

7 de febrero 2018

[Noticias Comunidad de Madrid](#)

[Noticias Nacionales](#)

[Noticias internacionales](#)

[Ampliar la A-3 para atraer empresas... EL MUNDO, 7 de febrero](#)

[«Debemos caminar hacia un modelo de ciudad donde no compense coger el coche» ... ABC, 7 de febrero](#)

EL MUNDO
MIÉRCOLES 7 DE
FEBRERO DE 2018

HOY



MÁXIMA
5°C
MÍNIMA
-1°C

AMANECE
08:19
ANOCHECE
18:38



MAÑANA



MÁXIMA
6°C
MÍNIMA
-2°C

AMANECE
08:18
ANOCHECE
18:39



PROYECTO TENDRÍA UN COSTE DE ENTRE 13 Y 14 MILLONES DE EUROS

Ampliar la A-3 para atraer empresas

● La Comunidad se ofrece a pagar la construcción de un tercer carril para poder crear un centro logístico en Arganda ● Se subastarán 2,8 millones de metros de suelo industrial y se generarán 18.000 puestos de trabajo

MARTA BELVER MADRID

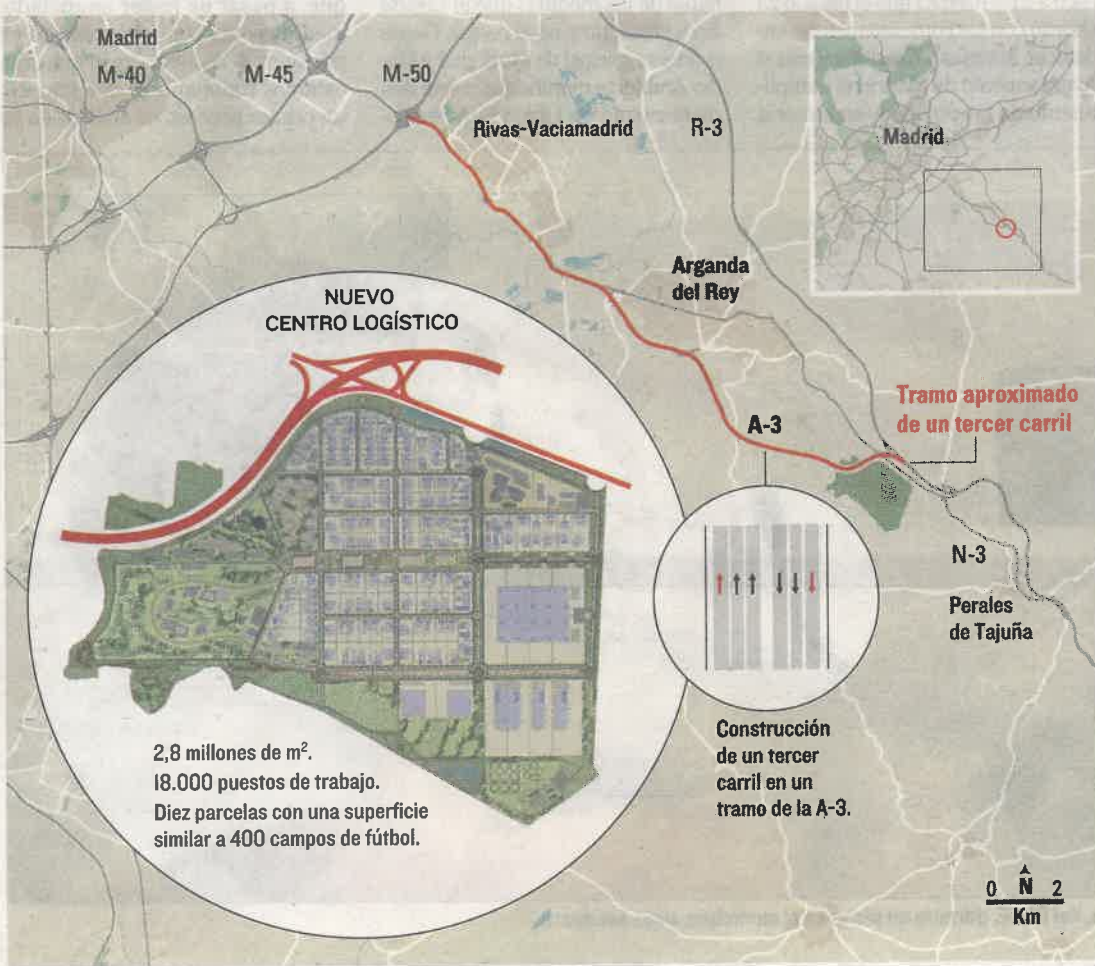
Arganda del Rey se transformará previsiblemente en el nuevo gran polo logístico de la región. La Comunidad de Madrid va a promover el desarrollo de un terreno del municipio del este con una superficie de más de 2,8 millones de metros cuadrados –el equivalente a unos 400 campos de fútbol– con el objetivo de atraer a empresas del sector de la distribución comercial y favorecer la creación de alrededor de 18.000 puestos de trabajo.

