

La Operación Chamartín hoy



Jesús Espelosín Atienza

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Autor del libro "Operación Chamartín. Historia de una realidad virtual"

Resumen

La Operación Chamartín se ha puesto al día. Después de 23 años perdidos, ha hecho falta que Renfe se llame Adif, DUCH, sea ahora DCN, que la propia actuación se conozca como Distrito Castellana Norte y, sobre todo, que el Ayuntamiento de Madrid, la administración competente, defina por primera vez, lo que hay que hacer desde el punto de vista del urbanismo de la ciudad, algo obvio pero que, por novedoso, ha causado estupor. Por fin, si el resto de las administraciones aceptan este hecho, puede arrancar la Operación Chamartín.

Palabras clave

Larga historia, economía y urbanismo, iniciativa municipal, veracidad informativa, acuerdo necesario

Abstract

The Chamartín Operation is back on track. After 23 lost years, the Railway Infrastructure agency ADIF, an offshoot of the Spanish Railway Company RENFE, and the Madrid City Council, as competent authority, have finally defined for the first time what needs to be done from a town planning perspective with respect to a project that has successively been rebranded as DUCH and now as the North Castellana District or DCN. While this was patently obvious, this sudden announcement after all this time has caused something of a stir. If the other authorities now accept this fact, the Chamartín Operation can finally begin.

Keywords

Long history, economy and town planning, municipal initiative, transparency, necessary agreement

Hace más de veintitrés años que Renfe, hoy Adif, intentó poner en marcha lo que luego se conoció como Operación Chamartín.

Era 1993 y Renfe acababa de terminar una actuación conocida como el Pasillo Verde Ferroviario que había cerrado una herida urbana en el distrito de Arganzuela, mediante la cobertura de las vías que cruzaban el barrio y la transformación del espacio en suelo urbano que fue utilizado para construir viviendas, oficinas, hoteles, equipamientos y zonas verdes. En definitiva, ciudad.

Un consorcio entre Renfe y el Ayuntamiento de Madrid fue capaz, obviamente después de que el Ayuntamiento definiera urbanísticamente lo que había que hacer, de ejecutar ese planeamiento en menos de cinco años. Y, sin embargo, y de manera sorprendente, Renfe no utilizó el mismo procedimiento para desarrollar una nueva actuación en el norte de la ciudad para encajar el haz de vías que parten, y atraviesan, la Estación de Chamartín. En su

lugar, Renfe encargó a la mercantil "Desarrollo Urbanístico de Chamartín SA" (DUCH) la gestión de la recalificación del suelo y su posterior ejecución del desarrollo urbanístico. Hoy, esa mercantil, participada en un 75% por el banco BBVA, tiene otro nombre, "Distrito Castellana Norte SA" (DCN), pero el mismo grado de ejecución de la Operación Chamartín que hace 23 años cuando le fue adjudicada.

Les remito a mi libro "Operación Chamartín. Historia de una realidad virtual" (Ediciones Irreverentes 2013) para conocer el cómo, que no el porqué, desde el pecado original de no partir de un planeamiento previamente aprobado por el Ayuntamiento de Madrid, han pasado esos veintitrés años sin que DUCH, la empresa a la que Renfe encargó la ejecución de la Operación Chamartín, haya sido capaz de ponerla, siquiera, en marcha. Y, eso, que durante este tiempo hemos conseguido una burbuja inmobiliaria en la que, parafraseando la célebre expresión, el más tonto hacía casas.



En la actualidad

Pero estamos en 2016 y la historia debería servir para evitarnos la condena de tener que repetirla.

En el mes de mayo de este año el Ayuntamiento de Madrid, por primera vez, ha tomado la iniciativa para definir qué es lo que debe hacerse en esa zona de la ciudad desde su punto de vista, es decir desde criterios urbanísticos. Hasta ahora, la administración municipal se había limitado a fijar parámetros de planeamiento general y a recibir las diferentes propuestas de planeamiento de detalle proporcionadas por la empresa encargada por Renfe. Todo ello, eso sí, en el más noble espíritu colaborador a pesar de que nunca hasta ahora las propuestas llegaban a gozar del beneplácito de los servicios técnicos municipales.

