

**A LA SRA. CONCEJALA DEL AREA DE GOBIERNO
DE URBANISMO, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS
Ayuntamiento de Madrid**

**ALEGACIONES AL PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR DEL APR.10.02
"INSTALACIONES MILITARES DE CAMPAMENTO"**

Don, mayor de edad, vecino de Madrid, con DNI número,
Presidente de la Asociación de Vecinos de y en su representación, con
CIF y domicilio a todos los efectos en Madrid, calle

EXPONE :

Por Acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en sesión celebrada el pasado día 8 de noviembre de 2006 se acuerda aprobar inicialmente el Plan Parcial de Reforma Interior del Desarrollo del Área de Planeamiento Remitido 10.02, "Instalaciones Militares de Campamento".

El referido acuerdo se encuentra sometido al trámite de información pública por el periodo de un mes.

No estando de acuerdo con el contenido y alcance de la modificación del Plan Parcial la AVV, ostentando la consideración de entidad representativa de los derechos de sus asociados en los términos establecidos en el art. 31.2 de la Ley 30/92 del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, mediante el presente escrito en tiempo y forma legal, haciendo uso del derecho que le confiere el art. 35. e) del citado cuerpo legal, formula las siguientes:

ALEGACIONES :

INDICE:

1.-	<i>INTRODUCCIÓN; ANÁLISIS PRELIMINAR</i>	<i>Pág.1</i>
2.-	<i>ANTECEDENTES: EVOLUCION HISTORICA DE LA OPERACIÓN</i>	<i>Pág.5</i>
3.-	<i>ASPECTOS SOCIALES Y ECONOMICOS DE LA OPERACIÓN</i>	<i>Pág.10</i>
4.-	<i>LA VIVIENDA COMO NEGOCIO EN LA OPERACIÓN CAMPAMENTO</i>	<i>Pág.15</i>
5.-	<i>ASPECTOS AMBIENTALES: UNA OPERACIÓN ALTAMENTE AGRESIVA</i>	<i>Pág.19</i>
6.-	<i>MOVILIDAD</i>	
	6.1 <i>APUESTA POR EL TRANSPORTE PRIVADO</i>	<i>Pág.22</i>
	6.2 <i>TRANSPORTE PÚBLICO: AUSENCIA DE IDEAS E INVERSIONES</i>	<i>Pág.28</i>
	6.3 <i>EL PEATON Y LA BICICLETA</i>	<i>Pág.30</i>
7.-	<i>INSUFICIENCIA DE EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS</i>	
	7.1 <i>EQUIPAMIENTOS PARA EL BARRIO Y EL DISTRITO</i>	<i>Pág.34</i>
	7.2 <i>EQUIPAMIENTOS DE NIVEL MUNICIPAL Y SUPRAMUNICIPAL</i>	<i>Pág.36</i>
8.-	<i>SOLICITUDES DE LAS ALEGACIONES</i>	<i>Pág.39</i>

1.- INTRODUCCIÓN: ANÁLISIS PRELIMINAR

Sin duda la operación Campamento es uno de los desarrollos urbanístico más importantes que se van a acometer en la ciudad de Madrid en los próximos años. Su extensión y emplazamiento hace que repercuta muy directamente en su entorno más cercano, (los distritos de Latina y Carabanchel, los municipios de Pozuelo, Boadilla y Alcorcón, y la Casa de Campo), pero su influencia es extensible al conjunto de la ciudad de Madrid.

Desaparece el objetivo de crear una nueva centralidad en el sur:

Debemos hablar de la operación Campamento como una operación de ciudad. Esta misma impresión ha sido manifestada en diversas ocasiones por las administraciones implicadas. Así, en el Avance de la revisión del PGOUM de 1993 se decía lo siguiente en la página 308 de la Memoria:

*“... la operación Campamento, actuación de gran tamaño (650 ha) promovida por la Comunidad de Madrid y el Ministerio de Defensa propietario de los terrenos, que el Avance asume en sus líneas generales a reserva de una mayor concreción de sus determinaciones por parte de los organismos públicos que la promueven. La actuación se fundamenta en la sustitución mayoritaria de las actuales instalaciones militares (...) para crear una nueva centralidad con diversidad de usos, que incluye zonas residenciales **en torno a 3.500 viviendas** (...), así como equipamientos, usos institucionales y administrativos y parque empresarias (...) El objetivo final del proyecto es crear un área de centralidad que se constituya en polo de atracción de actividades para toda la zona sur y este de Madrid, contribuyendo a aliviar las tensiones sobre las zonas centrales de la ciudad”.*

La idea estaba clara, la operación era concebida como una macro intervención pública de difusión de la centralidad hacia el sur, con el objetivo estratégico de desdensificar el centro de la ciudad relocalizando una parte muy significativa del aparato de la administración central.

