

15 y 16 de junio 2017

Noticias Comunidad de Madrid

Noticias Nacionales

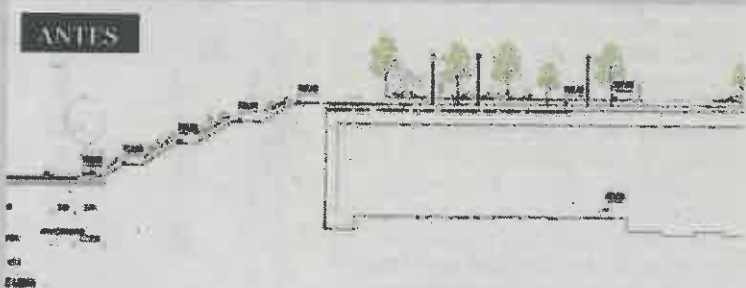
Noticias internacionales

Los cooperativistas aceptan el proyecto de Cocheras del Ayuntamiento... ABC, 15 de junio

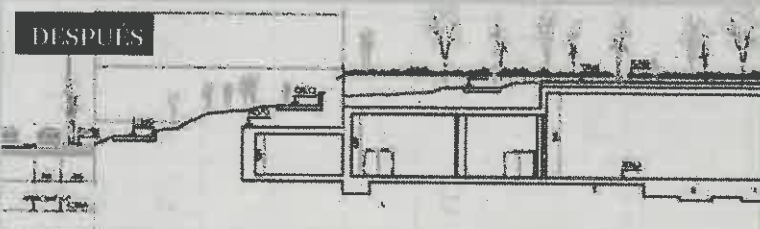
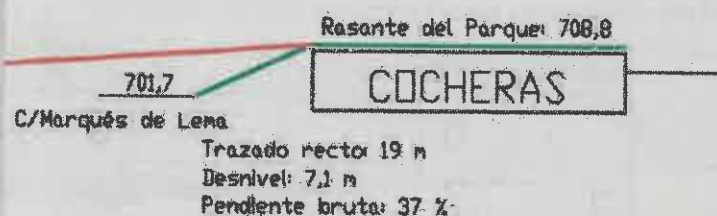
La <<city>> financiera, último obstáculo para aprobar la operación Chamartín... ABC, 16 de junio



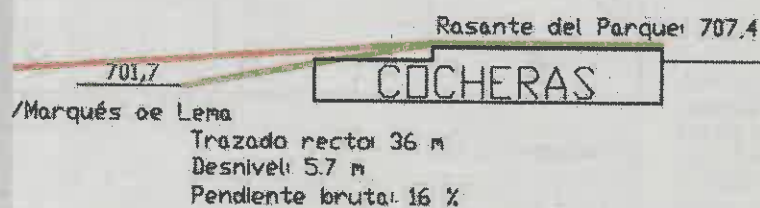
Recreación de la entrada al complejo, que rebaja un metro el techo de las cocheras



ACCESO OESTE. PROPUESTA INICIAL



ACCESO OESTE. PROPUESTA FINAL



Mejora de la accesibilidad para peatones

Los cooperativistas y Metro han introducido las modificaciones exigidas por el Ayuntamiento para cumplir con el Plan General. Con ellas, se incluye la condición de bajo rasante. De esta manera, se subsana el incumplimiento que afectaba a más de la mitad del proyecto tal y como estaba planteado inicialmente. La rebaja del techo propuesta en octubre sumada a

la elevación de algunos viarios perimetrales ha permitido adaptarse a la normativa. Así, la distancia entre la cota media del techo de las Cocheras y la rasante media de las aceras se ha reducido de 3,5 a 2 metros. La accesibilidad también se ha resuelto con itinerarios peatonales sin tramos discriminatorios, con lo que también se cumple la normativa municipal y sectorial.

El Pleno lo aprobará este mes Los cooperativistas aceptan el proyecto de Cocheras del Ayuntamiento

► Las 443 familias de Cuatro Caminos y Metro modifican la altura y la pendiente de los accesos al parque para adaptarlo al Plan General

MARTA R. DOMINGO
MADRID

El proyecto para las Cocheras de Cuatro Caminos, por fin, sale de la vía muerta en la que se encontraba desde el año pasado. Tras el dictamen favorable de Metro de Madrid, que es propietaria de los terrenos, el Ayuntamiento acaba de estimar la iniciativa de la Cooperativa Metropolitana, que permitirá desbloquear la construcción de 443 viviendas, de las que 62 serán de protección oficial.

