias a las cesiones de terrenos para las redes locales. Pues bien, el subterfugio de la DT4 ha venido a escamotear un muy significativo paquete de suelos a la ciudad.

Es así que el PPRI y ahora la revisión del mismo pueden proclamar de manera autocomplaciente no sólo que cumplen con las prescripciones del frustrado artículo 36 de la Ley del Suelo, sino que incluso van bastante más allá de las indicaciones marcadas en la correspondiente ficha del PGOUM relativa al APR 08.03. Puede hacerlo en tanto contempla las siguientes cesiones:

	En miles de m ²	m ² de cesión por 100 m ² construidos
Red de zonas verdes y espacios libres arbolados de nivel local	566,2	17,3
Red de equipamientos sociales locales	286,1	8,7

Sin embargo, si no fuera por la DT4, las cesiones por cada 100 m² construidos para redes zonas verdes y equipamientos de las redes local y general serían bastante superiores.

Por lo demás, es bastante cuestionable que se contabilice (y compute) como zona verde la extensión de la gran loza de hormigón que se erige en el frontal de la estación de Chamartín. La *maceta* es cara y ostentosa, sin duda; pero sus cualidades para prohijar la vegetación están por descubrir. ¡Claro que en

Madrid ya se ha llegado al absurdo de computar como zonas verdes de cesión las azoteas reverdecidas o los jardines privados de parcela!

Décima

El asunto de la movilidad es uno de los ejes vertebradores de la actuación. La documentación contempla dos escenarios, el *conservador* y el *sostenible*. El segundo se forma sobre, por una parte, unas medidas concretas (nueva línea de metro, nueva estación de cercanías y red de autobuses de alta capacidad) y, por otra, algunos deseos, supuestos hipotéticos, declaraciones de buenas intenciones...

Respecto de las primeras es preciso discutir algunos extremos. Así, en primer lugar, la red de autobuses o, como se les ha dado en llamar, tranvías sobre neumáticos, ¿es de titularidad pública o privada? ¿Quién la costea? ¿Estará integrada en el Consorcio Regional de Transportes? En caso afirmativo, ¿dónde está la deliberación y el visto bueno de este organismo? La medida no nos parece mala, al contrario; pero no vemos los compromisos plasmados negro sobre blanco, por lo que bien pudiera tratarse de una idea cuyo destino es desvanecerse en silencio, algo que ocurre con demasiada frecuencia en la práctica del planeamiento urbanístico madrileño.

En cuanto a la línea de metro nos sorprende que la misma parece estar previsto acabarla hacia el final de los 20 años, aunque las estaciones se edificarán con bastante antelación. Según esto, el servicio estará en funcionamiento años después de que miles de viviendas estén habitadas y de que un gran número de las oficinas y comercios hayan abierto las puertas. En este supuesto hablar de escenario sostenible sería una burla.

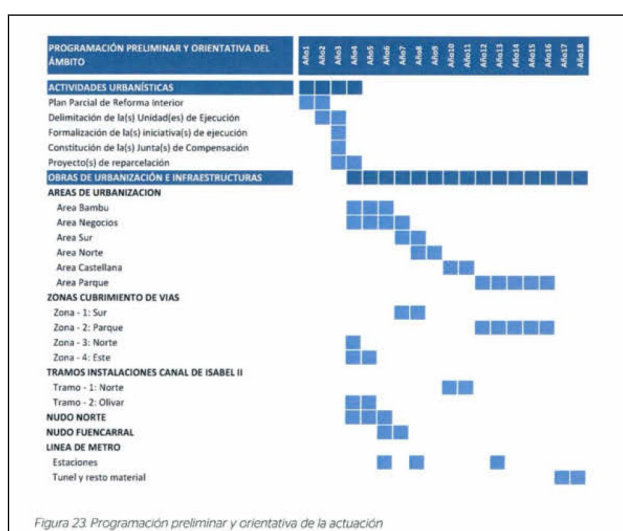
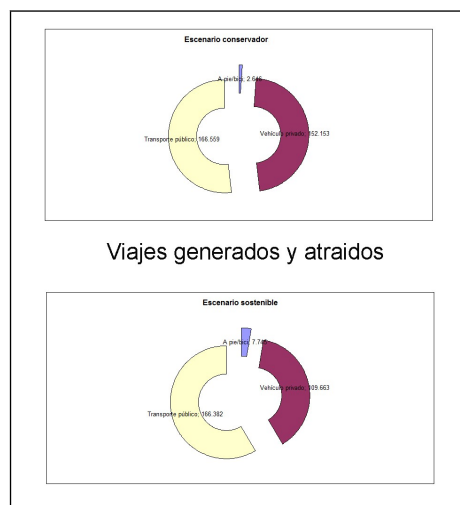