Bueno, hasta este punto he tratado de describir una situación real. Ahora, me gustaría dar mi opinión de como deberían evolucionar los acontecimientos para que la antigua Operación Chamartín llegue a ser una realidad, le pongan el nombre que le pongan.

Para empezar, diré que no me voy a meter en consideraciones urbanísticas que no me conciernen ni como promotor, ni como administración ni como árbitro. Ya se han ofrecido suficientes. Me limitaré a dar la visión de esos mirones que, detrás de una valla de obra comentan la marcha de esta. Y, como hacen esos mirones, con varias obviedades que, sin embargo, no parecen serlo tanto a la vista de lo acontecido hasta ahora.

En primer lugar habría que señalar que el entorno económico ha cambiado desde que en 2008, en el punto álgido de la burbuja inmobiliaria, se desbloqueó, por enésima vez, la Operación Chamartín. Eso sirvió para que el promotor presentara, en 2011, un Plan Parcial que era el que ya habían presentado en 2004 pero corregido y muy aumentado. Después, aunque las sentencias judiciales lo han adelgazado, creo que la última propuesta tiene más que ver con el deseo de buscar inversores que con las posibilidades reales de llevarlo a cabo. Incluso el promotor propuso, y Adif y Renfe Operadora aceptaron, a finales



Proyecto Madrid Castellana Norte

de 2014, un plazo de veinte años para pagar el suelo a Adif, lo que significa que ambas instituciones piensan en que les van a hacer falta más de dos décadas para llevar adelante la Operación. Concretamente, hasta 2036. Ello fue el objeto de un llamado “Acuerdo para la modificación no extintiva del texto refundido del Contrato suscrito el 23 de junio de 2009 por Adif, Renfe Operadora y Desarrollo Urbanístico de Chamartín sobre adjudicación preferente de los derechos de las primeras en relación con el desarrollo urbanístico de los recintos ferroviarios de Chamartín y Fuencarral” que fue ratificado por el Consejo de Administración de Desarrollo Urbanístico de Chamartín SA, promotor de la Operación Chamartín, con fecha de 30 de enero de 2015.

Efectivamente, da la impresión de que ni el mercado inmobiliario, ni las posibilidades crediticias para ese mercado hacen pensar que en el corto plazo pueda desarrollarse una Operación Chamartín modelo king size, aunque, en todo caso, este es un asunto que concierne, exclusiva-

mente, al promotor y él sabrá lo que más le interesa desde el punto de vista de su economía.

Pero es que el asunto no puede analizarse solo desde esa perspectiva. El que Adif consiga unos importantes beneficios por la recalificación de sus terrenos o el que una entidad financiera obtenga plusvalías extra bancarias, por muy legítimos que sean esos intereses, no pueden ser el motor de una actuación urbanística en Madrid y si el que la ciudad pueda desarrollarse con la lógica de un urbanismo armónico.

Por eso, debemos celebrar que, además de hablar de cuánto dinero le hace falta a Adif para resolver sus problemas económicos, una vez que el promotor privado se lleve su parte, se hable de urbanismo, pero del que se levanta en el suelo y no del que se construye en el aire. De una edificabilidad que no sobresature la zona, de unas comunicaciones que resuelvan el actual déficit de las mismas y de unos equipamientos que no se queden en el papel

por su imposibilidad de construirlos. En definitiva, de un urbanismo hecho desde la realpolitik y no desde la mera especulación del suelo.

Y si hablamos de urbanismo hay que recordar otra obviedad, reflejada en el artículo 25, apartado e) de la Ley 7/1985 Reguladora de las Bases del Régimen Local. Es el Ayuntamiento de Madrid la administración competente para definir el urbanismo de su ciudad, por muy importantes que sean las demás administraciones públicas que tengan algo que hacer en la misma. Hasta ahora el Ayuntamiento, de Madrid, se había limitado a fijar, y cambiar, los parámetros de planeamiento general que fueran más favorables para la Operación Chamartín y a admitir las diferentes propuestas de planeamiento de detalle que se le han hecho. Pero algo se ha debido hacer mal para que estemos donde estamos.

