

FÉLIX ARIAS 1  
**FICHA: LA TRANSMUTACIÓN DE LA M30 EN CALLE 30**

El equipo de Gallardón planteó como eje de campaña electoral de 2003 una actuación sobre la M30. Se basó en la experiencia del ingeniero M. Melis con las tuneladoras del metro, y en particular en la operación de Metrosur realizada en la legislatura anterior. Las propuestas partieron del equipo electoral de Gallardón, de la Comunidad, los equipos municipales no habían planteado hasta el momento nada parecido. Todo se fue fraguando durante la propia campaña y el eje de la propuesta fue la posibilidad de construir las tuneladoras más grandes del mundo que Melis quería encargar en Japón y Alemania, a donde hizo visitas en esa época.

Detrás de la propuesta está el bloque inmobiliario de las grandes constructoras de obras públicas. El catalizador es Melis y a pesar de que el Ayuntamiento no tiene planes de movilidad ni de transporte, el candidato Gallardón avala la operación.

Las noticias en prensa de la gestación de esta actuación se reflejan en el cuadro:

26.4.2001	"Queremos que la M-30 se nos entregue con absoluta garantía en todo su recorrido" "las condiciones que el gobierno municipal le ha puesto al ministerio para asumir la ronda suponen un desembolso global de 14.000 M ptas"
5.2.2003	El ministerio debe asumir mejoras en la ronda por valor de 84 millones de euros.
5.3.2003	Ambicioso plan de infraestructuras que incluye la ejecución de 21 obras alrededor de la M-30. Costarán unos 1.700 M €
22.5.2003	Se utilizaran tuneladoras en los by pass. El proyecto arquitectónico, ya acabado, sólo está pendiente de su licitación. Dice Melis. "No habrá tampoco muchos túneles en las otras 18 actuaciones previstas. La gente, cuando viaja en su coche, no quiere ir bajo tierra; quiere conducir a pleno cielo"

La falta de rigor en los estudios realizados para las obras (¿dicen que están listas para licitar antes de las elecciones!) ha provocado que el coste de las obras se disparase ya antes de licitarlas y luego durante su ejecución. Veamos de nuevo las noticias sobre este tema

9.9.2003	El concejal de Urbanismo, Pío García-Escudero, afirmó que la reforma de la M-30 costará "entre 400.000 y 500.000 M ptas", es decir, entre 2.400 y 3.000 M €.
	Nota: los 1.700 M € del mes de marzo se transforman ecerca de 3.000 M € en 6 meses. Sin embargo cuando se crea la sociedad se renuncia a la construcción del bypas norte, y se asignan al Ayuntamiento 3 túneles interiores (Chamartín, O'Donnell y Marques de Viana). Con un coste previstote casi 1.500 M €.
27.4.2004	La sociedad Madrid Calle 30 dispone de un techo de 3.900 M € para sus actuaciones (Excluidos el bypas norte y las obras que ejecutará el Ayuntamiento).
27.5.2005	Según la concejalía, la inversión total den la M30 será de unos 4.300 M €.
	4.900?

La falta de rigor en la propuesta se extendía también a la forma de financiar las obras.

17.6.2003	El equipo del regidor estudia diversas fórmulas de financiación, entre ellas, la creación de una empresa pública específica que acometería las obras y asumiría la deuda (como ha ocurrido con la construcción del Metrosur). También habrá, probablemente, un tramo con peaje en la sombra -las constructoras adelantan el dinero y luego el Ayuntamiento, no los conductores, paga un canon anual-; otra parte de la obra se pagaría con cargo a fondos europeos, y otra más sería "cofinanciada" con el Gobierno central. "
10..2003	El alcalde Ruiz-Gallardón, aseguró que las obras de ampliación y reforma de la M-30 correrán a cargo de los presupuestos municipales y no se recurrirá a la financiación privada para sufragarlas.
21.3.2007	La sociedad pasará a ser mixta, ya que se quiere dar entrada en su capital a una participación privada de carácter minoritario. El objetivo es poder llevar a cabo la inversión de 4.000 M €, sin que el endeudamiento sea computado como deuda municipal.
30.6.2005	La UE ha considerado la empresa Madrid Calle 30 como sector público, y no privado. El Ayuntamiento liquidará su presupuesto hasta 2007 «con necesidad de financiación», por lo que conforme a la Ley de Estabilidad Presupuestaria, tendrá que presentar un Plan Económico Financiero.

### **Características y razones de la ampliación de la autovía.**

La actuación denominada Calle 30 consiste un conjunto de túneles para acceder al centro de la ciudad y la ampliación en más de un 30% de la capacidad de una gran autopista de circunvalación interior. La M30 es un anillo de 32 Km., y la reforma iniciada por Gallardón en 2003 supone la construcción de 30 Km. de túnel de un sentido, si bien solo se soterra el tráfico en los 6 Km. del río y en la Avenida de Portugal, únicos lugares donde se recupera espacio libre y se diseña nuevo paisaje urbano.

Las obras que esta ejecutando el Ayuntamiento desde finales de 2003, consisten en ampliar la capacidad de la autopista y de acceso al centro, mediante:

- Amplia 10 enlaces con vías radiales para facilitar la penetración en la ciudad.
- Construye 4 nuevos túneles que conectarán la M30 con el centro, zona de la Castellana, que se suman a otros 3 ya existentes.
- Aumenta un 33% el número de carriles en distintos tramos de la autovía (16 Km.)
- Duplica 12 Km. de la autopista en el norte y sur con dos bypasses en túnel, manteniendo el tráfico en superficie.

Estructuralmente la operación se basa en construir dos bypasses que conectan el este y el oeste, se trata de túneles de tres carriles por sentido de varios kilómetros que desdoblán los itinerarios actuales que incluyen el nudo norte y nudo sur.