Figura 23. Programación preliminar y orientativa de la actuación

Por lo que se refiere al segundo grupo de medidas hemos de subrayar que nada tienen que ver con las determinaciones urbanísticas. No constituyen compromisos de ningún tipo, sino posibilidades, deseos... Por ejemplo, se plantea la extensión del servicio de BiciMad al ámbito. Es una buena

propuesta, pero no hay, a fecha de hoy, compromiso alguno del Ayuntamiento de Madrid al respecto. Aun más, es de suponer que la eventual ampliación se daría siempre que el consistorio decidiera llevar el servicio al resto de la ciudad, sacándolo del recinto de la M-30. En otro caso estaríamos ante un ejemplo flagrante de favoritismo de la operación. La propuesta de extender el SER se nos antoja que es una ocurrencia, toda vez que contradice las últimas decisiones del Ayuntamiento de suprimirlo en los barrios periféricos. Confiar toda la estrategia de aparcamiento a una medida tan dudosa es una prueba de que detrás de la revisión del PPRI no hay un plan de movilidad, sino una yuxtaposición de ideas para aparentar que sí lo hay.

En tal sentido apunta, sin duda, que la conformación del llamado escenario sostenible cuente como aportación genuina los planes de movilidad de las empresas, siendo que éstos son obligatorios –por ley- para los centros de trabajo de más de 400 trabajadores y, por tanto, también serán exigibles en los supuestos del llamado escenario conservador. Sin embargo, de una medida así pende una parte significativa de los *logros* esperados –y nada menos que distintivos- del escenario sostenible; a saber, la contracción en más de 37.000 desplazamientos/día del total diario de viajes generados y atraídos por el ámbito. No es este el lugar para detenernos en el examen de los resultados del *Estudio de Tráfico y Movilidad* que acompaña la documentación de la revisión del PPRI, pero este tipo de, digámoslo así, sesgos dan pábulo a un más que certero escepticismo.



Ese escepticismo llega al máximo cuando el referido estudio concluye que la ratio intensidad/capacidad (intensidad del tráfico derivado de las funciones residenciales y económicas del ámbito/capacidad de la red viaria) apenas empeora e incluso en algunos tramos/puntos de la red mejora. Esto es, se supone que las mejoras introducidas en la malla viaria son de tal envergadura que minimizan el impacto de 100.000-150.000 viajes adicionales en vehículo privado.

