

## EMPRESAS



En febrero se aprobaba la revisión del Plan Parcial de Refoma de la Operación Chamartín. En la foto, el presidente del BBVA, Francisco González, con el expresidente de la Comunidad de Madrid, Iganacio González; la ministra de Fomento, Ana Pastor, y la exalcaldesa de Madrid, Ana Botella.

La *operación Chamartín*, aunque con nombres distintos, con planes modificados, y algún que otro baile de cifras, lleva cerca de 20 años en los cajones del Ayuntamiento de Madrid. Relanzada a principios de este año 2015 por sus promotores (BBVA mayoritariamente y la constructora San José) y por las tres Administraciones en liza, se encontró, cuando estaba a punto de ser aprobada, con el triunfo de Ahora Madrid en el Ayuntamiento

madrieno y la decisión de la nueva alcaldesa, Manuela Carmena, de revisar con lupa un proyecto que fue muy criticado en campaña. Algo que puede llevar meses de trabajo. Meses que la promotora Distrito Castellana Norte, asegura no tener. Si en 2016 no tienen el visto bueno se retiran del proyecto lo que, afirman, dejará a las arcas públicas del Consistorio de la capital sin 3.400 millones en tributos.

### BBVA y San José amenazan con retirarse en seis meses del macroproyecto y dejar a Madrid sin 3.400 millones en impuestos

## Carmena, el último escollo de la 'operación Chamartín'

■ Nuria Díaz

3.114.000 metros cuadrados tienen la culpa. La conocida comúnmente como **Operación Chamartín**, la mayor actuación urbanística de España y muchos afirman que de Europa, vuelve a estar de actualidad. La razón: la reunión que la nueva alcaldesa de Madrid, **Manuela Carmena**, mantuvo hace unos días, con **Antonio Béjar**, presidente de la empresa promotora **Distrito Castellana Norte**, participada en un 70%-30% por **BBVA** y la constructora **San José**. A la entrada, caras tensas. No era para menos: la formación por la que Carmena se presentaba a las elecciones, Ahora Madrid, llevaba en su programa la paralización del proyecto. A la salida, aunque sin foto ni declaraciones oficiales, más relajación. Béjar se mostraba optimista porque la alcaldesa se había mostrado dispuesta a estudiarlo y esperaba que "el Plan Parcial, una vez analizado por el nuevo equipo de gobierno del Ayuntamiento, pueda ser aprobado en un próximo pleno". Además, a Béjar le ha salido a última hora, un aliado inesperado. Tras reunirse con él, el líder del PSOE en el ayuntamiento de Madrid, **Antonio Carmona**, principal apoyo de Carmena en el Ayuntamiento, ha declarado que se compromete "a tratar de sacar adelante la Operación Chamartín, que implica una inversión privada de 5.000 millones de euros, si su desarrollo supone coste cero para el Ayuntamiento de Madrid, se amolda al modelo de la ciudad y resulta beneficiosa para los intereses de los madrileños". "Coste cero, explican fuentes del sector, no es, aunque la

mayor parte de la inversión será de los promotores privados". Concretamente, implica una inversión de 6.000 millones, de los cuales 5.000 corresponden a la iniciativa privada. De esa cantidad, según el nuevo Plan que recibió el visto bueno del equipo de Ana Botella en febrero de este año, 3.500 millones se destinan al sector residencial y terciario, 1.300 millones a infraestructuras y 1.100 a equipamientos públicos. En materia de infraestructuras, implica la remodelación integral del nudo norte de la M-30 y la del nudo M-40 norte, el cubrimiento de las vías de ferrocarril y actuaciones en Metro. Se diseña un entorno para que la Estación de Chamartín se convierta en un polo fundamental de la alta velocidad.

El desarrollo contempla más de 17.000 nuevas viviendas, precisamente uno de los puntos que parece no gustar al ayuntamiento de Carmena, que en campaña, ya señaló que no cree que Madrid necesite ese parque nuevo de viviendas. "En realidad -explican fuentes del sector- son 17.000 viviendas en 20 años, y es una estimación tomando como

**La mayor parte del suelo es de Adif, pero también tienen metros cuadrados el Ministerio de Fomento, el Ayuntamiento, el Canal de Isabel II y la Comunidad de Madrid**

referencia los metros cuadrados edificables que se irían haciendo de forma progresiva. El uso para estas viviendas y oficinas es solo el 20% de los 3,1 millones de metros cuadrados del proyecto. El 80% estará destinado a dotaciones públicas porque desde el primer plan que se presentó, al que ahora está encima de la mesa de Carmena, han pasado 19 años y ha habido muchos cambios".

