



Ayuntamiento de Madrid
Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible

**ALEGACIONES A LA MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL DE
ORDENACIÓN URBANA DE MADRID EN RELACIÓN A LA OPERACIÓN
URBANÍSTICA MADRID NUEVO NORTE**

Madrid, 3 de diciembre de 2018

Enrique Villalobos Juan, en calidad de presidente de la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM), con sede social en Camino de Vinateros, 53 bis, CP Madrid 28030, ante ese organismo comparece y como mejor proceda en derecho

DICE

Que la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en la sesión celebrada el 20 de septiembre de 2018, adoptó el acuerdo de aprobar inicialmente la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 para el Área de Planeamiento Remitido 08.03 "Prolongación de la Castellana" y el Área de Planeamiento Específico 05.27 "Colonia Campamento", en los términos que figuran en el expediente, para la definición de las determinaciones y parámetros de ordenación de la operación urbanística "Madrid Nuevo Norte", con la creación de un Área de Planeamiento Remitido 05.10 "Estación Chamartín" y tres Áreas de Planeamiento Específico denominadas Área de Planeamiento Específico 08.20 "Malmea-San Roque-Tres Olivos", Área de Planeamiento Específico 08.21 "Las Tablas-Oeste" y Área de Planeamiento Específico 05.31 "Centro de Negocios Chamartín", incluyéndose para estas dos últimas la delimitación de una Unidad de Ejecución en cada una, a ejecutar por el sistema de compensación.

Que dentro del plazo establecido de 45 días a partir de la publicación en el BOCM (28/09/2018) presenta al referido acuerdo las siguientes

ALEGACIONES

1.- FALTA INFORMACIÓN

La operación Chamartín (en adelante OCH) se ha desarrollado durante 25 años en medio de una extraordinaria opacidad. Las administraciones y las empresas

públicas (especialmente RENFE y ADIF) han acordado con *Desarrollos Urbanísticos de Chamartín SA (DUCHSA)* y con *Distrito Castellana Norte SA (DCN)* numerosas determinaciones y extremos sobre aquélla que no son conocidos públicamente. Las asociaciones vecinales y ecologistas hemos solicitado en numerosas ocasiones información sobre los acuerdos alcanzados. Nunca, hasta fechas recientes, hemos recibido respuesta. La última vez, con fecha 29 de mayo de 2018, la FRAVM, así como otras entidades, amparándose en la Ley 19/2013, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, solicitó a ADIF la siguiente documentación:

- *Copia de las bases de la convocatoria del “proceso de concurrencia pública de ofertas en relación con el desarrollo urbanístico del recinto ferroviario de Chamartín”, aprobada el 2 de marzo de 1993 por el Consejo de Administración de RENFE.*
- *Copia del convenio firmado, en 1993, entre RENFE y el Grupo Argentaria (Unitaria S.A)*
- *Copia del contrato de adjudicación de 27 de julio de 1994*
- *Copia del documento firmado en 1997 para ampliar la superficie del ámbito de los 625.211 metros cuadrados iniciales a 1.850.000 metros cuadrados*
- *Copia del documento de adecuación de adjudicación del concurso a DHUCHSA de 1 de marzo de 1997.*
- *Copia del convenio firmado el 24 de junio de 1997 se firma un convenio entre Ministerio de Fomento, Comunidad de Madrid y Ayuntamiento de Madrid para la constitución del Consorcio Urbanístico Prolongación de la Castellana.*
- *Copia del informe del 21 de febrero de 2001, de la Gerencia del proyecto de Chamartín de la Dirección General de Infraestructuras de RENFE sobre la propuesta de DUCHSA a RENFE.*
- *Copia del informe jurídico de 25 de junio de 2001, emitido por la Gerencia del Proyecto Chamartín de la Dirección General de Infraestructuras de RENFE, relativo a la incoación de un expediente para la resolución de la concesión existente sobre los bienes de dominio público que integran los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral en Madrid.*
- *Copia del informe de mayo de 2004 del informe sobre la Operación Chamartín y los conflictos a resolver para su puesta en carga, para la entonces ministra de Fomento.*
- *Copia del nuevo contrato, firmado el 23 de junio de 2009 entre Adif (Adif y Adif-AV), RENFE Operadora y DUCHSA y el posterior texto refundido y el Acuerdo de Bases firmado en 2015.*
- *Copia de la prórroga de los derechos sobre los terrenos del gestor ferroviario en la zona norte de Madrid, hasta el 31 de agosto de 2018, firmada entre Adif, RENFE-Operadora y Distrito Castellana Norte, el 28 de diciembre de 2016.*
- *Igualmente se solicita copia de cualquier otro acto firmado entre el administrador (o gestor) de infraestructuras ferroviarias y la sociedad DUCHSA/DCN –en relación a los terrenos incluidos en la Operación Chamartín o Madrid Nuevo Norte- que no se haya relacionado por desconocimiento o error.*

Con fecha 25/09/2018, la FRAVM recibe contestación de ADIF, según la cual se le da acceso a la documentación solicitada, salvo tres informes, con la advertencia de que, en virtud del artículo 22.2 de la Ley 19/2013, dicho acceso solo tendrá lugar “cuando haya transcurrido el plazo para interponer recurso contencioso administrativo [se sobreentiende que por terceros que se hayan opuesto a la entrega] sin que se haya formalizado o aquél haya sido resuelto confirmando el derecho a recibir información”. Como quiera que DCN ha interpuesto recurso contencioso administrativo, ante el juzgado central nº 5, contra la resolución, está claro que la entrega se demorará durante años. ¿Qué contiene la documentación para este empecinamiento en obstaculizar su conocimiento por la ciudadanía?

Por otra parte, el 22/10/2018, el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno dicta una resolución en la que, entre otras consideraciones, resuelve instar a ADIF para que en el plazo máximo de 5 días hábiles entregue a la FRAVM dos de los tres informes denegados. A la fecha de presentación de este escrito de alegaciones, sendos informes no han sido entregados.

Por lo demás, mucha de la información solicitada es, asimismo, desconocida por el Ayuntamiento de Madrid, según ha reconocido en diferentes comparecencias el delegado de DUS.

Así las cosas, cabe preguntarse acerca de la oportunidad y la legitimidad de aprobar una gran actuación urbanística cuando buena parte de sus entresijos no son conocidos, sino que, antes bien, los esfuerzos por desvelarlos chocan una y otra vez con todo tipo de trabas. A nuestro juicio, no es oportuno ni legítimo tomar decisiones de enorme trascendencia, en tanto, como ocurre a propósito de la OCH, comprometen el modelo de ciudad, sin poner toda la información a disposición de la opinión pública o, peor aun, si la misma le es sistemáticamente hurtada. A este respecto es muy pertinente recordar lo que dice el preámbulo de la Ley 19/2013: “Sólo cuando la acción de los responsables públicos se somete a escrutinio, cuando los ciudadanos pueden conocer cómo se toman las decisiones que les afectan, cómo se manejan los fondos públicos o bajo qué criterios actúan nuestras instituciones podremos hablar del inicio de un proceso en el que los poderes públicos comienzan a responder a una sociedad que es crítica, exigente y que demanda participación de los poderes públicos”.

Alguien podrá replicar que la información a la que se alude aquí es irrelevante, secundaria, tangencial a los efectos del planeamiento urbanístico. Esa calificación no puede suscitar más que un taxativo rechazo. En modo alguno cabe esgrimir que es carente de interés para el planeamiento elucidar cómo y en virtud de qué acuerdos DCN se constituye en titular nada menos que de la mitad de los derechos de explotación del ámbito. Es más que un dato estratégico, pues su presencia es un hecho constitutivo de la operación y conforma el devenir de la misma a lo largo de cinco lustros. A este propósito merece la pena retener, como hace la resolución del Consejo de Transparencia y Buen Gobierno citada más arriba, lo que dice la sentencia de la sección séptima de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, de 25 de julio de 2017, dictada en el recurso de apelación nº 46/2017: “(...) lo

instrumental o accesorio no depende de su carácter formal sino de su verdadero contenido material. Información auxiliar no es el equivalente a información de valor provisional (...) Los informes a que se refiere el artículo 18.1.b [se refiere a la Ley 19/2013] son los que tienen un ámbito exclusivamente interno, pero no los que pretenden objetivar y valorar, aunque sea sectorialmente, aspectos relevantes que han de ser informados. (...) Por otro lado hay que recordar el carácter restrictivo que tienen las limitaciones de la información conforme a la doctrina del Tribunal Europeo de Derechos Humanos. Así bastaría con citar la sentencia de fecha 8.11.2016 o 25 de junio de 2013 que han interpretado el artículo 10 del Convenio Europeo de Derechos Humanos. Y de la misma forma el carácter amplio que tiene el concepto de <<información pública>>. Por consiguiente, si se pretende conocer la motivación seguida por las Administraciones Públicas en su toma de decisiones habrán de ser conocidos los informes por ella evacuados que resulten ser relevantes, hayan sido o no de apoyo a la decisión final, y no esperar al resultado de esta última”.

El secretismo del que se ha hecho gala en esta materia vulnera un derecho elemental de la ciudadanía y la priva de una información fundamental a la hora de entablar un debate razonado sobre la OCH.

Al mismo tiempo, sorprende que el Ayuntamiento de Madrid se proponga dar carta blanca a la operación cuando también desconoce mucha de la información solicitada. La corporación, por así decirlo, sin más se echa sobre la espalda una responsabilidad, siendo que no ha sido parte de los acuerdos. ¿Qué ocurrirá si, una vez se conozcan determinados extremos de los mismos, violan alguna legislación? ¿Qué ocurrirá si contienen aspectos éticamente reprochables para el código moral del equipo del gobierno municipal, aun si no incumple la norma jurídica?

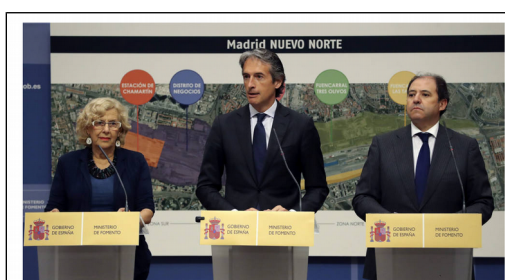
En otro orden de cosas, ¿qué queda de los compromisos electorales sobre aplicar luz y taquígrafos a los convenios elitistas del complejo financiero inmobiliario? ¿Qué hay de los compromisos sobre la auditoría de las operaciones urbanísticas? Más adelante se volverá sobre este asunto cuando evaluemos el incumplimiento del *Pacto contra la Especulación*.

2.- POSIBLE CHOQUE CON EL ARTÍCULO 245 DE LA LEY DEL SUELO DE LA COMUNIDAD DE MADRID

El artículo 245 de la Ley 9/2001, *del Suelo de la Comunidad de Madrid* dice: “Son nulos de pleno derecho los convenios urbanísticos de planeamiento, así como cualquier convenio o acuerdo, cualquiera sea su denominación, que tenga por objeto definir los criterios de ordenación del futuro planeamiento urbanístico, o lo condicione de alguna forma mediante estipulaciones que establezcan la obligación de hacer efectivos antes de la aprobación definitiva, los deberes legales de cesión y, en su caso, los convenios entre las partes que establezcan obligaciones adicionales más gravosas que las que procedan legalmente en perjuicio de los propietarios afectados”.

Es verdad que este artículo ha dado lugar a numerosas discusiones doctrinales acerca del alcance real de la prohibición y de cuál era la “voluntad del legislador” al redactarlo. Ahora bien, el artículo, en su literalidad, tiene dos partes. En la primera prohíbe los convenios urbanísticos de planeamiento y en la segunda prohíbe cualquier convenio o acuerdo... La separación conceptual está explicitada por el uso del “así como”. De tal modo, la segunda parte no es una matización, una descripción del significado o una simple continuación de la primera, sino que es un añadido. El artículo, así pues, veta los unos y los otros. Más aun, el artículo 245 resulta de la modificación introducida por la Ley 3/2007, de Modernización del Gobierno y la Administración de la Comunidad de Madrid, en cuyo preámbulo dice: “Igualmente, debe destacarse la prohibición de los convenios urbanísticos de planeamiento, con lo que se fortalece la independencia de los ayuntamientos y se garantiza mejor la transparencia de todas las decisiones urbanísticas”. Esta explicación nada tiene que ver con lo que se regula en la segunda parte, sino que se centra en la primera y destaca los objetivos del legislador al hacer la nueva redacción del artículo: invoca la autonomía de la administración local y la transparencia.

El artículo 244, letra a), aclara bien a qué se refiere la Ley por *convenio urbanístico de planeamiento*: “aquellos que incluyan o puedan tener como consecuencia o resultado posibles modificaciones del planeamiento urbanístico, bien directamente, bien por ser éstas precisas en todo caso para la viabilidad de lo estipulado”. No cabe duda de que el acuerdo al que llegaron en julio de 2017 el Ayuntamiento de Madrid, ADIF y DCN (*Bases para la ordenación urbanística del área Estación de Chamartín – sur de Calle 30/ Fuencarral – norte de Calle 30*) fue un convenio urbanístico de planeamiento, aunque no se utilice este término y, en su lugar, se denomine “Bases...”. Las estipulaciones 1, 2, 4, 7, 13 y 19 expresamente contemplan la modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid. De hecho, la presente modificación del PGOUM es el resultado de aquel acuerdo.



Presentación del acuerdo en julio de 2017



Presentación de la maqueta de MNN en julio de 2018

Por tanto, en conclusión, la modificación del PGOUM que ahora se tramita, y contra la cual alegamos, es susceptible de ser anulada en tanto que, a nuestro juicio, es un caso flagrante de incumplimiento del artículo 245 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid.

3.- SE ANTEPONE EL INTERÉS PARTICULAR AL INTERÉS GENERAL

La historia de la operación Chamartín es una historia de favores. En los últimos 25 años se han tomado muchas decisiones cuyo fin -directa o indirectamente- era despejar obstáculos y generar las condiciones de más y más rentabilidad económica para DCN o, mejor dicho, para el socio mayoritario (el BBVA) y para el minoritario (Constructora San José).

Valga, a modo de ilustración, citar tres ejemplos.

- La disposición transitoria cuarta de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid establece: “En suelo urbano no serán exigibles las cesiones previstas para redes generales en la presente Ley, en tanto no se adapte en su totalidad el planeamiento general a la misma, mediante revisión o primera formulación”. En virtud de esta determinación, la OCH está exenta de ceder 20 metros cuadrados de suelo por cada 100 metros cuadrados de superficie edificable. En lugar de ceder 50 m² por cada 100 construidos, cede tan solo 30 m². El agravio comparativo con cualquier otra actuación en suelo urbanizable es manifiesto, aun cuando el tamaño de la OCH sea similar o incluso varias veces superior.
- La modificación del PGOUM en 2002 deparó el nada despreciable aumento de la edificabilidad desde 0,6 m_e²/m_s² a 1,05: un 75%. Sobran los comentarios.
- El affaire de las tres alturas: para sortear la sentencia del Tribunal Supremo que anuló la OCH por incumplir la Ley del Suelo en esta materia, la Asamblea de Madrid (con el voto a favor de PP y C’s y el voto en contra de PSOE y Podemos) nada menos que decide modificar el artículo correspondiente de dicha Ley y ello a pesar de que, en aquel momento, se estaba (aun se está) revisando la totalidad de la Ley 9/2001.

Cuando DUS decidió la creación de la mesa de debate sobre la operación Chamartín y, sobre todo, cuando impulsó, con el apoyo crítico de las organizaciones vecinales y ecologistas, el proyecto de *Madrid, Puerta Norte* (MPN), parecía que la historia de los favores llegaba a su fin. Sin embargo, el proyecto *Madrid Nuevo Norte* entraña una vuelta a atrás. Se restaura hasta la tradición de los favores, como se verá en las alegaciones que siguen. Es cierto, no obstante, justo es reconocerlo, que MNN no reproduce la barbaridad de los planes parciales de 2011 y 2015 y que introduce, particularmente, dos mejoras significativas: la exclusión de los suelos que no son objeto de transformación del computo de la superficie y, en consecuencia, su no consideración a efectos de generación de derechos de edificabilidad¹ y, por otra parte, la división del ámbito en varias unidades de ejecución.

¹ En realidad, esta práctica es dudosamente legal y, sobre todo, en el plano ético roza la pillería. Consiste, en el mejor estilo de la economía de casino, en crear aprovechamientos lucrativos por arte de prestidigitación.

A este respecto, viene a propósito recordar la sentencia 593/2018 del TSJM, en la que da la razón a la asociación Señales de Humo, que demandó al Ayuntamiento de Madrid, a la Comunidad de Madrid y al Club Atlético de Madrid SAD por el acuerdo de aprobación definitiva de la modificación puntual del PGOUM relativa al AOE 00.08 *Parque Olímpico-Sector Oeste* y el APE 20.14 *Estadio de la Peineta*. El TSJM dice: "Las potestades de planeamiento urbanístico se atribuyen por el ordenamiento jurídico con la finalidad de que la ordenación resultante, en el diseño de los espacios habitables, de sus usos y de sus equipamientos, y de las perspectivas de su desarrollo, ampliación o expansión, sirva con objetividad los intereses generales; no los intereses de uno o de unos propietarios; ni tan siquiera los intereses de la propia Corporación Municipal". Más adelante la sala cita al TS como sigue: "La potestad para revisar o modificar el planeamiento es discrecional (*ius variandi*), de modo que, dentro de los márgenes establecidos en la normativa aplicable, el planificador urbanístico dispone de libertad para escoger, entre las distintas alternativas posibles, la que considere más conveniente para la mejor satisfacción del interés público. Libertad de criterio -no condicionada por derechos adquiridos, ni por compromisos convencionales anteriores de la Administración-, que no puede ser sustituida, en su núcleo de oportunidad, por la distinta opinión o voluntad de los particulares, ni por la decisión de los órganos jurisdiccionales". Y volviendo a la opinión del TSJM tenemos: "La potestad planificadora de la Administración tiene cobertura constitucional en el art. 33 CE (que habla de la función social de la propiedad) y en el art. 45 CE (referido al medio ambiente, la calidad de vida y la utilización racional de los recursos); y en el ámbito del planeamiento urbanístico, en función de las necesidades de desarrollo social y económico, la Administración ostenta la facultad de modificar o revisar dicho planeamiento, para adecuarlo a las nuevas circunstancias, lo que constituye el llamado "*ius variandi*" de la Administración. Este "*ius variandi*" viene definido como una potestad no fundamentada en criterios subjetivos, ejercitable en cualquier momento, como remedio establecido en la ley para que la Administración, objetivando alteraciones reales, realice las modificaciones que impongan las nuevas necesidades urbanísticas creadas por la dinámica social en el transcurso del tiempo; como afirma la STS 3/enero/1996, la naturaleza normativa del planeamiento y la necesidad de adaptarlo a las exigencias cambiantes del interés público justifican plenamente el *ius variandi*, lo que implica un amplio margen de discrecionalidad acotada por la interdicción de la arbitrariedad (art. 9.3 CE). Entre los principios operativos a través de los cuales se actualiza aquella potestad, uno de ellos es el del interés general. El interés general exige la racionalidad de las nuevas decisiones urbanísticas, la correcta valoración de las situaciones fácticas, la coherencia de la utilización del suelo con las necesidades objetivas de la comunidad, la adecuada ordenación territorial y el correcto ajuste a las finalidades perseguidas, y como afirman las SSTS de 3/enero y 26/marzo/1996, el control jurisdiccional de las facultades discrecionales de la Administración debe encaminarse a examinar <<la existencia de un desacomodamiento a lo legal o reglamentariamente dispuesto, una desviación de poder o una arbitrariedad o irracionalidad en la solución propuesta por el plan, ya que en lo demás goza de una entera libertad para elegir la forma en que el territorio ha de quedar ordenado, motivo por el que se impone para desechar ésta la presencia de una argumentación o prueba que

demuestre la concurrencia de los supuestos de excepción>> y no se puede sostener que el ejercicio de ese ius variandi deba realizarse en tan breve espacio de tiempo con la finalidad de consolidar una situación ilegal”.