Intensidad/capacidad

Nº	Punto de Análisis	Sentido	Hora Punta Mañana (8-9)			Hora Punta Tarde (14-15)		
			Escenario Base (EB)	Escenario Futuro (EF)	Escenario Futuro Sostenible (EFS)	Escenario Base (EB)	Escenario Futuro (EF)	Escenario Futuro Sostenible (EFS)
NUDO FUENCARRAL Y ZONA NORTE DEL AMBITO - Ratios Intensidad/Capacidad (I/C)								
1	M-40 Oeste	1 (Este)	70	74	72	48	48	47
		Variación respecto EB (%)	-	5,71%	2,86%	-	0,00%	-2,08%
		2 (Oeste)	73	72	72	62	62	66
2	M-40 Este	Variación respecto EB (%)	-	-1,37%	-1,37%	-	0,00%	6,45%
		1 (Este)	81	82	81	60	60	59
		Variación respecto EB (%)	-	1,23%	0,00%	-	0,00%	-1,67%
3	Conexión M-607 - M-40	2 (Oeste)	34	18	18	37	35	35
		Variación respecto EB (%)	-	-47,06%	-47,06%	-	-5,41%	-5,41%
		1 (Norte)	45	39	59	40	49	30
4	M-607 (Dirección Castellana)	Variación respecto EB (%)	-	-13,33%	31,17%	-	22,50%	-25,00%
		2 (Sur)	89	65	64	55	39	37
		Variación respecto EB (%)	-	-26,97%	-28,09%	-	-29,09%	-32,73%
5	Calle Nuestra Señora de Valverde	1 (Norte)	103	112	111	90	103	103
		Variación respecto EB (%)	-	8,74%	7,77%	-	14,44%	14,44%
		2 (Sur)	69	86	86	67	79	76
6	M-603 (Ctra. de Fuencarral a Alcobendas)	Variación respecto EB (%)	-	24,64%	24,64%	-	17,91%	13,43%
		1 (Norte)	99	102	101	47	35	34
		Variación respecto EB (%)	-	3,03%	2,02%	-	-25,53%	-27,66%
7	M-603 (Ctra. de Fuencarral a Alcobendas)	2 (Sur)	115	109	109	47	74	74
		Variación respecto EB (%)	-	-5,22%	-5,22%	-	57,45%	57,45%
		1 (Este)	102	89	89	50	51	51
8	M-603 (Ctra. de Fuencarral a Alcobendas)	Variación respecto EB (%)	-	-12,75%	-12,75%	-	2,00%	2,00%
		2 (Oeste)	52	35	35	50	40	40
		Variación respecto EB (%)	-	-32,69%	-32,69%	-	-20,00%	-20,00%

Nº	Punto de Análisis	Sentido	Hora Punta Mañana (8-9)			Hora Punta Tarde (14-15)		
			Escenario Base (EB)	Escenario Futuro (EF)	Escenario Futuro Sostenible (EFS)	Escenario Base (EB)	Escenario Futuro (EF)	Escenario Futuro Sostenible (EFS)
NUDO SUR Y ZONA SUR DEL AMBITO - Ratios Intensidad/Capacidad (I/C)								
7	Avda. Ilustración	1 (Este)	92	93	84	104	72	73
		Variación respecto EB (%)	-	1,09%	-8,70%	-	-30,77%	-29,81%
		2 (Oeste)	45	53	52	70	91	88
8	Conexión Avda. Ilustración - Nudo Norte	Variación respecto EB (%)	-	17,78%	15,56%	-	30,00%	25,71%
		1 (Este)	84	89	82	78	79	77
		Variación respecto EB (%)	-	5,95%	-2,38%	-	1,28%	-1,28%
9	Conexión Nudo Norte - Nudo de Manóteras	2 (Oeste)	54	51	50	70	72	71
		Variación respecto EB (%)	-	-5,56%	-7,41%	-	2,86%	1,43%
		1 (Este)	65	59	60	72	74	73
10	Paseo Castellana Sur	Variación respecto EB (%)	-	-9,23%	-7,69%	-	2,78%	1,39%
		2 (Oeste)	114	90	90	98	97	85
		Variación respecto EB (%)	-	-21,05%	-21,05%	-	-1,02%	-13,27%
11	Calle Mateo Inurria	1 (Norte)	103	76	67	103	78	77
		Variación respecto EB (%)	-	-26,21%	-34,95%	-	-24,27%	-25,24%
		2 (Sur)	143	92	90	108	79	76
12	Calle Mateo Inurria	Variación respecto EB (%)	-	-35,66%	-37,06%	-	-26,85%	-29,63%
		1 (Este)	71	61	60	86	81	80
		Variación respecto EB (%)	-	-14,09%	-15,45%	-	-5,81%	-6,96%
13	Calle Mateo Inurria	2 (Oeste)	128	111	114	112	92	94
		Variación respecto EB (%)	-	-13,28%	-10,94%	-	-17,86%	-16,07%

Observamos, sin embargo, que la actuación cuelga de la red de gran capacidad ya trazada. Mejoran los accesos y conexiones entre ésta y el nuevo ámbito (nudo norte, nudo de Fuencarral...) y se amplía la capacidad de varias de las vías de segundo nivel (Herrera Oria, Agustín de Foxá, Nuestra Señora de Valverde...), pero son actuaciones insuficientes para canalizar el gran caudal de tráfico que originará la nueva ciudad que se está proyectando. En la actualidad, durante la hora punta, se producen atascos y situaciones de tráfico lento en la A-1, la M-607, la M-11, Herrera Oria, Nuestra Señora de Valverde... ¿Cómo es posible que el cuadro no empeore ostensiblemente cuando en él ámbito residen 40.000 personas y trabajan 60.000, tal como prevé la revisión del PPRI?

