



Alegaciones a la modificación del Plan Especial del AOE 00.08 *Parque Olímpico Sector Oeste*

Vicente Pérez Quintana, mayor de edad, vecino de Madrid, con DNI 43.260.539-T, en su calidad de responsable de Urbanismo y Vivienda de la FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES DE VECINOS DE MADRID (FRAVM), con domicilio social en el nº 2 de la calle Bocángel, distrito postal 28028 de Madrid,

E X P O N E : Que sometido a información pública por el plazo de un mes (BOCM de 15 de junio de 2010) el expediente de aprobación inicial de la modificación del Plan Especial del Área de Ordenación Especial 00.08 *Parque Olímpico Sector Oeste*, en el plazo legal preceptivo presenta al mismo las siguientes

A L E G A C I O N E S

El 12 de diciembre de 2008 se firmó un convenio patrimonial entre el ayuntamiento de Madrid y el Club Atlético de Madrid SAD en el que se establece el paso del Estadio de Madrid al segundo para su utilización como estadio de fútbol. Se desarrolla así el protocolo de intenciones suscrito por el Ayuntamiento con el mismo Club y con la División Inmobiliaria del Club Atlético de Madrid SL y la empresa Mahou SA, que contempla, además del nuevo destino del Estadio de Madrid, la desaparición del estadio Vicente Calderón y la ejecución de una importante operación residencial en los terrenos de la Mahou.

Con los citados antecedentes, y dada la resolución negativa de la candidatura olímpica, se procede ahora a modificar el Plan Especial del AOE 00.08. Ésta, entre otras determinaciones, establece las relativas a la conexión, ampliación y refuerzo de la red viaria y el transporte público.

La cuestión es tratada de una manera muy insuficiente y nada adecuada. En realidad, adelantando la conclusión de las consideraciones que siguen, tenemos que la conversión de *La Peineta* en un estadio de fútbol, con alrededor de 73 mil localidades, dará lugar a un enorme problema de movilidad en la zona, el cual en modo alguno es resuelto por la modificación del AOE 00.08. Peor aun, el problema no sólo no es resuelto, sino que ni tan siquiera es admitido en la Memoria de la modificación. Se pasa sobre él haciendo gala de una preocupante inconsciencia.

De acuerdo con los resultados del *Estudio de Movilidad y Transporte* (recogido en el anejo 6º de la Memoria), alrededor del 59% de los aficionados acude en coche, en la actualidad, a los partidos celebrados en el Vicente Calderón, más otro 6% que lo hace en moto. Sin contar a estos últimos, la ratio de ocupación es de 2,8 personas por vehículo.

Las peñas, a su vez, vienen moviendo del orden de 170 autobuses, a los que hemos de sumar otra treintena de desplazados por las peñas del equipo visitante. Apenas un 23% se acercan al Estadio en transporte público (EMT, metro y cercanías).

Unos sencillos cálculos nos dicen que, en el supuesto de un lleno de las gradas y en la hipótesis bastante razonable de que se mantengan las proporciones de distribución de los viajes que hemos resumido en el párrafo anterior, tendríamos las cantidades que se reflejan en el siguiente cuadro. En él incluimos una segunda columna con las cantidades estimadas en el supuesto de una entrada de dos tercios del aforo (49 mil aficionados).

	Aforo: 100%	Aforo: 66,6%
Coches	15.380	10.325
Motos	4.380	2.940
Aficionados en transporte público	16.790	11.270
Resto	8.770	5.880

Estas cifras se mueven en los márgenes de las estimadas en los diferentes escenarios del *Estudio de Movilidad y Transporte*.

Sea como sea, el cuadro arroja una realidad brutal: entre 10 y 15 mil coches, más entre 3y 4 mil motos, y unos 200 autobuses, para 4.800 plazas de aparcamiento dentro del recinto del AOE. Los redactores del estudio calculan que en los barrios de los alrededores (Las Rosas, Las Musas, San Blas, Canillejas) habrá cerca de 3 mil plazas disponibles en superficie. Dicha estimación es muy discutible para cualquier persona que conozca la zona. Pero, aun admitiéndola en un ejercicio desmesurado de credulidad, tendríamos que el total de plazas no llega a las 8 mil, esto es, entre 2 y 7 mil menos que las necesarias.

La modificación del Plan Especial ante este panorama, por un lado, defiende que no se debe incrementar la cifra de 4,8 mil plazas dentro del recinto, toda vez que el aumento 1) implicaría dilatar peligrosamente los tiempos de evacuación y 2) sería contrario a la estrategia de disuasión del uso del vehículo privado. Por otro lado, contempla como una opción la ejecución de sendos macroaparcamientos en el parque Juan Carlos I, desde el que los aficionados se trasladarían al estadio a pie (30 minutos de caminata), y en Mercamadrid, desde el que se trasladarían en lanzaderas. Entre ambos absorberían 3.700 coches.