Esta idea integradora se ha venido manteniendo en boca de los responsables políticos. En el convenio firmado entre Ministerio de Defensa y Ayuntamiento de Madrid se seguía insistiendo en la idea de “hacer ciudad” y en cualquier intervención pública se insiste en que “se recuperan para la ciudad unos espacios obsoletos”.

Pero lamentablemente, la realidad del Plan Parcial del APE 10.02 Instalaciones Militares de Campamento es un claro ejemplo de colaboración entre todas las administraciones con el único objetivo de construir el mayor número de viviendas posible.

La edificabilidad se ha multiplicado por seis desde el primer Plan:

La Operación Campamento es un clarísimo ejemplo de una concepción urbanística que se sustenta únicamente en conseguir la mayor edificabilidad posible, por encima de los equipamientos públicos, de los espacios verdes e infraestructuras básicas, con una idea totalmente especulativa destinada a conseguir las mayores plusvalías posibles de la venta de suelo público.

De los objetivos iniciales expresados en el Avance de la revisión del PGOUM de 1993 no queda casi nada, y sin embargo el número de viviendas de entonces, con las previsiones actuales, se ha multiplicado por seis. De hecho en el último

convenio firmado entre Ayuntamiento y Ministerio de Defensa en el mes de mayo de 2005 desaparece del texto la mención a "hacer ciudad"

El presidente del gobierno, Rodríguez Zapatero, ha puesto Campamento como ejemplo de operación urbanística en la que prima la vivienda social sobre la especulación y los intereses sociales sobre el de las grandes empresas constructoras. Pero lo cierto es que el gobierno del PSOE ha desarrollado, con pequeñas modificaciones, el mismo modelo de operación diseñado por el anterior gobierno del PP.

Destrucción ambiental de un entorno de gran valor ecológico:

Mucho más preocupante, si cabe, nos parece el acuerdo alcanzado para iniciar el desarrollo del UNP 4.07 Remate suroeste-Campamento. Si el PGOUM destinaba a esta segunda fase un total de 7.400 viviendas, El convenio con el remate UNP dice que la edificabilidad se situará en torno a 1.315.000 m². El número de viviendas se situará en torno a 11.400, de las que tan solo serían protegidas 6.700 lo que supone el mínimo exigido por la normativa urbanística. Hay que recordar que esta segunda fase se desarrolla por unos terrenos de gran importancia ecológica que deberían ser protegidos en lugar de edificados.

Privatización de la gestión urbanística:

La elección del sistema de Compensación como sistema de actuación es en sí mismo un tratado de intenciones. Se ha elegido un sistema privado en el que priman los intereses de los propietarios del suelo sobre los intereses generales optando por constituir juntas de compensación que se integran por propietarios de suelo, cuando se desarrolla en terrenos que íntegramente son propiedad del Estado. Esto hace suponer que la administración central enajenará las parcelas antes incluso del inicio de la urbanización, apartándose así del control del proceso.

Además, la experiencia del desarrollo del Plan General en los últimos años, con ejemplos sangrantes muy próximos a Campamento como el PAU de Carabanchel, demuestra que este sistema es una garantía de retrasos e irregularidades en la ejecución urbanística sin que ni la Junta de Compensación ni las administraciones asuman responsabilidad alguna.

Si de verdad se quiere realizar una política de vivienda con carácter social, hay que olvidarse del sistema de compensación y debe ser la Administración quien ejecute el proceso de transformación y desarrollo del ámbito, y mucho más en este caso en la que es directamente propietaria de los suelos.

El problema de la vivienda no mejorará:

No es cierto que la Operación Campamento tenga como finalidad paliar el problema de la vivienda; si fuese así la totalidad de la vivienda sería protegida. Es más, la Operación Campamento no ayudará a resolver el problema de la vivienda, sino que lo empeorará. No hay más que revisar las estadísticas del precio de la vivienda en desarrollos urbanísticos similares de los últimos años, sin ir más lejos el PAU de Carabanchel, para comprobar que lejos de disminuir o frenar el precio de la vivienda en la zona lo ha disparado y sin embargo no han mejorado los servicios y equipamientos de su población. Esto se debe a que los enormes beneficios que proporciona todo proceso urbanístico de esta naturaleza genera grandes expectativas en la iniciativa privada, que a su vez alimenta artificialmente esas expectativas, y con ello el precio del suelo y de la vivienda, tanto dentro de la propia operación urbanística, como en los barrios aledaños.