La cadena de favores que jalonan la historia de la OCH muestra palmariamente que en su conformación ha primado el interés particular sobre el interés general. Que MNN repite ese vicio de origen lo muestra el hecho de que anula a MPN sin dar explicaciones. No puede tenerse por tales el párrafo de 7 líneas que se recoge en la pág. 60 de la *Memoria General* de la presente modificación del PGOUM: “Esta alternativa, si bien contiene ya las bases fundamentales de la revisión del modelo y establece el primer documento para el análisis participativo, se descarta como escenario final de ordenación por no resultar idónea, en relación a las capacidades y objetivos territoriales, ni en sus parámetros ni en algunos de sus contenidos, tales como la conjunción de un nuevo centro terciario ligado al potencial de accesibilidad entorno a Chamartín, el criterio de cubrimiento de vías en Calle 30 sur, el reparto de edificabilidades, el tratamiento aun aislado de la problemática del APE 05.27, y la ausencia de intervención en el borde de Las Tablas”. Ni por la extensión, ni por los argumentos, el párrafo es una explicación. A lo sumo será una descripción -bastante tosca, por lo demás- de las diferencias entre MNN y MPN. Llamar a MPN “primer documento para el análisis participativo” es una licencia que no responde a la verdad. El 10/05/2016 se hizo un gran acto en el Palacio de Cibeles, encabezado por la alcaldesa y el delegado de Urbanismo, en el que la corporación presentó “*el documento de Bases y Estrategias para el desarrollo norte de la ciudad, <<Madrid, Puerta Norte>>*”, que contiene *la propuesta del gobierno municipal para impulsar dicho desarrollo y garantizar su ejecución, fijando un mayor peso de las administraciones públicas a la hora de abordar la actuación urbanística más relevante para la ciudad*”². Ahora tenemos que lo que era “la propuesta del gobierno municipal” queda en un simple documento para el debate. En lugar de argumentar las razones que han llevado al equipo del gobierno municipal a declinar su propuesta se acude al socorrido expediente de minusvalorarla y reducirla a poco más que un papel. Al condenarla a la irrelevancia se excusa la obligación de justificar la renuncia.



Acto de presentación de MPN, 10/05/2016

² Tomado de <https://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Actualidad/Noticias/Propuesta-municipal-para-impulsar-el-desarrollo-norte-de-Madrid/?vgnnextfmt=default&vgnextoid=09e01bdbc2a94510VgnVCM1000001d4a900aRCRD&vgnnextchannel=a12149fa40ec9410VgnVCM100000171f5a0aRCRD>. *Cursivas nuestras.*

La nota informativa del acto, publicada en la web municipal, subrayaba las líneas maestras del nuevo dibujo de la OCH. No es cuestión aquí de abundar en ella, pero no cabe por menos que recuperar algunos párrafos muy expresivos de cuáles eran las ideas de DUS en aquel momento: “Al reducir la presión edificatoria, se reduce también la presión, tanto sobre las grandes infraestructuras viarias como sobre las redes de servicios y equipamientos, consiguiendo así minimizar el impacto ambiental y paisajístico sobre las zonas consolidadas próximas”. También: “Sin perder de vista una concepción unitaria del ámbito, y frente a la concepción de justificar edificabilidades generando cargas de urbanización innecesarias (a mayor urbanización, mayor edificabilidad), la propuesta del gobierno municipal plantea una actuación desde la lógica urbana, diferenciando las actuaciones al sur y al norte del nudo de la M-30”. Y en fin: “Se propone un proceso de definición y desarrollo de la operación ajustado a las necesidades de producción de suelo en relación al conjunto urbano. Se trata de adecuar la capacidad financiera y de gestión de los agentes públicos y privados implicados, estableciendo para el ámbito al sur de la Calle 30 un sistema de gestión pública, en cualquiera de las formas que la ley posibilite, toda vez que en su mayor parte la titularidad del suelo es pública”. Pues bien, en MNN estas ideas, y otras, se han volatilizado.

¿Qué media entre MPN y MNN? La mesa de negociación con DCN y ADIF, que se cierra con el acuerdo al que nos hemos referido en el apartado anterior. Esa mesa en la que se vetó la presencia de las organizaciones vecinales y ecologistas. Una mesa en la que se dejó fuera, asimismo, a la mayoría de los pequeños propietarios del ámbito, excepción hecha de los que representara la Junta de Compensación de Malmea. El acuerdo engulló la potestad del planeamiento del Ayuntamiento, haciendo prevalecer los intereses de uno o más propietarios, esto es, ADIF (y sus urgencias por conseguir liquidez frente a la pesada carga de la deuda que soporta la suma ADIF/RENFE) y DCN. Queda en el aire la pregunta acerca de si también la corporación antepuso sus intereses como propietario directo, más la porción que corresponde a la EMT.

En la pág. 61 de la *Memoria General*, los/as redactores/as se refieren a la alternativa 2. Dicen de ella: “...el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano Sostenible llevó a cabo un proceso de diálogo con instituciones y organismos públicos, vecinos, afectados, entidades privadas y propietarios, cuyo resultado se concretó en la elaboración de un documento, desarrollo y evolución de la alternativa anterior, presentado en público entre el Ministerio de Fomento, ADIF, RENFE, DISTRITO CASTELLANA NORTE, S.A. y el Gobierno del Ayuntamiento de Madrid, mediante el documento denominado <<BASES PARA LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA DEL ÁREA ESTACIÓN DE CHAMARTÍN-SUR DE CALLE 30/FUENCARRAL-NORTE DE CALLE 30>>, presentado y divulgado en un acto conjunto el 24 de julio de 2017”. Sencillamente no es verdad. El “proceso de diálogo” se llevó a cabo únicamente con el Ministerio de Fomento, ADIF, DCN y la Junta de Compensación de Malmea. A todos los demás, los resultados de la concertación se les trasladó a través de los medios de comunicación el 27/07/2017 (no el 24, como erróneamente dice la *Memoria*). Todavía, el viernes 21/07/2012, a pesar de que ya había un acuerdo, en reunión mantenida con el delegado de Urbanismo, la información que se dio a la FRAVM fue que no lo había, que era imposible llegar a uno, dadas las

exigencias y la posición irreductible de DCN. Por otro lado, la frase transcrita es irritante, en tanto que, al manipular la información, parece querer transmitir que todos formamos parte del consenso. Sin duda, la FRAVM, las asociaciones vecinales que forman la Plataforma Zona Norte, Ecologistas en Acción... criticamos sin fisuras ese acuerdo el mismo día 27/07/2017 e incluso antes, una vez conocidos algunos detalles *casualmente* filtrados a la prensa.

La *Memoria General* engañosamente da a entender que se han evaluado 4 alternativas. En realidad, solo se han analizado 2: MPN y MNN. La segunda y la cuarta son la misma, con ligeros ajustes en las cantidades, mientras que la tercera consiste en simples variaciones sobre la segunda. Esta aseveración es fácilmente constatable, basta con chequear punto por punto los 19 apartados del documento de Bases de julio de 2017 para comprobar que no hay diferencia, que la 2, la 3 y la 4 son la misma alternativa.

Cuadro 1: Comparación entre las alternativas 1, 2 y 4.			
	MPN	Bases 2017	Alternativa 4
Edificabilidad terciaria	1.291.473	1.730.000	1.608.778
Edificabilidad residencial	458.724	1.100.000	1.048.535
Edificabilidad lucrativa total	1.750.197	2.830.000	2.657.313

En conclusión, MNN es una enmienda de gran alcance sobre MPN. Éste según las fuentes municipales era “un proyecto real para Madrid”, corregía de cuajo los desmanes que trufaban la OCH con anterioridad. Las hemerotecas retienen en la memoria las declaraciones de esas fuentes desmontando las ideas sobre las que se había estructurado la operación antes y los méritos de la reconducción que significaba MPN.



¿Por qué el proyecto que en 2016 era tan *bueno* para Madrid, en 2017 y 2018 ya no lo es? Las 7 líneas de la Memoria arriba recogidas no justifican el cambio

de criterio. Sin embargo, valga un pequeño ejercicio numérico. Se pueden homogeneizar las edificabilidades multiplicándolas por los precios. Como se observa en el cuadro 2, MNN está mucho más cerca del proyecto que no llegó a aprobarse en 2015 que de MPN. MNN significa una rebaja sobre el PPRI '2015 del 14%, mientras que MPN entrañaba un ajuste del 38%.

	PP'2015	MNN	MPN
Edificabilidad vivienda libre	364	407	178
Edificabilidad residencial	5.737	2.852	1.248
Edificabilidad terciaria	9.501	10.216	8.201
Suma	15.601	13.475	9.627

Fuente: elaboración propia. Para vivienda protegida se toma un valor de 1.940 €/m², 3.400 para vivienda libre y 6.350 para terciario. El precio de la vivienda libre está tomado de Idealista.com en Chamartín y el del terciario se deduce de las cantidades manejadas en el Anexo 4 de la documentación de la modificación: Informe de Sostenibilidad Económica y Estudio Económico Financiero.

El cuadro 3 concreta las modificaciones de MPN a MNN: baja la edificabilidad residencial y sube la terciaria y, sobre todo, el doble ajuste se salda con la aparición de la UE de Las Tablas y la acumulación del incremento de edificabilidad en el centro de negocios, en perjuicio de la UE de Malmea-San Roque-Tres Olivos. De tal modo, la complejidad urbana, medida en términos de la mezcla de usos, que se buscaba en el primer escenario, resulta significativamente demediada. En el segundo escenario se erigen dos áreas nítidamente diferenciadas: residencial al norte de la M-30 y terciaria al sur. El cuadro 4 y el gráfico 1, a su vez, ponen nombre y apellidos a ese doble ajuste. Ganan DCN y Ayuntamiento/EMT, mientras que los pequeños propietarios apenas cambian en la suma de edificabilidades. Ahora bien, si esta información se reelabora y se traduce a edificabilidades homogeneizadas multiplicando por los precios, entonces se observa (véase gráfico 2) que, en realidad, los pequeños propietarios han salido perdiendo. En resumen, el salto del primer al segundo escenario vino a satisfacer los intereses de DCN/BBVA.

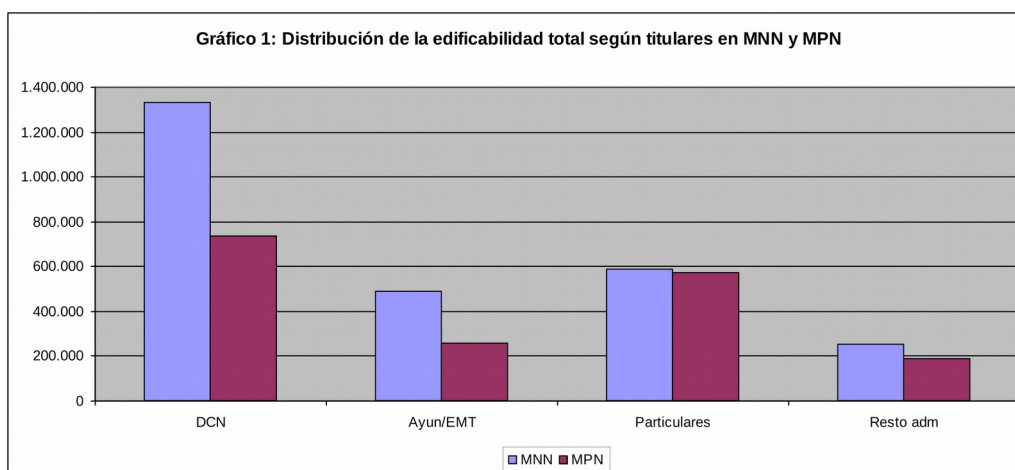
Para edulcorar la última imagen, alguien podrá contra-argumentar que se benefician los intereses públicos en cuanto que el Ayuntamiento/EMT es el más beneficiado en términos relativos. Al respecto, es suficiente respuesta el razonamiento que hace el TSJM, según se cita más arriba: el interés general está por encima del propio interés de la corporación municipal.

	MPN		MNN	
	Residencial	Terciario	Residencial	Terciario
Malmea	358.724	720.177	714.338	250.983
CN	100.000	408.139	260.000	1.040.000
Esta. Chamartín	0	163.157	0	180.000
Las Tablas	0	0	74.197	137.795
Suma	458.724	1.291.473	1.048.535	1.608.778

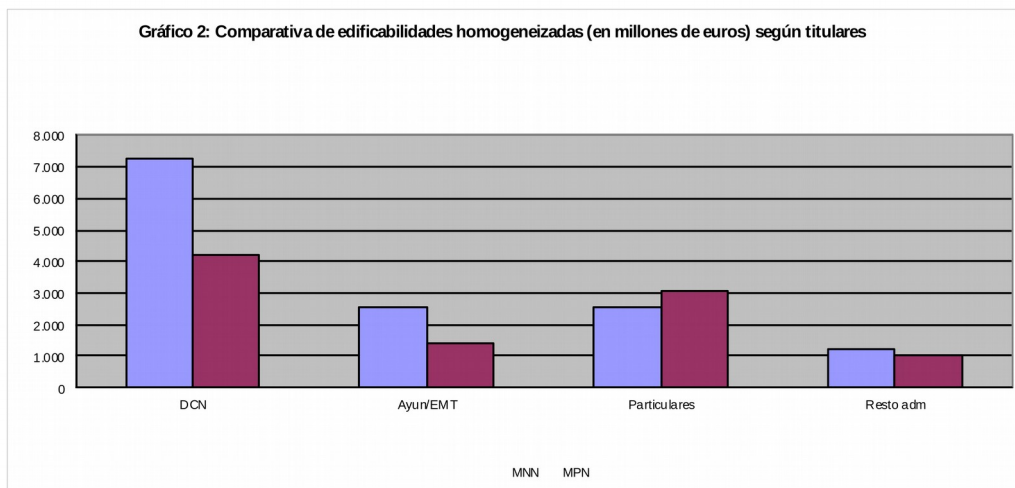
Fuente: elaboración propia a partir de la documentación de sendos proyectos.

Cuadro 4: Edificabilidad según tipo de titular y unidades de ejecución, comparación MNN y MPN								
	Residencial				Terciario			
	DCN	Ayun/EMT	Particulares	Resto adm	DCN	Ayun/EMT	Particulares	Resto adm
Madrid Nuevo Norte								
Malmea	180.728	85.721	357.169	90.721	63.499	30.118	125.492	31.875
CN	153.140	64.740	17.420	24.700	612.560	258.960	69.680	98.800
Esta.Chamar	0	0	0	0	180.000	0	0	0
Las Tablas	50.083	16.620	6.010	1.484	93.012	30.866	11.161	2.756
Suma	383.950	167.081	380.599	116.905	949.070	319.944	206.333	133.431
Madrid, Puerta Norte								
Malmea	90.757	43.047	179.362	45.558	182.205	86.421	360.089	91.462
CN	58.900	24.900	6.700	9.500	240.394	101.627	27.345	38.773
Esta.Chamar	0	0	0	0	163.157	0	0	0
Las Tablas	0	0	0	0	0	0	0	0
Suma	149.657	67.947	186.062	55.058	585.756	188.048	387.434	130.236

Fuente: elaboración propia a partir de la documentación de sendos proyectos.



Fuente: elaboración propia a partir de la documentación de sendos proyectos.



Fuente: elaboración propia a partir de la documentación de sendos proyectos. Ver pie del cuadro 2.

En lo que sigue, por si lo anterior no fuera prueba suficiente, se encontrarán más hechos que verifican la aseveración de que se ha antepuesto el interés particular al interés general en el salto de MPN a MNN y, por tanto, éste vuelve hasta cierto punto a la senda del favoritismo trazada en los 25 años de historia de la OCH.

4.- SE TRATA DE SUELO URBANIZABLE, NO DE SUELO URBANO

La sentencia 624/2015 del TSJM sobre el recurso contencioso administrativo interpuesto contra el acuerdo de aprobación del PPRI para el desarrollo del APR 08.03 *Prolongación de La Castellana*, adoptado por el pleno del Ayuntamiento de Madrid de 30/03/2011, dice: “A la vista de la antesala de la Memoria la pregunta que debe hacerse es si tal actuación de tan enorme envergadura es o no un desarrollo urbanístico y la respuesta entendemos que es clara porque la misma es perfectamente equiparable a los desarrollos que se producen en suelo urbanizable que es el concepto de suelo al que equipara el Ayuntamiento el término desarrollo pero que, como hemos visto, la terminología nada tiene que ver, en ocasiones, con la realidad de los hechos. Por lo tanto, es posible que a través de un PPRI se produzca la reurbanización de todo un ámbito y que dicha reurbanización consista en un verdadero desarrollo urbanístico que como tal se encuentra sometido a las disposiciones que sobre altura marca el artículo 39.8 de la LSCM”. Este artículo ha sido modificado en un acuerdo, cuando menos, poco estético de la mayoría parlamentaria en la Asamblea de Madrid. Pero, haciendo abstracción del caso de las alturas, el argumento de fondo subsiste.

En efecto, la OCH, por su envergadura, por su contenido, por sus fines, por su impacto sobre la ciudad y sobre la corona metropolitana es equiparable a los PAUs de Sanchinarro o Las Tablas, incluso los supera. Aquí se proponen dos nuevos barrios, al norte y al sur de la M-30. ¿Por qué es suelo urbano no consolidado (SUNC)? Las características del ámbito y, sobre todo, lo que se propone ejecutar en él no casan con los que establece el artículo 14.2.b de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid como definición del SUNC: “... integrado por la restante superficie de suelo urbano y, en todo caso, la precisada de obras de urbanización a realizar en régimen de actuaciones integradas de ejecución del planeamiento, incluidas las de reforma interior, renovación, mejora urbana u obtención de dotaciones urbanísticas (...)”. En primer lugar, los terrenos en un porcentaje considerable de la superficie no cumplen las condiciones mínimas para ser suelo urbano según regula el apartado 1 del mismo artículo y, en segundo lugar, muy poca de la urbanización existente es aprovechable en el nuevo desarrollo, sino que, antes bien, habrá que hacer *tabula rasa* de lo existente y urbanizar como (o casi como) si se tratara de un suelo virgen. Dicho de otro modo, no hay un trozo de ciudad preexistente sobre el que llevar a cabo equis actuaciones que permitan regenerarlo, recuperarlo, renovarlo... Lo que hay es un gran vacío, un trozo de no-ciudad, sobre el que se quiere plasmar una transformación radical, alzar un enorme barrio residencial y otro Azca. En parte del ámbito se produciría una transformación de suelo rural a suelo urbano, pues se incorporan terrenos que incluso hace algunas décadas estaban cultivados; a la vez que en parte del ámbito se produciría una transformación, no menos radical, de espacios de infraestructuras especiales, concebidos y erigidos como algo separado e incompatible con la trama urbana *normal*, a suelos residenciales y terciarios.