Mi impresión es que, hasta ahora, los servicios técnicos de la Gerencia Municipal de Urbanismo de Madrid (se llame como se llame ahora) nunca han estado de acuerdo con las propuestas que le hacía el promotor y solo las decisiones políticas hacían posible la, aparente, aprobación de las mismas. Dos ejemplos: Uno, en 2004, ¿porqué no aprobó el Ayuntamiento de Madrid el Plan Parcial presentado y esperó a una nueva propuesta del gobierno de Rodríguez Zapatero que no se produjo hasta 2008?. Otro, en 2015, ¿Porqué no aprobó el Ayuntamiento de Madrid el nuevo Plan Parcial que, a bombo, platillo y cohetes anunciaron en febrero de ese año?. Pueden dar las respuestas que mejor expliquen su posición personal al respecto pero el caso es que, en ninguna de las dos ocasiones se aprobó ese Plan Parcial.

Hay un caso entre esos dos que fue el de 2011, ese que el TSJ de Madrid calificó como ilegal. Realmente, ¿alguien puede pensar que los rigurosos funcionarios de la Gerencia Municipal de Urbanismo (o cómo diablos se llame ahora) no eran conscientes de lo que estaban aprobando bajo indicaciones muy precisas de la superioridad?.

Ahora, el Ayuntamiento ha tomado, por primera vez, la iniciativa y ha definido en unas criticadas dieciséis páginas del mes de mayo, que es lo que hay que hacer. Creo que es el momento en que más cerca ha estado la Operación Chamartín de llegar a ser una realidad física.

Hay otra obviedad que, sin embargo, no puede dejar de reseñarse: la igualdad ante la ley de todo el mundo. Si el planteamiento de Adif, eso de recalifíqueme usted mi terreno hasta que pueda conseguir la plusvalía que necesito, pudiera valer para cualquier propietario de suelo, la verdad es que nos ahorraríamos los departamentos urbanísticos de los ayuntamientos pero también las posibilidades de corrupción que, por esos motivos, suelen producirse. Incluso se podría sustituir todo eso por unas máquinas expendedoras de edificabilidad en la puerta de los ayuntamientos españoles. Bastaría introducir el título de propiedad del terreno y señalar en el display de la máquina la edificabilidad deseada. La propia máquina podría emitir, junto con el certificado de esa edificabilidad pedida, la justificación adecuada para la misma. Realmente, ¿Alguien puede imaginarse a cualquier otro propietario de suelo exigir a su ayuntamiento una recalificación del mismo hasta que satisfaga sus necesidades, o sus deseos, de plusvalía económica?

Bien, pues si ese planteamiento parece un disparate, ¿porqué el planteamiento de Adif-Renfe basado en su necesidad económica no merece ese calificativo?. Pues, posiblemente, por la consideración de su carácter de institución pública que, a los efectos urbanísticos es irrelevante mientras pretenda competir con la actividad inmobiliaria privada mas allá de su dedicación ferroviaria.

Y, por último, habría que reclamar una política de comunicación más adecuada con la consideración de la opinión pública como adulta. No voy a pedir que se diga la verdad, siempre relativa y más en el ámbito de la política. Voy a pedir solo que se digan cosas que parezcan coherentes. Veamos algunos ejemplos de lo que digo.

Primero. Esa propuesta del Ayuntamiento del mes de mayo se ha interpretado por algunos medios como una paralización de la Operación Chamartín pero, ¿cómo puede pararse algo que lleva parado desde hace veintitrés años?. De ninguna manera. Esa expresión tiene como única finalidad, muy posiblemente, desprestigiar la propuesta municipal.