El precio de la vivienda de segunda mano es arrastrado por el de la vivienda nueva que se construye en sus alrededores, por lo que la única forma de evitar esta escalada especulativa en la zona es eliminando la vivienda libre de la Operación Campamento.

No sirve de nada construir un importante número de viviendas protegidas si no es de forma integrada en una operación global concebida desde un modelo de ciudad totalmente diferente al reflejado en este Plan Parcial.

La actuación se olvida de los aspectos sociales del urbanismo:

En definitiva, con el desarrollo del Plan Parcial de la Operación Campamento y con los protocolos y convenios previos de la segunda fase, podemos lamentar que mientras se bordea, e incluso se sobrepasa, la Ley para conseguir el mayor número de viviendas posibles y el máximo de rentabilidad, se hace lo posible por escatimar en zonas verdes, equipamientos y vivienda protegida que se reducen a los mínimos exigidos por la ley.

No podemos compartir un modelo de desarrollo urbanístico que no coloque las necesidades sociales como la prioridad central, que no considere el suelo público un bien social, que permita la actividad especulativa, que no vele por el equilibrio entre las viviendas y las dotaciones en todos sus aspectos, que no promueva la distribución de los edificios de la administración, que no fomente que el lugar de trabajo se encuentre cerca de donde se vive, que evite los grandes desplazamientos a los que se ven obligados la mayoría de los vecinos, que no cuide el medioambiente como una cuestión vital para la pervivencia del propio ser humano y que no desarrolle un fuerte sistema de transporte público integrado que permita una drástica reducción del uso del coche privado.

Ausencia de democracia, participación y decisión ciudadana:

Por último, creemos que la operación no se ha desarrollado con una participación democrática real de los vecinos. El ámbito más cercano a la operación, la Junta Municipal de Latina, no ha jugado ningún papel al ser una estructura sin ninguna capacidad de intervención en los temas que le afectan. Únicamente a través de la democratización y descentralización de la estructura municipal, transfiriendo competencias y recursos a las Juntas de distrito, con información y transparencia de la gestión municipal, permitirá que los vecinos y entidades ciudadanas tengan la oportunidad efectiva de participar en las grandes decisiones que les afectan.

Al mismo tiempo los cauces de participación de los ciudadanos de Madrid y en concreto de Latina, los más afectados por la actuación debido a su proximidad, no cuentan con capacidad alguna de decidir sobre la Operación Campamento, viendo limitado su papel en una actuación que cambiará completamente su barrio a la simple posibilidad de manifestar su opinión durante un mes, plazo del periodo de información pública que además se ha visto reducido al hacerlo coincidir el Ayuntamiento con periodo vacacional, dentro de una operación que las administraciones llevan discutiendo durante décadas.

El plan urbanístico de la Operación Campamento, dada su importancia y relevancia para la zona, debe ser sometido a la aprobación de los vecinos mediante consulta popular.

2.- ANTECEDENTES: EVOLUCION HISTORICA DE LA OPERACION

En origen una buena actuación para el sur de la ciudad:

La concepción inicial de la operación Campamento hace tres décadas nada tiene que ver con el Plan Parcial sometido a información pública. En su origen la operación Campamento fue concebida como un área de difusión de la centralidad. Como hemos expuesto anteriormente, en el Avance de la revisión del PGOUM de 1993 se seguía concibiendo como operación de centralidad en la periferia, asignándole solamente 3.500 viviendas.

Las buenas intenciones iniciales se convierten en un proyecto especulativo:

Con el primer documento de aprobación inicial (DAI 1) de 1995, se empezaría a notar la transformación desde un proyecto que pretendía hacer ciudad recuperando e integrar la zona sur en la ciudad dándole un impulso económico y social, a un proyecto meramente especulativo del suelo público, convirtiendo Campamento en una operación residencial pura y dura al asignarle 16.270 viviendas (8.888 en la primera fase y 7.382 en la segunda).

Sin embargo el número de viviendas seguiría creciendo hasta la aprobación definitiva de la revisión del Plan General en abril de 1997, donde se dedicó al APR 10.02 un total de 10.971 viviendas, con 1.097.111 m² de edificabilidad residencial, más 147.300 m² de edificabilidad terciaria, y al UNP 4.07 Remate suroeste-Campamento se asignó un máximo de 7.400 viviendas, incrementando el número de viviendas hasta 18.371.