Los fallos que detectó el Área de Desarrollo Urbano Sostenible (DUS), que encabeza José Manuel Calvo, para argumentar que el Plan Parcial de las Cocheras no se ajustaba al Plan General de Ordenamiento Urbano (PGOU) fueron tres: la «no eliminación en superficie de las Cocheras»; que se rebasaban las cotas sobre rasante; y que no se respetaba la condición preferente de la «máxima permeabilidad peatonal», es decir, la facilidad para que los peatones transitaran entre los ejes Norte-Sur y Este-Oeste.

El proyecto definitivo al que han dado el visto bueno las tres partes implicadas -Metro, Ayuntamiento y Cooperativa Metropolitana-, y al que han tenido acceso ABC, soluciona la dife-

rencia entre la altura media del techo de las Cocheras y la rasante media de la acera, que se ha reducido de 3,5 a 2 metros. De esta manera, ningún punto del forjado de la plataforma central del complejo se sitúa a más de 1,5 metros del pavimento. Los frentes Norte y Sur se resuelven con taludes que nivelan el parque con la acera.

Otro de los escollos que los cooperativistas han salvado para adaptarse a las exigencias del Plan General al que se aferraba el Ayuntamiento para rechazar el plan urbanístico, ha sido la accesibilidad. Para ello, se han creado itinerarios peatonales en las zonas de máxima afluencia. La bajada del techo en una pequeña parte de las Cocheras permitirá dar continuidad y mejorar la accesibilidad al parque desde la calle Marqués de Lema. Y un itinerario completará uno de los ejes del trazado histórico del Ensanche.

En la propuesta inicial, la pendiente del acceso Oeste a las Cocheras era del 37%, con un desnivel de 7,1 metros. En el proyecto final, la pendiente se reduce al 16% y el desnivel a 5,7 metros. Todo ello permite que el trazado recto pase de 19 metros en el plan original a 36 metros en el proyecto actual. De los 37.714 metros cuadrados que ocupa la parcela de las Cocheras, se destinarán para dotaciones públicas 27.560 metros cuadrados. De és'

Vía libre al proyecto de cocheras de Cuatro Caminos

Cronología del plan urbanístico

- **2010** Metro firma un protocolo con el Ayuntamiento
- **2014** Se aprueba definitivamente la Modificación del Plan General
- **2016** La Cooperativa Metropolitan presenta la iniciativa
- **Junio 2016** El Ayuntamiento desestima el proyecto y el Pleno rechaza la negativa
- **Octubre 2016** Se mejora la propuesta: se rebaja el techo de las Cocheras 1 metro
- **Febrero 2017** El Ayuntamiento emite un requerimiento para subsanar las deficiencias
- **Mayo 2017** La Cooperativa presenta nuevas mejoras, ésta propuesta es avalada por Metro
- **Junio 2017** El Ayuntamiento estima la iniciativa de Metropolitan

El plan de actuación



Fuente: Ayuntamiento

ABC

más de la mitad corresponden al gran parque que se creará sobre las Cocheras. La proporción de zonas verdes superará los 25 metros cuadrados por vivienda, lo que supone una mejora significativa con respecto al entorno, ya que los distritos colindantes, Tetuán y Chamberí, están infradotados.

Siete años pendiente

Una vez que la Cooperativa Metropolitan ya ha presentado la iniciativa en el registro, el plan urbanístico tendrá que pasar el filtro de la Comisión de Desarrollo Urbano Sostenible y, posteriormente, si no hay alegaciones, será refrendado en el próximo Pleno municipal, el martes 27 de junio, para su estimación definitiva. En ese momento se comenzará a tramitar el Plan Parcial, que deberá ser examinado por la Comisión Local de Patrimonio Histórico (CLPH), donde se valorarán las solicitudes recibidas para la protección histórica de las Cocheras.

De esta manera, se pondrá el colón a siete años de espera para la conclusión de este proyecto que comenzó en 2010. Ese año, Metro y Ayuntamiento, entonces gobernado por Alberto Ruiz-Gallardón (PP), firmaron un protocolo para remodelar las instalaciones. En ese plan de actuación, la compañía del suburbano madrileño propuso la Modificación del Plan General. Unos cambios que fueron aprobados por la Comunidad, con Ignacio González (PP) al frente del Gobierno regional.

En junio de 2016, Ahora Madrid dejó en un limbo administrativo el planeamiento que presentaron los cooperativistas, una documentación que obtuvo el visto bueno de la anterior Corporación (PP). Solo con los votos a favor de Ahora Madrid, la abstención del PSOE y el rechazo del PP y Cs, el sueño de las 443 familias quedó bloqueado. Según el Ayuntamiento, «las mejoras introducidas por la cooperativa

Ecologistas, «preocupados» por el nuevo plan

Ecologistas en Acción, Parque Sí Chamberí, la plataforma Salvemos Cuatro Caminos y otros colectivos vecinales defienden las actuales Cocheras como patrimonio industrial y consideran que el Ayuntamiento «sigue sin comprometerse con su conservación» incluyendo las instalaciones en el catálogo de bienes protegidos. Estas asociaciones consideran que las Cocheras son una obra de Antonio Palacios «fundamental para entender la historia del Metro y de la ciudad».

y Metro no subsanaban los incumplimientos normativos». Por ello, para resolver la encrucijada, a finales de julio de 2016 se creó la primera mesa técnica con todas las partes interesadas, consultores y arquitectos.