Undécima

La agrupación de la edificabilidad en enormes rascacielos, por encima incluso de las vecinas torres del Real Madrid, permitirá que por fin la ciudad tenga su particular y castizo *sky line*. En el PPRI de 2011 leíamos: "Los edificios de uso privado, se prevé que tengan en el APR 08.03 carácter de hitos, por ser verdaderamente singulares". Así, especialmente, en los alrededores del nudo norte se localizarán estas catedrales góticas del siglo XXI. A este urbanismo

paleta y especulador parece que poco le importa, por una parte, que las torres sean de viviendas o de oficinas y, por otra parte, que en el entorno ya construido colindante con el nuevo desarrollo (colonia de San Cristóbal, barrio de Begoña, caserío en el lado oriental de la avenida del Llano Castellano/Nuestra Señora de Valverde, Las Tablas...) la edificación se organiza en tipologías bajas y medias. El nuevo barrio en efecto será "singular", pero no en la acepción de excelente o extraordinario, sino en la de único, es decir, de desintegrado y contradictorio con la morfología y la tipología predominante en el espacio circundante. Pero, con todo, tal vez, no sea lo peor este ejercicio de falocracia en si mismo, sino su agresividad, su impacto reduccionista sobre la ciudad consolidada vecina. Quienes viven y/o trabajan en ella no ganarán en calidad de vida, sino todo lo contrario.

Basándonos en todo lo que antecede

SOLICITA

1. La retirada del documento de la revisión del Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 "Prolongación de La Castellana". Corresponde a los representantes que salgan elegidos de las Elecciones Locales del 24 de mayo de 2015 decidir el futuro de la actuación.
2. Cualquier revisión del PPRI habrá de hacerse asegurando la solvencia jurídica del procedimiento, lo cual aquí y ahora pasa por medir los efectos que sobre aquélla tiene o puede tener la sentencia del TSJM de 2013. Una gestión irresponsable no puede poner en riesgo las arcas municipales.
3. A nuestro juicio, en la actualidad, la mejor elección para la operación Chamartín es desistir o paralizarla *sine die*. En cualquier caso, habría que replantearla de raíz en el marco de una nueva visión estratégica de la ciudad y de la inserción de Madrid en la región.
4. Asimismo, es muy necesario que las Administraciones definan y decidan la organización del sistema ferroviario regional y las subsiguientes afecciones sobre el nodo de Chamartín. La suspensión del plan de ampliación del cercanías, los reiterados retrasos para la terminación del nuevo túnel ferroviario de alta velocidad entre Atocha y Chamartín... son ilustraciones de las lagunas y disfunciones de dicho sistema. Cuestión aparte es el hecho de que la alta velocidad es muy deficitaria en España, especialmente en el corredor Madrid-Norte, cuyo centro es precisamente la estación de Chamartín, lo cual llevará (o debería llevar) a preguntarse sobre la viabilidad de los megalómanos proyectos que se ciernen sobre ella.
5. El concierto entre el presente crecimiento urbanístico y los que ya se vienen produciendo o están previstos en los municipios vecinos de Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Tres Cantos, Algete y San Agustín de Guadalix. Sin duda, la búsqueda de la compatibilidad entre unos y otros ha de ser un imperativo.