El convenio urbanístico de noviembre de 2005 entre el Ministerio de Defensa y el Ayuntamiento de Madrid profundiza en esa misma línea, convirtiendo a Campamento en una de las operaciones urbanísticas con mayor número de viviendas de todo Madrid. El uso residencial en la operación Campamento, que alcanzará las 22.100 viviendas (10.700 en la primera fase y el número se elevaría hasta las 11.400 en el suelo urbanizable no programado del Remate del suroeste-Campamento) supera con mucho el número de viviendas asignados a los PAU's: Montecarmelo (8.547 viviendas), Las Tablas (12.272 viviendas), Sanchinarro (13.568 viviendas), Ensanche de Carabanchel (11.350 viviendas), Arroyo del Fresno (2.754), iguala el techo residencial máximo de la operación Chamartín – también sobre suelo de dominio público, aquí de RENFE— (entre el 30% y el 70% de la edificabilidad lucrativa lo que supone entre 10.000 y 23.000 viviendas), siendo únicamente superada por el Ensanche de Vallecas donde se construirán 26.046 viviendas, y únicamente comparable a uno de los PAU's parciales del sureste, el de Los Berrocales (20.466 viviendas), pues los otros planes parciales de Vicálvaro –El Cañaveral (13.298 viviendas), Los Cerros (14.928 viviendas) y Los Ahijones (14.067 viviendas) que quedan muy por debajo en número de viviendas. Sólo un plan parcial, en Villa de Vallecas, supera a todos los anteriores, el de Valdecarros con 47.354 viviendas. En todos los casos se trata de construir grandes ciudades dentro de la gran ciudad de Madrid.

La operación Campamento es por lo tanto una de las actuaciones urbanísticas de la capital que mayor número de viviendas prevé, lo que evidencia la inexistencia de los criterios de sostenibilidad ambiental y social que pregonan las administraciones actuantes, y sobre todo con la concepción originaria de la operación. De los datos expuestos llama la atención también que las actuaciones sobre suelo público sean de las más especulativas, lo que explica en buena medida la actual situación de la vivienda en el país, consecuencia de una nefasta política en materia urbanística y de vivienda que ha tenido como único criterio hacer negocio a toda costa.

Posición de los vecinos: del optimismo inicial a la frustración actual

La posición de las asociaciones de vecinos ha cambiado desde la aprobación e ilusión con que se acogían los planes iniciales, hasta la frustración que sienten ante la operación especulativa que pretenden llevar a cabo las tres administraciones actuantes. La posición de la FRAVM en diciembre de 1993 tras conocer el Avance de la Revisión del PGOUM de 1993 era la siguiente:

“El Avance del PGOUM, a nuestro juicio, ha desperdiciado una magnífica ocasión para replantear una actuación que implica cinco grandes logros urbanísticos: introducir un cambio estructural en las pautas de localización del terciario de oficinas en el centro y el norte/este de la Castellana, reequilibrar las diferencias norte/sur, impulsar la actividad en las ciudades dormitorio de Alcorcón y Móstoles y recuperar para la ciudad unos espacios obsoletos, a la vez que en la almendra central se liberarían suelos y espacios para usos dotacionales y zonas verdes.

La FRAVM desvincula la operación campamento del trazado de la variante de la N-V. Entendemos que esta operación, como la de la Ciudad Aeroportuaria, se debe articular sobre la red de transportes colectivos. El desarrollo de ambas haría aconsejable el eje de cercanías suroeste/noreste propuesto por el MOPT y asumido por el Avance.”

Tras la aprobación del Primer documento de aprobación inicial (DAI 1) de la revisión del PGOUM, la FRAVM decía lo siguiente:

“Del origen de la idea a la aprobación inicial del nuevo Plan General, pasando por el Avance, los objetivos se han venido descolgando como las hojas de los árboles en otoño. La revisión al ordenar la operación únicamente avanza en tres frentes: 1) concreta las comunicaciones por carretera y metro (ampliación de las líneas 5 y 10), 2) fija la edificabilidad residencial y el número máximo de viviendas (5 veces más que las previstas en el Avance), 3) recoge un complejo de servicios de la Defensa. Todo lo demás son referencias genéricas, poco aprehensibles, a dotaciones de rango metropolitano, implantación de empresas vinculadas a la defensa, zonas verdes, relaciones con la Ciudad de la Imagen, etc. La operación Campamento, por lo demás, es objeto de una diversificación de instrumentos de planeamiento que, en modo alguno, aseguran la coherencia del conjunto y, mucho menos, su ejecución. Del objetivo de fomentar y favorecer la descentralización del Centro poco queda y el impulso del ámbito como un área de centralidad se desinfla.