Obviamente detrás del asunto de la clasificación no se esconde una discusión nominalista. Es una cuestión muy trascendente, pues si el suelo es clasificado como urbanizable, entonces la reserva de terrenos para vivienda con algún grado de protección es del 30%, no del 20%, según se hace en la presente modificación, y la reserva de terrenos de cesión gratuita y obligatoria para zonas verdes y dotaciones es de 50 metros cuadrados por cada cien construidos, no de 30, según se establece en la misma modificación.

Siendo así, la presente modificación del PGOUM sería nula.

5.- MNN VULNERA EL PACTO CONTRA LA ESPECULACIÓN

Antes de las elecciones municipales de 2015, Ahora Madrid, PSOE e IUCM firmaron con *la Plataforma No a este Plan Urbanístico-Por el Derecho a la Ciudad*, a la que pertenece, entre otras organizaciones, la FRAVM. Destacamos aquí tres compromisos:

- “Pondremos en marcha un proceso de debate público sobre el modelo de ciudad, en el que se definirán los nuevos conceptos estratégicos para el desarrollo de Madrid y los mecanismos de planeamiento y políticas municipales adecuados para desarrollarlos. Este proceso contemplará la participación ciudadana con unos ritmos, metodologías y mecanismos adecuados para la deliberación democrática, que sea una herramienta eficaz para desarrollar la visión colectiva de futuro de los habitantes de Madrid. Como líneas maestras se consideraran: la no extensión de la ciudad y la intervención en los barrios con criterios de sostenibilidad ambiental y de redistribución social. Abandonaremos el modelo de macroproyectos como Eurovegas, Castellana Norte, infraestructuras olímpicas, etc., que suponen un excesivo gasto público sin beneficiar el desarrollo de la ciudad”.
- “Paralizaremos la tramitación de convenios urbanísticos y modificaciones de planeamiento, de las operaciones especulativas de crecimiento y las que impliquen pérdidas o modificaciones del patrimonio histórico o ambiental (Mahou-Calderón, Chamartín, Campamento, Plaza de España, Plaza de la Cebada, Bernabéu, etc.), para ajustarlas a los principios que se acuerdan en este Pacto. La moratoria de las distintas actuaciones durará en tanto se realizan las auditorias públicas correspondientes de cada una”.

- “Auditaremos las cesiones, y las calificaciones para usos privados, de terrenos, edificios e instalaciones de empresas y organismo públicos, priorizando la atención a las necesidades de los barrios y la ciudad”.

¿Tienen motivos las organizaciones vecinales y ecologistas para sentirse defraudadas con MNN a la luz de este Pacto? Sin duda. No se ha producido debate público alguno sobre el modelo de ciudad, no se ha renunciado a los macroproyectos... En particular, la participación ciudadana a propósito de la OCH ha sido una vez más vapuleada. La creación de la mesa no trajo un mecanismo adecuado de deliberación. La enumeración de razones para sostener esta conclusión es muy larga. Valga explicitar algunas, no todas:

- Reducido número de reuniones.
- Los órdenes del día eran prefijados por DUS.
- Los/as asistentes nunca contaron con la información por anticipado.
- La información era suministrada por DUS al inicio de cada reunión, ocupando mucho tiempo, que se restaba al tiempo de intervención de los/as asistentes. De tal modo, los/as representantes de las organizaciones habían de improvisar las respuestas sobre la marcha y, además, habían de exponerlas en unos pocos minutos.
- No había derecho a réplica, si bien los/as representantes de DUS podían tomar la palabra en cualquier momento.
- A las reuniones asistían decenas de personas de muy heterogénea procedencia. Esto, más el escaso tiempo de intervención, determinó que no hubiera debate alguno, sino que cada cual iba allí a “leer su libro”.
- MNN se gestó y formó en otra mesa, en la cual solo participaban DUS, ADIF, DCN... En esa mesa se vetó la asistencia de las organizaciones vecinales y ecologistas, siquiera de una persona en representación de todas. Tampoco se invitó a los/as pequeños/as propietarios/as, salvo a la Junta de Compensación de Malmea.
- Las deliberaciones de esa segunda mesa eran secretas, salvo las filtraciones interesadas a la prensa que unos y otros hacían para inclinar la balanza a su favor.

En resumen, todo ello es un ejemplo de lo que no es participación ciudadana.

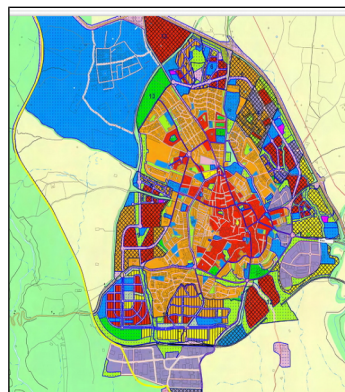
¿Auditoría de la OCH? No se ha hecho. Peor, se pretende aprobar la misma aun cuando ADIF no ha entregado la documentación de los acuerdos y convenios que ha suscrito con DCN.

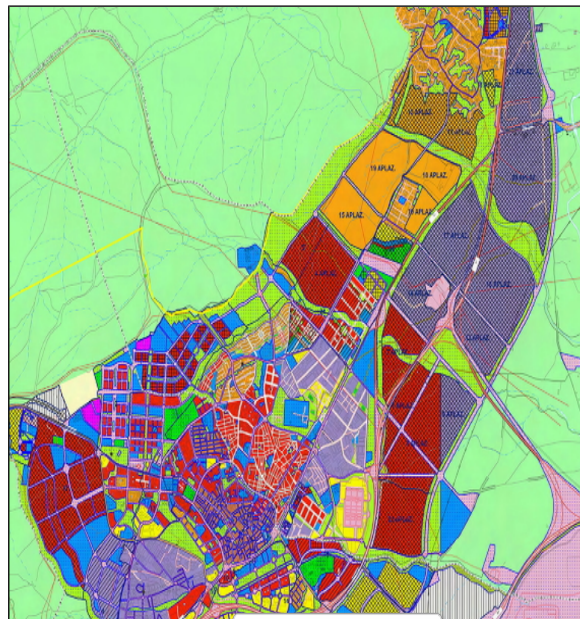
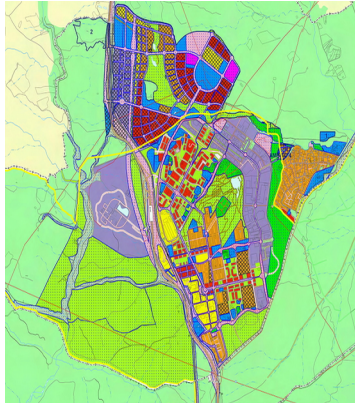
¿Responde MNN a los principios de no venta del patrimonio público de suelo, promoción de la vivienda social en alquiler, reequilibrio territorial...? Obviamente no.

6.- NO SE HA BUSCADO LA COMPATIBILIZACIÓN DEL PLANEAMIENTO CON LOS MUNICIPIOS VECINOS

Es cierto que se parte de una carencia de inicio: la Comunidad de Madrid no ha redactado el Plan de Estrategia Territorial, a pesar de que está previsto en la Ley 9/1995, *de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo*.

Ello no es óbice, antes bien al contrario, para que los ayuntamientos vecinos compatibilicen sus planeamientos urbanísticos con el fin de buscar no solo la adecuación recíproca, sino para que se apoyen unos a otros y explorar sinergias. En este caso no se ha hecho. MNN nace en un espacio metropolitano en el que ya los municipios cercanos cuentan con grandes planes de crecimiento urbano. En los tres planos siguientes se reproducen los correspondientes a las clasificaciones y calificaciones de suelo de Colmenar Viejo, Tres Cantos y Alcobendas-San Sebastián de los Reyes, respectivamente. Las superficies con trama superpuesta señalan los suelos urbanizables con PP aprobado o no aprobado. Las mismas, como se ve, son muy extensas, sobresaliendo los desarrollos en vivienda y actividades económicas. Para tener la imagen completa habría que considerar, además, las grandes expectativas de crecimiento de Cobeña, San Agustín de Guadalix y, sobre todo, Algete.





Planos capturados sobre el Visualizador Urbanístico de la CM

MNN se plantea en la cabecera del corredor formado por la A-1 y la M-607. En la primera parte del mismo está la zona más dinámica demográficamente del Área Metropolitana de Madrid en los últimos años: entre 2008 y 2017, según el Padrón de Habitantes, la población de la corona norte creció un 9,8%, mientras que el total de la CM lo hacía en solo un 1,9% y Madrid retrocedía un 2,2%. En el segundo escalón, en los bordes de la corona, municipios como Cobeña, San Agustín de Guadalix, Mánzanares el Real... presentan tasas entre el 15% y el 25%. Mirando al futuro, como apuntan los planos, la zona concentra elevadas expectativas de seguir creciendo.

Sorprende que estos datos no hayan sido evaluados en el trámite de la modificación del Plan General, obviando así los impactos previsibles sobre el territorio de MNN y los mencionados crecimientos periféricos. Más adelante se volverá sobre el asunto a propósito de la movilidad.

7.- MNN CONTRADICE EL EQUILIBRIO TERRITORIAL

El reequilibrio territorial y la cohesión social son una de las políticas públicas que resultan más damnificadas por MNN. Por ello, siembra la perplejidad que

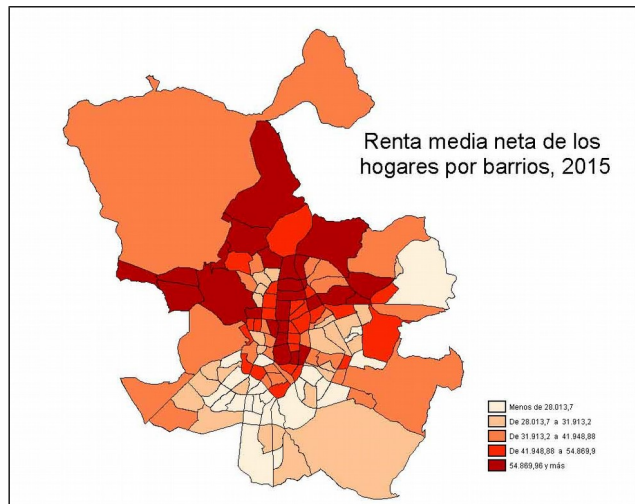
en la *Memoria General* se especifique como uno de los objetivos de la modificación “cohesionar y reequilibrar la ciudad”.

MNN es descrito en términos casi utópicos, cual si *Madrid Nuevo Norte* fuera una especie de *nueva Arcadia feliz*. Véase:

“Se evita que se acentúen las diferencias de rentas personales entre distritos y entre barrios o zonas, en el marco de un crecimiento económico sostenible y en favor de la cohesión social, a través de la definición de una nueva edificabilidad urbanística minorada, establecida en función de la capacidad de carga del territorio soporte, teniendo en cuenta tanto los antecedentes urbanísticos como los tejidos de contorno, y poniendo en valor su función urbana y las tipologías edificatorias asociadas a la misma. La MPG garantiza la sostenibilidad de los crecimientos urbanísticos de la ciudad, tanto en sus usos residenciales como en los productivos y de actividad, basando el crecimiento en expectativas demográficas y económicas razonables y posibilitando la redistribución de inversiones y la cohesión social en el conjunto del territorio” (pág. 86).

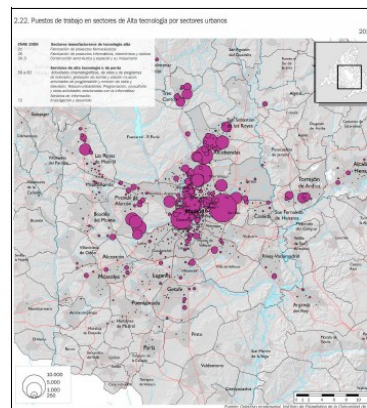
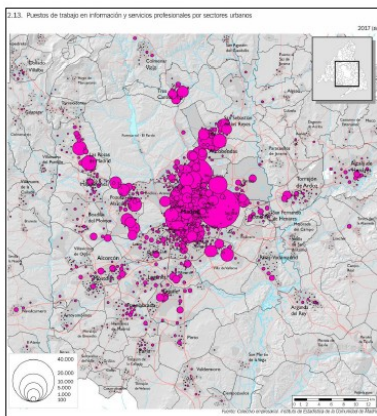
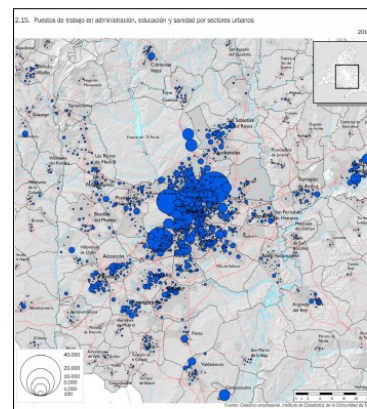
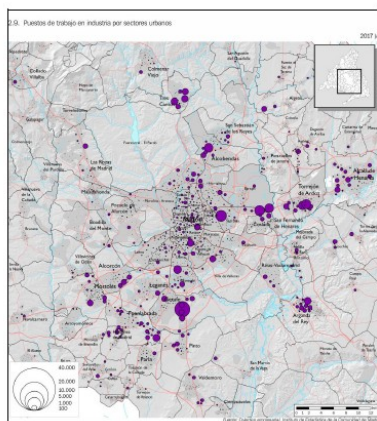
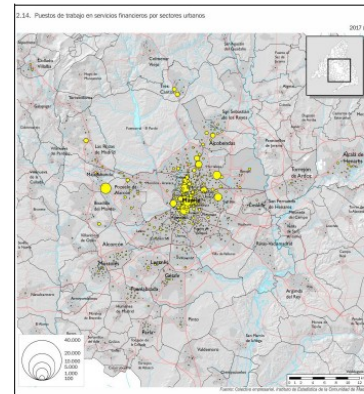
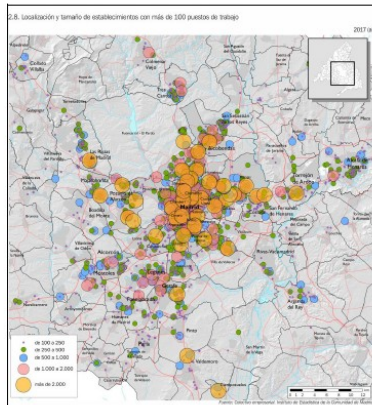
La literatura urbanística, en general, es muy dada a las frases grandilocuentes y al empleo de *significantes flotantes*. Pero pocas veces se puede encontrar un ejemplo más acabado que el arriba reproducido. Todo sería irrelevante si no fuera porque el texto se inventa una realidad paralela que engaña a la opinión pública. Por supuesto, las afirmaciones que se vierten en aquél no están soportadas por un solo dato ni un solo argumento, son eso, afirmaciones. Pues bien, la verdad es que MNN no evita la profundización de la desigualdad de rentas, al contrario, se asienta y cabalga sobre ella. Tampoco contribuye a la redistribución de las inversiones, sino que apuntala que se invierta más donde ya se invierte más.

En el siguiente mapa se recoge la distribución de los barrios administrativos de Madrid según la renta media neta por hogar en 2015 (último dato disponible). El promedio de la ciudad es de 38.500 euros. Se observa una aguda discrepancia entre el sur y este, de un lado, y el centro, norte y oeste, por otro. El desequilibrio territorial es muy nítido: la media de los barrios situados en el estrato más alto (76.000 euros/barrio) triplica la de los barrios situados en el estrato más bajo (25.000 euros/barrio). La OCH se localiza justamente en el eje de La Castellana, esto es, uno de los espacios privilegiados de la ciudad. El proyecto de los promotores de MNN es generar un centro de oficinas de lujo (6.350 €/m², según el *Informe de Sostenibilidad Económica y Estudio Económico Financiero*) y de viviendas libres caras (muy por encima de los 3.000 €/m², frente a las medias de los distritos del sur y este, que están por debajo de los 2.500 e incluso los 2.000). Inevitablemente, los precios de los productos habrán de ser muy altos, supuestos los enormes gastos de urbanización que se han de repercutir.



Fuente: INE/Subdirección Gral. de Estadística del Ayun. Madrid

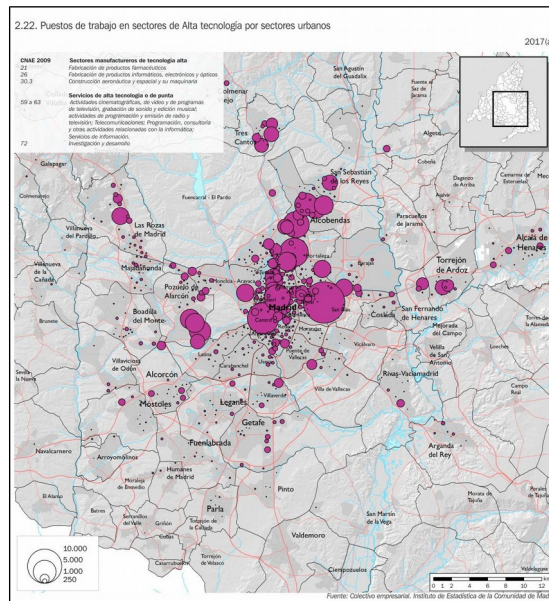
Atlas de empleo de la Comunidad de Madrid



Fuente: Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid. De derecha a izquierda y de arriba abajo: 1) Localización y tamaño de establecimientos con más de 100 puestos de trabajo y puestos de trabajo por sectores urbanos en 2) servicios financieros, 3) industria, 4) administración, educación y sanidad, 5) información y servicios profesionales y 6) sectores de alta tecnología.

En la imagen anterior se recogen diferentes mapas sobre la localización del empleo en la Comunidad de Madrid. Volvemos a encontrarnos con un muy acusado desequilibrio: el empleo se acumula en el centro y el norte y, además, lo hace especialmente en los servicios financieros, educación, sanidad, servicios profesionales; mientras que solo la industria ofrece una mayor dispersión territorial e incluso un peso superior del sur. Es tanto más ilustrativo el sexto mapa de la imagen, que refleja la distribución del empleo más

cualificado. Destaca la enorme relevancia del eje de La Castellana, que se continúa sobre el corredor de las A-1/M-607. La OCH se incrusta en el centro neurálgico de ese eje.



A la vista de los datos sobre la distribución de la renta y del empleo -por lo demás, datos sobradamente conocidos-, que MNN se apunte al objetivo del reequilibrio y la cohesión social parece que es una ironía, una burla o una broma pesada.