Incluso habría que recordar que el programa electoral de Ahora Madrid, el grupo político que hoy gobierna la ciudad, contenía, en la página 21 de sus “Propuestas Programáticas Ciudadanas de Distrito”, el propósito de “Impulsar la paralización de la Operación Chamartín” (sic). Bueno,

pues no han hecho esa cosa lingüísticamente tan rara sino todo lo contrario, cosa que le puede venir muy bien a la Operación Chamartín si logran entenderse los distintos protagonistas de la historia.

Segundo. La propuesta del Ayuntamiento de Madrid no ha impedido la creación de cientos de miles de puestos de trabajo ni ha supuesto la pérdida de miles de millones de euros para el Ayuntamiento en los próximos tres o cinco años como algunas estimaciones optimistas vertieron en los días siguientes sobre un documento que, además, se criticó por su parquedad ya que se contenía en tan solo 16 páginas. No. La propuesta aprobada en el Consejo de DUCH-DCN de 30 de enero de 2015, ya citada anterior-

mente, extendía hasta 2036 el plazo de ejecución de ese remozado Distrito Castellana Norte y, además, estaba planificado por quien lleva veintitrés años haciendo eso, planificando plazos. Hay que recordar esa frase hecha de “Ahora sí: Arranca la Operación Chamartín” repetida hasta el aburrimiento por los medios durante estos años cuando se hacían eco de las pretensiones del promotor. Y, si, ahora si sería posible el arranque de la Operación si se respetara el estado de derecho y la competencia municipal en el urbanismo madrileño.

Tercero. El Ministerio de Fomento planteó, en mayo de 2016 después de la propuesta municipal que, debido al compromiso del Ayuntamiento de Madrid de febrero de



Propuesta del Ayuntamiento de Madrid

2015, había incurrido en un gasto irrecuperable de 900 millones de euros que, naturalmente pensaba reclamar al Ayuntamiento. Pues bien, alguien podría pensar que si ese supuesto compromiso vinculante tiene fecha de febrero de 2015 no era posible que el Ministerio dispusiera de partidas de gasto hasta el presupuesto de 2016, ese que le hubiera permitido, desde el 1 de enero de ese año, hasta el mes de mayo cuando hacía la reclamación, concursar, licitar, adjudicar, contratar, realizar, certificar y pagar nada menos que 900 millones de euros. Seguro que es así, pero debería explicarlo mejor.

Una última nota sobre otro problema que, hasta ahora, tampoco han sabido resolver. Cuando se produzca la desafectación del uso ferroviario de los suelos de Adif-Renfe, deberá ofrecerse a sus antiguos propietarios, o a sus causahabientes, la reversión de la expropiación realizada en su momento en aquellos suelos expropiados para usos ferroviarios y que ahora van a tener un uso lucrativo distinto. No hacerlo supondría retrotraernos a finales del siglo XVIII cuando las últimas patentes de corso expedidas por el rey Carlos III permitían a determinados capitanes de barco robar a terceros siempre que dieran una parte de la “presa” a la Hacienda Pública.

Ni las campañas de desprestigio social de los reversionistas, ni las decisiones de los tribunales que, hasta ahora, no han podido entrar en el fondo de las reclamaciones por no estar desafectados los terrenos, van a impedir que se produzcan esas reversiones. A no ser que la administración admita la incapacidad del promotor para resolver ese problema a pesar de que tenía el compromiso contractual de hacerlo. No lo ha hecho. Simplemente ha procrastinado.

La Operación Chamartín se encuentra, hoy, como hace veintitrés años: como un objeto de disputa entre dos administraciones, la central y la autonómica de un signo político y la municipal de otro. Exactamente como en 1993 pero con los signos políticos cambiados. De esas tres administraciones depende el que no pasen otros veintitrés años igual pero, ahora, hay una ventaja sobre la situación anterior: el Ayuntamiento de Madrid, la administración competente, ha fijado las condiciones urbanísticas.

Ojalá hagan que el urbanismo sea un arma cargada de futuro para la Operación Chamartín. **ROP**