La operación parasita la infraestructura viaria existente. Los accesos por carretera se habrían de sustentar en la M-40, la N-V, la Avda de la Aviación y la Avda de los Poblados. Esto es, en una red de gran capacidad que, en la actualidad, está desbordada, especialmente la N-V y la M-40 (en dirección este). En la zona no cabe abrir nuevos accesos en dirección al centro en tanto no resolverían el tapón circulatorio entre la Casa de Campo y la plaza de España y, por otra parte, causaría un grave daño a la Casa de Campo y a las colonias de viviendas que la rodean por el sur. Un potente sistema de transporte colectivo (metro y tren, L-5, L-10 y cercanías a Móstoles) resolvería –o debería hacerlo– el grueso de los desplazamientos al trabajo. Pero, desde el momento en que la propuesta incluye 16.000 viviendas, 48.000 habitantes, el parque automovilístico residencial experimentará un salto insoportable para la red viaria principal existente; máxime cuando la operación Campamento acompaña a otros grandes desarrollos previstos en el área suroeste (PAU de Carabanchel, cárcel, cuartel de Arteaga/EMT, etc.)

En segundo lugar, lo que era –en el proyecto original– una operación de centralidad en la periferia y descentralización en el centro, se convierte en una operación residencial pura y dura. Los objetivos urbanísticos retroceden ante el

urbanismo concebido como “una máquina de hacer dinero” y ante las dificultades – principalmente políticas—, que a nadie se le esconden, de relocalizar las sedes, por ejemplo, de dos o tres ministerios. Una operación de este tipo requeriría de una fuerte voluntad política concertada entre las tres administraciones que, ni ahora ni en el pasado, nunca, ha llegado a pasar de las buenas intenciones y los coloridos dibujos.

Pero, con todo, ¿necesita la ciudad calificar suelo en el ámbito para 16.000 viviendas? Vaya por delante que lo que la ciudad necesita, tratándose de suelos públicos –y los terrenos del Ministerio de Defensa lo son, aunque se gestionen separadamente—, es calificar terrenos para viviendas protegidas (el 100 %, sea cual sea el número). La función de los paquetes de suelo público es incorporarse al mercado –para su inmediato desarrollo— a efectos de apoyar programas de abaratamiento de los terrenos, promoción de viviendas protegidas, redotación de zonas, reequilibrio territorial, etc. El fin no justifica los medios, por muy loable que sea el primero. Así, el fin de reducir el déficit público, aumentar los gastos o financiar determinadas operaciones no es argumento válido y suficiente para no aplicar los suelos públicos a los objetivos que establece la ley y la opinión pública comparte. El affaire de los terrenos colindantes al tren de Alcobendas/San Sebastián de los Reyes es un ejemplo paradigmático al respecto, sobre el que –por lo demás— todo el arco parlamentario coincidió en su día en criticar el hecho de que una empresa o administración pública actuase en el mercado como un agente privado cualquiera en busca de lucro”.

Tras el Segundo documento de aprobación inicial (DAI 2) la posición denuncia que Campamento se había convertido en una operación urbanística que apenas guardaba relación con su concepción inicial y formulan las siguientes peticiones:

“Retirada del área de planeamiento remitido (APR) Instalaciones militares de Campamento tal como se propone en el segundo documento de aprobación inicial del nuevo Plan General. Redefinición de la operación Campamento de acuerdo con el proyecto originario de convertir la zona en un área de centralidad de los servicios administrativos, vinculado –a su vez— a la efectiva deslocalización de las sedes de la almendra central. Redefinición de la operación Campamento de acuerdo con lo expresado por el Avance del nuevo Plan General (memoria, pág. 308). Inclusión de la operación Campamento en el Plan Regional de Estrategia Territorial como Zona de Interés Regional de Actuación Diferida (art. 30 de la Ley de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la CM).

Elaboración de la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental previa a la ampliación del Sistema Aeroportuario de Cuatro Vientos (AOE 00.06). Definición del papel que Cuatro Vientos debe cumplir en el conjunto del sistema aeroportuario regional.

Retirada del UNP 04.07 Remate suroeste-Campamento y clasificación del sector como Suelo No Urbanizable.

Retirada de la acción 10C011 Ampliación de la Ctra. de Boadilla del Monte (M-511, a) del Programa de Actuación del nuevo Plan General”.

El 23 de enero de 2001 se suscribió entre los ministerios de Defensa y Fomento, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, el Acuerdo de Bases para el desarrollo de la operación Campamento que suponía la revisión de parte de los supuestos iniciales de ordenación contenidos en el PGOUM de 1997. Se gestaba así la operación del Partido Popular que nunca llegó a desarrollarse.