En diversas ocasiones, el delegado de Urbanismo, a los reproches de las organizaciones vecinales sobre el impacto negativo en el equilibrio territorial de la ciudad de MNN, ha contestado que <<lo que ocurre es que los inversores no quieren ir al sur>> (cita literal). Esa respuesta u otra análoga serían muy coherentes con un discurso liberal o neoliberal en lo económico. Cabe esperar que el BBVA las comparta sin titubeos. Pero, sin duda, es antitético de los supuestos de articulación de un discurso progresista. ¿Un *ayuntamiento del cambio* deviene en notario de los deseos de los grandes inversores o en mero seguidista del mercado? Unas alegaciones no son el marco adecuado para adentrarse en este debate, pero no podemos por menos que dejar constancia del pleno desacuerdo con esa visión. La política urbanística no puede renunciar a embridar al mercado, a discutirle los intereses al complejo inmobiliario-financiero en la dirección del mismo, a ordenar y gobernar el territorio y a perseguir la *justicia territorial*. El desistimiento en este punto, aunque solo sea como un paso atrás o una forma timorata de abordarlo, tiene la consecuencia evidente de afirmar el *status quo*. Por otra parte, la imagen de impotencia que transmite la respuesta vela las enormes potencialidades de las políticas de reequilibrio. La pasividad que denunciamos equivale a condenar al sur y este de la ciudad a un círculo vicioso que reproduce su marginación y a renunciar a explorar las alternativas.

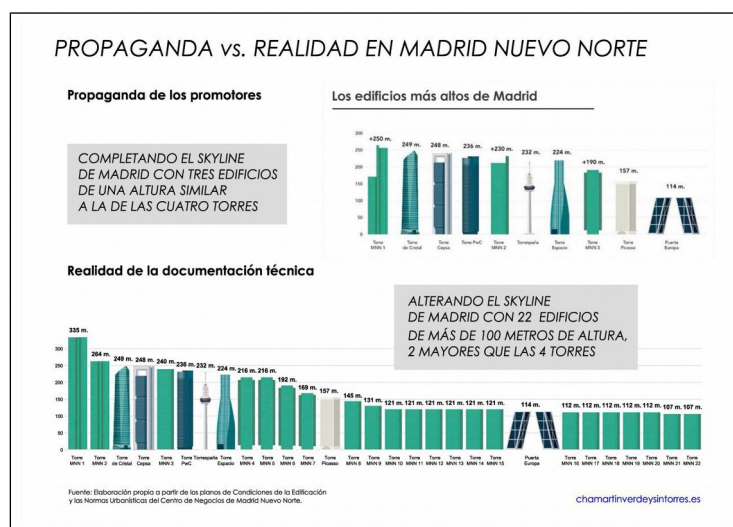
8.- NO HAY INTEGRACIÓN CON EL ENTORNO

La documentación incluye el anexo 16 dedicado al *Análisis del entorno urbano en la MPG* y el anexo 17 al *Estudio del sistema dotacional-redes públicas en el entorno de la MPG*. En relación al último se dice: "... el cual ha servido de base para evaluar las necesidades o superávits existentes y, sobre estos datos, ayudar a la definición de la estrategia de equipamientos de la MPG (...)"³.

Vaya por delante, como primera crítica, que el análisis no incluye el entorno cercano del cual forman parte los municipios vecinos. Cuestión que se trata en la alegación nº 6.

Para desarrollar el cuestionamiento de MNN en tanto que no integra la ciudad ya existente nos centraremos en dos asuntos: las alturas de la edificación proyectada y el tratamiento del equipamiento. En la alegación nº 11 retomamos el tema a propósito de la movilidad.

Tal como las organizaciones vecinales y ecologistas decían, la materialización de la edificabilidad no se puede resolver sin levantar altos edificios. Esto contradice la propaganda de algunos/as defensores/as de MNN que dicen que hay "poquiiiiiiísimos". El *skyline* madrileño recibe nada menos que 22 torres con una altura superior a los 100 metros, dos mayores que las cuatro torres, otras 4 más altas que la torre Picasso y otras 8 que superan las torres inclinadas de la plaza de Castilla.



¿Guarda consonancia esta imagen con las edificaciones existentes? Pues bien, la colonia de San Cristóbal es un vivo retrato de cómo MNN hace caso omiso de los barrios que le rodean. Unas construcciones de 12-15 metros de alto se verán encerradas entre dos cinturones, a este y oeste, que se mueven entre 100 y 250 metros, del orden de hasta 15 veces más. ¡Todo un ejemplo de integración y respeto al entorno!

³ Memoria General, pág. 30.



Fuente: Google Maps

El *Estudio de Soleamiento* del APE 5.30 muestra bien el impacto de los rascacielos del centro de negocios sobre la colonia. En el cuadro 5 se resumen los datos. Las E-01 y E-02 definen el borde de San Cristóbal con la c/ Mauricio Legendre, la fachada este. En los edificios, un 22 de enero cualquiera, si nada se interpusiera, las horas de soleamiento, entre las 10 y las 14 horas, serían 4, el 100%. Una vez alzadas las torres, las horas de soleamiento se reducen, respectivamente, a la mitad y un cuarto. El diagnóstico es “cumple”. Cumple con la recomendación del IDAE de asegurar un mínimo de una hora un 22 de enero cualquiera en el intervalo de 10-14 h. Pero, a la vista de la pérdida, el diagnóstico no puede ser otro que “insatisfactorio”. El *Estudio* se detiene únicamente en el perímetro oriental de la colonia. Si entramos en las calles interiores, se tendrá que la incidencia de los rascacielos y de las construcciones del propio barrio supondrá un acusado empeoramiento e incluso que un buen número de viviendas que en la actualidad disfrutaban de más de una hora de sol la perderán. Todo ello ha de sumarse al impacto negativo de las cuatro torres occidentales sobre el soleamiento vespertino. Por otra parte, en las fachadas que dan al sur de las E-04, E-05 y E-06, correspondientes a edificios del entorno del centro de negocios, se “cumple” con la exigencia del artículo 8.5.6 de las normas urbanísticas del PGOUM de que se alcancen al menos dos horas de soleamiento diarias en un 21 de diciembre cualquiera. Pero la pérdida respecto de la situación actual es igualmente muy acusada.

Cambiando de asunto, se tiene que la MPG establece unas reservas para redes públicas generales de 426.691 m², a razón de 16 por cada cien edificables. Por tanto, no cumple con el estándar mínimo del artículo 36.5 de la Ley de Suelo de la Comunidad de Madrid, que sería exigible en el supuesto de que el suelo sea clasificado como urbanizable. Esta cuestión se trata en la alegación 4.

Cuadro 5

ESTUDIO DE SOLEAMIENTO ENTORNO APE 05:30			
ÁREA E-01			
FECHA	HORAS Max Soleamiento	HORAS de Soleamiento	CUMPLE
22-ene	4 hr 00 min	2hr 28 min	
ÁREA E-02			
FECHA	HORAS Max Soleamiento	HORAS de Soleamiento	CUMPLE
22-ene	4 hr 00 min	1hr 20 min	
ÁREA E-03			
FECHA	HORAS Max Soleamiento	HORAS de Soleamiento	CUMPLE
22-ene	4 hr 00 min	2hr 14 min	
ÁREA E-04			
FECHA	HORAS Max Soleamiento	HORAS de Soleamiento	CUMPLE
22-dic	9 hr 00 min	3hr 37 min	
ÁREA E-05			
FECHA	HORAS Max Soleamiento	HORAS de Soleamiento	CUMPLE
22-dic	9 hr 00 min	2hr 25 min	
ÁREA E-06			
FECHA	HORAS Max Soleamiento	HORAS de Soleamiento	CUMPLE
22-dic	9 hr 00 min	5hr 48 min	
<small>Tabla Resumen Estudio de soleamiento de las áreas específicas analizadas. Nota: Se consideran las Horas Máximas de Soleamiento incidentes en la fachada analizada</small>			

Fuente: Estudio de Soleamiento del APE 5.30

El grueso de ese suelo se destina a viario principal, mientras que 4 hectáreas se reservan para un uso dotacional no definido. De manera enigmática, en la *Memoria General* (pág. 100) se deja caer que “posibilitará la relocalización de las instalaciones de las cocheras de la EMT si fuera necesario”. Sin embargo, todas las fuentes municipales informadas dicen que las cocheras de sustitución irán en otra ubicación, probablemente en el oeste de la ciudad. Por lo demás, sería surrealista que se desmantelara la instalación actual para trasladarla unos pocos centenares de metros, algo así como cavar zanjas para volver a rellenarlas. Queda, pues, lugar para la imaginación y en ese caso enlazar con la sugerencia deslizada hace algún tiempo en la prensa de que MNN necesita un gran equipamiento de ciudad que le aporte un valor reputacional-cultural del tipo de un teatro de la ópera o un museo. Si las cosas van en esa dirección, estaríamos ante un nuevo ejemplo de favoritismo a la OCH.

A su vez, la MPG también contempla unas reservas para la red local de 1.097.893 m², a razón de 41 por cada cien edificables. La cantidad supera con creces el estándar del artículo 36.6 de la Ley del Suelo. Nada que objetar al respecto. Ahora bien, la modificación se justifica en nombre del interés general citando entre sus realizaciones principales: que “... dota de suelos públicos dotacionales que superan las necesidades de la población local, para permitir corregir los desequilibrios de los barrios del entorno”⁴. De forma muy autocomplaciente los redactores calculan que, sin contar la actuación en la estación, se reserva un 75% más de suelo para equipamientos del que sería estrictamente preciso para atender a la población que en el futuro resida y/o trabaje en el ámbito: nada menos que 112.638 m² sobrantes, según se deduce del cuadro 5. La brecha obedece a la disposición a generar equipamiento adicional que dé satisfacción al déficit dotacional que sufren los barrios colindantes. Una sencilla comprobación muestra, sin embargo, que entre la realidad y la proclama hay un enorme trecho o, mejor dicho, una deformación

⁴ *Memoria General*, pág. 111.

inaudita de la imagen. En el cuadro 6 se incluye una columna en la que estimamos la superficie de reserva de suelo mínima que se derivaría para atender los estándares del Anexo del Reglamento de Planeamiento de 1978 y de las recomendaciones del PGOUM de 1997⁵. Entonces, la brecha sería negativa: la dotación se queda en 68.604 m² por debajo de lo necesario: un 26% menos. Se observa que en el centro de negocios y en Las Tablas la reserva prevista en la MPG es ligeramente superior a la cantidad estimada a partir del Reglamento/PGOUM y que la falla se produce en Malmea.

Cuadro 5: Estudio de las cesiones para la red local							
	Edif. total	Nº Vivi.	Sue. terciario	Reserva	Mín. art. 36,6	PGOUM	Cálculo MPG
Estación							
Zona verde	180.000	0		27.000	27.000		
Equipamiento				9.000			
Viarío				18.000	27.000		
Total red local				54.000	54.000		
Centro de Negocios							
Zona verde	1.300.000	2.600	108.388	204.475	195.000		
Equipamiento				91.482		84.503	50.406
Viarío				126.818	195.000		
Total red local				422.775	390.000		
Malmea-San Roque-Tres olivos							
Zona verde	965.321	7.143	88.910	152.794	144.798		
Equipamiento				134.103	144.798	219.625	84.129
Viarío				227.403			
Total red local				514.300	289.596		
Las Tablas							
Zona verde	211.992	742	57.508	33.431	31.799		
Equipamiento				26.649		25.710	14.061
Viarío				46.738	31.799		
Total red local				106.818	63.598		
Total							
Zona verde	2.657.313	10.485	254.806	417.700	398.597		
Equipamiento				261.234		329.838	148.596
Viarío				418.959	398.597		
Total red local				1.097.893	797.194		

Fuente: elaboración propia a partir de los anexos nº 5 de la documentación de ordenación pormenorizada (*Estudio de redes dotacionales existentes en el entorno y propuestas*).

La pretendida generosidad de MNN se transforma en su contrario y suscita la inquietante cuestión: ¿no será que viene a agudizar el déficit ya existente en el norte de Madrid? Sea como sea, hay que considerar que la práctica habitual de promotores y administraciones públicas en los nuevos barrios es que primero llegan los habitantes y luego, con mucho retraso, van llegando a cuentagotas los colegios, las pistas deportivas, los centros de salud... No hay que ir muy lejos, Sanchinarro, Las Tablas y Montecarmelo ilustran bien la situación.

En conclusión, MNN no solo no integra el entorno, sino que tiene un impacto negativo sobre él. Por otra parte, y esto hay que subrayarlo, no respeta las recomendaciones del PGOUM'97 en materia de reserva de suelo para equipamientos y espacios deportivos en los nuevos barrios ni sigue las indicaciones del Reglamento de Planeamiento del 78.

Antes de finalizar el presente epígrafe, es pertinente reparar en otro acto de *generosidad* de MNN. Nos referimos al soterramiento de la vía ferroviaria al norte de Begoña. Este barrio sufre una aguda contaminación acústica: al sur, la M-30 y al norte, la vía. La MPG no repara el problema de la M-30, al contrario, lo agrava al incrementar el tráfico en la zona con la prolongación de facto de La Castellana en la calle Llano Castellano. Se prevé soterrar unos 140 metros de la vía en paralelo a la c/ Ángel Múgica. Esto representa poco más de un cuarto

⁵ Véase la pág. 290 del tomo de *Memoria* de la Revisión del PGOUM (aprobación inicial).

del trazado existente colindante al barrio y alrededor de un 14% de la longitud existente hasta la estación de cercanías del hospital Ramón y Cajal. En conclusión, Begoña seguirá sufriendo la contaminación acústica. El *caramelo* que trae la MPG apenas sirve para endulzar el asunto.

9.- UN BULEVAR NO ES UN CORREDOR ECOLÓGICO, LAS LOSAS DE HORMIGÓN TIENEN LIMITACIONES COMO ZONA VERDE Y LAS VÍAS PECUARIAS SON SUELO NO URBANIZABLE.

Es obligado, una vez más, acudir a la *Memoria General* para constatar la frivolidad con la que está redactada la MPG. Así: “En términos de calidad, la MPG supone igualmente una mejora toda vez que se reduce la superficie de la zona verde admisible sobre la losa, a favor de la utilización del suelo natural tanto para zona verde como para toda dotación de equipamiento que no sea deportiva”⁶. ¿Una mejora sobre qué? El texto no lo aclara. Pero en el ámbito del centro de negocios sobre el mínimo de 15 m²_s x 100 m²_c se permite computar hasta 13 sobre la losa de cubrición de las vías. Considérese que en dicho ámbito la reserva de zona verde ocupa 204.475 m², esto es, 15,7 m² por cada 100 construidos: hasta el 83% puede estar sobre la losa. ¿Dónde está la superior calidad? Asimismo, hemos de hacer constar, a propósito de la alegación 2, que la proporción 13/15 ya estaba prevista en el punto 9 de las *Bases para la ordenación urbanística del área Estación de Chamartín – sur de Calle 30/Fuencarral – norte de Calle 30. Acuerdo ADIF/DCN/Ayuntamiento de Madrid*, de julio de 2017.

Que la losa no es un medio idóneo para la vegetación es una obviedad sobre la que no merece la pena extenderse: o se planta en jardineras o la capa de tierra sobre el hormigón ha de ser muy delgada, se habrán de extremar las cautelas para que el agua no se filtre por la losa y dañe las catenarias, ídem respecto de las raíces... En estas condiciones solo es posible concebir una zona verde muy frágil, artificializada, que demanda muchos cuidados, cara de mantener. Que a esta pieza se la pretenda llamar Parque Central –por analogía con el Central Park neoyorkino- es una ironía más de las muchas que se hallan en la documentación.

En realidad, la losa es algo así como el conejillo en un espectáculo de magia. Es necesaria para crear *ex nihilo* derechos de edificabilidad para DCN/BBVA. Gracias a ella, la edificabilidad es 256.000 m² mayor de lo que sería y, además, DCN se asegura la mayoría en la junta de compensación del centro de negocios.

Surge, en fin, una pregunta sin respuesta: ¿qué pasaría con la zona verde si en el futuro hubiera que remodelar el haz de vías cubierto? Este es otro aspecto de la fragilidad de la dotación.

Los/as apologistas de MNN, no obstante, discuten la obviedad. Citan la experiencia de Madrid Río para defender la losa⁷. Ésta sería una de las grandes experiencias internacionales de regeneración de un espacio urbano

⁶ Pág. 107.

⁷ Véase <https://distritocastellananorte.com/madrid-rio-el-exito-del-parque-que-cubre-la-m-30/>

degradado. Se señala la altura de los árboles, el ejemplo del salón de pinos con una capa de tierra de 1,5 metros de profundidad, el sistema de capas impermeabilizantes y aligerantes, la afluencia de visitantes, la reunión de gran cantidad de actividades culturales, deportivas y de ocio ... No es este el lugar para abrir un debate al respecto. Vaya por delante que, en base a criterios estrictamente ecológicos, apostamos por el reverdecimiento de las azoteas, de las cubiertas, de la reducción de las superficies pavimentadas... Pero esa no es la discusión. La cuestión es el computo de esas superficies a efectos de la creación de aprovechamientos urbanísticos y de la cesión obligatoria de terrenos como zonas verdes. En este segundo aspecto, es indiscutible que la capacidad de soporte de la vegetación de un suelo natural y del suelo generado sobre la losa no es la misma. Da rubor escribir estas verdades de Perogrullo. Buena parte del arbolado de cierto porte de Madrid Río no está sobre la cubrición de las vías. En su momento, los trabajos de conservación y mantenimiento de la *obra muerta* (pilares y losa) obligaran a remover la cama de tierra, lo que es incompatible con la consolidación de la vegetación: algunos expertos señalan que esas labores tienen una periodicidad de 10 años.

20 minutos MADRID >

Tu Ciudad Nacional Internacional Opinión Gente y TV Cultura Deportes Más

Madrid Río cumple un año y ya es verde, pero a precio de oro

MARIO TOLEDO 13.04.2012

- Madrid Río cumple un año con el agua y el césped en pleno apogeo.
- Mantenerlo es caro: cuesta 866.000 a al mes.



Un vecino, asomado al río Manzanares en la orilla de Carabanchel, esta semana. Al fondo contempla la orilla de Arganzuela, la pasarela del tirabuzón y las praderas de la playa, ya verdes. JORGE PARIS

Paseando por Madrid Río cuesta recordar que hasta hace un año aquello era un barrizal y que hace un lustro por allí pasaba una autómata. Este año cumple su primer aniversario y la imagen que ofrece a los ojos de los vecinos de los inicios: las praderas de césped ya son verdes y...