6. Supuesto que uno de los objetivos confesados del APR 08.03 es suprimir una “herida urbana”, la actuación debe ir pareja a la eliminación de otras “heridas” más traumáticas y que lisan el tejido ya habitado. Pensamos, por ejemplo, en los déficit dotacionales de los barrios vecinos al ámbito, en el deterioro del espacio público y la pobrísima calidad de la escena urbana de los mismos, la existencia de barreras arquitectónicas en las calles, la escasez de mobiliario urbano y de plazas de aparcamiento... En tal sentido, solicitamos la realización de un diagnóstico integral de dichos barrios, que concluya en la aprobación de un plan de acciones. Este proceso debe contar con la participación de la población residente en los citados barrios.
7. El documento del PPRI ha de ser acompañado por un estudio del impacto ambiental, social, urbanístico y económico que se derivaría de la actuación tanto en la zona norte de Madrid como en la ciudad y el área metropolitana. En este punto nos sumamos al acuerdo adoptado por el Pleno de la Junta Municipal de Fuencarral-El Pardo, en su sesión del 1 de febrero de 2007 (BOAM nº 5.743, del 15 de febrero de 2007), en el marco del Plan de Acción del Distrito, elaborado por el Consejo Territorial, que, en su punto 26, en el Programa de Definición de Necesidades Urbanísticas, dice: “Realización de un estudio de impacto ambiental y social de la Operación Chamartín en el Distrito”. Por lo demás, y por razones obvias, el informe que demandamos debería ser encargado a una entidad independiente de las personas físicas y jurídicas e instituciones que conforman la propiedad de los terrenos.
8. La elaboración de un estudio específico sobre el estado actual y proyectado (en el supuesto de que se materialice la actuación) de la movilidad en la zona, estableciendo los requerimientos precisos para concretar un modelo sostenible. De este estudio se deducirán qué acciones se deben acometer en la red viaria de gran capacidad. El estudio de movilidad que acompaña a la documentación de la revisión ofrece demasiadas dudas acerca de su solvencia técnica. Asimismo, en este punto, nos sumamos al acuerdo adoptado por la Junta Municipal de Fuencarral-El Pardo, en la sesión antes mencionada, en el marco del Plan de Acción del Distrito, elaborado por el Consejo Territorial, que, en su punto nº 47, en el Programa de Estrategia de la Calidad del Aire, dice: “Promoción de la movilidad sostenible en el distrito, de forma que minimice el impacto atmosférico y acústico del tráfico motorizado”.
9. Lo dicho en los apartados anteriores se entiende sin perjuicio de la realización de aquellas acciones e infraestructuras que la ciudad demanda con independencia de que la Operación Chamartín sea ejecutada o no. Así, por ejemplo, se debe mejorar el mallado de la red viaria en la zona actuando sobre las vías longitudinales norte-sur y creando nuevas vías transversales este-oeste, en particular las conexiones con la calle del Castillo de Candanchú. En igual situación están, v. gr., las cuestiones que planteamos en los puntos 6 y 21.
10. Que, en el supuesto de que se materialice la actuación, se reduzca de manera drástica la edificabilidad lucrativa total del ámbito, retomando el coeficiente de edificabilidad máximo de 0,6 m² construidos/m² suelo

recogido en la ficha original (sin modificar) del APR 08.03 y que la ejecución sea programada en unidades pequeñas más o menos autónomas entre sí.

