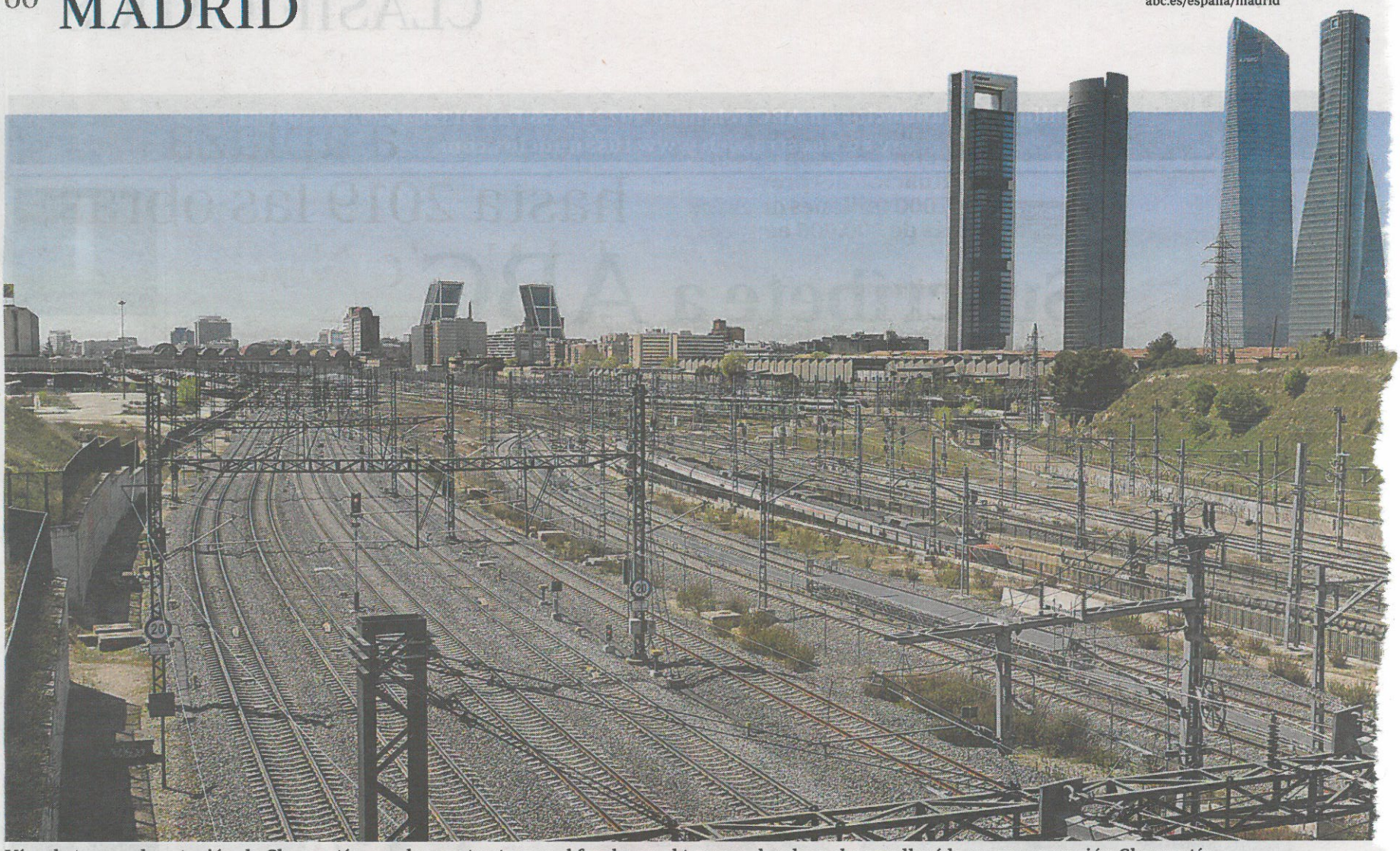
6 de febrero 2018

Noticias Comunidad de Madrid | Noticias Nacionales | Noticias internacionales

Un mes para salvar el plan Chamartín… ABC, 6 de febrero

MARTES, 6 DE FEBRERO DE 2018 ABC
abc.es/espana/madrid



Vías de tren en la estación de Chamartín, con las cuatro torres al fondo, en el terreno donde se desarrollará la nueva operación Chamartín