El objetivo de fondo del Ayuntamiento es acercar al centro el tráfico de de la red de radiales que pinchan en la M30 y, en particular, hacer mas atractivas las radiales de peaje que no captan el tráfico con el que se trato de justificar su necesidad y concesión. Por eso el esquema se completaba con túneles de conexión con el área de la Castellana, añadiendo a los existentes en Lopez de Hoyos, Sta. M<sup>a</sup> de la Cabeza, Avda. Filipinas y Chamartín (bajo las vías), los nuevos: desdoblamiento de Chamartín con nuevo enlace M30, nuevo enlace con túnel en Costa Rica, Túnel de

O'Donnell con nuevo enlace en M30, túnel de Embajadores, mejora del enlace en Sta. M<sup>a</sup> de a Cabeza, nueva conexión de la Cuesta de San Vicente con la M30 y el soterramiento de la Avda de Portugal y, finalmente, el túnel de Marques de Viana con Sor Ángela de la Cruz.

Dado que ambos bypasses iban a sobrecargar el tramo este de la M30, que es el tramo de mayor tráfico, una vez iniciadas las obras se realizó un nuevo proyecto y se licitó la obra para ampliar este tramo con un carril por sentido y para mejorar los *transfers* con las vías de servicio que pasan a captar parte del largo recorrido.

La reducción de ruido y ampliación de zonas verdes que se consigue con el soterramiento en el río (sin DIA que analice los impactos en el sistema fluvial, la contaminación o el tráfico), se utiliza como logo (*Calle 30*), como imagen publicitaria. Según el Ayuntamiento la operación M30 en su conjunto es buena porque se recupera espacio para verde en el entorno del río. Además, dice, la M30 ampliada va a permitir descargar de tráfico el centro de la ciudad; falsedad que se ha comprobado a los pocos meses cuando el propio Ayuntamiento recomienda en las horas punta que se circule por el viario urbano como alternativa a la congestión que sigue habiendo en muchos tramos de la "Calle 30". Basta con oír los partes de la radio a las 8 de la mañana.

### **Saltarse la ley para evitar el debate público e imponer unas obras de hecho.**

La Comunidad de Madrid eximió la operación M30 de la EIA de forma ilegal, para ganar tiempo y que se pudiera proyectar, contratar y construir las obras en menos de cuatro años. Lo único que importaba al Ayuntamiento era que las obras tenían que hacerse por encima de todo y de prisa, porque hacerlas en cuatro años eran "un compromiso electoral" y para ello estaban dispuestos a forzar (saltarse) la Ley.

La legislatura se inició en junio de 2003 y en octubre el Ayuntamiento solicitó la exención de EIA a la Comunidad de Madrid. Los proyectos de obra se encargaron en esas mismas fechas y cuando se aprobaron en abril de 2004 indicaban en su propia memoria que no estaban hechos los estudios de movilidad. No contaban por lo tanto con estudios ambientales solventes.

La exención de EIA se produjo el 30.4.2004 con argumentos legales falsos ("la M30 es una calle"), a pesar de que el Consejo de Estado el 29.4.2004 advirtió a la Comunidad de Madrid, en respuesta a su consulta, que podía exigir la EIA. El Alcalde de Madrid se había solicitado a si mismo en octubre de 2003, la exención de EIA, ya que en esos momentos era asimismo Presidente en funciones de la Comunidad de Madrid.

Al no realizarse EIA, no hubo estudios de alternativas, ni estudios ambientales, urbanos ni de movilidad. No hubo participación ni debate de la sociedad civil ni de los afectados; salvo 15 días en la tramitación de los proyectos de obra.

Se trató, por lo tanto, de unos proyectos de obras impuestos, que se redactaron con prisas y se han ejecutando con un gran descontrol, produciendo elevados coste

ambientales, por falta de estudio previo de las obras y de sosiego en su ejecución. En estas fechas, octubre de 2007, ocho meses después de la inauguración aun no funcionan sistemas esenciales como los filtros de las chimeneas de extracción de humos.

En el año 2004 se creó la empresa Madrid Calle 30 para gestionar las obras contratadas. A finales de año el Gobierno municipal expulsó a la oposición política del Consejo de Administración de esta sociedad, aprovechando la entrada de un socio privado, dificultando la obtención de información para conocer la marcha, el coste y las características técnicas de las obras, que se iban cambiando constantemente sobre la marcha.

Ante el desprecio del gobierno municipal por la transparencia y la participación democrática, el Grupo municipal socialista recurrió los proyectos y contratos de obras en su totalidad en abril de 2004, por carecer de EIA y de modificación del planeamiento urbanístico de la ciudad. Los juzgados aun no se han pronunciado todavía sobre la presunta ilegalidad.

Asimismo en febrero de 2004 el eurodiputado Carlos Carnero, se dirigió a la Comisión europea poniendo en su conocimiento que la M30 se estaba haciendo sin EIA, lo que dio lugar a la apertura de un expediente de infracción, y tras dos años de estudio ha dado lugar a una Carta de emplazamiento en abril de 2006, en la que se establece que se han aplicado de forma incorrecta las Directivas europeas. Asimismo Izquierda Unida y algunas organizaciones ciudadanas presentaron quejas en el Parlamento Europeo.

La CE como resalta la carta de emplazamiento, considera que el proyecto no cuenta con los estudios ambientales necesarios, los que se han incluido no son rigurosos, y no ha seguido el procedimiento de participación pública los estudios en que se basan de poco rigurosos e insuficientes. Debido a ello reclamó la realización de una EIA, por lo que el Ayuntamiento, a escasos meses de terminar la obra y para evitar que la Comisión enviara una denuncia al Tribunal Europeo, acepto realizar un EIA del conjunto de la operación antes de iniciar nuevas obras.

Gran parte de las obras se han terminado y el estudio deberá comprobar a posteriori, si era oportuna esta operación a pesar los impactos en la ciudad y su medio ambiente, así como establecer condiciones para las obras terminadas y las pendientes de licitar.