El pasado febrero, el Ayuntamiento envió un requerimiento a Metropolitan para subsanar las deficiencias. Ya en mayo, la Cooperativa respondió con varias mejoras, que fueron avaladas por Metro. Estos avances apenas afectan al plano de ordenación, pero han sido claves para cumplir con la altimetría marcada por el Plan General.

Estas modificaciones han permitido que, al fin, los cooperativistas hayan obtenido el visto bueno de los técnicos municipales. De esta manera, se abre un camino de esperanza para las 443 familias que en 2014 pagaron 88,3 millones de euros para levantar sus viviendas y que tres años después todavía no han visto ni un ladrillo construido de sus futuros hogares.

AVELLANAR

COMPRAMOS EDIFICIOS RESIDENCIALES EN MADRID CON Y SIN INQUILINOS

DISCRECIÓN - PAGO AL CONTADO

Tel: 916 624 495

www.avellanar.com



Vista general de la zona donde se realizará la actuación urbanística

Centro de negocios

Se prevé construir una «city» financiera en el área de influencia de la estación y sobre ella. Es el último escollo de la negociación.

Soterramiento de vías

El proyecto prevé enterrar las vías y mejorar las infraestructuras actuales. También se cambiará el modelo de movilidad en la zona.

Reforma de la estación

Los implicados coinciden en que la reforma de la estación de Chamartín es el eje central del proyecto. Mejorará en todos los aspectos.

Resolución inminente

La «city» financiera, último obstáculo para aprobar la operación Chamartín

► El Ayuntamiento, Fomento y Distrito Castellana Norte ultiman un acuerdo después de tres días de reuniones. La firma puede cerrarse este mismo mes

IGNACIO S. CALLEJA
MADRID

Casi un cuarto de siglo después, la conocida como operación Chamartín está a un paso de desbloquearse. El Ayuntamiento de la capital, el Ministerio de Fomento y el promotor, Distrito Castellana Norte (DCN), están muy cerca de cerrar un acuerdo para el desarrollo urbanístico del norte de la capital, con el único obstáculo de definir cómo

será el centro de negocios que se levante sobre las vías del tren: la «city» financiera que propuso Manuela Carmena. Con la gestión del proyecto en manos del Consistorio, fuentes cercanas a la operación prevén que la firma llegue antes de final de mes.

En solo un año, las posturas han cambiado diametralmente en todos los frentes. Si en junio de 2016, a las puertas de las elecciones generales del 26-J, la negociación se rompió sin matices tras una reunión entre Carmena, Cristina Cifuentes y la entonces mi-

nistra de Fomento, Ana Pastor, en este momento están más cerca que nunca. Tres encuentros durante esta semana —martes, miércoles y ayer— han supuesto un impulso prácticamente definitivo. Aunque queda superar el escollo de la mencionada «city» financiera, hay cosas que sí están cerradas en un porcentaje muy alto.

La primera cuestión en la que hay consenso entre las partes es que la actuación primordial es la reforma de la estación de Chamartín, muy anticuada. De hecho, este extremo no es ningún secreto, ya que en las primeras re-

uniones, a finales del año pasado, ya se aseguró que sería el eje fundamental del proyecto. Su rehabilitación, no obstante, está supeditada a Adif —empresa dependiente de Fomento—. Aunque en un principio no se dijo si se soterrarían las vías, pasados seis meses parece la opción más viable, habida cuenta de que en la superficie se levantará el citado centro de negocios.

Restauración y viviendas

Como adelantó ABC, el Ayuntamiento de la capital planteó hace dos meses que las oficinas proyectadas se construyesen en los alrededores de la estación y en el espacio resultante de enterrar las vías del tren. La idea, aunque salvando las distancias, es que esta zona se asemeje a La Défense de París, Canary Warf en Londres, Zuidas en Ámsterdam o Europaviertel en Frankfurt.

Reforma del PGOU

El Consistorio tramitará toda la gestión del proyecto, lo que obliga a modificar el Plan de Ordenación Urbana



MAYA BALANYÁ

Reducción de viviendas

El plan tendrá un 20 por ciento menos de viviendas que la propuesta inicial, que era de 17.000. La cifra oscila entre 12.000 y 14.600.