Para ello, entre otras medidas, el Gobierno de Cristina Cifuentes va a ofrecer al Ministerio de Fomento la posibilidad de financiar con fondos autonómicos la construcción de un tercer carril en ambos sentidos de la A-3 a su paso por la zona para facilitar el potencial incremento de la circulación. El trazado del nuevo desdoblamiento de la carretera de Valencia tendría una longitud de 10 kilómetros, conectaría con la vecina localidad de Rivas, donde ahora se estrecha la vía, y supondría una inversión de 13-14 millones de euros.

Dada su envergadura, lo más inmediato de este proyecto a medio-largo plazo será el inicio esta misma semana de los trámites administrativos para poder modificar la estructura actual del citado suelo de Arganda, ahora troceado en un centenar de fincas de uso industrial. «Los terrenos se van a readaptar en dos grandes parcelas de 350.000 y 320.000 metros cuadrados y otras ocho de más de 140.000 metros cuadrados cada una, tal y como demanda la situación actual del mercado», explica un portavoz de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad.

La previsión es que esta primera fase del proceso esté concluida este mismo año. Posteriormente, el Ejecutivo regional acometerá las obras de urbanización del suelo y el establecimiento de los suministros generales con un coste estimado en unos 100 millones de euros y una duración de los trabajos de aproximadamente 12 meses.

NUEVO CENTRO LOGÍSTICO COMUNIDAD DE MADRID



FUENTE: Comunidad de Madrid

Así, según los cálculos orientativos que manejan en la Puerta del Sol, para finales de 2019 o principios de 2020 podrían sacarse ya a concurso las parcelas finalistas (es decir, listas para la construcción de las futuras naves industriales) ubicadas en el 85% de la superficie de este nuevo desarrollo que es de titularidad pública, mientras el resto corresponde a pequeños propietarios privados. Aunque aún no se ha cerrado al precio de venta al que comenzará la puja, *a priori* se trabaja con la hipótesis de una horquilla de entre 100 y 120 euros por metro cuadrado.

Con este proyecto el equipo de Cifuentes trata de buscar una solución al fracaso de la anterior iniciativa empresarial diseñada en tiempos de Esperanza Aguirre para dicho suelo industrial, que entre tanto sólo se ha utilizado para la celebración de varias ediciones del festival de música Rock in Rio. En la Consejería de Medio Ambiente argumentan que, debido al estruendoso estallido de la burbuja del ladrillo, entre 2009 y 2014 la demanda de este tipo de parcelas en la región «entró en crisis».

Después de que este nicho del mercado haya empezado a recupe-

rar el pulso, a lo largo del año pasado se detectó «una demanda creciente de gran parcela de suelo para la implantación de grandes naves, principalmente de uso logístico». De ahí que en el terreno de Arganda se haya optado por la unificación de varias fincas de menos de 10.000 metros cuadrados en 10 de al menos 140.000 que en todo caso serán divisibles y que estarán interconectadas entre sí.

Para hacerla efectiva, es necesario realizar una modificación del Plan Especial municipal que regula este desarrollo. La Comunidad de Madrid va a licitar esta misma

semana por 190.000 euros la redacción del proyecto, que posteriormente tendrá que ser aprobado en el Ayuntamiento de esta localidad de 54.000 habitantes.

Aunque allí ya ahora gobierna el PSOE gracias a un acuerdo de investidura con Cs, IU y la *marca blanca* de Podemos en la localidad, en el Gobierno autonómico (PP) no contemplan otra posibilidad que la de que sea aprobado dada la «importancia estratégica» del proyecto. Según

El desdoblamiento de la carretera de Valencia llegaría hasta la vecina Rivas

Se venderán 10 parcelas de terreno a finales de 2019 o principios de 2020

señalan, estos terrenos «son muy atractivos» porque están situados en el Corredor del Mediterráneo, a 30 kilómetros de la Puerta del Sol, en la confluencia de la A-3 y de la R-3 y próximos a la M-40, M-45 y M-50.