A continuación se resumen las principales irregularidades cometidas:

- No se ha modificado el Plan general de urbanismo que impone una preceptiva información y participación pública, incumpléndose la legislación urbanística.
- Tampoco se ha realizado el preceptiva Evaluación de Impacto Ambiental, y por lo tanto se ha rehuido el debate y audiencia pública. La Ley Española, siguiendo las Directivas europeas, incluye la doble necesidad de realizar EIA de estas actuaciones tanto por ser una modificación de una autopista (un proyecto único de gestión integrada y reforma que incluye 18 actuaciones que afectan a 27 de

los 32 Km. de la autopista), como por ser una actuación de urbanización que reforma más de 80 has de ciudad en la zona del río.

### **Los impactos no estudiados**

El área interior a la M30 tiene 28 km<sup>2</sup>, 1 M hab. y 2 M de empleos, con una carga de tráfico enorme, y esta enclavada en un conjunto metropolitano de casi 5 M hab. Como consecuencia la ciudad central es una de las más ruidosas y contaminadas de Europa. La contaminación producida por el tráfico ya superaba los límites legalmente permitidos en la UE antes de proponerse la actuación, sin que el Ayuntamiento se haya planteado un programa de actuación al efecto.

El proyecto es altamente perjudicial para la salud de los vecinos, la sostenibilidad de la ciudad y el efecto invernadero. El aumento de capacidad de la autopista y su conexión con el centro de la ciudad va a impulsar el uso del coche y aumentar el tráfico, gasto de combustible, contaminación, ruido y accidentalidad. Todo ello repercute en la salud de los vecinos y disminuye la calidad de vida.

El único lugar donde se obtiene mejoras de calidad de vida, es en los 6 Km. del río donde se recupera espacio libre en superficie para el esparcimiento. Sin embargo los túneles canalizarán a corto plazo mas de 250.000 vehículos diarios, y la contaminación se expulsa por una veintena de grandes chimeneas, a unas decenas de metros de las viviendas.

Tampoco se han estudiado los impactos en la M30 este, ni en los demás tramos de la M30 y sus conexiones con el viario urbano. La M30 este, la de mayor tráfico, aumenta su efecto barrera y aumenta el tráfico con los consecuentes efectos en el viario de acceso y en el de ruido y contaminación atmosférica.

Los datos que aporta el gobierno municipal como efectos ambientales positivos corresponden a un estudio hecho a posteriori de los proyectos de obra, que se basa en unas simulaciones de tráfico inadecuados, ya que se calculo el tráfico de los próximos años como proyección del pasado reciente sin considerar el efecto llamada que supone la ampliación de capacidad de entre el 30 y 50 % que se está realizando en la autopista.

En resumen, las prisas electorales han provocado que se ejecuten unas actuaciones sin estudio de alternativas, ni proyectos completos, y sin una valoración de los efectos sobre la salud y el medio ambiente, que van en contra de todas las recomendaciones de la UE para el desarrollo de ciudades sostenibles, ya que fomenta el uso del coche en las zonas urbanas densas. Los problemas que han provocando las obras y que esta generando el uso de esta autopista en la sostenibilidad y calidad de vida son, en gran medida, irreversibles.

Entre los impactos urbanos no estudiados cabe destacar:

- La actual M30 de 33 Km. seguirá funcionando como un anillo en superficie, aunque se construyeran ambos bypasses, salvo en los 6 Km. del río, y seguirá

funcionando a límite de congestión en las horas punta. Además genera un aumento de movilidad en coche (viajes y longitud de los trayectos), con impacto en toda la ciudad.

- La “alfombra verde” que propone el Ayuntamiento en torno al cauce del Manzanares se está ordenando a posteriori a partir de un concurso de ideas aun no ejecutado, y está “condicionada” por los túneles que se han proyectado sin haber considerado posibles alternativas, con rampas, accesos de emergencia y chimeneas de extracción de humos por todas partes, en medio del parque y junto a las casas.
- Los barrios del entorno de la M30 en el norte y el este, a lo largo de casi 20 Km., sufrirán una mayor degradación de sus condiciones ambientales y calidad de vida.

### **La empresa Calle 30 SA, el endeudamiento del Ayuntamiento de Madrid.**

El Ayuntamiento de Madrid aprobó el 27.4.2004 la creación de una sociedad mercantil local de capital público, con un capital social inicial de 74 M €, denominada CALLE 30. Según la memoria y estatutos aprobados las características de la sociedad son las siguientes:

- La empresa se hará cargo de obras de ampliación de la M30 por un valor estimado de 3.900 M €.
- Antes de final de año la empresa someterá a concurso la participación de un socio privado en el capital (se estima que la participación será de un 20%). El socio privado sería un operador de autopistas que prestará el servicio a riesgo y aportará deuda subsidiada como complemento del capital social de la empresa.
- Los únicos ingresos de la empresa serían las aportaciones del Ayuntamiento. El pago total de las obras se estima en unos 35 años, a partir de la entrega de las mismas en 2007.

Entre junio de 2004 y enero de 2005 se licitaron las obras de las que se hacía cargo la sociedad. Las obras se adjudicaron a las grandes constructoras, las de mayor importe a las cinco empresas líderes: Ferrovial, Dragados (filial de ACS), NECSO (filial de Acciona), FCC y SACYR.

Para pagar el coste de la obra y los gastos de financiación, junto con el mantenimiento y operación de la autovía durante 35 años, la empresa recibirá aportaciones municipales en forma de un canon fijo por las obras y un canon variable por el mantenimiento y operación de la autopista. Al ser un pago por servicios, se ha de cargar a ingresos no financieros, con los consecuentes efectos bien en el aumento de los impuestos o bien en la reducción de los gastos de funcionamiento para prestación de servicios municipales, dado que el gobierno municipal desde 2004, está en una situación de déficit y alto endeudamiento que lo ha dejado sin capacidad de ahorro.

En cuanto al canon variable, en la explotación de una autovía urbana el socio privado no puede correr riesgo de, dado que se trata de una vía urbana con máxima ocupación en horas punta cada vez más amplias, que tiene intensidades medias de vehículos superiores a los 300.000 automóviles en muchos tramos. El canon variable se regula por estándares de calidad en el mantenimiento, le señalización, retirada de obstáculos, etc., que es una engañosa definición de riesgo concesional.