En resumen, la modificación no resuelve la gravísima cuestión del aparcamiento. Antes bien, la descarga sobre los barrios colindantes, que se verán sometidos a una tremenda presión. Estos sufrirán que se sobreocupe su capacidad de recepción dentro de los techos legales y, sobre todo, sufrirán que varios miles de coches aparquen en doble fila, sobre las aceras, en los arcenes... A la insoportable presión del aparcamiento, los barrios tendrán que sufrir miles y miles de coches deambulando por sus calles buscando la inexistente plaza. La propuesta de los dos macroaparcamientos no sólo es insuficiente, sino que es ficticia, irrealizable: ni en Mercamadrid (inmerso en

una vasta operación de ampliación al norte y al sur de la actual localización), ni en el parque Juan Carlos I caben tantos coches.

La experiencia de los vecinos y vecinas de la zona es que ahora, con poco más de 20 mil localidades, cuando se celebran eventos en *La Peineta*, la afluencia de coches desarbola el entorno.

Una segunda cuestión no resuelta en el Plan Especial es la relativa a los accesos. En este punto, la modificación del Plan es todavía más inconsistente que en materia de aparcamientos. En efecto, prevé un acusadísimo incremento del tráfico rodado en el ámbito y pretende resolverlo con un nimio aumento de la capacidad de las infraestructuras viarias ya existentes. Los accesos, ahora, se concretan en:

- La M-40, todas las direcciones, que confluyen en la rotonda de Arcentales.
- La M-201, a Coslada/San Fernando, que desemboca igualmente en la rotonda de Arcentales.
- La avenida de Arcentales, que enlaza con la malla viaria del distrito y particularmente con la avenida de Aljalvir a Vicálvaro y con las calles de Hermanos García Noblejas y Largo Caballero.

La modificación del Plan Especial propone 1) aumentar un carril en la avenida de Arcentales, en el tramo M-40/Plaza de Grecia, 2) *pinchar* la M-40, a la altura de la calle Mequinenza, creando una entrada al recinto de un carril para los vehículos que vengan del norte, y 3) ensanchar la rotonda de Arcentales sobre la M-40 (actuación ya prevista por el ministerio de Fomento). El resto de la propuesta está referida al anillo viario interior y, por tanto, nada tiene que ver con los accesos. Por lo demás, según nuestras informaciones, el ministerio de Fomento no acaba de dar su conformidad al *pinchazo* mencionado, pues desvirtúa las características y funcionalidad de la M-40 como autopista. A todo ello, debemos sumar que las previstas vías de servicio de la M-40 en la zona están paralizadas tanto por el recorte de inversiones como por las desavenencias entre el Ayuntamiento y el Ministerio en relación al reparto de la carga económica de la obra.

El atasco está garantizado. En la actualidad, en las horas punta, por la mañana y por la tarde, todo el ámbito está tremendamente congestionado. Lo está el tronco principal de la M-40, así como los accesos a la misma desde San Blas, Vicálvaro, Coslada y San Fernando. Si le sumamos entre 10 y 15 mil coches, entre 3 y 4 mil motos... que vienen y se van, ¿qué ocurrirá? Se dirá que esto será los sábados o los domingos. Pero, mantenemos el interrogante, ¿qué ocurrirá los sábados y los domingos? ¿Qué ocurrirá los días entresemana, cuando toquen partidos de las competiciones europeas y de la copa del rey?

Por otra parte, la modificación del Plan Especial confía en que los aficionados se desplacen en transporte público. Tal es su confianza que llega a inventarse medios que no existen. Cuenta con un servicio de cercanías que no está ni se le espera en la estación de O'Donnell. Los vecinos y vecinas de los

barrios de Fin de Semana, Las Mercedes, Ciudad Pegaso... llevan décadas reivindicándolo sin éxito. La respuesta es siempre la misma: “algún día se hará, pero por ahora no”. Acaso, ¿el Atlético de Madrid o el Ayuntamiento van a asumir la inversión que exige y que disuade a la administración competente?

Asimismo, la modificación cuenta con el la cobertura de la L-5 de metro, haciendo caso omiso de que la estación más cercana, la de Canillejas, está bastante retirada, de forma que no cabe esperar que sea muy utilizada. Sin embargo, no menciona la L-2, prolongada desde La Elipa al barrio de Las Rosas, pero que la Comunidad de Madrid se ha negado, contra la reiterada petición de las asociaciones vecinales, a enlazarla con la L-7, en la estación de Estadio Olímpico, a pesar de que la última estación de la L-2 queda a menos de 1.000 metros de distancia.

Finalmente, los redactores de la modificación hacen caso omiso del riesgo de sobresaturación que corre la L-7: buena parte de los 11-16 mil personas que irán al estadio en transporte público la utilizarán.