15_mn_mn Decreto VUT Comunidad de Madrid.pdf -

hace un año aquello era

BLOGS DE 20MINUTOS

- CIENCIAS MIXTAS
Los científicos condenan este experimento de edición genética de bebés. Pero...
- VENTE SEGUNDOS
Hablemos un poco en la gasolinera
- CUANDO LA NOTA
Pastora Soler tiene que cancelar un concierto en USA por culpa de una foto en facebook

NEW BALANCE M16009FT "MADE IN ENGLAND" (MULTI COLORS) 139 €

ANSEHEN

NEW BALANCE MRL247DF (STEEL)

Para no seguir en el terreno de las obviedades, merece la pena llamar la atención sobre la faceta económica. Madrid Río es un parque carísimo: costó hacerlo 371 millones de euros, a razón de 306 €/m². El contrato de mantenimiento adjudicado en 2012 por un periodo de 4 años ascendió a 40,6 millones de euros: 10,4 millones/año, 867.000 euros/mes, a razón de 85.950 €/ha/año. Compárese estas cantidades con los costes de referencia manejados por el Área de Urbanismo en los trabajos de revisión del PGOUM. El coste de montar Madrid Río fue cinco veces superior al coste de obra nueva de hacer una zona verde, al tiempo que el mantenimiento supone también del orden de 5 veces el mantenimiento de una zona forestal grande.

	OBRA NUEVA	MANTENIMIENTO
VIARIO	150 €/m ²	0,70 €/m ² (sin incluir mobiliario)
		0,75 €/m ² (incluido mobiliario)
ZONA VERDE	Zona Verde 60 €/m ²	hasta 1 Ha 31.000 €/Ha/año
	Zona Forestal 25 €/m ²	de 1 a 3 Ha 25.000 €/Ha/año
		mayor de 3 Ha 18.000 €/Ha/año

Costes de referencia de urbanización

Fuente: Estudio de alternativas para la revisión de ámbitos de suelo urbanizable del PGOUM 1997.

El llamado parque central de MNN tienen un coste altísimo: 242 millones de euros supone la cubrición de las vías al sur de la M-30 y 35 millones la creación del parque, a 1.800 €/m² como mínimo.

Asimismo, la losa se sitúa en la cota 734, con fuertes desniveles sobre Mauricio Legendre (5 metros) y, sobre todo, la avda. de Burgos (16 metros), de modo que el parque, en realidad, aparece como una meseta respecto del entorno. Esa imagen no la borra el enorme talud que se crea en la fachada oriental.

Por otra parte, leemos en la *Memoria General*: “La ordenación conjunta se estructura mediante una red completa de zonas verdes de carácter local que, al tiempo que dota de servicio a cada uno de los ámbitos, conforma en su conjunto una red completa con identidad y sentido unitario, articuladora en sentido norte-sur del conjunto de la actuación. Es el denominado <<eje ambiental>> de la propuesta, que conecta desde el norte, en las estribaciones del Monte del Pardo, hasta La Castellana y el parque central de la Estación”⁸. Antes de entrar en el detalle, es aconsejable, al examinar el siguiente plano, comparar las superficies de las áreas verdes exteriores al ámbito con las del mismo. Una imagen vale más que mil palabras. Se aprecia que, en Malmea-Tres Olivos-Fuencarral, la red no tiene identidad ni sentido unitario, sino que, más bien, conforma un sistema fragmentado, integrado por cuatro pequeñas masas (parques) verdes unidas por un hilillo verde a modo de eje. Éste no es más que un bulevar de 20 metros de ancho en la prolongación de Mauricio Legendre. En paralelo, en el balcón corrido sobre las vías transcurre otro hilillo verde, que en varios tramos ni siquiera llega a los 20 metros de anchura. En ningún modo es legítimo tener estas expresiones *minimalistas* como un eje ambiental o corredor verde. La hipérbole incurre ya en la fantasía cuando se le atribuye el rol de nexo entre el Monte del Pardo y La Castellana o, ya puestos, el Paseo del Prado. A su vez, en Las Tablas se repite el dibujo: piezas minúsculas, con preferencia alargadas contra la valla de las vías.

⁸ Pág. 102.



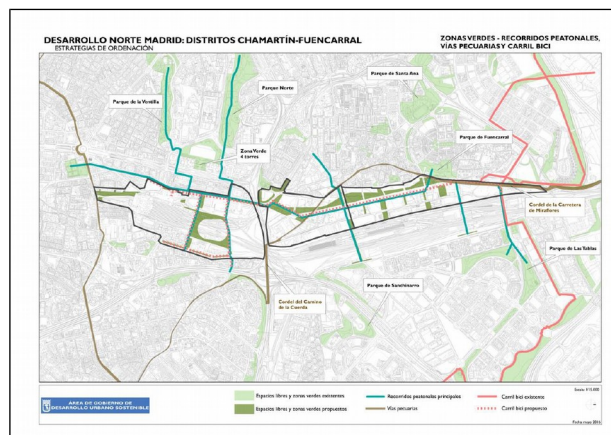
Fuente: *Memoria general*, pág. 102.

No obstante la crítica que merece la disposición de las zonas verdes al norte de la M-30, quizá es más relevante reparar en la oportunidad perdida. En la margen occidental, entre Antonio Cabezón y los bordes de los barrios existentes, se extienden más de medio millón de metros cuadrados de terrenos no edificados y que, muchos de ellos, hasta tiempos no lejanos, estaban cultivados. Sobre una parte de los mismos, MPN proyectó un corredor ecológico, que MNN ha reducido a un nimio “eje ambiental”. La comparación de sendos planos es muy elocuente para constatar cómo el manoseo de MPN ha terminado matando la idea de un parque lineal, que, además de sus funciones medioambientales, haría de espacio de transición-nexo entre los barrios existentes y el nuevo desarrollo.

En el plano siguiente también se aprecia el trazado de una vía pecuaria, que ahora ha desaparecido, incumpliendo de forma flagrante la normativa de protección: habría que clasificar el suelo como no urbanizable protegido (artículo 25 de la Ley 8/1998, *de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid*), excluyéndolo del ámbito, con la consiguiente reducción de la edificabilidad (del orden de unos 23.400 m² menos). Para más inri, la MPG ignora las determinaciones establecidas en el informe del área de vías pecuarias de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, incorporadas al documento de alcance requerido para la tramitación de la presente modificación. El mismo identifica dos cordeles que atraviesan la OCH: Cordel de la Carretera de Miraflores y Cordel del Camino de la Cuerda. Entre las determinaciones señaladas están:

- “Dado que es necesario dar continuidad al dominio público pecuario, colindante con la zona de actuación, la ordenación del ámbito urbanístico Madrid Nuevo Norte, deberá reservar un espacio coherente con la realidad del suelo urbano no consolidado. Se propone que se adecue una banda de 12 metros de anchura, que mantenga la continuidad entre los puntos de entrada y salida del ámbito”.

- “La titularidad de las vías pecuarias pertenece a la Comunidad de Madrid. Así debe recogerse en todos los documentos urbanísticos pertinentes que pudieran afectar”.
- “Las vías pecuarias son incompatibles con cualquier tipo de viario”.
- “El suelo de las vías pecuarias no podrá generar aprovechamiento urbanístico, no considerarse suelos de cesión, ni computar a efectos de estándares mínimos exigibles para redes por la legislación urbanística”.
- “En todos los planos de la Modificación Puntual deben grafarse las vías pecuarias, con su longitud y anchura exactas”.



Fuente: Madrid, Puerta Norte. Documento resumen.

10.- 75% DE VIVIENDA SOCIAL EN ALQUILER

Los promotores de MNN llevan a gala que al menos el 20% de las viviendas deberán contar con algún grado de protección y, en concreto, de ellas, al menos el 70% (14% sobre el total) serán VPPB, siendo que los mínimos legales son el 10% y el 0%, respectivamente. El planteamiento requiere dos consideraciones.

En primer lugar, a nuestro juicio, el mínimo legal es el 30%, toda vez que entendemos que el suelo debe ser clasificado como urbanizable, en consonancia con la envergadura de la actuación y dado que se trata de un nuevo barrio. Véase la alegación nº 4.

En segundo lugar, el 75% del suelo es público. ¿Por qué solo el 20% de la vivienda con algún grado de protección? ¿Por qué no el 75%? En una situación de emergencia habitacional como la que se sufre en Madrid, con numerosos desahucios hipotecarios y por impago de la renta de alquiler, con más de 30.000 solicitudes de vivienda social en la lista de espera de la EMVS, con las cifras raquíticas de promoción de la propia EMVS y, peor aun, del IVIMA (AVS) en los últimos años... es oportuno recordar a las administraciones públicas el artículo 47 de la CE: “Todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada. Los poderes públicos promoverán las condiciones necesarias y establecerán las normas pertinentes para hacer efectivo este derecho, regulando la utilización del suelo de acuerdo con el interés general para impedir la especulación. La comunidad participará en las plusvalías que

genere la acción urbanística de los entes públicos”. En la alegación anterior lamentamos la oportunidad perdida por MNN para aprovechar la OCH a fin de generar un corredor ecológico⁹. Aquí el lamento ha de ser tanto más ruidoso. Los poderes públicos tienen en sus manos la posibilidad de promover un buen paquete de viviendas sociales en alquiler, tal como dicta el interés general, y no lo hacen, sino que ceden a los intereses de DCN/BBVA. El Ministerio de Fomento dispone en MNN de terrenos de su propiedad para impulsar el cacareado plan de promover 20.000 viviendas sociales en toda España. Contribuiría, además, a concretar una política de reequilibrio territorial en la ciudad.

En otro orden de cosas, la *Memoria General* dice, como una de las justificaciones de la MPG y “exigencia del interés público”, lo que sigue: “Dotar de una reserva de suelos para Viviendas en Régimen de protección superior al estándar mínimo requerido por la legislación, elevándolo hasta el 20%, para dotar a esta zona de la ciudad de un amplio número de viviendas accesibles que palle las carencias existentes (de las cuales al menos el 70% de VPPB). Así mismo se estima la cesión al Ayuntamiento de 3.803 viviendas (1.239 Libres, 683 VPPL y 1.880 VPPB) como resultado del 10% de cesión obligatorio”¹⁰. En la documentación no se detalla cómo se ha llegado a esos números. Pero suscitan algunas dudas. Veámoslas.

Suponiendo un tamaño medio de las VPPB y VPPL, según se especifica en el párrafo anterior, de 85 m²_c, y 105 m²_c la VL¹¹, estimamos el siguiente reparto del aprovechamiento, de acuerdo con el orden que se detalla en las respectivas fichas de condiciones de desarrollo de los tres APEs: unas 1.840 viviendas libres, no 1.200, y 2.653 VPPB+VPPL. El cálculo que figura en la *Memoria* parece erróneo contra los intereses municipales en un importe muy significativo. Ensayando otras formas de estimación se llega a resultados análogos.

Cuadro 7: Estimación del reparto del aprovechamiento en tipo de viviendas						
	Edificabilidad	Cesión 10%	Homogeneini.	Cesión en VP	Cesión real	Viviendas
VP	217.855	21.786	21.786	217.855	217.855	2.563
VL +terciario	2.439.458	243.946	960.417	764.347	194.144	1.849
Total	2.657.313	265.731	982.202	982.202		4.412

Fuente: Estimación propia. Se utiliza como coeficiente de homogeneización la media ponderada de los coeficientes de VPPL y VPPB.

Tanto si los cálculos de la *Memoria* son correctos como si son erróneos, se tiene que el Ayuntamiento se hace con un volumen de suelo para vivienda libre muy elevado. ¿Qué destino se le dará? No es posible, con arreglo al artículo 176.1.a de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, dedicarlo a vivienda libre. Utilizarlo, a su vez, para promover vivienda protegida abre las puertas a una acusación de quebranto patrimonial, toda vez que significa darle un destino más barato que el que tiene. Hubo que renunciar a la construcción de vivienda

⁹ Una de las razones por las que el apoyo a MPN de las organizaciones vecinales no fue entusiasta, sino que expresaba reservas y críticas, era justamente que tampoco apostaba por la vivienda social en alquiler.

¹⁰ Pág. 111.

¹¹ Pág. 101.

social en los llamados artefactos de Valdebebas y Las Rejas por esa razón. Por último, tampoco es viable enajenarlo, ya que contraría los compromisos entre Ahora Madrid y el PSOE relativos a la prohibición de vender suelo residencial¹². Se abre así un dilema envenenado o, mejor dicho, el patrimonio municipal de suelo (PMS) incorpora unos terrenos con los que todo apunta que nada puede hacer. De tal modo, el interés general resulta otra vez perjudicado. El enredo se habría atenuado según el porcentaje de vivienda protegida hubiera aumentado.

11.- EL ESTUDIO DE LA DEMANDA POTENCIAL DE EDIFICABILIDAD TERCIARIA ESTÁ INFLADA PARA JUSTIFICAR MNN

En el cuadro 8 se recoge la estimación de la MPG de la demanda potencial de edificabilidad para oficinas en los próximos 15 años, de 2017 a 2032. La conclusión es: “El siguiente análisis se realiza *sin tener en cuenta el actual stock de oficinas disponibles, ni las nuevas incorporaciones al mercado durante el plazo analizado*. Con estas consideraciones, si las previsiones económicas se sitúan en un entorno del 1% o 2%, no habría suficiente demanda para absorber la oferta de oficinas de MNN en ninguno de los plazos considerados. Con un crecimiento económico del 2,5% anual y una ocupación de 15 m² por empleado, la demanda a 14 años podría ser suficiente para cubrir la oferta de MNN. Con un crecimiento basado en previsiones actuales y datos históricos del PIB, en diez años se necesitarían entre 967.000 y 1,2 millones de m² de oficinas y de entre 1,6 y 2 millones a quince años”¹³.

Cuadro 8: Demanda potencial de oficinas a 15 años, en miles de m ²				
	Demanda total		Demanda en CBD	
	12 m ² /empleado	12 m ² /empleado	12 m ² /empleado	12 m ² /empleado
VAB crece un 1%	2.140	2.676	385	482
VAB crece un 2%	4.600	5.750	828	1.035
VAB crece un 2,5%	5.962	7.452	1.073	1.342
VAB crece previsión actual y datos históricos	8.874	11.093	1.597	1.997

Fuente: *Estudio de impacto uso terciario*

De las cuatro hipótesis manejadas, la última es, para los/as redactores/as, la más probable. Según ésta, la demanda de oficinas y, especialmente, de oficinas de alta categoría es bastante voluminosa, en consonancia con un crecimiento económico vigoroso, en torno al 3,5% anual en términos del VAB. En tal caso, la oferta de MNN (alrededor de 1,6 millones de metros cuadrados) estaría en el horizonte de 15 años más que cubierta. La previsión es positiva a los intereses de justificar MNN incluso con una hipótesis de crecimiento del VAB más moderada, en torno al 2,5% anual.

Nótese que se llega a esa conclusión aun cuando no se toma en consideración el stock de oficinas disponibles en el punto de partida ni las incorporaciones que se vayan realizando en los próximos años. El dato no es en modo alguno irrelevante. De la magnitud del mismo depende que la conclusión sea más o menos aceptable o incluso inaceptable. En la página 29 se cuantifica el espacio disponible, en 2017, en 1,5 millones de m², según la media de las estimaciones

¹² Proposición presentada por el PSOE en el pleno de noviembre de 2016 y votada favorablemente por mayoría.

¹³ *Estudio de impacto uso terciario*, pág. 37. Las cursivas son nuestras.

realizadas por diferentes operadores. En la página 31 se cuantifica en 7,5 millones de m² el suelo finalista de terciario existente, según datos de DUS. De este suelo, 2,5 millones está en fase de edificación, 4,5 millones en fase de gestión y /o urbanización y 422 mil con el planeamiento pendiente, sin contar la aportación de MNN. La conclusión, así pues, ya está viciada en origen o, dicho con más claridad, roza la puerilidad.

No es esta la única reserva que planteamos respecto del *Estudio de impacto uso terciario*, ni la más relevante. Aunque, sin duda, la laguna es antológica. Según el *Estudio*, el CBS representa el 18% de la superficie total de oficinas, a la vez que la superficie disponible (ya construida o en distintas fases de edificación) suma 9 millones de m². De tal modo, la superficie de oficinas de alto nivel disponible estaría alrededor de 1,6 millones de m². Por tanto, a partir de los propios datos y supuestos de la MPG y sin añadir nada de nuestra cosecha, MNN viene bien a crear un abultado excedente, bien a paralizar multitud de proyectos hoy en marcha. Quizá a esta objeción se responda que, en realidad, el CBS de Londres representa el 40% del total de oficinas. Con esa proporción, entonces MNN y la superficie disponible serían incluso insuficientes. Pero ese sería evidentemente un argumento tramposo: en Barcelona la proporción es el 16% y en París el 22%.

Pero, decimos que la anterior no es la única reserva. Vayamos por orden.

El *Estudio* se hace a partir de datos de las consultoras inmobiliarias, especialmente datos de BNP Paribas. Esto es, de agentes urbanos que sistemáticamente han criticado los varios intentos de reconducción de determinadas operaciones urbanísticas abordadas por DUS con el único argumento de “paran la economía”, “echan a los inversores”, “impiden la creación de empleo”... Son datos sesgados, que sirven como munición para justificar las estrategias corporativas de *calentar* los mercados de suelo e inmobiliario, pues esa es la fuente de sus ingresos y beneficios. Esas consultoras son parte de la economía de casino que trajo la última burbuja inmobiliaria y con su estallido la mayor crisis económica del capitalismo español. Es como poner a la zorra a cuidar el gallinero.

La MPG, dada la envergadura de la OCH, debiera haber trabajado con datos más fiables. Habría que contar con un estudio de demanda solvente, no con un informe cualquiera para, como se suele decir, cumplir con el expediente, escrito a toda prisa. Tal estudio, en primer lugar, debiera recopilar información de fuentes primarias, lo cual supone preguntar a los potenciales demandantes. Por no hacer, en este caso, ni siquiera se ha hecho un recuento del número de oficinas existentes, de su superficie, de sus características básicas, tales como antigüedad, localización, actividad, empleo, dotaciones del edificio... Es así que en el *Estudio*, un dato tan elemental como fundamental, la superficie de las oficinas existentes en 2017 sea una incógnita. En él se encuentran frases como la que sigue: “No existe un dato oficial sobre la superficie de oficinas en Madrid; para conocer este dato es necesario acudir a los informes que publican distintas entidades privadas especializadas en el mercado inmobiliario, si bien sus cifras pueden variar hasta un 30% dependiendo de los criterios de contabilización que utilicen. Esta diferencia se debe principalmente a la

contabilización o no de los edificios públicos de oficinas, tanto de carácter patrimonial como demanial”. Y también: “Respecto al porcentaje de oficinas obsoletos, no hay datos que recojan exactamente ese concepto, si bien las consultoras especializadas coinciden en el envejecimiento del parque de oficinas y la escasez de edificios de alta calidad, especialmente en el Centro y Distrito de Negocios, que son las zonas más antiguas”¹⁴. La carencia de datos se habría resuelto haciendo un censo o incluso con una encuesta.