La conversión de la empresa pública en mixta antes en el momento en que compromete los 3.900 M€ de inversión, pretendía presentarla como empresa productora para que no se acumulara su deuda a la deuda contable municipal, y no superar el techo de endeudamiento del 110 % de los ingresos corrientes establecido por la Ley, que requeriría la autorización del Ministerio de Hacienda. Sin embargo EUROSTAT denegó esta calificación, contribuyendo a dsbordar la situación financiera municipal.

En el informe del presupuesto del Ayuntamiento del año 2004 remitido por el Interventor General del Ayuntamiento de Madrid sobre el cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria, señalaba literalmente “Según se desprende del análisis de la Cuenta Financiera, existe una Necesidad de Financiación no financiera de 766.563.455 euros, no alcanzándose, por tanto, el objetivo de estabilidad fijado, por lo que, de acuerdo con el Art. 22 de la LGEP, el Ayuntamiento de Madrid estará obligado a elaborar y aprobar por el Pleno de la Corporación, en un plazo de tres meses máximo, el correspondiente Plan Económico-Financiero a medio plazo que permita solventar la situación de desequilibrio descrita”.

### **Los sobrecostes de las obras y los derivados de la actuación mediante una sociedad mixta.**

La empresa mixta Calle 30 se crea con un capital social de 456 M €, con una distribución 80/20 entre el Ayuntamiento y socio privado (Ferrovial y Dragados). La financiación se basa en un apalancamiento asimismo de 80/20 entre la financiación ajena y los recursos propios.

Según el contrato, el Ayuntamiento pagará a la empresa un canon fijo de 80 M € año y un canon variable de 142 M € anuales. Hasta 2040 el Ayuntamiento pagará 14.617 M € (VAN 4.936 M €). Dado que la inversión se prevé que suba al menos un 20% respecto al modelo económico financiero en el que se basa la concesión, estos cánones subirán correspondientemente.

El Ayuntamiento desembolsará por lo tanto 14.982 M € (VAN 5.258 M €) si bien recupera dividendos por lo que el desembolso final sería de 12.095 M € (VAN 4.665 M €). A estos gastos se añadirán los incrementos derivados de los costes modificados y complementarios de las obras que exceden el modelo económico aprobado en la creación de la sociedad mixta.

Al acudir a la creación de una sociedad mixta el Ayuntamiento ha incurrido en sobrecostes Si la obra se hubiera financiado y ejecutado directamente por el Ayuntamiento y se hubiera contratado posteriormente la gestión y mantenimiento, el

coste total la actuación habría costado al Ayuntamiento 4.382 M € menos (VAN 1.458 M €), o lo que es lo mismo un sobrecoste del 36%.

Estos sobrecostos son consecuencia especialmente de la rentabilidad del socio privado (7% garantizado por contrato), y del pago de impuestos de sociedades y del pago de IVA (sobre inversión, financiación y gastos). Solo en IVA el Ayuntamiento pagará unos 1.200 M € (VAN ). El sobrecoste para el Ayuntamiento por beneficio del socio privado e impuesto de sociedades asciende a 2.340 M € (VAN )

Finalmente, hay que volver sobre el coste total de las obras. Los 1200 M € anunciados en campaña ascenderá a cerca de 7.000 M €: los 4.300 que ya ha gastado Calle 30), los 600 M € del Ayuntamiento (300 de accesos al centro y 300 de la alfombra verde) y 1.500 M € del bypas norte (negociación Operación Chamartín en 2007).



FÉLIX ARIAS 2  
**FICHA OPERACIÓN CHAMARTÍN**

En 1977 se construyó la estación en Chamartín, en un vacío urbano de difícil acceso y sin integración con el entorno. Los terrenos aledaños entre Pío XII y la Castellana adquirieron protagonismo inmobiliario.

A principios de los noventa se planteó la ampliación de la estación. Se propuso la reordenación de todo el espacio ferroviario, incluyendo nuevos desarrollos inmobiliarios que financiaran tanto las obras ferroviarias como el desarrollo de una trama urbana que eliminara la barrera física que supone la playa de vías para la conexión entre los distritos al este y al oeste.

RENFE y el Ministerio de Fomento concibieron en 1993 la Operación Chamartín, como la primera actuación urbana en España que se desarrollaría a través de una concesión a un operador privado. La gestión del operador incluiría la negociación de la recalificación urbanística (usos y edificabilidad), redacción del planeamiento, resolución de problemas patrimoniales del suelo, urbanización y comercialización de las parcelas o edificios.

Hasta ese momento este tipo de operaciones se habían desarrollado por juntas de compensación privadas (AZCA, etc.) o por el sector público mediante Consorcios (PVF) o Sociedades públicas (Bilbao, Oviedo, etc.). Las concesiones para usos urbanos se habían desarrollado en puertos (Barcelona con el WTC y Maremagnum) pero sin desafectar el suelo como dominio público. Sin embargo en Chamartín se planteó la desafectación del suelo y su posterior concesión a un operador urbanístico pudiera vender parcelas o arrendar el suelo o edificios construidos. El concesionario cobraba un canon fijo en obra ferroviaria y un canon variable que era un porcentaje de los beneficios que obtuviera por las ventas o arrendamientos.

### **Situación de la operación**

El concurso concesional se celebró en 1993. De las cuatro propuestas presentadas resultó seleccionada la de Unitaria, empresa del Grupo Argentaria, que para desarrollar la operación se transformó en DUCHSA. Esta empresa es propiedad de BBVA con una pequeña participación de inmobiliaria San José. El contrato de adjudicación de la concesión se firmó en 1994.

En los casi catorce años transcurridos la operación se ha empantanado en una renegociación permanente, que aun no ha acabado, sobre la edificabilidad lucrativa y las cargas urbanísticas que debe tener la actuación. En estos años ni siquiera se ha conseguido aprobar el plan parcial.

