



Alegaciones al Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 “Prolongación de La Castellana”

AL ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO Y VIVIENDA

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 número 2 de la calle Bocángel, distrito postal 28028 de Madrid,

E X P O N E: Que sometido a información pública (BOCM de 2 de diciembre de 2009) el documento de aprobación inicial del Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 “Prolongación de La Castellana”, en el plazo legal preceptivo presenta al mismo las siguientes

A L E G A C I O N E S

Las alegaciones que presenta la FRAVM a la llamada Operación Chamartín están organizadas en dos partes, que van de lo más general a lo más concreto. En ellas, por un lado, reiteramos nuestra conocida posición al respecto y que hemos manifestado en diferentes ocasiones, entre ellas señaladamente en los escritos de sugerencias al avance de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, de alegaciones a la aprobación inicial del mismo y de alegaciones a la modificación puntual del Plan General de 1997 en el ámbito del APR 08.03 y, como consecuencia de la misma, igualmente en los ámbitos del Área de Planeamiento Específico (APE) 08.07 *Casco Histórico de Fuencarral*, de la Unidad de Actuación 5 del Área de Planeamiento Incorporado (API) 08.07.02 y en el sector de Suelo Urbanizable Incorporado (UZI) 0.07 *Montecarmelo*. Por otro lado, recogemos y hacemos nuestra la posición de las asociaciones vecinales del entorno, ubicadas en los distritos de Tetuán, Chamartín y Fuencarral.

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

Primera

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?”.

Segunda

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. 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. Completa, por otra parte, un crecimiento exponencial de los techos de utilización de la estación ferroviaria, que pasará a tener 32 vías (11 más que en la actualidad) 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.

Tampoco cabe olvidar el imperativo de compatibilizar el planeamiento de Madrid con el vasto incremento inercial y a saltos del tejido residencial y de actividades en los municipios limítrofes de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes (véase, por ejemplo, el tamaño de los nuevos barrios de Dehesas Viejas y Tempranales).

Tercera

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.

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 *a posteriori*.

Cuarta

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 la edificabilidad residencial oscila entre un mínimo de 1,18 y un máximo de 1,86 millones de m², esto es, traducido a viviendas, entre unas 12,8 mil y unas 19,6 mil unidades, casi 7 mil viviendas de margen. Los poderes de determinación del planeamiento se inclinan ante los poderes del casino inmobiliario.

Quinta

El PPRI asume la previsión 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. 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). ¿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.

Sexta

Por otra parte, la Operación prevé la eliminación de los usos industriales existentes o a lo sumo comprimirlos a una expresión residual. Sin embargo, el tejido de operaciones hoy en activo no es nimio, pues está formado por un paquete relevante de unidades productivas 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. La eliminación de esta industria no es coherente con el objetivo explicitado de procurar una equilibrada mezcla de usos en el futuro desarrollo urbanístico y no garantiza que, una vez expulsada, se mantenga el empleo en los nuevos emplazamientos. De éstos, por lo demás, 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. 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.

Séptima

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 adicional cuarta (DA4) 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 DA4 ha venido a escamotear un muy significativo paquete de suelos a la ciudad.

Es así que el PPRI puede proclamar de manera autocomplaciente no sólo que cumple con las prescripciones del frustrado artículo 36 de la Ley del Suelo, sino que incluso va 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	541,8	16,5
Red de equipamientos sociales locales	305,3	9,3
Servicios urbanos de nivel local	495,4	15,1
Red de infraestructuras de nivel general (viario y ferroviario)	1.231	37,6
TOTAL	2.573,4	78,5

Sin embargo, si no fuera por la DA4, las cesiones por cada 100 m² construidos para redes locales y generales serían:

- 35 m² para zonas verdes y espacios libres en lugar de 16,5 m².
- 45 m² para equipamientos y servicios en lugar de 24,4 m².
- 80 m² en total en lugar de 40,9 m².

El hecho de que las cesiones para infraestructuras sean muy superiores a los preceptivos 20 m² que marca el mencionado artículo 36 no compensa, en modo alguno, ni cuantitativa ni cualitativamente, la pérdida que acabamos de mostrar. Tanto menos, por lo demás, si consideramos que un cuantioso volumen de la inversión necesaria no está imputada a las cuentas de la Operación y no la asumen los propietarios, sino que lo cargan en solitario el Ayuntamiento (by-pas de la M-30) y Fomento (nueva terminal, conexiones...).

Octava

Observamos que la mejora de las comunicaciones viarias norte-sur y este-oeste en la zona se hace depender del desarrollo de la actuación; mientras que ésta, a su vez, se cuelga de la red de gran capacidad ya trazada. Es el leitmotiv cuando de la Operación Chamartín se trata: de manera recurrente se antepone su viabilidad a las necesidades de la ciudad.