«La excelente situación geoestratégica de Madrid ha permitido que el 75% del pujante sector logístico que se ubica en España concentre sus operaciones en la Comunidad», señalan en la Consejería de Medio Ambiente. En términos interanuales, dicho segmento económico ha crecido aquí un 3,1% más que la media nacional.

En la actualidad, la región cuenta con más de 38 millones de metros cuadrados de infraestructuras logísticas y de transporte, localizados principalmente en la zona del Corredor del Henares. La futura licitación de estos terrenos de Arganda permitiría incrementar esa superficie en un 7%.

EL MUNDO

Foro ABC sobre el urbanismo del siglo XXI

«Debemos caminar hacia un modelo de ciudad donde no compense coger el coche»

► Tres expertos debaten acerca de cómo serán las urbes del futuro, con la prolongación de la Castellana como eje

IGNACIO S. CALLEJA
MADRID

¿Cómo serán (o deberían ser) las ciudades del futuro? El foro ABC sobre el urbanismo en el siglo XXI, celebrado ayer -en colaboración con Distrito Castellana Norte-, profundiza en esta cuestión con el desarrollo del norte de la capital, la conocida como operación Chamartín, como ejemplo. Juan Alayo, profesor adjunto de la escuela de Arquitectura del Instituto de Empresa; Luis Cabrera, director del área de Energía y Sostenibilidad de CBRE; y Daniel Fletcher, director de innovación de Obras de la Comunidad de Madrid, han debatido en torno a pilares como la movilidad y sostenibilidad de las grandes urbes, su eficiencia energética y cómo deben ajustarse al concepto de Smart City y a la vida de sus moradores.

En un momento en el que el modelo de movilidad clásico está más cuestionado que nunca, con ciudades como Madrid bajo la lupa por la elevada contaminación, el pensamiento generalizado entre los analistas es que debe avanzarse hacia un horizonte con el

tráfico privado al mínimo. «El objetivo es que no te compense coger el coche», apunta Alayo, formado en arquitectura y urbanismo por la Universidad de Navarra. Bajo su parecer, existe cierta «obsesión» con el término movilidad y la solución pasa más por mejorar la accesibilidad. «Si la optimizamos, minimizamos la necesidad y tenemos un nuevo parámetro». Su propuesta, basada en otras urbes como Bilbao, es utilizar el transporte público a nivel general y «primar el caminar» para las actividades cotidianas.

Cabrera, ingeniero agrónomo por la Universidad Politécnica, añade que el objetivo es que el 80 por ciento de los desplazamientos mototizados sean en transporte público y el 20 en vehículo privado. «Debemos invertir el modelo actual; tiene que cambiar y que el ciudadano se involucre», apunta.

Es en este punto, entre otros, donde el proyecto Madrid, Nuevo Norte se configura como una «gran oportunidad». Así lo entiende Fletcher, seguro de que las características del plan colaborarán en la construcción de una ciudad con ese parámetro. «Es una oportunidad magnífica para mejorar la accesibilidad; hay que tener en cuenta que no solo las personas se despla-

zan por la ciudad, también miles de entregas de comercio electrónico. Hay que hacer un diseño que contemple cómo se harán y cómo se construirán los edificios para que no entorpezcan», sostiene el ponente, que ha participado en la elaboración de cuatro planes generales de Ordenación Urbana.

Ciudades concentradas

La discusión sobre la movilidad, como el resto de temas tratados, deriva en una dicotomía: hacia dónde debe enfocarse y hacia dónde se hace en realidad. Cómo se han de configurar las ciudades es un ejemplo muy claro. La tendencia actual, explican los tres urbanistas, es que cada vez sean más

dispersas, cuando lo ideal es precisamente lo contrario. No obstante, no está concretado en qué punto es el término justo. El por qué deben ser «concentradas, densas y compactas» lo explica Daniel Fletcher: «Una densidad alta genera una economía de escala con mejores servicios a un coste menor».

Así, a pesar de la falta de consenso, la ONU sitúa el baremo ideal en 15.000 habitantes por

kilómetro cuadrado. La nueva operación Chamartín, en ese sentido, ronda los 12.000.