11. Que, al menos, el 50 % de la superficie del suelo destinado al uso residencial sea calificado para viviendas de protección pública (VPP) y oficial (VPO), evitando el eufemístico “con algún grado de protección”. De ellas, todas o la mayor parte deberían ser de alquiler.
12. Que se mantenga la industria existente, aunque pueda ser reagrupada y trasladada dentro del ámbito, excepción hecha de aquellas actividades que por sus características (nocivas, peligrosas o molestas) sea más oportuno desplazar a otros lugares. En este último supuesto, la reubicación debe hacerse de manera pactada entre la propiedad y la Administración, contando con la opinión de los sindicatos, y siempre dentro del término municipal o, a lo sumo, de la Comunidad de Madrid. A este respecto, de nuevo, es pertinente acoger el acuerdo, tomado en el Pleno del 1/2/2009 de la Junta Municipal de Fuencarral-El Pardo, que se hace eco del punto 3 del Programa de Infraestructuras Empresariales, incluido en el Plan de Acción aprobado por el Consejo Territorial: “Rehabilitación del polígono industrial de Fuencarral con criterios ambientales (control y minimización de emisiones a la atmósfera, minimización de ruido, minimización de residuos, más reutilización y reciclaje, utilización de energías renovables...)”.
13. Por otra parte, la FRAVM –aun cuando esta no sea materia del PPRI- solicita que todo el equipamiento sito en suelos cedidos sea de titularidad y gestión públicas.
14. Que en la definición y diseño de los equipamientos y zonas verdes se atienda, con carácter prioritario, a enjugar los déficit y carencias dotacionales de los barrios consolidados de los distritos vecinos de Tetuán, Chamartín y Fuencarral, prestando especial atención a los casos de las zonas limítrofes (colonia de San Cristóbal, barrio de Begoña, lado oriental de la avda. del Llano Castellano/Nuestra Señora de Valverde...).
15. Que la ejecución del equipamiento social y las zonas verdes y espacios libres vaya pareja a la construcción de las viviendas, de forma que una vez éstas sean ocupadas no se produzcan los enormes desfases que se han dado y se siguen dando en los PAUS.
16. Que se redefina la delimitación del ámbito del APR 08.03 de modo que incluya la actuación del by-pass norte de la M-30. Sobre el mismo, por lo demás, existe un acuerdo del Pleno del 1/2/2009 de la Junta Municipal de Fuencarral-El Pardo, en el marco del Plan de Acción elaborado por el Consejo Territorial, que, en el punto 1 del Programa de Infraestructuras Viarias, dice: “Estudio de alternativas al trazado de remodelación de la M-30 a su paso por el Distrito con participación ciudadana”. Las citadas alternativas se entienden como diferentes al plan ya derogado que hacía pasar su trazado por la calle Monforte de Lemos y que fue rechazado por una amplia movilización ciudadana.

17. Que, también, se redefina la delimitación del ámbito, así como el diseño de las acciones pertinentes, a fin de que el soterramiento de la M-30 sea llevado hasta el cruce con la avenida de la Ilustración. El objetivo es eliminar la contaminación acústica que sufren el barrio de Begoña y, en particular, las viviendas más próximas al nudo norte (avda. del Llano Castellano y calles San Modesto y Antoniorrobes) y el hospital Ramón y Cajal.
18. Que, en línea con el apartado anterior, se redefina la delimitación del ámbito y se proceda al diseño correspondiente, con objeto de soterrar el tramo en trinchera y apantallar el resto, hasta la estación de Ramón y Cajal, de la vía del tren que transcurre paralela a la calle Ángel Múgica.
19. Que la línea de metro prevista en el nuevo desarrollo finalice en el PAU de Las Tablas o que, en su caso, se ejecuten los oportunos accesos desde éste (calle del Castillo de Candanchú) a las estaciones más próximas.
20. Que se realicen los accesos peatonales correspondientes desde Las Tablas a la estación de cercanías de Fuencarral.
21. Que sean instalados ascensores en ambas salidas de la estación de metro de Begoña.
22. Que no compute a efectos de cesión de suelo para zona verde la losa de hormigón que en su día cubra las vías.
23. Que la edificabilidad se agrupe en construcciones con alturas coherentes con las características del entorno, desechando por completo los rascacielos.
24. Que la carga económica que se deriva de las propuestas precedentes (urbanización, estudios, red de gran capacidad, by-pass, accesos a las estaciones de metro...) sea imputada de manera proporcional a los propietarios de los terrenos del ámbito del APR 08.03.
25. Que, en aras de la transparencia y de trasladar una mejor y más veraz información a la opinión pública, se cree –desde ya- una comisión de seguimiento de la Operación Chamartín en la que, junto a las Administraciones, participen, entre otros, la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM) y las centrales sindicales más representativas. Asimismo, solicitamos que, una vez creada la junta de compensación del APR 08.03, la FRAVM esté representada en ella, con voz y sin voto.
26. La FRAVM se hace eco y asume las alegaciones presentadas por numerosos vecinos y vecinas a título individual. Entre ellas enumeramos a modo de ejemplo las que siguen:
 - Se plantea en la parcela A-02 de uso dotacional público la construcción de un centro de recogida de residuos valorizables y especiales y una planta de

compostaje. No se especifica nada de la planta (existencia de túneles de fermentación o playas con lixiviados...), ni se incluye los impactos posibles a la cercana zona residencial por los malos olores y ruidos, careciendo de estudios de vientos o tráfico de camiones. El proyecto debería tener en cuenta y recoger estos aspectos mínimos para decidir la implantación en dicha parcela de la instalación.