Los protagonistas de este rife por el tamaño y reparto del pastel son el Ayuntamiento, la Comunidad de Madrid y la junta de compensación de la que DUCHSA. En las dos Modificaciones del contrato concesional (en, 1997 y 2002 con

las tres administraciones gobernadas por el PP), al parecer, se ha dificultado la posible derogación del mismo, por lo que RENFE (ahora ADIF) no lo plantea, a pesar de que DUCHSA como mayoritario de la junta de compensación, aún no ha conseguido que el Ayuntamiento y la Comunidad acepten la ordenación de la zona (en estos momentos se discuten nuevas cargas), ni ha resuelto el problema jurídico del suelo, siendo estos temas dos cláusulas derogatorias del contrato concesional.

Las administraciones, para sacar adelante la operación, han forzado la legislación hasta tal punto que ha habido varios contenciosos legales, algunos de los cuales se continúan litigando. Los asuntos mas destacados son:

- La concesión se produce en terrenos que se han desafectado y se recalifican con usos lucrativos para la venta (reclamaciones de reversionistas)
- La ampliación del ámbito impuesta por el PG97 afecta esencialmente al objeto principal de la adjudicación concesional, sin que se realizara nuevo concurso.
- Todo el proceso de planeamiento presenta también irregularidades. La actuación se incluyó en el plan general y el plan parcial pretende aprobarse sin someter a tramitación un estudio de impacto ni de movilidad, para evitar la información pública y el debate argumentado de los impactos de esta operación. Los estudios incluidos a posteriori en la tramitación no subsanan este déficit democrático.
- Para beneficiar la operación el suelo se clasifica como urbano en el plan general a pesar de que se trata de 300 Has sin urbanización que necesitan importantes infraestructuras de conexión, eludiendo aplicarle las determinaciones que permiten, en suelo urbanizable, destinar el 50% de las viviendas edificables a algún régimen de protección pública.
- Para aumentar la edificabilidad, a demanda de DUCHSA, se aprueba una nueva Ley del Suelo de la CAM (Ley 9/2001) que, modificando la legislación anterior, posibilita la generación de un incremento de 735.000 m<sup>2</sup> edificables, al permitir que se contabilice el suelo calificado como Sistema General (la playa de vías) como suelo que genera aprovechamiento.
- Para reducir las cesiones de suelo, que prevé la Ley 9/2001, se modificó la misma a los 6 meses de aprobarla mediante una disposición transitoria en la Ley 14/2001, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid que establece que las cesiones para redes generales son "no exigibles en suelo urbano hasta la revisión o primera formulación del planeamiento general".

### **Principales datos de la actuación.**

Hasta 1997 DUCHSA no consiguió que se aprobara la actuación. La operación se incluyó en el Plan General con una superficie de 185 Has (en vez de las 62 Has. concesionadas por RENFE) y un aprovechamiento de 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>. El Plan General estableció la condición de se celebre un convenio entre las tres administraciones

que estableciendo las bases de planeamiento para el plan parcial de desarrollo y las infraestructuras de conexión a ejecutar por las administraciones, convenio que se firmó en junio d 1997. Asimismo RENFE y DUCHSA establecieron una nuevo contrato concesional ampliando el suelo afectado y modificando los cánones.

En 2002 el Ayuntamiento con la complacencia de la Comunidad, ante la insistencia de DUCHSA y para viabilizar la actuación, aprobó una modificación del Plan General en la que casi duplicó el coeficiente de edificabilidad pasando del 0,6 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> a 1,05 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

El Plan parcial pendiente de aprobación inicial tiene los siguientes aprovechamientos:

USO		SUPERFICIE	EDIF. LUCR.	EDIF. NO LUCR.
Residencial	Vivienda libre	265.158	1.473.280	
	Vivienda protegida	29.010	150.000	
	<b>Total</b>	<b>294.168</b>	<b>1.623.280</b>	
Terciario	Oficinas	99.738	1.203.411	
	Comercial	60.084	165.000	
	Hospedaje	35.290	164.000	
	<b>Total</b>	<b>195.112</b>	<b>1.532.411</b>	
Industrial	34.731	21.000		
Dotacional Privado	46.595	100.000		
Dotacional Publico	349.401		582.279	
Zonas Verde Básicas	564.244			
Dotacional Servicios Infraestructurales	7.558			
Red General Infraestructuras agua	8.095		11.333	
Red General Infraestructuras. FFCC	569.284		432.158	
Red General Infraestructuras. VÍario Principal	574.634			
Accesos rodados y aparcamientos	464.046			
Servicios de la Administración Pública existente	12.790		40.000	
<b>TOTAL</b>	<b>3.120.658</b>	<b>3.276.691</b>	<b>1.065.770</b>	

La propiedad, y por lo tanto los derechos edificatorios, se distribuye de la siguiente forma:

Propietario	Suelo	%	Edif. neta (sin 10%)	Edif. residencial max. (70%)
Propietarios privados	557.205	17,8	526,559	368.591
DUCHSA (concesión RENFE)	1.963.515	62,9	1.845.704	1.298.865
Comunidad de Madrid	57.911	1,9	54.726	38.308
Canal Isabel II	118.250	3,8	111.746	78.222
Ayuntamiento de Madrid	166.043	5,3	156.911	109.837
Ay Madrid – nudo norte	104.319	3,3	98.581	69.007
EMT	153.415	4,9	144.947	101.484
10% cesión aprovech.			(327.669)	229.368
<b>TOTAL</b>	<b>3.120.658</b>	<b>100</b>	<b>(3.276.691)</b>	<b>2.293.684</b>

La operación, en estos momentos, no se sabe aun las cargas que tiene. Las aprobadas en el plan (Convenio de 1997 del Consorcio Urbanístico "Prolongación de

la Castellana”) y las nuevas exigencias de Ayuntamiento y Comunidad, son las siguientes:

<b>Infraestructuras operación Chamartín</b>	<b>Convenio 2003</b>	<b>Negociación 2006</b>	<b>Negociación 2007</b>
Nudo norte	89,0	118,3	118,3
Nudo Fuencarral	31,3	48,1	50,8
Prolongación Castellana	24,0	38,1	42,1
Canal Isabel II	39,4	52,1	57,5
Metro nueva línea	135,	179,5	300,0
Indemnizaciones planeamiento	8,4	11,0	12,2
Total Consorcio AAPP	327,9	445,2	580,8
Ayto Madrid: Túnel Las Tablas - Tres Olivos	25,2	31,1	34,3
<b>Total Infraestructuras AAPP</b>	<b>353,1</b>	<b>476,3</b>	<b>615,1</b>
Nueva demanda Ayto: Bypas norte		1.306,9	1.568,3
<b>Total Infraestructuras AAPP y Bypas</b>	<b>353,1</b>	<b>1.783,2</b>	<b>2.183,4</b>
Urbanización Junta de Compensación	1.008,1		1.239,8
<b>TOTAL</b>	<b>1.361,2</b>		<b>3.423,2</b>

Nota: Los 35.000 M Ptas. (210 M €) de infraestructuras ferroviarias son parte del contrato concesional y no computan en este reparto de cargas.