El 25 de enero de 2005, en medio de una importante campaña de difusión pública, se suscribió el Protocolo entre el Ministerio de Defensa y el Ayuntamiento de Madrid – igualmente suscrito por la ministra de Vivienda— relativo a la operación Campamento, al que seguiría el 10 de mayo de 2005 el Protocolo entre el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Vivienda y la Comunidad de Madrid.

Tras la firma las asociaciones de vecinos del distrito de Latina manifiestan al Presidente Gobierno sus discrepancias con la actuación a través de una carta enviada el 30 de enero de 2005 una carta al presidente del Gobierno en la que se le informaba de las siguientes reivindicaciones:

- a) Participación de las entidades ciudadanas del distrito de Latina en los grupos de trabajo para la discusión y análisis de las necesidades de equipamiento del distrito adscritas a la operación Campamento con el fin de que ésta sea beneficiosa para el conjunto de los ciudadanos.
- b) Reducción de la edificabilidad residencial y mantenimiento de la protección ecológica del suelo no urbanizable.
- c) Calificación del 100 % del uso lucrativo residencial para vivienda de promoción pública directa y vivienda protegida por tratarse de suelo público.
- d) Elaboración de un programa específico de vivienda en régimen de alquiler para jóvenes, así como de un programa de cesión/enajenación de suelo para la construcción de vivienda protegida por las cooperativas vecinales.
- e) Las superficies de cesión para usos dotacionales públicos deben ser destinadas a equipamiento singular (de nivel ciudad) y a equipamientos socioculturales polivalentes (de nivel distrito), equipamiento deportivo, zonas verdes y espacios libres, buscando el reequipamiento de la ciudad y del distrito de Latina al tratarse de suelo de dominio público.

Las Administraciones han ignorado absolutamente todas y cada una de las reivindicaciones de los vecinos. No ha existido participación alguna de los colectivos sociales en el diseño del Plan Parcial: ninguna de las tres administraciones ha consultado a los vecinos su opinión ni ideas en relación a la operación Campamento.

Cuando el 14 de noviembre de 2005 suscriben el Ministerio de Defensa –con el concurso de la ministra de Vivienda— y el Ayuntamiento de Madrid el *Convenio urbanístico entre el Ministerio de Defensa y el Ayuntamiento de Madrid para el desarrollo de la operación Campamento*, la Coordinadora Vecinal de Latina remite de inmediato otra carta al presidente del Gobierno en la que le manifiesta sentirse engañados y defraudados por las expectativas que se les habían dado.

Desde el año 2000, la Coordinadora Vecinal de Latina ha venido trabajando con el documento *“Qué es la operación Campamento y cómo nos va a afectar”* donde ha ido fijando la posición de las entidades ciudadanas y que en su última redacción, de noviembre de 2005, se basaba en lo siguiente:

1. Reducción de la edificabilidad en la operación Campamento. Estamos en contra de la sobresaturación de la zona y del uso especulativo de este tipo de operaciones.
2. Cesión del suelo gratuita por parte del Ministerio de Defensa para la construcción de vivienda protegida y equipamientos sociales. Las administraciones no deben financiarse en ningún caso a través de la venta de un bien tan escaso como el suelo público.

3. 100% de la vivienda de protección pública, preferentemente en alquiler, eliminando a los promotores privados y realizando una gestión pública y transparente.
4. Preservar el entorno natural de la operación, prestando especial atención al tratamiento de los arroyos Meaques y Valchico.
5. Potenciar el transporte público a través del cerramiento de la C-5 de cercanías, de la apertura de una nueva estación de cercanías en la calle Sepúlveda, de la ampliación de la red de Metro y de la mejora y ampliación de la red de autobuses del distrito de Latina. Construcción de un intercambiador en Cuatro Vientos.
6. Oposición al túnel de conexión entre la A-5 y la M-30 a través del Parque de la Cuña Verde por su gasto y su afección medio ambiental. Es necesario ofrecer una alternativa a los vecinos de Batán que tienen sus viviendas pegadas a la nacional. Ninguna infraestructura deberá realizarse sin un informe de impacto ambiental previo.
7. Construcción, antes de la entrega de las viviendas, de los equipamientos básicos para los nuevos vecinos de la operación (escuela pública, centro de salud, biblioteca, centro cultural,...). Así mismo y paralelamente, construcción de los equipamientos básicos necesarios en los demás barrios del distrito de Latina.
8. Construcción, antes de la entrega de las viviendas, de los equipamientos distritales necesarios: Hospital de referencia (manteniendo las reivindicaciones del uso público del Hospital Central de la Defensa y de la construcción de un hospital en los terrenos de la cárcel de Carabanchel), residencia pública para la tercera edad, centro de especialidades...
9. Reserva de suelo para la construcción de equipamientos a nivel ciudad (universidad pública, polígono industrial, instalaciones de la administración...).
10. Uso público de los equipamientos militares existentes (clubes deportivos la Dehesa y San Jorge) y conversión en equipamientos sociales de los cuarteles que se mantengan (servicio cartográfico, centro militar de veterinaria,...).