- El estudio ambiental estratégico estima una generación de 22.173,13 Tn de residuos urbanos procedentes de 18.399 viviendas. Sin embargo, no plantea ningún sistema o infraestructura para minimizar el impacto ambiental que va a tener la recogida de dichos residuos. Debería contemplar este impacto y proponer medidas correctoras para minimizarlo, como el soterramiento de los contenedores de residuos, recogida neumática o cualquier otra alternativa.
- Tampoco el estudio ambiental estratégico contempla un plan de implantación de instalaciones base de telecomunicación que operen con radiofrecuencia, instalaciones que van a necesitar un informe de evaluación ambiental al estar incluidas en el anexo V de la Ley 2/2002 de la Comunidad de Madrid. Se debería recoger un plan de implantación de dichas estaciones base para reducir su número de tal manera que los operadores compartan infraestructuras comunes y se reduzca el impacto paisajístico y de emisiones radioeléctricas.
- No se ha tenido en cuenta la posibilidad de reutilizar las aguas de escorrentía superficial con un menor grado de contaminación y reutilización sencilla. Con objeto de reducir costes de depuración, de mantenimiento, de sobredimensionado de la red e impactos ambientales negativos, el proyecto podría contemplar sistemas de reducción de caudales de escorrentía superficial. Se podría almacenar aguas pluviales, establecer depósitos de retención para reducir la contaminación o incrementar la infiltración de las aguas superficiales sin contaminación significativa que reduzca el dimensionado de la red de distribución de agua regenerada proyectada.
- En el apartado de urbanización se ha previsto una pavimentación de la calzada que contempla una capa de rodadura de mezcla bituminosa en caliente del tipo AC-16 con áridos silicios de 5 cm de espesor. Sin embargo, el mismo proyecto, en su estudio de contaminación acústica elaborado por otra empresa, recomienda, ante el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en el RD 1367/2007, la utilización de pavimentos fonoreductores que reduzcan la propagación del mismo por una mayor absorción acústica del firme.
- La conexión de la red interior con la red viaria ciclista existente en la ciudad o en la Comunidad de Madrid resulta insuficiente. No está definida la conexión con el anillo verde ciclista y el carril bici de la M-607 por el nudo norte.

- No se considera una red independiente de hidrantes, estimándose que los hidrantes estarán conectados a la red de abastecimiento. El Documento Básico de Seguridad Contra Incendios del CTE obliga, en general, la instalación de hidrantes exteriores, si la altura de evacuación descendente excede de 28 m o si la ascendente excede de 6 m, así como en establecimientos de densidad de ocupación mayor que 1 persona cada 5 m² y cuya superficie construida está comprendida entre 2.000 y 10.000 m². Teniendo en cuenta la altura de los edificios proyectados y que para muchos es obligatorio la existencia de hidrantes como instalación contra incendios, la no instalación de una red independiente de hidrantes reducirá las condiciones de seguridad de los edificios, al no asegurar presiones o fiabilidad de suministro de agua contra incendios.

- Se considera la construcción de tres subestaciones eléctricas de 150 MW cada una, situadas en el cruce de la avenida Pío XII con la calle Bambú, en el cruce de la avenida de San Luis con la avenida de Burgos y en la continuación de la calle Puente de la Reina. No se aporta más información sobre estas instalaciones (subterránea, aérea, envolvente, profundidad) y las repercusiones ambientales de las mismas. Por otro lado, no coincide con la propuesta de Iberdrola, incluida también en el proyecto, que plantea una subestación ST Ferrocarril en un terreno de 2000 m² y la construcción de tres centros de reparto. ¿Cuál de las dos opciones es la propuesta? ¿El presupuesto presentado sigue siendo válido para cualquiera de las dos? ¿Qué se va a hacer?

