

COMUNICADO IU OPERACIÓN CHAMARTÍN

Un urbanismo más social para la Operación Chamartín

El acuerdo para el desarrollo de la Operación Chamartín firmado por el Ministerio de Fomento-ADIF, la empresa DCN y el Ayuntamiento de Madrid constituye un retroceso respecto a la propuesta municipal de 2016 y se reafirma en las características del último proyecto del Partido Popular. Izquierda Unida de Madrid denuncia que la nueva propuesta se ha olvidado del diagnóstico realizado mediante la participación ciudadana y que fomenta el desequilibrio nortesur, renunciando a un modelo alternativo de ciudad para Madrid.

ANTECEDENTES

La Operación Chamartín, rebautizada como “Madrid Nuevo Norte” en el último acuerdo presentado a la opinión pública, nació en los años 90 bajo el gobierno estatal del PSOE como una iniciativa pionera de privatización de los derechos urbanísticos sobre suelo público, de modo que los derechos de RENFE (hoy ADIF) se cedieron por concurso a la antigua Argentaria (hoy BBVA). La operación serviría para urbanizar 311 hectáreas del norte de Madrid y financiar a la administración del Estado.

Durante 20 años, con una mayor intervención de los gobiernos del Partido Popular, el bloqueo de la Operación tuvo mucho que ver con las negociaciones entre agentes públicos y privados para decidir cómo se repartía el pastel. A través de distintas modificaciones la Operación se hizo cada vez más especulativa: en 1997, cuando el mercado pedía viviendas, la Operación se concibió como un desarrollo principalmente residencial pero sin contemplar vivienda social. En 2002 se multiplicó la edificabilidad un 75% para aumentar las posibilidades de negocio y financiar más obras públicas de todas las Administraciones. En 2011, tras el estallido de la burbuja inmobiliaria, se fue reconvirtiendo en distrito de negocios con vivienda de lujo, alejándose por completo de las necesidades reales de la ciudad y la situación social de sus habitantes. Con la prolongación de la crisis, la última propuesta de la empresa concesionaria al gobierno municipal del PP, de 2015, buscaba mejorar la rentabilidad privada de la operación rebajando los costes de construcción y “flexibilizando” la posibilidad de construir viviendas u oficinas según lo fuera demandando el mercado. La propuesta recibió una contestación social sin precedentes por parte de una ciudadanía que veía algunas cosas claras:

- El precio de la vivienda en el norte de Madrid resulta prohibitivo para el grueso de la clase trabajadora. No se puede permitir que en terrenos públicos solo el 20% de la vivienda tenga “algún tipo de protección” cuando en el resto de la ciudad, y en terrenos privados, se exige al menos el 50%. No queremos emplear el patrimonio público para hacer otro barrio de lujo en el norte, sino vivienda protegida a precio básico y de alquiler.

- En la actualidad ya hay problemas de movilidad para acceder al interior de la M-30 en hora punta, de modo que multiplicar las oficinas en la Castellana solo empeorará la situación. Las empresas extranjeras que quieran ubicarse en Madrid pueden hacerlo perfectamente porque el 11% de las oficinas en Madrid están vacías, incluso en la Castellana. El remanente sin ocupar es suficiente para la demanda prevista en los próximos 20 años, así que el crecimiento de esa capacidad se puede reconsiderar tranquilamente. En cambio, en el Sureste de Madrid hay 1.400 hectáreas edificables en suelos industriales vacíos donde sería prioritario dirigir las inversiones públicas.
- Si el Estado lleva 20 años diciendo que es urgentísimo y muy necesario ampliar la estación de Chamartín pero nunca lo hace y todo lo condiciona a pegar un pelotazo urbanístico en Madrid, quizá es que en realidad no sea tan urgente y el objetivo sea enjugar parte de la deuda de 14.300 millones de euros que tiene la filial de Alta Velocidad de ADIF. No vamos a contribuir a expoliar el suelo público en Madrid para pagar la mala gestión del PP.
- En los 20 años de vigencia del Plan General de 1997 no sólo no se ha desarrollado la Operación Chamartín, tampoco lo han hecho los equipamientos sociales que eran tan necesarios en los barrios ya construidos. Puestos a escoger, preferimos invertir en los barrios y tener buenos servicios públicos que más oficinas por muy altas que sean.

En la primavera de 2015 se vislumbraba la posibilidad de apostar por un modelo de ciudad más sostenible y equilibrado que respondiera a las necesidades reales de la ciudadanía y dejase de lado los intereses especulativos.