Hace unos días, el presidente del BBVA, **Francisco González**, señalaba, preguntado por la situación en la que se encuentra la operación que "me lo encontré hace 19 años, cuando llegué a Argentina, y aún no ha sido aprobado". "Es un gran proyecto para Madrid", que creará 120.000 puestos de trabajo y repor-

tará a la Administración más de 3.600 millones de euros de ingresos". Precisamente es esa cifra para las arcas públicas en tributos, una de las bazas negociadoras que el consorcio promotor está utilizando en su tira y afloja con Carmena. "Es la mitad de la deuda de Madrid"-señalan algunas fuentes. Por si los ingresos públicos no convencen al nuevo equipo del consistorio madrileño, los promotores también recuerdan, para meter algo de prisa, que este proyecto tiene fecha de caducidad y que si no está en marcha en 2016, lo abandonan. Hace un año, en julio de 2015 terminaba el contrato que en su momento firmaron

**La historia de este proyecto es una historia larga y plagada de contratiempos. La prolongación de la Castellana es una idea que lleva más de 20 años varada**

**Desarrollo Urbanístico Chamartín (Duch)**, ahora Castellana Norte, y **Adif** y **Renfe** y decidieron renovarlo hasta 2016. "Ya no habrá más prórrogas"-afirman en el sector.

El equipo de Carmena tiene trabajo por delante porque se trata de más de 13.000 folios y 700 planos. Aunque se apruebe en alguno de los próximos plenos del ayuntamiento, fuentes conocedoras del proyecto señalan que no se empezaría a levantar ni una vivienda antes de dos años porque la zona en cuestión es "un erial". Se trata básicamente del espacio comprendido entre la Castellana y el casco histórico del barrio de Fuencarral en el que entre otras cosas tienen previsto plantar 25.000 nuevos árboles.

En el proyecto hay varias empresas pero también administraciones implicadas. La mayor parte del suelo es de Adif, pero también el ministerio de Fomento, el Ayuntamiento, el Canal de Isabel II y la Comunidad de Madrid son propietarios. Los promotores aseguran que su nuevo plan Parcial tiene 48 informes favorables solicitados a seis ministerios, siete consejerías de la comunidad de Madrid, seis áreas del Gobierno del Ayuntamiento de la capital, confederaciones Hidrográficas, Bomberos, Correos y diversas compañías suministradoras de servicios como Enagás, Red Eléctrica, Gas Natural Fenosa, Iberdrola y Canal de Isabel II. Ana Botella estaba a punto de darles el sí, cuando llegó Carmena.

**20 años de idas y venidas**

Lo cierto es que la historia de este proyecto es una historia larga y plagada de contratiempos. La prolongación de la Castellana es una idea que lleva más de 20 años varada. 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. Después ha estado a punto de aprobarse varias veces, la última, justo antes de las últimas elecciones municipales del pasado 24 de mayo. En abril, el Tribunal Supremo revocaba, por falta de motivación, la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que acordó la nulidad de algunos aspectos del Plan Parcial de Reforma.

### Los 1.200 millones de Adif, en el aire

■ Que en esta operación hay muchos intereses, es una obviedad. Que a unos les corre más prisa que a otros que salga adelante, ya es otra cosa. En realidad, ni Renfe ni Adif han visto ni un duro de los cerca de 1.200 millones por los que acordaron vender sus terrenos al consorcio promotor. El BBVA, que obtuvo por concurso público los terrenos de Adif en los 90, señaló

que abonaría el pago de los 1.000 millones de euros por los terrenos cuando la ejecución del proyecto obtuviera la luz verde. Los mismo la constructora San José hasta alcanzar los 1.200 millones. Las arcas de Adif y Renfe llevan tiempo esperando esta inyección de capital, y más ahora que pasarn por un momento en el que ambas están en plena ebullición. El gobierno del PP se

ha comprometido a acabar los Aves y Adig es la responsable de cumplir estos planes de la alta velocidad. La compañía pública ha llegado a acudir hasta en dos ocasiones al mercado de renta fija en busca de financiación para poder afrontar las inversiones de los nuevos trazados, así como parad asumir sus compromisos de deuda. Mientras, Renfe está preparándose para la

llegada de la competencia, no solo en el tráfico de mercancías, sino también de pasajeros. Antes de que finalice este año, el Gobierno dará entrada a un competidor en la línea de alta velocidad Madrid-Levante, lo que ha llevado al operador público a realizar una importante inversión para mejorar sus servicios y prepararse para la competencia que llega.