El sector público asume una proporción superior en la asunción de cargas que la que le corresponde por su porcentaje de suelo, mientras RENFE/DUCH, con el 62,9% del suelo sólo sufraga el 48% de las infraestructuras (la Estación Multimodal de Chamartín “no constituirá una carga del proyecto” y, por ello, no computa), las tres Administraciones públicas, con el 19,1% del suelo, sufragan el 38% de las infraestructuras.

**OPERACIÓN CHAMARTIN. Condiciones económicas de la concesión a DUCHSA**

<p>Marzo 1993: Pliego de bases proceso concurrencia pública de ofertas para adjudicación de derechos urbanísticos de RENFE en Chamartín.</p> <p><b><u>Documento de ADJUDICACIÓN</u></b> 28 de octubre de 1993 (elevado público 29 de julio de 1994). Objetivo: Ampliar las instalaciones ferroviarias de Chamartín, e integrar el recinto ferroviario en su entorno urbano, negociando la modificación del planeamiento urbanístico.</p>	<p><b><u>CANÓN FIJO</u></b> DUCHSA entregará a RENFE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Edificio nuevo para instalaciones de oficinas a RENFE 22.000 m<sup>2</sup>.</li> <li>• 17.120 M Ptas. en construcción de obra de mejoras de instalaciones ferroviarias.</li> </ul>	<p><b><u>CANÓN VARIABLE</u></b> DUCH entregará a RENFE</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El 53% de los beneficios económicos antes del Impuesto de Sociedades que DUCH obtenga por el desarrollo total del proyecto.</li> </ul>
<p>Diciembre 1996: Aprobación provisional revisión PGOU de Madrid- Incluye Fuencarral en el APR08.03 Prolongación de la Castellana</p> <p><b><u>Documento de ADECUACIÓN</u></b> 11 de marzo de 1997 (elevado público 1 de octubre de 1997). • Añade los suelos RENFE de FUENCARRAL • Establece si índices de edificabilidad mayor a 0'85 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>. Se fijan nuevas contraprestaciones.</p>	<p><b><u>CANÓN FIJO</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 22.630 millones Ptas.</li> <li>• RENFE titular áreas generales dentro de la estación de Chamartín.</li> <li>• 15.000 m<sup>2</sup> de uso comercial.</li> <li>• Cesión de 60.000 m<sup>2</sup> de edificabilidad.</li> </ul>	<p><b><u>CANÓN VARIABLE</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se mantiene canon variable pero aplicando una escala progresiva que parte del 20% sobre beneficios después del Impuesto de Sociedades hasta el 50%.</li> </ul>
<p>Febrero 2002: Modificación puntual PGOU de Madrid: Sube la edificabilidad a 1,05 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> A desarrollar con un PPRI y por el Sistema de compensación( privado) Valor estimado inversiones: 1.498 millones€</p> <p><b><u>Documento de ACTUALIZACIÓN</u></b> 4 diciembre de 2002. Nuevas contraprestaciones en relación a cargas y coeficiente de edificabilidad.</p>	<p><b><u>CANÓN FIJO</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 210 M € para infraestructuras ferroviarias.</li> <li>• <del>Construcción Edificio RENFE 31/12/05 (15.866.720)</del></li> <li>• Cesión de 100.000 m<sup>2</sup> de edificabilidad en parcelas urbanizadas.</li> <li>• 15.000 m<sup>2</sup> construidos de uso comercial</li> </ul>	<p><b><u>CANÓN VARIABLE</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El importe del canon variable será el obtenido por la aplicación de un porcentaje de 26,87 sobre Beneficios antes de Impuestos de DUCHSA.</li> </ul>

FÉLIX ARIAS 3  
**FICHA: OPERACIÓN REAL MADRID**

El Real Madrid compró, en 1960 por 11 M Ptas., los terrenos (14 Has) para la Ciudad Deportiva de Chamartín, a la Comisaría General para la Ordenación Urbana que los había expropiado para usos deportivos a diversos titulares. La venta al Club se hizo en virtud del artículo 155 b) de la Ley del Suelo, “en atención a la finalidad social del peticionario”, para que “las destinase a la construcción de sus instalaciones deportivas” y por tratarse de “una entidad tan representativa de la Capital de España”.

Distintas Directivas del Club de Fútbol, intentaron modificar las determinaciones urbanísticas de la Ciudad Deportiva, sin conseguirlo: Saporta que se lo pidió a Franco; Mendoza que lo solicitó a Juan Barranco; y Sanz que se lo pidió a Álvarez del Manzano.

En 1996 el RMCF inicia un procedimiento judicial para reclamar derechos edificatorios que había solicitado en una licencia y que considera otorgada por silencio positivo, ante la falta de respuesta municipal en plazo. En noviembre de 1996, tras diversas negociaciones, el Real Madrid renuncia a estos presuntos derechos y firma un Convenio con la Comunidad (ARPEGIO SA) y el Ayuntamiento, en el que ambas instituciones adquieren al 50% una parcela de 3 Has dentro del ámbito de la Ciudad deportiva por 4.500 M Ptas. La razón que justifica esta adquisición es “*contribuir a la ampliación del sistema dotacional existente en la Zona Norte de la Castellana*” aunque esta zona no tiene especiales necesidades de nuevas dotaciones. En el Plan de 1997 las 11 Has. del Real Madrid se calificaron de dotacional deportivo privado, y las 3 Has. de las Administraciones Públicas de dotacional público.

