

Bases para la ordenación urbanística del área Estación de Chamartín - sur de Calle 30 / Fuencarral - norte de Calle 30. Acuerdo ADIF / DCN / Ayuntamiento de Madrid.

Julio 2017.

1. El instrumento de planeamiento adecuado para articular la nueva propuesta de ordenación para el conjunto del Área será una modificación puntual de plan general. El escenario temporal previsto para la modificación será el de iniciar su tramitación administrativa a principios del cuarto trimestre de 2017 con aprobación inicial en enero de 2018 y aprobación definitiva en el último trimestre de 2018. Previamente a la aprobación inicial y simultáneamente a la concreción de la misma se desarrollará un proceso específico de participación con las asociaciones ciudadanas articulado por el Ayuntamiento de Madrid.
2. La modificación de plan general establecerá ámbitos de ordenación y áreas de reparto diferenciadas e independientes. Se delimitarán cinco áreas de reparto: Centro de Negocios Chamartín, Estación de Chamartín, Fuencarral / Malmea, Fuencarral / Tres Olivos y Fuencarral / Las Tablas. El ámbito del APE Colonia Campamento se integrará en el ámbito del Centro de Negocios Chamartín.
3. Los suelos ferroviarios no incluidos en los ámbitos anteriores serán calificados como Sistema General Ferroviario. Igualmente el nudo norte de Calle 30 y el nudo de Fuencarral quedarán excluidos de los dichos ámbitos y calificados de Sistema General Vario.
4. La modificación de plan general articulará los elementos estructurantes del conjunto de ámbitos, al norte y sur de Calle 30, garantizándose una adecuada ordenación general del área y su integración urbana con el entorno. Las actuaciones de remodelación que se realicen sobre el nudo norte de Calle 30 y el nudo de Fuencarral, asumidas por el Ayuntamiento de Madrid, se integrarán y compatibilizarán con la ordenación general del área.
5. Con el fin de garantizar la coordinación y supervisión de las actuaciones necesarias al sur de Calle 30 (Centro de Negocios Chamartín y Estación de Chamartín) así como en relación a los sistemas generales de infraestructuras de transportes y servicios urbanos se establecerá un instrumento de impulso, seguimiento y colaboración con participación pública y privada.
6. Excepto en el ámbito Estación de Chamartín que estará integrado exclusivamente por suelos de Sistema General Ferroviario, en el resto de ámbitos, solo se incluirán los suelos de Sistema General Ferroviario que resulten afectados por actuaciones de transformación urbanística.

7. La modificación de plan general revisará en relación al Plan General vigente, ajustándolas, tanto las edificabilidades máximas previstas como las cargas imputables a la actuación. En este punto será necesario que el resultado final alcance un adecuado equilibrio entre usos urbanísticos, volumen de edificabilidades, cargas y viabilidad de los ámbitos para todas las partes intervinientes.
8. Se articularán los sistemas y modelos de transporte adecuados para garantizar una movilidad sostenible en relación a los usos y edificabilidades previstos.
9. El dimensionado de las redes públicas se realizará, además de según lo dispuesto en el artículo 36 de la ley 9/2001 de suelo de la Comunidad de Madrid conforme a los criterios, excluido viario, contenidos en los cuadros siguientes:

En los ámbitos Centro de Negocios Chamartín y Estación de Chamartín la determinación de redes públicas se realizará de manera equilibrada y con el siguiente criterio:

	Mínimo m ² s x 100m ² c		Máximo computable Total sobre Losa x 100 m ² c		Mínimo Total sobre Suelo Natural x 100 m ² c	
	Zona Verde	Equipam.	Zona Verde	Equipam.	Zona Verde	Equipam.
T. Comercial	15,0	5,0	13,0	0,0	2,0	5,0
T. Hospedaje	15,0	5,0	13,0	0,0	2,0	5,0
T. Ocio	15,0	5,0	13,0	0,0	2,0	5,0
T. Oficinas	15,0	5,0	13,0	2,0	2,0	3,0
Residencial	15,0	15,0	13,0	4,0	2,0	11,0
E. Privado	15,0	2,5	13,0	0,0	2,0	2,5

Sobre losa en cubrimiento de vías ferroviarias solo se localizarán zonas verdes y usos deportivos.

El ámbito del Centro de Negocios Chamartín posibilitará, sin la consideración de carga urbanística y con el alcance patrimonial que corresponda, la disponibilidad y calificación como sistema general de una parcela, localizada al norte de Calle 30 con preferencia en los ámbitos de Tres Olivos o las Tablas garantizándose su funcionalidad, con una superficie aproximada de 50.000 m²s que posibilite la relocalización de las instalaciones de las cocheras de EMT.

En los ámbitos al norte de Calle 30 la determinación de redes públicas se realizará de manera equilibrada, priorizando la resolución de déficits del entorno y con el siguiente criterio:

Mínimo m ² s x 100m ² c	
Zona Verde	Equipamiento.
15,0	15,0

10. Como parámetros de referencia se partirá de los siguientes a concretar y perfeccionar en el marco de los trabajos de ordenación de los diferentes ámbitos:

1. Centro de Negocios Chamartín:	
Edificabilidad Terciaria	1.200.000 m ² c
Edificabilidad Residencial	300.000 m ² c
% Edif. Residencial Protegida	20%
Edificabilidad Lucrativa Total	1.500.000 m ² c
2. Estación Chamartín	
Edificabilidad Terciaria	150.000 m ² c
Edificabilidad Lucrativa Total	150.000 m ² c
3. Fuencarral / Malmea:	
Edificabilidad Acti. Econom.	150.000 m ² c
Edificabilidad Residencial	300.000 m ² c
% Edif. Residencial Protegida	20%
Edificabilidad Lucrativa Total	450.000 m ² c
4. Fuencarral / Tres Olivos:	
Edificabilidad Acti. Econom	100.000 m ² c
Edificabilidad Residencial	425.000 m ² c
% Edif. Residencial Protegida	20%
Edificabilidad Lucrativa Total	525.000 m ² c
5. Fuencarral / Las Tablas:	
Edificabilidad Acti. Econom.	130.000 m ² c
Edificabilidad Residencial	75.000 m ² c
% Edif. Residencial Protegida	20%
Edificabilidad Lucrativa Total	205.000 m ² c

Tanto el deber de cesión de edificabilidad al Ayuntamiento de Madrid, como las adjudicaciones patrimoniales que le correspondan, se materializarán prioritariamente en el conjunto de los ámbitos en uso residencial sometido a algún régimen de protección.

Los suelos sobre los que se localicen los aprovechamientos urbanísticos de carácter lucrativo en el ámbito de la Estación de Chamartín serán desafectados, en su momento, del Sistema General Ferroviario. Los 150.000 m² de aprovechamiento lucrativo asignados a este ámbito y correspondientes al destinatario de los aprovechamientos de ADIF (DCN), a los efectos de compensar la viabilidad y equilibrio contemplados en el punto 7, se someterán a las condiciones arquitectónicas, de diseño y funcionales de la nueva Estación de Chamartín

11. Para la ordenación al sur de Calle 30 será determinante y necesaria la definición de las características de la Estación de Chamartín y su adecuado encaje en el tejido urbano a planificar. En el sector de la Estación de Chamartín se autorizará un régimen especial de hasta el 50% para los usos asociados al característico ferroviario.

12. La modificación de plan general priorizará en sus contenidos la incorporación de ordenaciones pormenorizadas y específicas (APEs) frente a ordenaciones remitidas (APRs).

13. La modificación de plan general asignará como preferente, para los distintos ámbitos, el sistema de Actuación por Compensación.
14. En los ámbitos al Sur de Calle 30, el uso genérico será de actividades económicas-servicios terciarios que conformarán un Central Business District – CBD, con tipologías edificatorias singulares en altura y normas urbanísticas específicas. El CBD podrá tener diversidad de usos contando con los ya existentes en el entorno y se situará en la proximidad de la Estación de Chamartín admitiendo usos residenciales como medio de transición con los bordes urbanos ya consolidados e integrados con ellos.
15. En los ámbitos al norte de Calle 30 los usos genéricos serán residenciales, con presencia de actividad económica mixta, con un periodo transitorio para el traslado de las actividades existentes (Polígono de Fuencarral Malmea) valorado de forma coordinada con sus titulares. Las tipologías previstas deberán tener en cuenta las existentes e integrarse en los tejidos urbanos de borde, potenciándose las conexiones transversales entre distritos.
16. La asunción de cargas de urbanización será independiente para cada uno de los cinco ámbitos, asignándose las cargas de las conexiones transversales este / oeste y norte / sur de manera proporcional a los aprovechamientos urbanísticos de los ámbitos afectados. En esta materia, el destinatario de los aprovechamientos de ADIF (DCN) asumirá las cargas urbanísticas correspondientes a dichos aprovechamientos y, en concreto, la parte proporcional que le corresponda sufragar del coste del cubrimiento de las vías; cubrimiento que deberá someterse, en todo caso, tanto a las prescripciones que resulten del sistema general ferroviario como a la adecuada funcionalidad de los usos urbanísticos que soporten. Corresponderá a ADIF la ejecución de dicha infraestructura.

En relación con la asunción del coste del cubrimiento de las vías, se redactará un nuevo proyecto que tenga en cuenta las condiciones que resulten de la nueva ordenación, asumiendo en todo caso los propietarios, cómo límite de su responsabilidad, las cantidades máximas fijadas en el anteproyecto antecedente de abril de 2015 realizado por Inés Ingenieros Consultores S.L.

17. El destinatario de los aprovechamientos de ADIF (DCN) asumirá además la carga correspondiente a la prolongación de la infraestructura de metro en el conjunto de la actuación de la MPG que requiera el modelo de movilidad, así como la afección a las instalaciones del Canal de Isabel II, conviniéndose con la empresa y administración implicadas las características de su ejecución.

Como marco de referencia se establece que corresponderá al CYII y Metro de Madrid ejecutar dichas obras. En relación con la asunción del coste de estas obras se redactarán nuevos proyectos que tenga en cuenta las condiciones que resulten de la nueva ordenación, asumiendo en todo caso DCN, como límite de su responsabilidad, las cantidades máximas fijadas en los anteproyectos de abril de 2015 realizados por Gestión Integral del Suelo S.L. (CYII) y AECOM (Metro de Madrid).

18. El sistema de los espacios libres y zonas verdes articulará un eje longitudinal continuo que estructurará la ordenación y conectará con otras grandes zonas verdes de la ciudad.

19. En el marco de los trabajos y mesas celebradas, el Ministerio de Fomento, ADIF, RENFE han solicitado la suspensión de los recursos-contencioso administrativos interpuestos contra el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 25 de mayo de 2016.

A la vista de lo puesto de manifiesto en este documento, DCN S.A. solicitará también la suspensión del recurso contencioso administrativo interpuesto por cuanto las soluciones que en estas bases se plantean podrían poner fin a la controversia suscitada en el mismo.

En el momento en que se apruebe definitivamente la Modificación de Plan General que incluya los términos previstos en este Documento todas las partes desistirán de los procedimientos judiciales en curso contra el citado Acuerdo Plenario.