Ninguna de las reivindicaciones vecinales han sido recogidas en el Plan Parcial sometido a información pública. Durante estos años, décadas, se ha podido comprobar la vergonzosa transformación de la operación para convertirse en un desarrollo totalmente especulativo, así como el lamentable e intolerable comportamiento de las administraciones implicadas que sistemáticamente han hecho oídos sordos a las peticiones vecinales limitándose a elaborar una operación a medida de sus aspiraciones económicas y absolutamente al margen de las necesidades de la ciudad y sus habitantes.

3.- ASPECTOS SOCIALES Y ECONOMICOS DE LA OPERACION

Ausencia de integración y respeto del nuevo barrio con su entorno:

Para afrontar Campamento lo primero que hay que hacer es relacionarla con su entorno y ubicación. No se puede pretender ejecutar una operación de este tipo separándola del resto de la ciudad. Y su entorno es una ciudad que crece de una manera insostenible, donde la construcción de nuevas viviendas es la prioridad por encima de cómo van a vivir las personas que las habitan, por encima del medio ambiente y el entorno natural, primando el transporte privado sobre el público y las grandes infraestructuras sobre los equipamientos sociales.

Pero en este caso existe el agravante de que su ubicación es un distrito sobredimensionado (Latina tiene en la actualidad más de 260.000 vecinos), con una población superior a la mayoría de las capitales de provincia y con un claro déficit equipacional con relación a sus habitantes.

La operación Campamento debería ser una oportunidad para equilibrar la zona, potenciar su desarrollo, mejorar sus comunicaciones, mejorar el problema de la vivienda, ampliar las dotaciones y respetar el medio ambiente. Pero esto únicamente se puede conseguir desde una perspectiva diferente que debería corregir los defectos que a continuación exponemos.

Excesiva edificabilidad y segregación de clases en barrios separados:

Latina, distrito en el que se encuentra la operación, cuenta con más de 260.000 habitantes censados, y los municipios limítrofes, Alcorcón, Boadilla y Pozuelo, también superan entre los tres el cuarto de millón de habitantes, que se duplicarán con los crecimientos de los próximos años. Con la operación se culmina la unión de estos municipios con la ciudad de Madrid y se creará uno de los núcleos con mayor población de todo el estado. Por tanto, no parece el lugar más idóneo para ubicar 23.000 nuevas viviendas y resulta mucho más lógico destinar la mayor parte del suelo a otro tipo de usos más relacionados con las dotaciones sociales.

Desde las Administraciones que intervienen en el desarrollo de la Operación Campamento –Ministerio de Defensa, Ministerio de la Vivienda, Comunidad Autónoma de Madrid y Ayuntamiento de Madrid—se ha subrayado constantemente que el Plan para Campamento rompe esta tendencia, el Plan “define un nuevo barrio en el que se conjugan las tres dimensiones del desarrollo sostenible: sostenibilidad económica, sostenibilidad medioambiental y sostenibilidad social, procurando la integración y la accesibilidad para todos” como criterios inspiradores de la política de vivienda de las diversas Administraciones firmantes. Se ha insistido además en la idea de que el Plan desarrollado para la Campamento constituye un modelo de desarrollo de la ciudad con un marcado carácter social y que “además de hacer ciudad, se inyectará en el mercado inmobiliario de Madrid suelo para construir 10.700 nuevas viviendas constituyendo una eficaz manera de favorecer el acceso a una vivienda de calidad y a unos precios asequibles”.

Debemos detenernos a considerar cómo se materializa en el Plan Parcial el concepto de “sostenibilidad social”. Basta mirar un plano sobre la distribución de tipos de vivienda para descubrir que éstas se disponen en un patrón de tres franjas en la que se hace evidente una segregación por condición socioeconómica de los futuros propietarios: la mayor parte de las viviendas protegidas y de superficie más pequeña, unos 70 m², en la zona sur, junto a las zonas urbanas más consolidadas; las viviendas libres de alta calidad en la franja norte, junto a las zonas de mayor

valor ecológico; y en la franja intermedia, de transición, se disponen las viviendas protegidas de hasta 110 m² junto con algunas viviendas libres y oficinas.