Al mismo tiempo el plan general define el ámbito urbano en el que se incluye la Ciudad Deportiva, como un “área de suelo urbano donde totalmente o en su mayor parte, se considera concluido el proceso de ocupación del espacio y, consecuentemente, en la misma medida se ha agotado el aprovechamiento urbanístico”. Este mismo plan incluía la ampliación (desde Mateo Inurria a Fuencarral) de la non-nata Operación Chamartín, multiplicando por tres su superficie y edificabilidad.

### **El nuevo escenario del año 2000.**

El año 2.000 la situación financiera del Real Madrid “es dramática”, según declaraciones del Presidente del Club en la presentación de cuentas, con más de 50.000 M Ptas. de deuda. La UEFA advirtió al Club que con la deuda que arrastraba, no sería posible su participación en la Liga de Campeones a partir del 2001.

El candidato a presidente del Real Madrid, Florentino Pérez, en el decálogo que sirvió de base a la campaña electoral que le dio la victoria, hizo varias promesas que tienen relación con la Ciudad Deportiva:

<i>2. Construcción de una nueva ciudad deportiva de 120 hectáreas, que incluye un pabellón multideportivo con capacidad para 8.000 espectadores.</i>
<i>4. Renegociación con el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid del convenio que pesa sobre la actual ciudad deportiva.</i>
<i>6. Incrementar los ingresos actuales del club hasta los 180 millones de euros (30.000 millones de pesetas) en el primer año del mandato. Eliminar la deuda y duplicar los ingresos por merchandising.</i>

Según el diario Expansión, Florentino Pérez informó en esas fechas que *“La nueva Ciudad Deportiva estará ubicada, dijo, al lado de los Recintos Feriales de Madrid, por ser la zona más cercana y con transporte público susceptible para ello”. “El importe global estaría alrededor de los 7.000 millones de pesetas, divididos en: 1.400 para la zona de cantera, 4.000 para la zona profesional y 1.600 millones de pesetas para la zona de recreo de los socios”.*

## **El proyecto inmobiliario en Castellana**

El Plan General reconocía a estos terrenos dotacionales una edificabilidad, de 0,3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>, ampliable hasta un 20% por ser deportivo. Las 11 has del Real Madrid, permitían una edificabilidad máxima de 40.000 m<sup>2</sup> de uso deportivo.

Para justificar la eliminación de la Ciudad Deportiva de la Castellana, el Ayuntamiento aduce la necesidad de realizar un Pabellón Olímpico y un hotel en esos terrenos, para potenciar la candidatura 2012. Con este argumento se inicia la negociación con el Real Madrid de Florentino Pérez que quiere edificar en el área para saldar su deuda y lanzar el Madrid de los galácticos. Sin embargo tras recalificar los terrenos, el Ayuntamiento renunció en 2004 al Pabellón por considerarlo innecesario para la candidatura olímpica y modifico el planeamiento para un Palacio de Congresos.

El Convenio de recalificación de la Ciudad Deportiva del Real Madrid de 7.5.2001, se realiza a pesar de que según el PG97 el aprovechamiento de toda la zona esta agotado, e ignorando la condición de sistema general de los terrenos. En el Convenio figura el insólito acuerdo octavo por el que las Administraciones se comprometen a localizar la nueva Ciudad Deportiva del RMCF en un suelo propiedad de terceros en Valdebebas.

Este convenio y la posterior modificación del plan para instrumentarlo, permite construir en la Castellana cuatro torres de 35 plantas rodeando un Pabellón Olímpico (Madrid-Arena), de forma circular y con una capacidad para 18.000 espectadores. Las torres ocupan 3 de las 14 hectáreas de la actual Ciudad deportiva, tres torres se destinan a oficinas y la cuarta a hotel y oficinas. La edificabilidad aprobada es de 40.000 m<sup>2</sup> para el Pabellón y 225.000 m<sup>2</sup> para terciario. (COMPROBAR). La actuación incluye un aparcamiento subterráneo de 10.000 plazas, y una red viaria subterránea que corre a cargo del Ayuntamiento y que esta suponiendo a los

madrileños 95 M €. Estas infraestructuras deberían haberlas financiado los promotores, como se hizo por ejemplo en AZCA.

La tramitación urbanística fue muy corta, ya se resolvió con una modificación puntual del Plan General soslayando que el propio plan daba por agotada la edificabilidad y sin plantear los impactos ambientales, urbanos y de movilidad, que podía causar una operación de esta envergadura. De esta forma se agilizaba enormemente la realización de las plusvalías que generaba a los propietarios, ya que Real Madrid tenía urgencia en vender los terrenos.

La modificación del PG fruto del Convenio del RMVF está recurrida ante el contencioso, y aunque estaba visto para sentencia a principios de 2003, la sala no se reunió hasta principios de 2007, y la sentencia sigue pendiente de publicación. En este periodo las torres se están construyendo con rapidez.

### **La venta de las 4 torres**

La propiedad de dos torres corresponde al Real Madrid, más el 64,3% de una tercera en la que la Comunidad de Madrid es propietaria del 35,7% restante, en tanto que la cuarta era propiedad del Ayuntamiento, con uso predominante hotelero. Al Real Madrid le corresponden por tanto 148.677 m<sup>2</sup> es decir un 66% del total.

El Club convocó un concurso para vender los aprovechamientos que le habían sido atribuidos en el Convenio, comercializándolo a través de CB Richard Ellis. En el cierre de la presentación de ofertas sorprendió la ausencia de grupos importantes que no acudieron al concurso (Vallehermoso, Colonial, etc.). Acudieron sin embargo otros inversores como: Thisman Speyer Properties (Rockefeller Center y el edificio Chrysler), Metrovacesa, Caja Madrid-Realia, Heron Internacional, Inmobiliaria Espacio y Repsol YPF. No presentaron oferta económica a pesar de haber mostrado su interés las empresas Aberdeen Asset Management and Treasury Holdings, Hines, HRO Group y Nexity.