En conclusión, la modificación del Plan Especial del AOE 00.08 viene a sancionar un acuerdo entre el ayuntamiento de Madrid y el Club Atlético de Madrid SAD, en el cual indirectamente participan dos empresas como la Mahou SA y la Inmobiliaria del Club Atlético de Madrid SL, y que es lesivo para los vecinos y vecinas del ámbito, formado por los distritos de San Blas y Vicalvaro y los municipios de Coslada y San Fernando. El acuerdo crea un gran problema de movilidad, tanto en lo relativo al aparcamiento como a la accesibilidad y la circulación. La modificación no resuelve el problema, sino que le da la espalda.

Un ejemplo más de que se da la espalda al problema lo encontramos en el hecho de que se remite al Atlético de Madrid la elaboración de los planes de movilidad que sean necesarios. La autoridad municipal no sólo no aborda por sí el asunto, sino que ni siquiera marca las directrices a las que el club debería someterse en su caso.

Por lo demás, como ya argumentamos en otros escritos presentados por la FRAVM en el Ayuntamiento, esta operación, que va vinculada a la edificación en los terrenos de la Mahou, es tanto más censurable cuanto que:

- La instalación de un estadio de fútbol en la zona, sin ninguna programación ni reflexión, dará lugar a una mayor precarización del distrito de San Blas.
- Se cede a una empresa (el Club Atlético de Madrid SAD) una instalación pública para la explotación privada.
- Junto a lo anterior, se da a esa empresa (y otras) la financiación de la operación mediante la recalificación de los terrenos de la Mahou, en línea con lo que ha sido la economía de casino de los últimos años.
- Se premia la relocalización de la empresa Mahou SA fuera del municipio y la región, a pesar de la firme condena que el alcalde hizo en su día de ese proceder.
- Se priva a los centenares de personas que practicaban deporte amateur en *La Peineta* de un espacio en el que seguir haciéndolo.

- La supuesta contrapartida (la recuperación del Vicente Calderón para completar el túnel de la M-30 y la operación Madrid-Río), no es tal, toda vez que, dado el estado de las finanzas del Ayuntamiento y dado el estado de la economía española, aquella es inviable, hoy y durante muchos años.

Por todo lo anteriormente expuesto

S O L I C I T A

1. La retirada de la modificación del Plan Especial del AOE 00.08 toda vez que viene a consolidar una operación que:

cede a un coste irrisorio a una entidad privada con ánimo de lucro una instalación pública
premia con una suculenta recalificación de suelo a una empresa, la Mahou, que ha desinvertido en la ciudad y se ha llevado el empleo fuera de la Comunidad de Madrid
priva a un gran número de deportistas amateur de un espacio público en el que venían practicando actividades deportivas
dará lugar a un enorme impacto sobre el distrito de San Blas en materias como la seguridad, limpieza, contaminación acústica...
originará en toda la zona (San Blas, Vicálvaro, Coslada, San Fernando de Henares...) un gravísimo problema de movilidad

2. En todo caso, la operación debe condicionarse a la resolución de los problemas de movilidad que se han comentado en las alegaciones que hacemos arriba y concretamente:

existencia de un acuerdo entre las tres Administraciones competentes (estatal, local y regional), en el que cada una asuma las acciones que le corresponden
elaboración de un plan específico de movilidad, que incorpore severas medidas disuasorias del uso del coche e incentive los desplazamientos a pie, en bici y en transporte público
ejecución de los accesos de San Blas a la M-40
gratuidad de la R-3 en el tramo comprendido entre la M-40 y la M-50
prolongar la L-2 de metro hasta la estación de Estadio Olímpico
conectar la L-5 de metro con la estación Estadio Olímpico
desarrollar una línea circular de metro que conecte los barrios periféricos de Madrid
trazar una línea de cercanías que una el Corredor del Henares con la estación de Chamartín, con un apeadero o estación en O'Donnell
ejecución de diversas instalaciones polideportivas públicas en el ámbito del AOE 00.08 para la práctica del deporte de base
uso por los ciudadanos y ciudadanas del centro acuático (ahora en construcción)
incorporación de medidas contra la contaminación atmosférica y acústica

3. Participación del Club Atlético de Madrid en la financiación de las nuevas infraestructuras
4. Se consideren las demandas de las asociaciones vecinales expresadas tanto en las presentes alegaciones como en las presentadas a la modificación del planeamiento general para la creación del APR 02.21 *Mahou-Vicente Calderón* de marzo de 2009.

Todo lo cual someto a la consideración del Ayuntamiento Pleno, en Madrid a doce de julio de 2010.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Vicente Pérez Quintana', written over a horizontal line.

Fdo. Vicente Pérez Quintana
Responsable de Urbanismo y Vivienda de la FRAVM