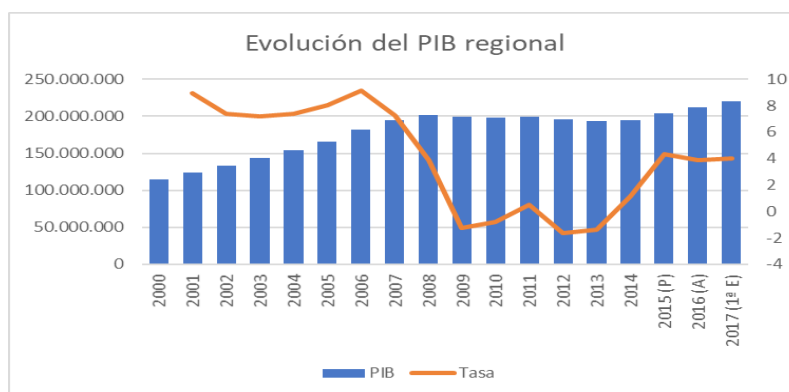
La MPG, por tanto, trabaja con una información de pésima calidad, sea la referida a la demanda potencial, sea la referida a la oferta. Nos encontramos con cifras de partida sobre las que se cierne la incertidumbre o con comentarios generalistas como el que se recoge arriba sobre la obsolescencia. El tratamiento de esos datos no mejora el panorama. Se hace una proyección a corto-medio-largo plazo, para determinar el crecimiento de la demanda, que emplea una metodología extremadamente simplista, sobre unos supuestos o hipótesis muy pobres teóricamente.

En efecto, se supone un cuadro de relaciones lineales -el efecto es proporcional a la causa- entre la demanda de oficinas y el crecimiento económico y entre éste y el crecimiento del empleo. Asimismo, se supone que la estructura económica es estática, de forma que el peso del empleo en oficinas sobre el empleo total permanece constante a lo largo del tiempo. Otros dos supuestos son: la permanencia de la ratio unitaria de consumo de superficie de oficina por empleo (12 o 15 metros cuadrados) y la constancia del peso del CBD sobre la superficie de oficinas total. Se arma así una ecuación en la que la variable dependiente (demanda potencial de oficinas a 15 años, expresada en metros cuadrados) depende de 4 supuestos (la invarianza en el comportamiento de otras 4 variables). Según esto, la economía no gana en productividad, las empresas no economizan espacio, la composición sectorial del VAB es inmutable, la incidencia de las nuevas tecnologías en el terciario es nula, el teletrabajo no aumentará, no hay inflación... Todos son supuestos muy improbables, cuando no errores de bulto. Las relaciones entre las variables son no lineales, su evolución está sujeta a aceleraciones y desaceleraciones, momentos cíclicos, depresiones... Obviamente no es este el lugar para profundizar en la cuestión, por lo que valga aquí con reflejar el problema y subrayar que la adecuada modelización de las relaciones entre las variables arrojaría una proyección de la demanda esperada significativamente más moderada.

Al lado de estas fallas teóricas y metodológicas, la elección del escenario cuarto en el cuadro 8 como el más probable es, por así decirlo, *pecata minuta*. Se supone un crecimiento del VAB regional medio, en 15 años, del 3,5%. Según los datos de Contabilidad Regional de España, del INE, entre 2000 y 2017, ambos inclusive, el PIB de la Comunidad de Madrid creció a una tasa acumulativa anual del 3,9%. Se distinguen tres subperiodos: muy altas tasas antes de 2009, tasas muy bajas hasta 2014 y recuperación significativa en 2015-2017. Así, la tasa acumulativa anual entre 2009 y 2017 fue de un 1,2% y entre 2015 y 2017 de un 3,9%. Ahora bien, para medir el crecimiento real de la

¹⁴ Pág. 29.

economía, debemos deflactar el PIB¹⁵. En ese caso (deflactando con el IPC), las tasas acumulativas anuales de evolución se moderan bastante: 1,8%, entre 2000 y 2017, cero por ciento entre 2009 y 2017 y 2,9% en el último trienio. Por tanto, la tasa que se toma para proyectar el crecimiento al horizonte de 2032 y de él deducir el crecimiento del empleo, el 3,5%, es muy optimista, tanto más a la vista de los pronósticos que en los últimos meses están divulgando organismos como la UE, el FMI y la OCDE para la economía mundial y, específicamente, para la española. Se sitúa en la senda de la dinámica muy acelerada de 2000-2008, cuando la tasa acumulativa anual alcanzó el 3,9%. Es muy improbable que en los próximos años se repita ese ritmo, menos aun que lo haga durante un periodo que casi duplica el de la primera década. Por lo demás, a nadie se le esconde que la velocidad de la economía en dicho periodo se debió a la burbuja inmobiliaria, con los resultados por todos/as conocidos.



Fuente: INE y elaboración propia.

Las expectativas optimistas en el complejo inmobiliario financiero son un componente estructural, alimentan las espirales especulativas: la subida de precios en el momento t empuja la subida en $t+1$ y así sucesivamente, hasta que el castillo de naipes se derrumba. Cualquier evento es susceptible de ser visto como una oportunidad de negocio. En ese sentido, el *Brexit* se ha convertido en el mejor aliado de MNN. Parece ser que la City londinense va a explotar y un buen tajo va a caer en el norte de La Castellana. No importa que los expertos digan que los destinos más probables serán París, Frankfurt e Irlanda, mientras que Madrid podría ser, como mucho, un destino secundario. Tampoco importa que las oficinas en MNN no estarán listas hasta dentro de 15-20 años, mucho después de que el tsunami haya pasado. Menos aun importa la eventualidad -nada improbable- de que con todo la City salve los muebles, sea porque se llega a un acuerdo satisfactorio para sus intereses, sea porque el Reino Unido no se va de la UE, sea porque...

La edificabilidad terciaria establecida en MNN desborda las expectativas más optimistas. Salvo que sucedan acontecimientos, hoy por hoy imprevistos, supone un acusado exceso y ello en un mercado que ya cuenta con un

¹⁵ En el *Estudio*, de manera errónea, se supone que la proporción VAB/empleo, observada en 2017, se mantiene constante, omitiendo que, aparte la dudosa validez teórica del supuesto, hay que descontar la variación de precios.

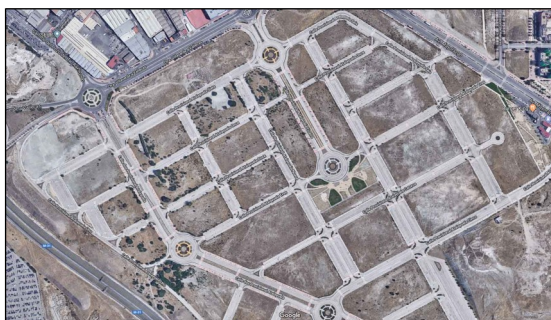
volumen indeterminado de suelo edificado y sin edificar sobrante, situación que las consultoras enmascaran u ocultan para no perjudicar su negocio.

Esta situación no prelude la viabilidad o inviabilidad del centro de negocios. Existen muchas alternativas para gestionar el excedente. Cabe que se llene, mientras otras zonas se vacían. En los últimos años se han producido importantes desplazamientos de oficinas localizadas en Azca hacia las cuatro torres y la zona norte. Cabe que a medio plazo los propietarios y promotores de MNN presionen a las administraciones para que modifiquen el planeamiento -otra vez- y reconvertir la edificabilidad en otros usos más demandados. Cabe que esos propietarios ralenticen el desarrollo, metan los suelos en la *nevera*, a la espera de coyunturas más favorables. Si se ha esperado 25 años para poner en marcha el *todo*, bien se podrá esperar algunos más para abordar determinadas partes. Cabe que, en el binomio inmobiliario-financiero, el segundo componente consolide definitivamente su primacía en la OCH y se abra un periodo de transacciones, de ventas y reventas sucesivas, sin reflejo o con un reflejo menor en la *economía real* e incluso en la actividad edificatoria. Esa situación se ha visto en el edificio España y en las cuatro torres, sin ir más lejos.

Ahora bien, las diferentes alternativas de gestión del excedente (las mencionadas arriba y otras también posibles o cualquier combinación entre ellas, pues no son incompatibles unas con otras) tienen un elemento común: dan lugar a prácticas urbanísticas perversas que conforman las burbujas inmobiliarias y derivan en consecuencias negativas como excesos de capacidad productiva en forma de edificios vacíos o subocupados, degradación y desvalorización del capital inmobiliario, reducción del suelo no artificializado, incremento de la deuda privada, profundización en el modelo productivo basado en el *ladrillo* y, sobre todo, depresiones económicas que impactan en toda la economía en forma de desempleo, ruina de empresas y socialización de las pérdidas.



Polígono de Villaverde



La Atalayuela

Por último, cambiando de asunto, en la alegación nº 7 se argumenta que MNN tiene un claro impacto en el desequilibrio territorial de la ciudad y del área metropolitana. La ubicación del centro de negocios en la OCH refuerza las estrategias públicas y privadas de localización de la actividad terciaria avanzada en el norte, mientras que en sur proliferan los polígonos industriales vacíos o semivacíos (Atalayuela, Vicalvaro, Cañaveral...) y los polígonos degradados con numerosas naves vacantes y vandalizadas (Villaverde). Por encima de esa imagen hay que enfatizar el hecho de que cualquier estrategia creíble de reequilibrio pasa por generar condiciones suficientes para promover centralidad en los distritos del sur y el este. Una estrategia así es inviable si las administraciones ceban el imán de atracción de inversiones y empresas que hoy constituyen el centro y el norte. La Política (con mayúsculas) tiene que romper el círculo vicioso, cortar de raíz la situación de la pescadilla que se come la cola.

12.- EL DIAGNÓSTICO DE MOVILIDAD ES NEGATIVO

En materia de movilidad, la MPG es fiel al leitmotiv que la recorre de principio a fin, la autocomplacencia. Así: “La comprobación de esta estrategia [de movilidad] integrada tiene su reflejo en la relación Intensidad/Capacidad en la situación futura aun cuando se incorpora el nuevo tráfico atraído. Así, se puede afirmar, como se expone a continuación, que: (a) *La congestión futura en general es similar (con ligeras variaciones en algunas zonas) en el ámbito y su entorno a la situación actual.* (b) La modelización muestra una considerable mejora en el comportamiento del nudo norte. Es importante destacar que algunos viales mejoran su nivel de congestión, bien por el aumento de la capacidad, por la adopción de nuevas soluciones viarias o por la aparición de nuevos itinerarios alternativos de accesos que descargan los existentes. (c) Los viarios interiores del ámbito no presentan problemas en su análisis I/C”¹⁶.

Vaya por delante una primera consideración: la situación actual de congestión en el área es mala. Es preocupante que la MPG se contente con el diagnóstico de que el estado de cosas se mantiene.

Antes de entrar en detalle merece la pena llamar la atención sobre algunos datos que se recogen en la documentación. El *Estudio de Tráfico y Movilidad* (pág. 59) cuantifica la población estimada en el ámbito en 27.472 personas, a razón de 2,62 por vivienda, y el empleo en 80.530 personas. Los modelos de

¹⁶ Memoria General, pág. 116. Las cursivas son nuestras.

movilidad se arman sobre estas cantidades. En el *Informe de Sostenibilidad Económica y Estudio Económico Financiero* (pág. 38 y 39), la estimación de la población es idéntica, pero el empleo se establece en 130.588, si bien en la página 11 la cantidad se reduce a 118.000. Sobre estas cifras, a su vez, se arma el cálculo de gastos e ingresos de las administraciones públicas. De un informe a otro, el empleo crece en 50.000 personas, un 62,5%. En abril de 2018, la prensa madrileña se hacía eco de que el empleo generado gracias a la OCH sería de 214.000 puestos. ¿Error o flagrante manipulación de la información? Albergamos pocas dudas sobre lo segundo. En el análisis de la movilidad, cuantas menos personas mejor, están menos *apretadas*. En el análisis de los ingresos netos que la operación reporta a las arcas públicas, cuantas más personas mejor, más riqueza. Se utilizan unas u otras cantidades en función del objetivo, ora dulcificar el escenario de la movilidad, ora magnificar los resultados económicos. Por lo demás, el recurso fácil a la supuesta creación de miles y miles de empleos es la mejor noticia que se puede ofrecer a una opinión pública que coloca el desempleo como el problema número uno. ¡Qué más da si eso es verdad o no! Ya se verá en un futuro indeterminado, pero mientras se asegura la aprobación de la operación. En cualquier caso, dentro de unos años nadie se acordará de las promesas, como lo demuestran tantos y tantos fiascos urbanísticos.

The screenshot shows a news article from EL MUNDO. The header includes navigation links for 'Economía', 'Vivienda', 'Guía del comprador', 'Guía hipotecaria', 'Contratos', 'Videos', 'Inversiones inmobiliarias', and 'XX Aniversario'. The article title is 'Distrito Castellana Norte generaría 214.000 empleos y aumentaría el PIB nacional en 14.000 millones'. Below the title is a sub-headline: 'MADRID - Proyecto propuesto por los promotores, BBVA y Grupo San José, para la 'operación Chamartín''. There is a small image of a modern cityscape with tall buildings and green spaces. A comment button labeled '1 Comentarios' is visible. At the bottom, there is a small caption: 'Recreación de una parte del proyecto Distrito Castellana Norte. | EL MUNDO' and a note: 'Además, generaría ingresos a la Administración por valor de 3.340 millones de...'

La MPG plantea un potente sistema de transporte público interior: cercanías con tres estaciones en 3,5 Km, una línea exclusiva de metro con tres estaciones, un bus con plataforma segregada, 2 intercambiadores y un área modal. Ningún otro barrio de la ciudad reúne un dispositivo similar. El agravio comparativo salta a la vista, a la par que el favoritismo. En una región en la que se dan numerosas demandas vecinales relativas al deficiente funcionamiento del transporte público y a la insuficiente cobertura territorial del mismo estos contrastes no pasan inadvertidos. MNN es un vivo ejemplo de una línea de conducta sobradamente conocida: se destinan muy cuantiosos recursos públicos para crear las condiciones de posibilidad de la rentabilidad de la inversión privada. Luego se dirá que ésta no quiere ir al sur.

Es cierto que la inversión del metro -hasta un determinado tope- la asume DCN, siendo que no está obligada a hacerlo. ¿Generosidad o interés? Pues bien, como dicen sus portavoces cuando se habla de impuestos a la banca o de los derechos de los/as hipotecados/as, las entidades financieras no son hermanitas de la caridad ni dan duros a pesetas. Volveremos sobre este asunto más adelante.

Como se hizo en el epígrafe anterior a propósito del *Estudio de impacto uso terciario*, es necesario resaltar las limitaciones del *Estudio de tráfico y movilidad* de la MPG. A la primera ya nos hemos referido: la reducción interesada de las expectativas de creación de empleo. La segunda: el ámbito de estudio está acotado al ámbito de la MPG, de forma que no se tiene en cuenta el impacto de MNN en el tráfico y la movilidad en los barrios del entorno y, mucho menos, en el resto de la ciudad y en la corona metropolitana. Hay que evaluar, en tercer lugar, el hecho de que la información de la *Encuesta Sintética de Movilidad de 2014* y la *Encuesta Domiciliaria de Movilidad de 2004* -sobre todo la primera- es muy probable que esté desactualizada.

Se ha de enfatizar especialmente la segunda limitación. Por su envergadura y por sus previsible capacidades de absorción de centralidad metropolitana, MNN es una actuación con un radio de impacto muy ancho. Es probable -tanto más si las expectativas de los agentes promotores se cumplen- 1) que la fuerza de atracción/generación de viajes sea mayor que la reflejada en las ESM´04 y EDM´14 y 2) que esa fuerza abarque un radio de muchos kilómetros a la redonda. Es inaceptable que el *Estudio de tráfico y movilidad* haga abstracción de las consecuencias más allá de las lindes de la MPG. MNN no es una isla autosuficiente.

Según el informe *Evaluación de los efectos de la propuesta Madrid Nuevo Norte (APR 08.03 Prolongación de La Castellana) en las infraestructuras de transporte del área metropolitana de Madrid*, elaborado por Ecologistas en Acción y el Instituto DM, se producirá un significativo incremento de los viajes de entrada y salida a la ciudad, llegando a pronosticar “un escenario de colapso generalizado según los patrones de movilidad actual”¹⁷. Los redactores prevén la afluencia de más de 10.000 vehículos en la A-1 y en la M-607 en hora punta, así como fuertes aumentos en todas las demás radiales, en particular, en la A-3 y la A-4. El mismo informe es bastante contundente en cuanto a la afección a los barrios colindantes: “Son estas piezas las que podrían ver más afectada su movilidad como consecuencia del incremento de viajes hacia la zona, que en vez de usar los grandes viarios podrían optar por atravesar dichos barrios usando el viario arterial si los accesos principales al nuevo desarrollo alcanzaran un nivel de congestión tal que el acceso indirecto pudiera suponer un ahorro de tiempo para los conductores”¹⁸. Respecto del transporte público se tiene: “Así, el hipotético escenario de aumento del peso del transporte público en el reparto modal se encontraría con una barrera en la capacidad total del sistema para acoger la demanda de viajes”¹⁹. De donde, “... la necesidad de realizar importantes inversiones públicas en infraestructuras

¹⁷ Pág. 26.

¹⁸ Pág. 28.

¹⁹ Pág. 30.

ferroviarias e incrementar los costes anuales de explotación de los servicios de transporte público. (...) Sin embargo, sus promotores no se harán cargo ni de las inversiones necesarias ni de los costes anuales que habría que emplear para dar respuesta a la creciente demanda de movimiento generada”²⁰.

El objeto del último estudio se centra en los intercambios con la corona metropolitana, no tiene en cuenta los viajes atraídos/emitados desde/hacia el resto de la ciudad, que, sin duda, serán mucho más numerosos. Las consecuencias arriba enumeradas, por tanto, habría que amplificarlas.

La MPG no contempla, fuera del ámbito de la OCH, actuaciones de ampliación de la capacidad ni en el sistema de transporte público ni en el viario. No puede menos que sorprender y causar asombro la conclusión de que el diagnóstico de la movilidad se mantendrá o incluso mejorará. En la actualidad, la zona sufre en las horas punta una acusada congestión en el tráfico. Aumenta el empleo, aumenta la población, las infraestructuras para ir/venir son las mismas -excepción hecha de la mejora en los nudos Norte y Fuencarral-, ¿la situación no empeora?

Fijamos la atención en los desplazamientos en hora punta. El *Estudio de tráfico y movilidad* estima los viajes generados/atraídos en 10.000-12.000 en transporte público y 5.000-7.000 en vehículo privado. Una estimación propia establece la media de vehículos privados en la hora punta matutina en un mínimo de 7.000, del orden de 2.000 más que los previstos en el *Estudio*. En efecto, es razonable suponer que las plazas de aparcamiento asociadas a la edificabilidad terciaria (11.900)²¹ se llenarán a primera hora de la mañana. A su vez, la población residente, por motivo trabajo, moverá del orden de 850 coches en hora punta²². Total: 12.750 personas, a razón de 6.375 personas hora entre las 7 y la 9 de la mañana. Este cálculo habría que incrementarlo con los viajes en coche atraídos/generados por motivo estudios, gestiones... y por los viajes en coche por motivo trabajo que alquilen plazas de aparcamiento del segmento residencial o que utilicen plazas privadas o públicas localizadas en los barrios colindantes. Todo esto, incluso aceptando la muy modesta estimación de la MPG, supone un notable incremento del tráfico en la zona norte, agudizando la congestión ya existente.