- El estudio acústico considera que el 80% de la superficie del área de actuación se encuentra urbanizada o construida con el único objeto de aplicar objetivos de calidad acústica menos restrictivos según el RD 1367/2007. Esto no tiene sentido en una actuación urbanística en la que se va a realizar una nueva urbanización integral con nuevos usos, edificaciones e infraestructuras y va en contra del espíritu de la ley del ruido. Una actuación de este tipo, en la que se pretende realizar una urbanización integral, no puede considerarse que es un ámbito consolidado a efectos acústicos. Los objetivos de calidad acústica que se deberían contemplar en la mayoría de la actuación son los de áreas urbanizadas con posterioridad a la entrada en vigor del RD 1367/2007.

- El estudio de contaminación acústica presenta múltiples zonas de conflicto que van desde zonas verdes a residenciales o parcelas de uso educativo. Como bien indican los mapas de isofónicas, los resultados de inmisión acústica superan los objetivos de calidad acústica establecidos en el RD 1367/2007. El proyecto contempla la instalación de pantallas acústicas en distintas zonas, no obstante, deja sin resolver:
 1. Parcelas donde el incumplimiento se produce en una pequeña área
 2. Incumplimientos en la mayoría de la parcela edificable
 3. Leves incumplimientos a lo largo de la parcela.

El proyecto decide trasladar la solución de estos incumplimientos a los futuros "Proyectos de edificación" Estos incumplimientos detectados deberían

solucionarse en el presente proyecto, ya que los proyectos de edificación sólo pueden actuar en los límites de inmisión del interior de las viviendas o urbanizaciones, pero no al viario.

- El proyecto, en su estudio de contaminación acústica, presenta en la zona calle30-Hospital La Paz y calle30-Parque de Begoña zonas de conflicto acústico que superan los objetivos de calidad acústica establecidos en el RD 1367/2007. Se reconoce que ni con la instalación de pantallas acústicas de 2 metros de altura (medidas correctoras vinculantes) se va a solucionar este problema real y existente. Se dice que puede existir una futura reducción del tráfico sin presentar ningún dato. Se debería contemplar el soterramiento de la calle 30 a esta altura para solucionar los problemas que se han medido y que además persistirán, según afirma el propio proyecto en un escenario “postoperacional”.
- El proyecto, en su parte de urbanización, no contempla regulación semafórica inteligente. Sin embargo, el mismo proyecto, en su estudio de contaminación acústica elaborado por otra empresa, recomienda, ante el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en el RD 1367/2007, la utilización de regulación semafórica inteligente que por medio de mediciones en tiempo real reaccionan para reducir el tiempo de ruido.
- En la urbanización no se contemplan señales interactivas. Sin embargo, el mismo proyecto, en su estudio de contaminación acústica elaborado por otra empresa, recomienda, ante lo incumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en el RD 1367/2007, la utilización de señales interactivas para disminuir la velocidad del tráfico.
- Tampoco no se contemplan resaltos. Sin embargo, el mismo proyecto, en su estudio de contaminación acústica elaborado por otra empresa, recomienda, ante el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica establecidos en el RD 1367/2007, la utilización de resaltos en el viario para disminuir la velocidad del tráfico.
- Solicitud de que se incluya en el proyecto la creación de un espacio verde o zona ajardinada, exenta de tráfico, que sirva de enganche y acceso, entre la avenida Llano Castellano nº 3, zona donde actualmente se encuentran las pistas de deporte y un pequeño espacio ajardinado, y la futura prolongación de la Castellana.
- Se incluya en el proyecto la construcción de un aparcamiento para residentes en la zona de la avenida Llano Castellano, dada la creciente acumulación de vehículos en Virgen de Begoña por distintas razones: polígono industrial próximo, espacio limitado de aparcamiento, importante incremento de población a futuro...
- Ante la total ausencias de espacios que permitan desarrollar todo tipo de actividades culturales en el barrio Virgen de Begoña, solicito se incluya en

este proyecto la construcción de un espacio dentro del entorno del propio barrio que sirva para este fin.

- Con el fin de que el barrio Virgen de Begoña quede integrado plenamente en el futuro proyecto de ampliación de la Castellana y no quedarnos aislados como si de un gueto se tratara, solicito la retirada del proyecto del edificio proyectado sobre la avenida Llano Castellano, que lleva incluso a ocupar parte de las zonas deportivas.