Los solares del RMCF se adjudicaron a la Inmobiliaria Espacio, del grupo de empresas de Juan Miguel Villar MIR, y Caja Madrid. Esta segunda torre se negoció como sede corporativa de la petrolera Repsol aunque al parecer no se formalizó hasta que el proyecto urbanístico no tuvo el respaldo definitivo de la Comunidad y del Ayuntamiento. Según Las noticias de prensa, Inmobiliaria Espacio y Caja Madrid pagaron unos 3.305 €/m<sup>2</sup>, es decir, 187 M € por torre, con un coste final por torre de 370 M €.

El Gobierno regional y el Real Madrid firmaron en enero de 2003 la escritura de compraventa de la futura tercera torre con la aseguradora Mutua Madrileña Automovilística que resultó adjudicataria del terreno. Se valoró a 3.536 €/m<sup>2</sup>, en un total de 211,5 M €, ya que el edificio tiene una superficie de 59.827 metros cuadrados. La inversión total prevista rondaba los 360 millones de euros.

El solar del Ayuntamiento de Madrid para la cuarta torre de 56.236 m<sup>2</sup> se adjudicó el en abril a Testa - Vallehermoso en 140 M €, en competencia con Nexity - Le



Meridien y Heron. El proyecto incluye un hotel de seiscientas habitaciones y un complejo de oficinas 20.793 m<sup>2</sup>.

Los antiguos propietarios de la Ciudad Deportiva de la Castellana consideran que la expropiación realizada en el año 1955 no contemplaba la explotación para usos distintos a los deportivos, por lo que interpusieron en julio del 2002 un recurso contencioso. Los terrenos fueron expropiados a sus antiguos dueños por 93.097 pesetas en 1955 y vendidos un año después al Real Madrid por algo más de once millones de pesetas. Los reversionistas reclaman alrededor de 64.000 metros cuadrados, la mitad aproximadamente de la Ciudad Deportiva.

### **La nueva Ciudad Deportiva de Valdebebas**

El objetivo fundamental del PAU de Valdebebas era según el Plan General, obtener la Casa de Campo del Este, de 800 has, reclamada durante décadas por los vecinos de Hortaleza y Barajas.

Sin embargo como consecuencia del Convenio de 2002 con el Real Madrid, se tramita una modificación del Plan General, para localizar la nueva Ciudad Deportiva de 120 has en terrenos destinados al parque, y para transformar la ciudad aeroportuaria terciaria prevista por el PG por un nuevo barrio residencial de 12.000 viv., como reclaman los propietarios del suelo para viabilizar la operación de la Ciudad Deportiva.

De nuevo esta operación se caracteriza por la precipitación con la que se afronta todo el proceso de planeamiento y gestión del sector de urbanización y también la construcción de la primera fase de la ciudad deportiva. Son de destacar las siguientes irregularidades:

- Se modifica el plan general y se aprueba el planeamiento de desarrollo en un ámbito que esta afectado de nulidad por Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de fecha 27 de febrero de 2003, en aquel momento. El Ayuntamiento optó por recurrir en casación al Tribunal Supremo, que en 2007 ha confirmado la sentencia.
- La motivación del expediente urbanístico no tiene origen en el interés general, se trata mas bien de una puesta en formato urbanístico del contenido los Convenios CM-AM-RMCF de 16.7.2002 (en desarrollo del Convenio de recalificación de la Ciudad Deportiva del Real Madrid de 7.5.2001) y el de los Propietarios de suelo de Valdebebas–RMCF-AM de 17.7.2002. La legislación urbanística se utiliza a posteriori y tan solo para sancionar lo acordado en convenios previos en los que solo participa el gobierno municipal que tiene mayoría, dejando vacíos de contenido la información publica y el Pleno municipal, ignorando los perjuicios que tiene la actuación para el interés municipal: impactos urbanos, cargas infraestructurales y perdida de zonas verdes, que se asumen para contribuir a generar plusvalías a particulares.

- Se ignora la determinación del Plan General que establece que la actuación de Valdebebas tiene como fin crear la Casa de Campo del Este y una ciudad aeroportuaria terciaria. La Memoria (vinculante) del Plan General vigente establece como objetivo de este PAU “el Parque de Valdebebas o Casa de Campo del Este, que se configura como un elemento del sistema de parques metropolitanos, de forma que, naciendo en el parque Juan Carlos I, y a través de la Corona Norte, conecte con las masas forestales del Monte de El Pardo”. Pero el Ayuntamiento en el convenio del Real Madrid acepta, y luego tramita en la MPG de Valdebebas, que la Ciudad Deportiva se localice rompiendo esa continuidad con el parque Juan Carlos I. el Real Madrid.
- Además el Real Madrid obtiene, al parecer, este suelo a un precio mínimo en el convenio con los propietarios de julio de 2002, debido a que el Ayuntamiento acepta sus pretensiones de modificación de usos a residencial libre y de la reducción del parque. Además el Ayuntamiento gestiona la actuación desde el inicio de la MPG hasta la aprobación del PP y PU en un tiempo record de 3 años, en tanto que los PAUS el Este que iniciaron su tramitación en el año 2000 han tardado 7 años y algunos aun no lo tienen.
- Dada la urgencia del Real Madrid, en 2006 cuando todavía no se ha aprobado el Plan Parcial, el Ayuntamiento aprueba en precario la urbanización y construcción de la primera fase e de la misma, de forma irregular, pues para dar la licencia se argumenta la provisionalidad de los edificios e instalaciones construidas, que son a todas luces permanentes por sus características y los sistemas constructivos empleados. Esta 1ª fase “en precario” de la Ciudad Deportiva afecta a 35 Has. con edificios de 21.500 m<sup>2</sup> para oficinas, instalaciones y vestuarios, 11 campos de fútbol, 10.000 m<sup>2</sup> de gradas, 220.000 m<sup>2</sup> de aparcamientos, con un presupuesto de 20 M €.