La prolongación de la Castellana, estancada

Un mes para salvar el plan Chamartín

▸ Urbanismo demora la tramitación del proyecto, pese a que se comprometió para diciembre de 2017. Si no lo hace en marzo, no saldrá en esta legislatura

IGNACIO S. CALLEJA
MADRID

Madrid Nuevo Norte, el proyecto sustitutivo de la famosa operación Chamartín, está nuevamente en el aire. Aunque el Ayuntamiento de la capital, encargado de la iniciativa del plan, se comprometió el pasado mes de julio a que la aprobación inicial llegase en diciembre o enero, lo cierto es que aún no se ha tramitado. La preocupación en torno a la prolongación de la Castellana crece a medida que se acerca la fecha límite; si no se firma en el plazo de un mes volverá al punto de partida y estará bloqueada y a merced de los gobiernos que se configuren tras las elecciones de 2019, como en los últimos 20 años.

Esta situación de incertidumbre contrasta con el clima del pasado verano, con un consenso entre administraciones inédito desde el nacimiento del ambicioso proyecto. El plan para el desarrollo del norte de la capital fue presentado por la alcaldesa, Manuela Carmena; el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna; y el presidente del promotor Distrito Castellana Norte (DCN), Antonio Béjar. Entonces, se anunció un acuerdo intermedio entre las propuestas de DCN (operación Chamartín) y el Consistorio (Puerta Norte), con una rebaja considerable de la edificabilidad y las viviendas a construir.

Entre las novedades de Nuevo Norte, que supone una inversión de 6.000 millones de euros y la creación de 200.000 empleos, estaba la cláusula de que la gestión pasara ser pública y el Ayuntamiento lo pilotase. Los plazos que se marcaron para el comienzo de las obras fue 2019, siempre y cuando se comenzara a tramitar el plan en enero de este año como máximo. A fecha de hoy, sin embargo, no hay noticias en ese sentido. Fuentes cercanas a la operación sostienen que existe un «cuello de botella» en la administración, acaso lastrada por la burocracia o la «complejidad» del proyecto. De hecho. el edil de Desarrollo Urbano Sostenible (DUS), José Manuel Calvo, justificó recientemente el atraso con la segunda cuestión, si bien aseguró que todo estará listo antes de que se cumpla el primer trimestre del año.