Asimismo, la capacidad del transporte público se verá severamente desafiada en hora punta. Supóngase 80.000 empleos. La mayoría estarán ocupados por personas residentes fuera del ámbito y, por otra parte, la mayoría tendrán hora de entrada en el intervalo 6-10 de la mañana y, en particular, entre las 7-7,30 y las 9-9,30 horas. Aplicando una tasa de viajes en transporte público del 53% (igual que en la MPG), resultaría que en hora punta el total de usuarios/as subiría a cerca de 15.000 (un tercio más que los calculados en la MPG), sin contar el número de viajeros/as por motivos distintos al trabajo. Si el empleo

²⁰ Pág. 30.

²¹ A razón de 0,5 plazas por cada 100 metros cuadrados edificables de usos terciarios en la zona sur y 1,5 en la zona norte. No se tienen en cuenta las plazas vinculadas específicas del uso ferroviario de la estación de Chamartín.

²² Suponemos que trabajan fuera del ámbito del orden de 11.000 residentes (alrededor del 80% del total) y que se desplaza en coche el 27% (igual que en la MPG), según una ocupación de 1,16 personas vehículo (igual que en la MPG).

fuera de 130.000 puestos, entonces la cifra habría que incrementarla por encima de los 25.000 viajeros/as.

En conclusión, bajo los supuestos muy optimistas de la MPG en relación a la evolución del empleo en la región, cabe pronosticar que no será suficiente con aumentar significativamente las frecuencias de paso de los trenes de metro y de cercanías y el número de autobuses urbanos e interurbanos para resolver los efectos de la masificación que se pretende en la OCH. Todo ello es ignorado en el *Estudio de tráfico y movilidad*.

Por último, falta hacer algunas consideraciones sobre la política de aparcamiento que se desprende de la MPG. Ésta propone dos aparcamientos disuasorios (PAD) asociados a las estaciones de cercanías de Fuencarral Norte y Fuencarral Sur, que se sumarían a la red de localizaciones existentes y previstas en el *Plan A de Calidad del Aire*. Los dos primeros, más los existentes en la plaza de Castilla y Las Tablas, son “disuasorios” solo en el nombre. Respecto a los desplazamientos originados en la corona metropolitana, la ubicación lógica es en los propios municipios y, en todo caso, antes de la M-40. Respecto de los originados en el ámbito o en los alrededores, la solución es *dejar el coche en casa* y acercarse a la estación de metro o cercanías caminando, en bici o en bus.

La propuesta de limitar las plazas de aparcamiento vinculadas a la edificabilidad terciaria en la zona sur de la M-30 a 0,5 m² por cada 100 m² construidos, en principio, nos parece correcta. La medida, sin embargo, puede ver reducida sustancialmente su eficacia si no se corta la posibilidad de creación de parking privados y/o el surgimiento de un mercado secundario de alquiler de las plazas asociadas a los usos residenciales; aparte los supuestos frecuentes en la zona de aparcamiento indebido. Sobre estos asuntos la MPG no se pronuncia. Por otra parte, se ha de advertir contra la interpretación torticera del artículo 36.6.d.1º de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid. El mismo posibilita la reducción del estándar de reserva de plazas de aparcamiento “por razones de congestión y densidad en los centros urbanos”. Como un cuchillo de doble filo, el artículo puede servir para reforzar las políticas municipales de movilidad y control de la contaminación atmosférica, pero también puede servir para enmascarar las consecuencias negativas de grandes desarrollos urbanísticos y ahorrarse la reducción de la edificabilidad.

13.- EL ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO ES UN GALIMATÍAS DE CIFRAS INACEPTABLE

El *Informe de Sostenibilidad Económica y Estudio Económico Financiero* es un galimatías de cifras, falta de rigor, plagado de errores.

En la página 10 cuantifica las ventas de suelo y aprovechamientos urbanísticos en 3.739 millones de euros. Los vendedores son ADIF y los minoritarios, entre los que se halla el Ayuntamiento de Madrid. ¿Va el Ayuntamiento a vender? ¿No contradice ello la decisión municipal de no enajenar suelos residenciales? A su vez, se supone un precio de repercusión de 1.400 euros por metro cuadrado edificable. Pero, DCN ha comprado sus derechos de explotación por

un importe de 1.200 millones de euros, a razón de unos 900 €/m². Luego, la cifra de partida está mal calculada. Además, nótese el negocio redondo del BBVA/DCN: compran un 36% más barato. Para rizar el rizo, en el anexo 4.2 *Estudio Económico Financiero* leemos: “Se ha asignado un coste medio de adquisición de suelo de 400 €/m²”, un tercio de la aplicada para calcular la suma de las ventas de terrenos. Lo mismo se repite en los anexos correspondientes a los APes.

En la misma página se lee: “A efectos del cálculo de la estimación de ingreso fiscal asociado a esta fase, se ha tenido en cuenta unos potenciales ingresos patrimoniales de 392 M€ a favor del Ayuntamiento de Madrid derivados de la enajenación de activos patrimoniales situados en el ámbito de la MPG que provienen de la cesión del 10% de la edificabilidad por parte del resto de los propietarios”. Pero resulta que tales suelos han de incorporarse al patrimonio municipal de suelo (PMS) y, por tanto, no pueden ser enajenados, salvo en los términos previstos en el artículo 176.f.1º de la Ley del Suelo. Incluso con la futura Ley de Urbanismo y Suelo de la Comunidad de Madrid, si se llega a aprobar en la redacción del proyecto actual, tampoco sería viable la venta, salvo “excepcionalmente” para reducir la deuda comercial y financiera, así como en los mismos términos que el citado artículo 176.f.1º. En la página 11, sin embargo, se asume: “A efectos del cálculo de los impuestos asociados de este hito se ha tenido en cuenta que los activos resultantes de la cesión obligatoria realizada a favor del Ayuntamiento no serán transmitidos”. Tres párrafos después se dice: “... se ha considerado a efectos del cálculo del ingreso por IIVTNU en esta fase 1) la venta del 100% del producto inmobiliario construido y (...)”. ¿En qué quedamos se vende o no? Aparte el 10% de cesión de los aprovechamientos, ¿van el Ayuntamiento y la EMT a vender las viviendas que se edifiquen en sus suelos? En caso afirmativo, ¿qué hay de los compromisos municipales de no enajenar suelos residenciales ni viviendas? Por lo demás, hay que considerar que, en virtud del artículo 105 de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, están exentos el Estado, las CC AA, las entidades locales, los organismos autónomos y las entidades de derecho público. Cuestión bien distinta al enredo anterior es que en las cuentas de la operación se contemple la incorporación al PMS de los suelos cedidos procedentes del 10% del aprovechamiento, lo cual es no solo correcto, sino obligatorio.

Por la enajenación del producto inmobiliario terminado se calcula un importe de 13.198.900 euros: 2.986.200 por venta de viviendas y 10.212.700 por venta de terciario. Según esto, el precio de la vivienda se estima en 2.850 €/m², de donde, considerando un 20% de viviendas con algún grado de protección, el precio de la vivienda libre se situaría por encima de los 3.000 €/m². La estimación es baja con arreglo a los precios de mercado de la zona. En el supuesto de que las VPPB y las VPPL no se vendan -al ser promovidas por el Ayuntamiento, sería el caso-, el precio de la VL se elevaría a 3.560 €/m², que estarían alineadas con los precios de mercado: según Idealista.com, a finales de noviembre de 2018, el precio medio de las viviendas en venta en Fuencarral era de 3.469 €/m² y de 5.721 en Chamartín, mientras que, según Fotocasa, en septiembre de 2018, eran 3.388 y 5.203, respectivamente. Nótese, dicho sea de paso, que, tomando un precio de 3.560 €/m², una vivienda de 100 metros

cuadrados saldría por 356.000 euros, del orden de 13 veces el salario medio en la Comunidad de Madrid, según la Encuesta Trimestral de Coste Laboral del INE u 11 veces la renta media por hogar, según la Encuesta de Condiciones de Vida del INE. De acuerdo con las reglas vigentes de financiación, un hipotético comprador habría de satisfacer una entrada de 106.000 euros y cuotas mensuales, durante 30 años, de 1.048 euros. ¡¡Luego los/as apologistas dirán que el programa de vivienda de MNN está pensado para facilitar el acceso de los/as jóvenes!!

Por otra parte, la estimación de ingresos por la enajenación de la edificabilidad terciaria supone un precio del metro cuadrado de 6.348 euros. Es una cifra inflada. El precio medio de las oficinas ofertadas a través del portal de Idealista.com, a finales de noviembre, era de 1.717 €/m² en Alcobendas, 1.378 en Tres Cantos, poco más de 2.000 en la corona metropolitana oeste (Pozuelo, Majadahonda...), 1.884 en Fuencarral, 3.591 en Tetuán, 3.489 en Chamartín, 3.665 en Chamberí, 4.303 en Salamanca.

Por tanto, la suma de ingresos esperados por la promoción, construcción y venta del producto inmobiliario habría que rebajarla y con ella la relación de ingresos fiscales supuestos por IVA, IS, AJD, ICIO, IBI...

En la *Memoria General* (pág. 136) se incluye un cuadro resumen de las cargas resultantes de la operación a asumir por las administraciones y los propietarios. Difiere de las cantidades contempladas en la página 14 del anexo 4. Se toman en cuenta conceptos y actuaciones distintos. A partir de la información ofrecida en la MPG, desperdigada en múltiples documentos (*Memoria*, anexo 4, anexos de los APEs...), es imposible reconstruir el importe de la inversión pública y, mucho menos, la distribución entre las administraciones. Para muestra un botón. En la *Memoria*, la inversión municipal asciende a 307,89 millones de euros y en el anexo a 550,69 millones, al incluir los equipamientos. Ni en uno ni en otro documento se contempla la participación en la inversión total del Ayuntamiento en tanto que propietario. Ídem respecto de la EMT. Por no conocer, no se sabe siquiera el coste del traslado de las cocheras. Todo esto, ¿es un cúmulo de errores o una decisión deliberada?

Sea cual sea la respuesta a la pregunta, lo cierto es que se desconoce el montante de dinero público que se lleva la operación. La suma de las cantidades que aparecen aquí y allá, más las que no aparecen en ningún sitio pero que son obvias, nos llevan a concluir que se trata de una suma descomunal.

La información económica que se proporciona no solo es incompleta y está organizada de manera enrevesada, sino que es de pésima calidad. En unos casos los importes se computan tomando el presupuesto de ejecución material, en otros se incorporan otros conceptos al PEM. Así:

- Las obras del nudo Norte²³: el presupuesto de ejecución material suma 43,18 millones de euros, sin incluir las actuaciones inmediatas. En la

²³ Anexo 14 *infraestructuras Urbanas*. En el apéndice 14.1, pág. 23.

Memoria General y en el *Estudio de Sostenibilidad Económica* la inversión (sin especificar qué conceptos entran) es de 38,29 millones de euros.

- Las obras del nudo de Fuencarral²⁴: el PEM es de 117,97 millones de euros y el presupuesto base de licitación sin IVA es de 140,38 millones (147,05 con IVA). En la *Memoria* y el anexo 4: 147,71 millones.
- Cubrimiento de La Castellana²⁵: el PEM es de 88,48 millones y el PBL (sin IVA) asciende a 98,38 millones. En la *Memoria* suma 121,89 millones.
- Túnel de Tres Olivos²⁶: PEM (21,94 millones), presupuesto de ejecución por contrata sin IVA (26,11 millones) y presupuesto total sin IVA (30,5 millones). En la *Memoria* y anexo 4: 30,5 millones.

Entonces, ¿cuál es el importe de las inversiones?

El análisis económico de la MPG, en conclusión, es inaceptable. No es posible ir al Pleno del Ayuntamiento de Madrid a solicitar la aprobación provisional con semejante despropósito.

En otro orden de cosas, a pesar de la pésima calidad de las cifras, es indudable que MNN soporta unas cargas hiperbólicas, con la subsiguiente repercusión sobre el precio de los productos inmobiliarios. Así: la urbanización e infraestructuras a repartir entre los propietarios suman 1.741 millones de euros, a razón de 655 euros por metro cuadrado edificable (en realidad, bastante más, si las cuentas estuvieran bien hechas, que no lo están). Más arriba se ha visto que el parque central, por ejemplo, tiene un coste muy superior a Madrid Río, que ya fue una obra extraordinariamente cara. ¿Qué decir de los previsibles gastos de conservación y mantenimiento del mismo?

Esta conclusión siembra de dudas razonables la viabilidad económica de MNN. Ello suscita una cuestión trascendente: ¿es razonable que una sola compañía disponga del peso enorme que tiene DCN/BBVA en una operación tan arriesgada? La pregunta es tanto más relevante cuanto las eventuales dificultades que se produzcan obligarán a las administraciones públicas a correr al socorro, añadiendo un coste adicional a los muy cuantiosos desembolsos que ya asumen.

A este respecto, no se puede dejar pasar un dato con ribetes surrealistas o tragicómicos, como se prefiera. DCN/BBVA mete en su *mochila*, hasta un límite de 220 millones de euros, la inversión en la nueva línea de metro y las afecciones a las instalaciones del Canal de Isabel II. De tal modo, en principio, a la Comunidad de Madrid MNN le sale muy barato, apenas 26 millones de euros, aparte el equipamiento educativo, sanitario... que en su día haya de acometer. En cambio, el Ayuntamiento de Madrid asume los nudos de Fuencarral y Norte y el soterramiento del tramo final de La Castellana, sin contar el equipamiento deportivo, cultural, social... ni el traslado de la EMT. ADIF, a su vez, aporta una nueva estación de cercanías y la remodelación de la estación de Fuencarral Norte. Si se considera que la CM dejó claro a los promotores de MNN que no asumiría compromisos de inversión, entonces

²⁴ Pág. 28.

²⁵ Pág. 33.

²⁶ Pág. 36.

parece que la *generosidad* de DCN /BBVA viene dictada por la conveniencia: había que vencer la negativa inicial de la administración regional, que es la que aprueba la MPG definitivamente.

Por lo demás, a los efectos de la alegación nº 2, es oportuno retener que la asunción limitada por parte de DCN de las inversiones en el metro y las instalaciones del Canal se recogen en la cláusula 17 de las *Bases para la ordenación...* acordadas en 2017 por ADIF, Ayuntamiento de Madrid y DCN.

La MPG contempla una inversión de 119 millones de euros en infraestructuras comunes, es decir, a financiar por las 4 unidades de ejecución. Esto parece obligar o inducir un desarrollo simultáneo de las mismas. ¿Qué ocurre si previsiblemente no sucede así, como es lo más probable?

14. LA DIRECCIÓN PÚBLICA DE LA OPERACIÓN HA DESAPARECIDO

El interrogante último encuentra una pálida respuesta en la *Memoria General*: "... la posible constitución de una Entidad Urbanística colaboradora llamada a coordinar aquellas cuestiones que por afectar al conjunto de los ámbitos de actuación que la integran trascendieran de ellos individualmente considerados"²⁷. En su defecto, las funciones de coordinación se confían al Ayuntamiento, en virtud de sus competencias, y a las normas reguladoras de las juntas de compensación o de las entidades de gestión que procedan en cada unidad de ejecución.

Sorprende que una cuestión estratégica como esta quede tan indefinida en la MPG. Su resolución se difiere a la "posible" creación de la EUC o a los estatutos de las futuras juntas de compensación. La respuesta afirmativa al interrogante, por así decirlo, es una especie de acto de fe.

La cláusula 5ª de las *Bases para la ordenación urbanística del área Estación de Chamartín – sur de Calle 30 / Fuencarral – norte de Calle 30*, de julio de 2017, ya contemplaba el establecimiento de un "instrumento de impulso, seguimiento y colaboración con participación pública y privada". De aquéllas a la MPG, el instrumento ha sufrido una evidente cirugía de adelgazamiento. Lo que se daba por seguro, ahora solo es posible; lo que se configuraba como una especie de entidad de dirección, ahora deviene un mero órgano de coordinación.

Ahora bien, esa evolución no es más que la conclusión del curso lógico que las *Bases* iniciaron. En el proyecto de MPN teníamos: "Se propone un proceso de definición y desarrollo de la operación ajustado a las necesidades de producción de suelo en relación al conjunto urbano, adecuado a la capacidad de gestión y financiera de los agentes públicos y privados implicados, estableciendo para el ámbito al sur de la Calle 30 un sistema de gestión pública, en cualquiera de las formas que la ley posibilita, toda vez que la mayor parte de la titularidad del suelo la ostentan las administraciones públicas u organismos dependientes de ellas, y remitiendo los ámbitos al norte de la Calle 30, con alta presencia de propiedad privada, a sistemas de actuación privados

²⁷ Pág. 137.

y/o públicos”²⁸. No hay sistema de gestión pública, sino que, al sur de la M-30, DCN/BBVA tiene una mayoría aplastante y gracias a ella tiene la sartén por el mango.

En MPN había la voluntad y la apuesta de ejercer un fuerte liderazgo público en el desarrollo de la OCH, especialmente en el ámbito sur. En MNN de aquello no queda nada. La idea sostenida en la *Memoria General* de que “... el Ayuntamiento efectúe en general el seguimiento del desarrollo de la MPG”²⁹, está acotada al espacio acotado de las competencias municipales y la labor ordinaria del consistorio en relación a cualquier desarrollo urbanístico: vigilar, inspeccionar, dar licencias...

La centralidad que el Ayuntamiento se arrogaba, en colaboración con las otras administraciones públicas, se ha eclipsado a favor de DCN/BBVA.

15.- LA POTESTAD MUNICIPAL DEL PLANEAMIENTO ESTÁ ADULTERADA

En muchas de las alegaciones precedentes se ha resaltado la frivolidad de muchas de las argumentaciones expuestas en la MPG. Asimismo, en varias de las alegaciones se ha constatado la baja calidad técnica en el manejo de los datos.

Todo ello nos sorprende toda vez que tenemos en una muy alta consideración la cualificación y rigor de los servicios técnicos de DUS. Tan es así que nos asalta una doble sospecha. De un lado, parece que los trabajos se han realizado con una enorme precipitación para cumplir con los plazos y así poder lograr que la aprobación provisional se produzca antes de las elecciones municipales de mayo de 2019 y, de otro lado, parece que la autoría de los documentos no corresponde enteramente a los servicios municipales, sino que se adivina la pluma de otros, en concreto de DCN.

Respecto de la segunda cuestión, tenemos que en la documentación no figura el equipo municipal redactor ni, en su caso, la contratación de asesorías externas. En la web municipal están colgados diversos expedientes de planeamiento. En todos ellos se relaciona, si son de iniciativa privada, el nombre de los autores y, si son de iniciativa pública, se identifica el órgano redactor. Así, por ejemplo, en todos los documentos de los avances de la modificación del Plan General de los desarrollos del sureste se especifica que la autoría corresponde a la Oficina de Estudios y Evaluación Urbana, dependiente de la DG de Planeamiento y Gestión Urbanística.