El foro, moderado por la subdirectora de ABC Yolanda Gómez ahonda en otras dos cuestiones que avanzan de la mano: sostenibilidad y eficiencia energética, cuyo futuro dependerá de la elaboración de nuevos marcos normativos como la ley de cambio climático o el código de edificación y del aprovechamiento de las herramientas tecnológicas existentes. Luis Cabrera defiende que cualquier planificación debe «poner al ciudadano en el centro» y, después, desarrollar parámetros como rebajar los niveles de calidad del aire, un consumo de energía nulo o, entre otros, la recuperación de aguas grises.

Pero la sostenibilidad lleva asociado el factor económico. La pregunta que se plantea entonces es cómo sobrevivir a largo plazo si los activos de los que se dispone no son suficientes para cubrir las necesidades, habida cuenta de que en muchas ocasiones -como Portland- abarca hasta el 80 por ciento del PIB. «¿Qué ocurrirá

Oportunidad
Los analistas comparten la idea de que la nueva Operación Chamartín es un proyecto único

Recreación de los rascacielos de la futura Operación Chamartín, junto a las cuatro torres





De izquierda a derecha, Juan Alayo, Luis Cabrera, Yolanda Gómez (moderadora) y Daniel Fletcher

ERNESTO AGUDO

cuando, por ejemplo, se acabe el dinero de las ayudas de la UE?», pregunta Fletcher sobre el caso español. La respuesta es clara: fomentar la colaboración público-privada. Nuevo Norte es nuevamente una oportunidad para impulsar este criterio. «La pregunta es cómo no sacar provecho de todo el potencial de la zona», apunta Alayo en referencia al norte de la capital. «Ha estado infravalorado y lo que está claro -por la estación de Chamartín- es que es accesible para todos», dice.

JUAN ALAYO
ARQUITECTO Y
URBANISTA

Mejorar la accesibilidad

Formado en Arquitectura y Urbanismo por la Escuela Superior de Arquitectura de Pamplona, trabaja desde hace años como consultor en cuestiones de planificación estratégica de ciudades. Sostiene que la complejidad no es tanto hacia dónde vamos sino hacia dónde debemos ir, con la «necesidad» de cuantificar cuál es el equilibrio de una ciudad dispersa o concentrada. Esa dispersión, añade, puede ser uno de los efectos de políticas restrictivas al tráfico como las que se aplican en la capital por la contaminación, si bien defiende que se actúe en ese sentido. A su juicio, hay una «obsesión» con el término de movilidad y las soluciones de las grandes ciudades pasan por «mejorar la accesibilidad». El norte de Madrid, añade, esconde un «enorme potencial».

«Si optimizamos la accesibilidad de las urbes, minizamos las necesidades»

«Nuevo Norte es bueno porque es accesible para todos, está infravalorado»

LUIS CABRERA
ING. AGRÓNOMO. EXPERTO
EN SOSTENIBILIDAD

Los ciudadanos como núcleo

Licenciado también en Antropología Social y Cultural por la UNED, es director de CBRE. Líder de las estrategias de sostenibilidad de la compañía, cuenta con más de 18 años de experiencia en este ámbito. El futuro de las grandes ciudades, asegura, tiene que tener como eje fundamental a los ciudadanos y después desarrollar parámetros como las emisiones contaminantes, el consumo de energía o la recuperación de aguas grises o de lluvias. Considera que la nueva Operación Chamartín es una «oportunidad única» para reivindicar el valor de marca de Madrid y pulsar cómo inversores extranjeros observan la capital. Si bien reconoce que la aspiración es conseguir ciudades concentradas, matiza que debe valorarse su influencia en la vida diaria de sus habitantes.

«Hay que garantizar que los modelos de ciudad mejoren la vida de la gente»

«El plan es una gran oportunidad como marca para Madrid en el extranjero»

DANIEL FLETCHER
DTOR. INNOVACIÓN DE
OBRAS DE MADRID

Conexión de los barrios del norte

Profesor asociado de la IE School of Architecture & Design en el Máster in Real Estate Development, lidera también los programas de Transformación Digital y Open Data. Después de participar en cuatro planes generales de ordenación urbana, sabe que una de las prioridades del plan aprobado en 1997 era la integración de los barrios del norte de la capital, donde se desarrolla Nuevo Norte. El plan de Distrito Castellana Norte, asegura, es una opción «imprescindible» para mejorar la accesibilidad de la zona y organizar la actividad de otros actores como los repartidores que cada día circulan por Madrid: «Debemos pensar en un diseño que contemple esas entregas y cómo se sitúan los edificios para que las ciudades sean más accesibles».

«La alta densidad en una ciudad mejora los servicios y a un coste mucho menor»

«La sostenibilidad también pasa por la colaboración público-privada»