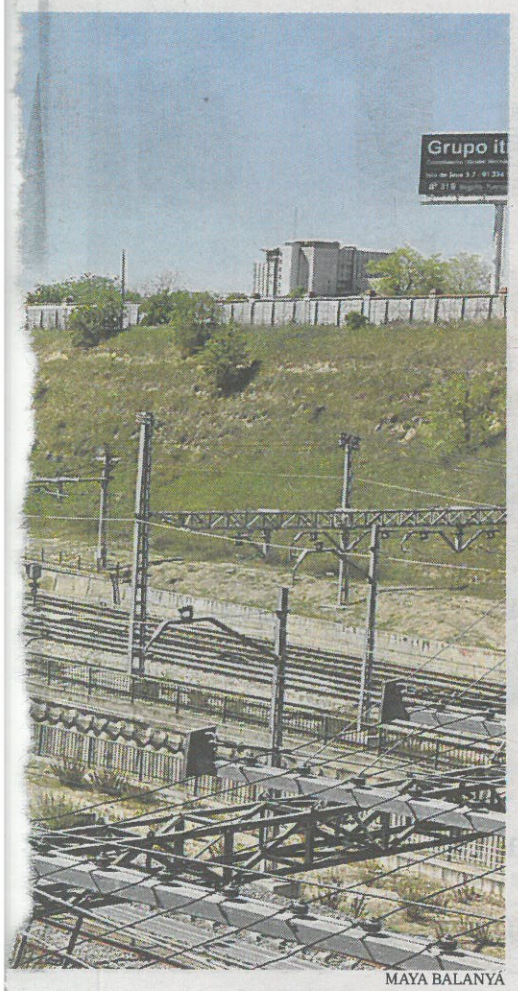
Doble problema

Esta demora genera ahora una problemática doble. La incertidumbre de si se llegará a tiempo, antes de que finalice esta legislatura; y la mala imagen de Madrid de cara a futuras inversiones. Respecto a la primera cuestión, la mayor dificultad es que el proceso es largo y tedioso. Una vez aprobado, debe pasar por un periodo de alegaciones de un mes y ser refrendado por el Pleno de Cibeles. Después se elevará a la Comunidad de Madrid porque requiere una modificación del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), lo que también conllevará cierto tiempo. «Si no se aprueba en marzo, no llegan», apuntan las mismas fuentes.

En segundo término, desde el sector aseguran que esta vacilación repercutirá negativamente, especialmente porque Manuela Carmena se comprometió públicamente a cumplir en

Un edil de Carmena, de nuevo en contra

El rechazo del sector más radical de Ahora Madrid al proyecto Nuevo Norte se escenificó este domingo otra vez. El edil Pablo Carmona, uno de los más críticos con la gestión de Manuela Carmena, participó en una concentración de repulsa por la «especulación» en el norte de la capital, donde está prevista la prolongación de la Castellana. El concejal, junto a organizaciones como Ecologistas en Acción o la Federación Regional de Asociaciones Vecinales (FRAVM), plantó árboles como gesto reivindicativo. Sostiene que el acuerdo de la alcaldesa con el Ministerio de Fomento y DCN contraviene el programa de la marca municipal de Podemos. «Es deber del Ayuntamiento frenar esta operación sin sentido», reclamaron.



MAYA BALANYÁ

Inversión en el aire
El sector mira con recelo la situación del proyecto, de 6.000 millones de euros y más de 200.000 empleos

Tramitación
El plan, una vez se apruebe, se somete a un mes de alegaciones. Después, se elevará a la Comunidad

Carmena aplaza hasta 2019 las obras del Nudo Norte

▸ La complejidad del «scalextric» y su nexo con el proyecto de DCN retrasan los trabajos

MARTA R. DOMINGO
MADRID

Finales de 2017 era la fecha en la que el Ayuntamiento de Madrid tenía previsto iniciar las obras para desatascar el Nudo Norte de la capital. Sin embargo, los trabajos para aliviar este enclave problemático para el tráfico rodado de la ciudad, por el que pasan más de 34.000 vehículos solo durante la hora punta de la mañana, no comenzarán, al menos, hasta 2019, según confirmaron a ABC fuentes de Desarrollo Urbano Sostenible. La subdirección general de Obras e Infraestructuras Urbanas adjudicó el pasado 15 de junio la redacción del proyecto a la empresa Prointec, por 448.970, 50 euros. En principio, el diseño del plan para el Nudo Norte se dilataría seis meses, según consta en el expediente de contratación. Y, a partir de que se adjudicasen las obras, éstas durarían otros 18 meses más. En total, se invertirán 100 millones.

Pero la «complejidad del proyecto» y su relación directa con la ampliación de la Castellana han dilatado el inicio de las obras. Este entramado será el que una el paseo de la Castellana con el norte de la ciudad, por ello se debe tener en cuenta el diseño definitivo de la operación Chamartín. «El retraso se debe a que es un plan complejo y a que está muy ligado al proyecto Nuevo Norte», explican desde Urbanismo. «De lo que en el Nuevo Norte se decida influirá mucho en la solución final que se dé a este nudo», subrayan.

