EL PAIS (EDICION MADRID)
MADRID
09/07/13
Prensa: Diaria
Tirada: 114.366 Ejemplares
Difusión: 100.098 Ejemplares
Cód: 72251176
Página: 3
Sección: MADRID Valor: 9.298,00 € Área (cm2): 902,9 Ocupación: 95,16 % Documento: 1/1 Autor: BRUNO GARCÍA GALLO Madrid Núm. Lectores: 637000



Imagen aérea de la estación de Chamartín y de las vías que la operación urbanística pretende soterrar. / ÁLVARO GARCÍA

Descarrila la Operación Chamartín

- La justicia tumba el plan por superar el límite de cuatro alturas de la ley regional
- Exime a los propietarios del suelo de invertir 245 millones en metro y carreteras

BRUNO GARCÍA GALLO
Madrid

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha anulado la operación urbanística diseñada por el Ayuntamiento, la Comunidad, el Ministerio de Fomento, Renfe, Adif y el BBVA para soterrar las vías de la estación de tren de Chamartín, prolongar el paseo de la Castellana y la línea 10 de metro, y construir 17.000 viviendas con las que sufragar todas esas obras.

Como sucedió en enero de 2012 con la operación para tirar abajo el estadio Vicente Calderón y construir pisos con los que pagar la reforma de La Peineta, los magistrados han dictado que el desarrollo de la Castellana vulnera la Ley del Suelo aprobada en 2007 por la expresidenta regional Esperanza Aguirre (PP), que limita a cuatro alturas los nuevos desarrollos urbanísticos. El plan de la Castellana, aprobado en marzo de 2011, prevé levantar una veintena de torres de más de 20 pisos.

Este obstáculo legal podría solventarse mediante un recurso ante el Tribunal Supremo, como se ha hecho en el caso de la Operación Calderón, puesto que el Gobierno regional aprobó en junio un cambio en la Ley del Suelo que presumiblemente desbloqueará ambos desarrollos.

Pero la prolongación de la Castellana, que lleva más de 20 años varada, parece gravemente tocada: el plan estipulaba que, a cambio de levantar los pisos, los propietarios del suelo ampliarían cinco paradas la línea 10 de metro y construirían un túnel entre la Castellana y el barrio de Las Tablas. Los magistrados han estimado, sin embargo, que no se les puede obligar a sufragar las obras.

La Operación Chamartín se ideó en 1993 para soterrar las vías y ampliar sobre ellas la Castellana hacia el norte. Sin embargo, la falta de consenso entre las tres Administraciones mantuvo bloqueado el plan hasta diciembre de 2008, cuando el Ministerio de Fomento (entonces, socialista, y ahora del PP), la Comunidad de Madrid (PP), el Ayuntamiento de la capital (PP), Renfe, Adif y la sociedad anónima Desarrollo Urbanístico Chamartín (el 72,5% pertenece al BBVA, y el resto a la constructora San José) firmaron un convenio para desarrollarlo.

El Ayuntamiento aprobó en marzo de 2011 el plan parcial urbanístico, que fue recurrido ante la justicia por un estudio de arquitectura seis meses después. Ese plan prevé liberar (mediante el soterramiento de las vías) 3,1 millones de metros cuadrados para hacer 17.000 viviendas (4.000, protegidas). En 15 años, ya acabadas, albergarán a 50.000 personas. La intervención irá acompañada por una inversión de 11.000 millones de euros por parte de las tres Administraciones, que será sufragada íntegramente por las plusvalías de la operación inmobiliaria.

Así, se extenderá 2,8 kilómetros la Castellana hasta conectarla con la M-40; se construirán 53 hectáreas de parques y 81 hectáreas de equipamientos públicos; se ampliará 100.000 metros cuadrados la estación (que pasará de 21 a 32 vías para llevar las líneas del AVE de Atocha al norte de la ciudad); la línea 10 de Metro crecerá 4,4 kilómetros con cinco nuevas estaciones; se hará un nudo norte de conexión con M-30, A-1, M-11, y M-607; y se enlazará con un túnel el barrio de Las Tablas y Fuencarral-Tres Olivos.

La sentencia del Tribunal Superior de Justicia, fechada el 21 de junio y adelantada por la web *VozPopuli*, considera sin embargo que, al contrario de lo que dispone la Ley regional del Suelo, no se puede obligar a los propietarios del suelo a costear todas esas infraestructuras. Basándose en la doctrina del Supremo (lo que dificultará un eventual recurso ante ese tribunal), los magistrados eximen a estos de sufragar la ampliación del metro (valorada en 207 millones de euros) y el túnel de Tres Olivos (37,5 millones).

El coste de esas obras recaería pues en las Administraciones, pese a que el acuerdo con la sociedad anónima Desarrollo Urbanístico Chamartín estaba diseñado para que las plusvalías inmobiliarias cubrieran el gasto; tanto es así que el Ayuntamiento incluso incrementó la edificabilidad del suelo "para poder cubrir el excepcional coste económico de las infraestructuras".

Respecto a la limitación a cuatro alturas prevista en la ley regional, la Comunidad aprobó en junio una disposición adicional (colada de rondón en la Ley de Patrimonio Histórico) que exime "al suelo que estuviera clasificado como urbano antes de la entrada en vigor" de la norma en 2007. Con este cambio, teledirigido quirúrgicamente para solventar los reveses de la justicia a cuenta de la ley regional, debería quedar solventado el conflicto de interpretación entre los magistrados y el Ayuntamiento, pendiente en cualquier caso del dictamen del Supremo a cuenta de la Operación Calderón.

Lissavetzky: "Otra chapuza del PP"

- El líder municipal socialista, Jaime Lissavetzky, cree que la sentencia "es una muestra más del **callejón sin salida** al que el Partido Popular ha conducido a la capital con su plan urbanístico de 1997".
- "Más allá de sumar un nuevo borrón en la trayectoria del Gobierno municipal del PP, esta sentencia debe utilizarse como una nueva oportunidad para **repensar Madrid,** dialogando con todos los agentes de la ciudad", añade Lissavetzky, que ve **"inviable"** mantener el plan tal y como fue aprobado en 2011.
- "Veo totalmente necesario incorporar este ámbito de Madrid a la reflexión del nuevo plan general y no buscar una nueva solución provisional **chapucera** que aumente la incertidumbre sobre el futuro de la ciudad", concluye.