Las diferencias entre DCN, Consistorio y Ministerio no remiten tanto a la superficie total en metros cuadrados o a la edificabilidad, sino al modelo que se quiere implantar. La opción más viable que está sobre la mesa es que se combinen varios usos y no se destine solo a oficinas, sino también a locales de restauración y viviendas.

Este elemento, no obstante, no se presenta como un escollo insalvable y lo más probable es que el proyecto

se desbloquee definitivamente este mes. Tanto es así, que en las últimas horas incluso se especuló con que todo podría haber quedado cerrado en el encuentro de ayer. Desde el Ayuntamiento, sin embargo, explicaron a este periódico que eso era improbable porque aún quedan temas por tratar.

Sea como fuere, lo cierto es que los últimos seis meses han acercado dos planes que al principio estaban completamente polarizados. El proyecto

del Ayuntamiento, Madrid Puerta Norte, y el heredado del Gobierno de Ana Botella (PP), Distrito Castellana Norte, ahora parecen confluir en uno solo. Esto se debe, fundamentalmente, a dos acuerdos sobre los pilares básicos del proyecto: la reducción de las viviendas a construir y la gestión del plan.

En la primera toma de contacto entre Carmena y De la Serna se avanzó que el Consistorio iba a pilotar las mesas técnicas programadas durante los meses siguientes. Esta toma de responsabilidad consensuada no ha quedado ahí y es el Ayuntamiento quien gestionará ahora todo el proyecto: trámites, informes técnicos, contacto con el resto de administraciones... Era una de las prioridades del Gobierno de Manuela Carmena, y así se ha hecho.

Evitar otra paralización

La iniciativa pública, no obstante, añade cierta complejidad al proceso, ya que conlleva una modificación obligatoria del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de la capital. Esto acelera aún más la necesidad de llegar a un acuerdo en las próximas semanas, ya que el trámite puede alargarse hasta dos años y lo último que se quiere es otro estancamiento. «Con un cambio de gobierno todo podría cambiar y todos coincidimos en que es algo que evitar», aseguran las mismas fuentes.

El segundo elemento que ha acercado a los principales actores es la reducción de las viviendas a edificar. El proyecto heredado de la corporación de Botella proponía construir un total de 17.000 residencias; mientras que Madrid Puerta Norte lo redujo a 4.600. El acuerdo reduce esta cifra en torno al 20 por ciento, aunque todavía no está claro el número definitivo; se calcula que se mueva entre las 12.000 y las 14.000 viviendas.

Otro aspecto relacionado, pero que tampoco está cerrado, es la movilidad. Aunque está claro que se quiere reducir la necesidad del transporte privado, aún hay que desarrollar esta idea. El proyecto estipula amplias zonas verdes y peatonales, algo que también contenta al Gobierno porque se enmarca en su plan de una ciudad más accesible y sin coches.

Cronología

1993

Fomento y Renfe trazan la operación y abren un concurso para desarrollarlo a través de un operador privado. Gana una empresa del grupo Argentaria, hoy en el BBVA.

1997

Fomento, Comunidad y Consistorio crean un consorcio urbanístico. Participan Adif y la ganadora del concurso: Desarrollo Urbanístico Chamartín (Duch).

2006

Cuatro años después de que la Comunidad diera el visto bueno al proyecto, la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, anuncia el inicio de las obras, con final en 2010.

2011

Aunque el Ayuntamiento aprueba el último trámite, a finales de ese año el consorcio se disuelve por la confrontación entre todas las partes.

2015

La operación florece de nuevo y DCN se presenta como sucesora de Duch. Ana Botella deja todo dispuesto para su puesta en marcha.

2016

Ahora Madrid y el PSOE tumban en el Pleno el plan anterior y elabora uno nuevo. Se abre un periodo de incertidumbre y antes del verano se rompe la negociación.

2017

La llegada del ministro Íñigo de la Serna da un nuevo aire a la negociación. Se acercan las partes y se llega a la situación de optimismo actual.

Senior Finance

VENDA SU CASA SIN RENUNCIAR A VIVIR EN ELLA

RECIBIRÁ AL MOMENTO EL IMPORTE ÍNTEGRO

Senior Finance es la solución financiera perfecta con la que recibirá el importe íntegro del valor de tasación de su vivienda a cambio de un alquiler garantizado de por vida



“ Vender mi piso con Categoría Senior Finance me ha permitido olvidarme de las derramas, contratar un asistente y ayudar a los míos.

Todo ello pudiendo seguir disfrutando de mi casa durante toda la vida. ”

D.P. 83 años. Barjo Salamanca



91 737 32 81

LA SOLUCIÓN A SU MEDIDA PARA QUE NADA CAMBIE
SOLICITE CITA PRIVADA - TOTAL CONFIDENCIALIDAD

www.seniorfinance.es
C/ Velázquez, 15, 2º Dcha.
MADRID
Tel: 91 737 32 81