El plan del Nudo Norte, como adelantó ABC, supone construir cuatro «scalextric». Uno de estos falsos túneles se incorporaría en el tramo M-30 sureste, que une el tráfico proveniente del paseo de la Castellana sur en dirección a la M-11, y que ahora confluye con los coches que llegan desde la avenida de la Ilustración y la M-607. El segundo, en el tramo M-30 noreste, conectaría la circulación que proviene de la M-11 y que se dirigen a la M-30 oeste, donde ahora también se unen los coches que llegan de la A-1 y la M-30 sur. El tercero, en el tramo M-30 suroeste, serviría de conexión con la avenida de la Ilustración y la M-607 en dirección M-30 sur y el paseo de la Castellana. Y el cuarto, en el tramo M-30 noroeste, donde convergen los vehículos que vienen del paseo de la Castellana sur con la avenida de la Ilustración, evitaría que se junten con los coches que llegan de la M-30 y la A-1 en dirección M-607 y la Ilustración.

34.000 coches
Son los vehículos que transitan por el nudo en hora punta por la mañana, de 8 a 9, según un informe de Tema Grupo Consultor; y 33.800 por la tarde, de 18 a 19 h.

18 meses
El diseño del proyecto dura seis meses y, una vez que se adjudiquen los trabajos, éstos se prolongarán durante unos 18 meses.

110 millones
Es el presupuesto total para la obra del Nudo Norte. Para la redacción del proyecto se invertirán 448.970,50 euros. DCN propuso una solución 36 millones más cara.

tiempo y forma con este extremo, primer paso para desbloquear la operación casi un cuarto de siglo después. «Desde el punto de vista de marca, es malo para Madrid y para España», dicen analistas inmobiliarios, apoyados en que este desarrollo urbanístico es el proyecto más ambicioso de Europa.

Los puntos clave, como informó ABC, son la reducción de la edificabilidad y la construcción de viviendas. Según el acuerdo alcanzado, se levantarán entre 10.000 y 11.000 pisos, de los cuales cerca de 4.000 serán de protección pública. Sobre el primer punto, otro de los asuntos mollares, se determinó un espacio total de 2.830.000 metros cuadrados, un 20,5 por ciento menos que la propuesta inicial de DCN. De este terreno, un millón y medio lo ocupará el área de oficinas y otro millón será para uso residencial.

La «city» financiera, al igual que la estación de Chamartín, será uno de los grandes atractivos del proyecto si finalmente sale adelante. Con la intención de concentrar la oferta de oficinas en una única zona para atraer la inversión extranjera y configurarse como una alternativa al Brexit, se quiere que los usos sean mixtos y haya vida más allá de la jornada laboral. Estará dotada con áreas deportivas, restaurantes y zona residencial.

La estación, primer paso

Carmena y De la Serna señalaron en verano que la reforma de la estación de Chamartín, que ocupará 150.000 metros cuadrados, debía ser el primer paso. Tanto es así que su transformación ya ha comenzado, aunque con un plan paralelo a este. A la pretensión de triplicar las vías, con 13 dedicadas a Cercanías y 18 para Alta Velocidad, ya se ha iniciado la tramitación para la ampliación de algunas vías de estacionamiento, así como la adecuación de marquesinas y andenes.

El objetivo, en cualquier caso, es que la nueva operación Chamartín esté lista para las obras antes de las próximas elecciones municipales y autonómicas, en mayo de 2019. El miedo es que los nuevos gobiernos, ya sea en Cibeles o en Sol, tengan una apreciación distinta a la de los actuales y echen por tierra este principio de acuerdo.

Estas desavenencias, no obstante, ya son reconocibles. No es ninguna novedad que Carmena y Calvo tienen una corriente disidente en Ahora Madrid que amenaza con dinamitar el consenso que han conseguido tras medio año de negociación con Fomento y DCN. También en Podemos a nivel regional son reacios a la operación por su «naturaleza especulativa». Ante el previsible voto en contra del sector más radical en Cibeles, será necesario el apoyo del PP y del PSOE.

BARRIO SALAMANCA
EN VENTA EDIFICIO ENTERO DE NUEVA CONSTRUCCIÓN
· 19 viviendas y 1 local · 22 plazas de parking
· Repercusión 6.500€
t. 607 76 00 51 - 91 550 07 80