ANÁLISIS

El gobierno de Ahora Madrid, tras una primera y directa respuesta de paralización del proyecto de la anterior corporación, puso en marcha un proceso de diagnóstico con la participación de Administraciones, grupos políticos, asociaciones de vecinos, asociaciones ecologistas, el propio Ayuntamiento y la promotora privada. El PP, a través del Ministerio de Fomento y ADIF, y la empresa dependiente del BBVA abandonaron finalmente la Mesa Política y Social para conquistar en los despachos lo que no podían defender públicamente.

La propuesta municipal surgida a partir de las conclusiones de la Mesa, planteada en mayo de 2016, se bautizó como Madrid Puerta Norte. Las principales virtudes de la propuesta radicaban en devolver la responsabilidad de la planificación y el desarrollo urbano a la iniciativa pública, reducir la edificabilidad total lucrativa para hacerla comparable a la que es normal en el distrito de Chamartín (más alta en cualquier caso que el resto de Madrid) y desterrar concepciones especulativas como que las vías de RENFE, manteniéndolas en su sitio, generan derecho a edificar una ciudad virtual que puede materializarse en los terrenos de al lado, puros subterfugios para multiplicar el “producto inmobiliario”.

Desde la posición del PP, obviamente, la propuesta municipal era inaceptable porque limitaba el negocio privado y la posibilidad de financiar de manera espuria a las Administraciones que gobierna. Desde ese momento y hasta Julio de 2017 la participación social sufrió un parón y únicamente conocimos la vuelta a las negociaciones entre los actores principales: Administración central por medio de ADIF, Ayuntamiento de Madrid y DCN. Finalmente, a finales de Julio de 2017, se ha presentado un nuevo acuerdo: Madrid Nuevo Norte, que se explicará a

la ciudadanía y se someterá a su análisis en los próximos meses. Pero ¿qué novedades introduce Nuevo Norte y hasta dónde puede influenciar la ciudadanía en un pacto ya consensuado por los actores firmantes?

Lo que se desprende del acuerdo es que el contenido de las negociaciones ha girado una vez más sobre el tamaño del negocio inmobiliario y sobre cómo se reparte el pastel. Está claro que el Ministerio y la empresa privada han exigido que el tamaño del negocio sea mucho mayor, renovando las antiguas características del pelotazo urbanístico: la edificabilidad aumenta un 64% respecto a la de Puerta Norte aproximándose así más a la propuesta original del PP que a la alternativa surgida de la participación pública y, por supuesto, volviendo a los subterfugios inmobiliarios.

El desarrollo de terrenos que son públicos al 82% sólo producirá un 20% de vivienda protegida, equipamientos sociales limitados (que se vienen reduciendo en las últimas propuestas) y zonas verdes reducidas al mínimo legal, colocadas otra vez sobre grandes losas de hormigón. Para atender al mercado inmobiliario se propone la edificabilidad de oficinas y usos terciarios más alta hasta la fecha, superando en un 24% a la propuesta del PP de 2015. Lo que se baja de viviendas por un lado se sube de oficinas por el otro y de este modo el impacto en la movilidad de la ciudad de Nuevo Norte sería el más alto de todas las propuestas que se han hecho para la Operación Chamartín.

La iniciativa para elaborar el planeamiento e impulsar el desarrollo vuelve a las manos privadas y en cuanto al reparto de los costes, por parte del Ayuntamiento de Madrid se asume la financiación de inversiones en los nudos Norte y de Fuencarral, que no se cargarán a la cuenta del nuevo barrio, mientras que la Comunidad de Madrid y el Estado, sin invertir ni un solo euro, aspiran a que sus gastos los paguen los nuevos habitantes de Chamartín.

El desarrollo previsto multiplicará innecesariamente las necesidades de inversión para ampliar infraestructuras. El aumento de capacidad en los enlaces del Nudo Norte y la A-1 producirá un efecto llamada a la utilización de vehículo privado que se contradice con la política de limitar el acceso motorizado al interior de la M-30 para alcanzar una mejor calidad del aire. La demanda adicional de vehículos podría calcularse, en principio, entre los 100.000 y 140.000 diarios, cuando en la actualidad los niveles de congestión y accidentalidad del nudo norte son los más elevados de la Calle 30. A modo orientativo, la Intensidad Media Diaria de la A-1 medida en las inmediaciones de la ciudad de Madrid es del orden de 200.000 vehículos/día.

Desde el punto de vista de la movilidad, el alejamiento de los polos de residencia y trabajo en la ciudad irá incrementando los tiempos de viaje de los trabajadores del sur y, si la propuesta del PP de 2015 ya esperaba pocas mejoras en los niveles de congestión del tráfico a pesar de las nuevas inversiones, la de 2017 colapsará presumiblemente los barrios periféricos que se convertirán en los aparcamientos disuasorios improvisados junto al distrito de negocios.