Cabecera de los documentos de los avances de la MPG en el Sureste

²⁸ Madrid, Puerta Norte. Documento resumen de las Bases y estrategias para el desarrollo norte de la ciudad de Madrid. Dossier de prensa elaborado y difundido por DUS. Mayo de 2016. Pág. 10.

²⁹ Pág. 137.

En la Introducción de la *Memoria General* se identifica las diferentes direcciones generales del Ayuntamiento de Madrid que han colaborado en la definición y confección técnica de la documentación, bajo la coordinación de la Subdirección General de Actuaciones y Proyectos Urbanos. Asimismo, en la Introducción se dice que también se ha contado "con participación y aportaciones puntuales y concretas" de ADIF y DCN.

Esto aclararía las dudas y solventaría las sospechas, si no fuera porque nos consta que ADIF, Ayuntamiento de Madrid y DCN -con la colaboración puntual de la junta de compensación de Malmea- han pergeñado al alimón la MPG. Durante más de un año, técnicos/as de los tres -especialmente de DUS y DCN- han estado intercambiando materiales hasta llegar a la presentación de MNN, en julio de 2018, en el palacio de Cibeles, sirviéndose de una maqueta hecha por encargo de DCN.

Aun más:

- El anexo 1 *Sector residencial* está realizado por ST Consultores Inmobiliarios, del grupo Sociedad de Tasación. No consta que haya sido contratado por el ayuntamiento de Madrid.
- DCN presumió públicamente de contar con el mejor equipo del mundo en temas de movilidad. Encargó una asesoría a las ingenierías ARUP y Tema Grupo Consultor.
- El anexo 7 *Análisis de impacto, de Infancia, Adolescencia y Familia, y por razón de orientación sexual e identidad y expresión de género y de protección integral contra la LGTBIfobia* ha sido, todo o en parte, realizado por Inés Sánchez Madariaga, contratada por DCN.



Aparte la vulneración del artículo 245 de la Ley del suelo de la Comunidad de Madrid, que se desarrolla en la alegación nº 2, también nos enfrentamos al posible incumplimiento del artículo 56.1: "El planeamiento urbanístico podrá ser formulado por las Administraciones públicas y por los particulares, salvo los

Planes Generales, que solo podrán serlo por las primeras". Parece que la participación de DCN en la MPG ha sido más que puntual.

16.- PARTICIPACIÓN CERO

En la alegación nº 5 se detalla el funcionamiento no democrático de la mesa institucional creada por DUS para examinar la OCH.

Pero nada mejor que el presente trámite de información pública para evidenciar el suspenso sin paliativos de la MPG en materia de participación ciudadana. 45 días para examinar un volumen ingente de información escrita y gráfica y, en su caso, para redactar alegaciones. La FRAVM, las asociaciones de la Plataforma Zona Norte y Ecologistas en Acción solicitamos la prórroga del plazo. Por no recibir no hemos recibido siquiera respuesta, aunque fuera negativa.

En virtud de todo lo que antecede

SOLICITAMOS

La retirada del expediente de modificación del Plan General. Ésta, a nuestro juicio:

- Se ha fraguado de manera secretista, dando continuidad a una historia de 25 años de acuerdos y convenios desconocidos por la opinión pública y que DCN/BBVA se empeña en mantener ocultos.
- Incumple la legislación urbanística vigente en materias como la prohibición de los convenios de planeamiento, la exclusividad de las administraciones públicas en la formulación del planeamiento general, la clasificación del suelo como urbanizable, las reservas insuficientes de suelo para cesiones de terrenos dotacionales y para vivienda con algún grado de protección, la clasificación de las vías pecuarias como suelo no urbanizable protegido...
- Se antepone el interés particular al interés general: en los últimos 25 años las administraciones han tomado decisiones de gran trascendencia urbanística cuyo principal, y a veces único, beneficiario es DCN/BBVA. La presente MPG no corrige el rumbo, antes al contrario, renuncia y da carpetazo a *Madrid, Puerta Norte*, el proyecto que pretendió, aunque con algunas limitaciones, situar la OCH en los parámetros de un modelo de ciudad compleja, compacta, sostenible, cohesionada, equilibrada...
- Consolida el gigantismo buscado por los promotores privados, cuyo objetivo fundamental es la edificabilidad en tanto que estrategia de aumentar la rentabilidad de la actuación.

- Vulnera el *Pacto contra la Especulación* suscrito por Ahora Madrid y PSOE antes de las elecciones municipales de 2015 con las organizaciones vecinales y ecologistas.
- No ha buscado la compatibilización del planeamiento con los municipios vecinos, sino que MNN nace y se desarrolla como si fuera una isla. Es así que hace abstracción del hecho de que en los corredores de la A-1 y la M-607 se han producido y hay previstos grandes crecimientos residenciales y de actividad económica.
- Contradice cualquier estrategia coherente de reequilibrio territorial en el seno de la ciudad y del área metropolitana. MNN en lugar de corregir las tendencias del mercado, las refuerza y, de tal modo, amplifica el imán atractor de las inversiones hacia el norte en detrimento del sur.
- No beneficia ni integra el entorno inmediato, el conjunto formado por los barrios vecinos, en particular, los situados en la vertiente occidental: San Cristóbal, Virgen de Begoña, Polígonos A y B de Fuencarral, Valverde... El acoso de los rascacielos sobre la colonia de San Cristóbal es un ejemplo de manual.
- No mejora la deficitaria red local de dotaciones. MNN se queda por debajo de los estándares recomendados por la *Memoria* de la revisión del PGOUM y, también, de los contemplados en el Reglamento de Planeamiento de 1978. La MPG miente cuando dice que incluye un sobrante de terrenos para subsanar el déficit existente. Al contrario, agrava la situación.
- Apuesta por un pretensioso eje ambiental, siendo que, en realidad, dicho eje es un mero bulevar que une pequeñas masas verdes.
- Crea una gran losa de hormigón para cubrir las vías que simula un parque central. Lo cierto es que su razón de ser es que genera derechos de edificabilidad. Tal es un milagro de la ingeniería inmobiliaria financiera dudosamente legal y, en todo caso, propio de la economía de casino.
- Incurre en una obra faraónica (la losa) -de infausto recuerdo para las arcas municipales-, que se pretende justificar con falsos argumentos ecológicos y la supresión de una supuesta herida urbana, dicho en el lenguaje pedante del urbanismo políticamente correcto.
- Implementa un paquete de vivienda social inferior al mínimo legal en suelo urbanizable. Aunque así no fuera, es inaceptable que las VPPB y VPPL sumen un 20% cuando el 75% del suelo es público. Este es uno de los aspectos que mejor delatan cómo periclitaa el interés general en MNN, tanto más denunciabile en una ciudad que vive una situación de emergencia habitacional.
- Infla las expectativas de demanda de suelo terciario para justificar el centro de negocios. Lo hace de manera grosera, basándose en un estudio de

pésima calidad en relación tanto a los datos que utiliza como a la metodología de tratamiento de los mismos. En realidad, cabe temer que MNN traerá un excedente de suelo calificado, cuya corrección en el futuro obligará a echar mano de prácticas urbanísticas perversas.

- No resuelve los problemas de movilidad de la zona norte metropolitana, sino que los agrava. Monta un imponente dispositivo de transporte público colectivo en el interior del ámbito, pero no se toma en cuenta el impacto sobre la red general de transporte ni sobre la red viaria regionales, cuyas capacidades se verán desbordadas, caso que MNN fuera adelante en los términos previstos por los promotores.
- Hace un diagnóstico complaciente de la situación de la movilidad derivada de MNN basándose, de nuevo, en un estudio muy flojo y que parte de una fea manipulación de los datos.
- Justifica la sostenibilidad económica de la actuación mediante un estudio del que lo menos que se puede decir es que es una chapuza.
- Da curso a un proyecto cuyas condiciones de posibilidad se basan en una descomunal aportación de dinero público en infraestructuras, equipamientos... Ya se verá, caso de aprobarse MNN, si solo en eso.
- Promueve un (o dos) nuevo(s) barrio(s) de lujo, como lo muestran tanto las expectativas desbocadas de volumen de negocio por la venta del producto inmobiliario como los enormes costes de urbanización repercutibles.
- Sanciona la primacía de la iniciativa privada en el desarrollo de la operación, arrinconando a las administraciones a un papel de vigilancia, supervisión...
- No ha sido un proceso participado, sino que, antes bien, la participación ha sido sistemática y premeditadamente burlada.

La plasmación del proyecto de MNN, tal como está dibujado en la MPG, borra las alternativas. A nuestro juicio, éstas habrían de incorporar como elementos irrenunciables los que siguen:

- El ajuste de la edificabilidad a unas magnitudes razonables, acordes con las características del ámbito y del entorno, lejos del gigantismo de MNN.
- El desarrollo de un corredor ecológico sobre buena parte de los terrenos comprendidos entre Antonio Cabezón y los barrios de la margen occidental, buscando la conexión con el parque de Valdelatas y con el Monte del Pardo.
- La promoción de un amplio paquete de vivienda social en alquiler, liderado por la AVS y la EMVS.

- El mantenimiento y regeneración de la actividad económica existente en el ámbito y su ampliación mediante usos terciarios e industriales avanzados. Habría que facilitar la relocalización de las actividades contaminantes y molestas.
- La mezcla de los usos residenciales y económicos en línea con el objetivo de impulsar una ciudad compleja.
- El mantenimiento de las cocheras de la EMT, sin perjuicio de que se pueda reducir la superficie ocupada a fin de dimensionarla a las necesidades de uso efectivo.
- La remodelación de la estación de Chamartín y la reordenación de la playa de vías en función del papel que le corresponde a la macroinfraestructura en la red ferroviaria.
- La obtención de terrenos suficientes destinados a satisfacer el déficit de la red local de dotaciones en los barrios existentes, además de cubrir las nuevas necesidades derivadas del incremento del número de viviendas y de actividades económicas. Aquí se incluye la recuperación de la zona deportiva de la EMT y su adscripción a la red de instalaciones de los distritos de Fuencarral-El Pardo y Chamartín para el uso público, sin perjuicio de su utilización por el personal de la EMT.
- La resolución de los problemas de movilidad existentes: capacidad y estrangulamientos de los nudos Norte y de Fuencarral; mal emplazamiento de la estación de cercanías de Fuencarral Norte en relación a Las Tablas y Montecarmelo-Tres Olivos; inexistencia de viario transversal este-oeste; circunvalación de Valverde y liberación de Nuestra Señora de Valverde; elaboración de planes específicos de movilidad basados en el fomento del transporte público relativos a las cuatro torres, Telefónica, BBVA y demás aglomeraciones de empleo; creación de aparcamientos disuasorios en los municipios de la corona metropolitana norte; concertación con los municipios vecinos de planes de reducción del uso del vehículo privado en las entradas/salidas a Madrid; estrategia disuasoria del aparcamiento de no residentes en la zona norte... En este tema, como en pocos, es imprescindible enfatizar la perspectiva holística.
- Resolución de los problemas de contaminación acústica de Virgen de Begoña.

TAMBIÉN SOLICITAMOS

La suspensión del trámite de aprobación de la MPG en base a las razones que se recogen el siguiente escrito.

INCOMPATIBILIDAD DE LA MPG DE MADRID NUEVO NORTE CON EL ESTUDIO INFORMATIVO DEL NUEVO COMPLEJO FERROVIARIO DE LA ESTACION DE CHAMARTIN.

El Estudio Informativo del Ministerio de Fomento para el nuevo complejo de la Estación de Chamartín tiene algunas determinaciones incompatibles con la MPG de MNN.

Según el artículo 7 de la ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario si la ordenación urbanística no fuera compatible con el proyecto del estudio Informativo, habría que suspender la tramitación de la MPG durante un año.

Artículo 7. Incidencia de las infraestructuras ferroviarias sobre el planeamiento urbanístico. El control municipal.

1. Los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística calificarán los terrenos que se ocupen por las infraestructuras ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General, así como aquellos que deban ocuparse para tal finalidad, de acuerdo con los estudios informativos aprobados definitivamente, como sistema general ferroviario o equivalente, de titularidad estatal, y no incluirán determinaciones que impidan o perturben el ejercicio de las competencias atribuidas al administrador de infraestructuras ferroviarias.

2. Asimismo, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a líneas ferroviarias, a tramos de las mismas, a otros elementos de la infraestructura ferroviaria o a las zonas de servicio reguladas en el artículo 9, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a ésta, el contenido del proyecto al Ministerio de Fomento para que por éste se emita, en el plazo de dos meses computados desde la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, un informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto urbanístico.

No podrán aprobarse instrumentos de modificación, revisión, desarrollo o ejecución de la ordenación territorial y urbanística, que contravengan lo establecido en un estudio informativo aprobado definitivamente

En el caso de estudios informativos en tramitación que, no habiendo sido aún aprobados, hayan sido sometidos a información pública, la administración competente en materia de ordenación territorial o urbanística, según corresponda, procederá en cada caso, en las zonas afectadas por los trazados y actuaciones ferroviarias objeto de la mencionada información pública, a la suspensión de la aprobación de nuevas clasificaciones y calificaciones de suelo y de los efectos de las ya aprobadas, como también a la suspensión del otorgamiento de nuevas autorizaciones y licencias urbanísticas, hasta tanto se apruebe el estudio, con un plazo máximo de suspensión de un año a partir de la fecha de publicación del anuncio de la información pública del correspondiente estudio, el cual podrá prorrogarse motivadamente por el Ministerio de Fomento, por un plazo máximo de seis meses.

Se excluye de lo anterior aquellas actuaciones administrativas de carácter territorial, urbanístico o edificatorio que sí fuesen compatibles con la futura actuación ferroviaria o se limiten a la mera conservación y mantenimiento de lo existente, previo informe vinculante del Ministerio de Fomento.

3. Las obras de construcción, reparación o conservación de líneas ferroviarias de

Analizando el Anexo 9 "Edificio de viajeros", capítulo 5, del Estudio Informativo, se comprueba que prevén unas superficies construidas de aproximadamente 540.000 m²c (no incluyen los 180.000 m²e lucrativos). Sin embargo las NNUU del Plan General sólo permiten construir 0,7 m²/m² y servicios ferroviarios el 1 m²/m² (aparte estarían los 180.000 m² lucrativos).

- La edificabilidad en terrenos de zona de instalaciones ferroviarias es de 0,7 m²/m² y en la zona de servicios ferroviarios es de 1,0 m²/m². Mientras que en la zona de viales ferroviarios no es posible edificar. De la superficie edificada el porcentaje máximo de usos compatibles y autorizables es del 25%, revisable mediante Plan Especial.

Teniendo en cuenta que la superficie del ámbito de la ficha del APR de la estación es de 236.000 m²s, el APR previsto en la MPG de Madrid Nuevo Norte no sería compatible con el proyecto del Estudio Informativo, ya que solo permitiría construir como mucho la mitad de los 540.000 m²e que pretende ADIF.

Tampoco coinciden los usos comerciales ya que la ficha del APR los limita a 4.000 m² y el Estudio Informativo en su página 31 establece 9.000 m² para locales comerciales.

4.- EL PLANEAMIENTO DE DESARROLLO ESTABLECERÁ EL RÉGIMEN DE USOS ASOCIADOS Y AUTORIZABLES ESPECIALES, CORRESPONDIENTES AL USO DOTACIONAL DEL SERVICIO FERROVIARIO DE MANERA QUE EN SU CONJUNTO NO SUPEREN EL 50% DE LA SUPERFICIE TOTAL EDIFICADA EN EL ÁMBITO DESTINADA A ESE USO CUALIFICADO, GARANTIZANDO EN CUALQUIER CASO SU COMPATIBILIDAD CON EL SISTEMA FERROVIARIO Y CON EL CONJUNTO DE USOS A IMPLANTAR EN EL ENTORNO URBANO DE LA ESTACIÓN. LOS USOS TERCIARIOS EN SU CLASE DE COMERCIAL COMPLEMENTARIOS AL FERROVIARIO SERÁN COMO MÁXIMO DE 4.000 M².

Los 45.000 m² propuestos para las oficinas de ADIF-RENFE, podrían tener cabida en el 50% de usos asociados autorizables, pero no se sabrá hasta que no se desarrolle el APR y se conozcan las edificabilidades por usos.

No están previstos en la MPG los accesos al gran aparcamiento (3600 - 4000 plazas) con entrada por la calle Hiedra.

Asimismo en el Estudio Informativo las parcelas edificables para los 180.000 m² lucrativos de oficinas se sitúan en parte sobre el actual túnel de Pio XII.

El Estudio informativo no recoge la previsión de equipamientos que contempla la ficha del APR.

Finalmente, el Estudio Informativo plantea una cantidad de plazas de aparcamiento que incluyen

5.- LAS RESERVAS DE APARCAMIENTO, POR RAZÓN DE CONGESTIÓN Y DENSIDAD DE CENTRO URBANO, SE DIMENSIONARÁN TENIENDO EN CUENTA QUE EL USO TERCIARIO Y LOS USOS ASOCIADOS Y AUTORIZABLES ESPECIALES DEL USO FERROVIARIO ESTÁN SUJETOS A LA LIMITACIÓN DE UN ESTÁNDAR MÁXIMO DE MEDIA PLAZA DE APARCAMIENTO POR CADA 100 METROS CUADRADOS EDIFICABLES O FRACCIÓN DE ESTE USO, SIEMPRE EN EL INTERIOR DE LA PARCELA. ASÍ MISMO LAS RESERVAS DE APARCAMIENTO ESPECÍFICAS DEL USO FERROVIARIO DEBERÁN JUSTIFICARSE EN RELACIÓN A SUS NECESIDADES Y A LA COMPATIBILIDAD CON EL MODELO DE MOVILIDAD URBANA Y CAPACIDAD DEL SISTEMA VIARIO DEL ENTORNO.

El Estudio Informativo estima las necesidades de aparcamientos en 2.376 plazas de las que 2.106 serían para los viajeros (pag 13); 9000 plazas serían para los 180.000 m²e de oficinas lucrativas, y 270 plazas más para los únicos como usos asociados que constan en distintos apartados del Estudio

Informativo (45.000 m2 de oficinas de ADIF_RENFE y 9.000 m2 de locales comerciales). Sin embargo se desconocen el total de usos asociados que se alojarían en los 540.000 m2 que pretenden construir ADIF.

En el Estudio Informativa se localizan dos edificios de aparcamientos con una capacidad total de 3.200 plazas (pag 30); sin contar con las de los edificios de oficinas de DCN que aparentemente se situarían en los propios edificios.

Sin embargo en la página 4 del Anexo 13 de la MPG se especifica que la propuesta de ADIF para la Estación de Chamartín es de 3.600 a 4.000 plazas.

En definitiva existe en los documentos información sin justificación y con bastantes incongruencias.

Por otro lado, estas misma desinformación hace que no conste información en el estudio de Tráfico y movilidad de la MPG, sobre los datos de aparcamientos del APR utilizados como inputs en los cálculos de simulación para la evaluación de impactos.

Fdo. Enrique Villalobos Juan
Presidente