Enfatizamos la consideración de que el mallado de la red en la zona norte debiera mejorar, aun si no se ejecutara el PPRI, mediante la potenciación de los ejes longitudinales norte-sur existentes (c/ Mauricio Legendre, c/ Antonio Cabezón, c/ Nuestra Señora de Valverde, avda./ de Burgos, camino de Fuencarral a Hortaleza) y la creación de nuevas transversales este-oeste (conexiones del lado oeste de las vías férreas con la calle del Castillo de Candanchú y la Red de San Luis).

Por otra parte, no cabe hacer caso omiso del impacto sobre la red viaria de gran capacidad (M-40, M-30, A-1, M-607, A-11, Autovía de Alcobendas) de la edificación de más de 3 millones de m² en viviendas y usos terciarios, más la multiplicación de la capacidad operativa de la estación, con la consiguiente generación de un volumen muy abultado de viajes generados/recibidos referenciados al ámbito. El PPRI incurre de manera injustificada en tamaño deslíz.

Novena

La agrupación de la edificabilidad en rascacielos de hasta 40-50-60 alturas, unido a las conocidas como las torres del Real Madrid, permitirá que por fin la ciudad tenga su particular y castizo *sky line*. En el PPRI leemos: “Los edificios de uso privado, se prevé que tengan en el APR 08.03 carácter de hitos, por ser verdaderamente singulares”. Así, a ambos lados del parque fronterizo a la terminal de viajeros y en el primer y último tramos de la prolongación de La Castellana se localizan 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.

Décima

Finalmente, en las casi dos décadas que la Operación Chamartín viene serpenteando y formándose, la transparencia ha brillado por su ausencia. Advertimos, en primer lugar, un discurrir como el del Guadiana: aquélla aparece y desaparece en una historia plagada de impulsos y frenazos e incluso retrocesos. En segundo lugar, las razones de esa dinámica nunca se han trasladado a la opinión pública, sino que, antes bien, han

imperado el secretismo y las negociaciones de casino. De ahí decisiones clave como la modificación del PGOUM para aumentar la edificabilidad y la exoneración de la obligación de ceder suelos para redes generales, según la que no podemos contar como casual ni ajena DA4 de la Ley del Suelo; sin olvidar la entrada en el escenario con un papel estelar de DUCH SA y el BBVA.

Basándonos en todo lo que antecede

SOLICITA

1.- La retirada del documento del Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 “Prolongación de La Castellana” aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su sesión de 5 de noviembre de 2009.

2.- La elaboración de un nuevo documento del Plan Parcial de Reforma Interior del APR 08.03 “Prolongación de La Castellana” en el que se incorporen las cuestiones que planteamos seguidamente.

3.- Que el nuevo desarrollo urbanístico en el ámbito de la estación de Chamartín y la playa de vías sea diferido subordinándolo a la realización de otras operaciones estratégicas de la ciudad como la de Campamento, el Cuartel Central de Ingenieros de Ciudad de los Ángeles, el polígono tecnológico de Villaverde... y no sin antes definir y decidir cuestiones como una ordenación racional del sistema ferroviario asentado en la ciudad, sendas estrategias municipal y regional de difusión de la centralidad en el área metropolitana, plan de descentralización del terciario de oficinas interior a la M-30 y refuerzo de las funciones residenciales de la llamada almendra central, programa de dinamización del tejido industrial...

4.- Que se concierte el presente crecimiento urbanístico con los que ya se vienen produciendo o están previstos en los municipios vecinos de Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Colmenar Viejo. Sin duda, la búsqueda de la compatibilidad entre unos y otros ha de ser un imperativo.

5.- Que –y supuesto que uno de los objetivos confesados del APR 08.03 es suprimir una “herida urbana”- la actuación vaya 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.

6.- Que el documento del PPRI sea 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.

7.- 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. 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”.

8.- Que 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 el apartado quinto y en el apartado vigésimo primero.

9.- Que 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.

10.- Que el uso residencial sea el característico (global) representando en torno al 60% del total de la edificabilidad lucrativa y estableciendo unas horquillas o intervalos de variabilidad de éste y los restantes usos no superior al +/- 15% de la media respectiva.

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”.

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.- Que las cesiones mínimas para las redes públicas se cuantifiquen como sigue:

35 m² de suelo por cada 100 m² construidos para zonas verdes y espacios libres.
45 m² de suelo por cada 100 m² construidos para equipamientos sociales y servicios urbanos.

Todo ello sin perjuicio de las cesiones precisas para la red de infraestructuras de nivel general.

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. En verdad es inaudito que haya que pedir esto en justamente la estación que da cobertura a dos hospitales.

22.- Que la edificabilidad se agrupe en construcciones con alturas coherentes con las características del entorno, desechando por completo los rascacielos.

23.- 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.

24.- 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.

Todo lo cual someto a la consideración de la Junta de Gobierno de la Ciudad, en Madrid a 30 de diciembre de 2009.

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

Fdo. Vicente Pérez Quintana