Para concluir, si bien el proceso de Ahora Madrid partió de una base sólida por medio de la participación ciudadana, el acuerdo finalmente adoptado se aleja de la propuesta adoptada por la mesa social. Este hecho ya ha sido puesto de manifiesto por asociaciones vecinales y ecologistas que participaron del plan propuesta en primera instancia por el gobierno municipal.

En resumen, la última propuesta constituye un claro retroceso respecto a la senda emprendida en 2016. Se retorna al modelo de ciudad adoptado durante años en el que se dibuja un esquema urbano con grandes desigualdades socioeconómicas norte-sur: se fomentan los usos terciarios y la vivienda libre de lujo en el norte de la ciudad, mientras se sigue manteniendo el grueso de

la vivienda protegida, las zonas industriales abandonadas y la mano de obra de la clase trabajadora en el sur, generando tensiones territoriales y necesidades de movilidad insostenibles.

NUESTRA ALTERNATIVA (IZQUIERDA UNIDA)

En Izquierda Unida consideramos que en Madrid la prioridad de la política urbanística y de inversión pública debe centrarse en atender las necesidades sociales de los barrios existentes, antes que realizar otros nuevos, priorizando la actuación en las zonas más necesitadas. En este sentido, no es necesario recuperar los macroproyectos de la burbuja inmobiliaria como la Operación Chamartín, es urgente desde el punto de vista social construir los equipamientos adecuados en los cientos de parcelas vacías destinadas para ello en la ciudad.

A diferencia de otras operaciones urbanísticas legadas por el PP con un grado mayor de desarrollo, en las que el gobierno de Ahora Madrid contaba con un margen estrecho de actuación para introducir modificaciones, en la Operación Chamartín el Ayuntamiento cuenta con plena capacidad para cambiar el planeamiento, incluso para suprimir toda edificabilidad. La finalidad del suelo público no debe ser enjuagar la deuda o financiar a las Administraciones, sino contribuir al reequilibrio territorial de la ciudad.

Las bases del acuerdo negociadas con los propietarios de terrenos se han desviado claramente de los criterios establecidos en la Mesa Social. Por ello, debe reactivarse el proceso de participación en la modificación del planeamiento volviendo a invitar a todos los agentes y tomando como base el resultado del diagnóstico de 2016. Las propuestas de la empresa privada y el resto de Administraciones deben exponerse al debate público.

Es imposible cambiar el carácter especulativo de la Operación Chamartín si se aceptan los parámetros fundamentales del Plan General de Ordenación Urbana heredado del PP, por eso la modificación que está previsto realizar debe afectar a esos parámetros, y en particular:

- Reducir la edificabilidad lucrativa, como mínimo desterrando la idea de que las infraestructuras y los suelos protegidos generan derechos virtuales a edificar (-50%).
- Equilibrar el reparto de usos entre residencia y actividad económica en cualquier propuesta de desarrollo urbano para la zona, de manera que el impacto en la movilidad de la ciudad no sea contradictorio con las políticas de reducir el acceso al centro en vehículo privado y no obligue a afrontar costosas obras públicas.
- Aumentar el porcentaje de vivienda protegida en cualquier desarrollo residencial para reflejar el grado de propiedad pública de los terrenos, estableciendo que toda la vivienda será pública y en alquiler.
- Definir la dotación de equipamientos sociales considerando las necesidades de los barrios del entorno y las previsibles en el futuro, en vez de aplicar los mínimos legales (recortados por el PP en 2012).
- Establecer la iniciativa pública del planeamiento y la ejecución del desarrollo urbano.

Para dar respuesta a las necesidades actuales de movilidad en la zona norte hay que potenciar el uso del transporte público y mejorar su competitividad frente al coche realizando carriles bus en los accesos a la ciudad y ampliando la cobertura territorial de Cercanías.

Únicamente mediante el encaje de la medida en un modelo de ciudad más sostenible y equilibrado se contribuirá a reducir el desequilibrio social. Contribuir a salvaguardar los intereses de ADIF, BBVA y la constructora San José generados mediante especulaciones urbanísticas únicamente reportará mayor desigualdad en la ciudad e incrementará los problemas de movilidad y salubridad que ya tiene. Debemos apostar por un cambio radical en las políticas urbanísticas que no puede partir de otro punto que no sea la defensa de los acuerdos adoptados en las mesas sociales para este caso, y la respuesta a las necesidades de los barrios más vulnerables e infradotados.

Nuestro compromiso desde IU es acompañar en la implementación de las medidas que finalmente sean propuestas desde AM pero sin dejar de ser críticos con aquellas que vayan en detrimento de nuestro modelo de ciudad, un modelo con menor desigualdad social, más sostenible, habitable y ecológico.