La segregación de la ordenación del ámbito en clases socioeconómicas, los pobres a un lado y los ricos a otro, es una consecuencia lógica de la concepción mercantil y especulativa de toda la operación en el APR. En la medida en que se pretende conseguir suficientes plusvalías para financiar el déficit de las Administraciones y el apoyo de los promotores privados, se crea una zona aislada para la vivienda libre de primera calidad suficientemente alejada del gueto para pobres, con cuya venta se rentabilice la operación a satisfacción de los que desarrollan el Plan. El entorno influye decisivamente en el precio de final de una vivienda, por lo que si ésta se encuentra frente a una zona de gran valor ecológico, no urbanizada ni degradada, recorrida por arroyos y caminos y poblada por grandes extensiones de retamares y pinares, el precio de la vivienda puede llegar a duplicar al de otra vivienda exactamente igual ubicada pero en un entorno urbano mal diseñado, sin zonas verdes ni espacios de esparcimiento para el ciudadano, calles estrechas, alta densidad de población, escaso comercio o carente de equipamientos, como puede ser el barrio de Parque Europa.

Pues bien en la Operación Campamento las viviendas de precio libre se encuentran ubicadas frente al primero de los entornos descritos, el de los Arroyos Valchico y Meaques y Pinar de la Dehesa, mientras que las viviendas de protección se han acumulado alrededor de Parque Europa. Para que no exista confusión alguna entre ambos barrios y clases sociales las dos zonas quedan perfectamente separadas y delimitadas por la Autovía de Extremadura, en cuyo lado norte, o rico, se concentra la mayor parte de zonas verdes del ámbito y superficie terciaria, comercio y oficinas, mientras que el lado sur se reserva para las clases medias y bajas que habitarán las viviendas de protección.

Curiosamente en el barrio norte de la Operación la densidad de población prevista es muy inferior a la del barrio sur, ya que las edificaciones del lado norte serán de escasa altura y más dispersas que las de la zona sur, que ya se encuentra densamente poblada en la actualidad.

En definitiva la Operación Campamento no hace ciudad, hace negocio, por un lado acumulando muchas viviendas protegidas en una zona ya densamente poblada como es el entorno de Parque Europa, incrustando nuevos edificios en los terrenos aún no edificados, mientras que convierte en una urbanización casi privada la zona más atractiva para la ciudad y que debería recuperarse para todos los ciudadanos.

La "sostenibilidad social" pregonada por las administraciones actuantes se materializa así en una segregación de clases sociales que desde nuestro punto de vista resulta intolerable en cualquier desarrollo urbano y mucho más si éste se lleva a cabo mediante la iniciativa pública y sobre suelo público.

Por todo lo anterior, solicitamos una reducción de la edificabilidad residencial a través de la eliminación de las parcelas destinadas a la construcción de vivienda libre (3.700 viviendas) y la consiguiente redistribución de las parcelas de vivienda protegida y dotacionales, aumentando la superficie destinada a usos sociales públicos y ampliando la zona de protección del arroyo Valchico. De la misma manera, solicitamos la retirada del uso residencial del UNP 4.07 y reconversión de los actuales cuarteles en equipamientos públicos distritales y generales.

Con esta propuesta, las más de 22.000 viviendas propuestas se quedarían en 7.000 lo que permitiría llevar a cabo un desarrollo global del conjunto de los terrenos de Campamento que fuera un ejemplo de urbanismo moderno y comprometido con la calidad de vida de sus vecinos por encima de intereses económicos y especulativos.

El suelo público es un bien de todos los ciudadanos:

Es necesario acabar con el tratamiento especulativo que se tiene sobre el suelo público. El suelo es un bien cada vez más escaso en la ciudad de Madrid y las necesidades de equipamientos en muchos distritos, como el de Latina, hacen necesario mantener los solares públicos. El mantenimiento de la titularidad pública no supone ningún obstáculo a la promoción de viviendas (ni privadas ni públicas) y en cambio sí favorece a la contención de los precios al mantener el suelo dentro del control democrático de la sociedad y fuera del mercado del suelo, donde los precios se forman a través de mecanismos especulativos.

Por lo tanto no se puede seguir permitiendo que las administraciones privaticen el suelo y se financien a través de su venta. Cuando una administración tiene la propiedad de unos terrenos, como ocurre con defensa y Campamento, se comporta como si de una empresa privada se tratara. Si el suelo es público, debe revertir en beneficio de todos los ciudadanos y, por lo tanto, hay que oponerse siempre a su venta.

Las administraciones deben financiarse a través de los impuestos que pagamos los ciudadanos que deberían ser lo más directos posibles, y es nuestra obligación denunciar esta financiación encubierta y abogar para que se suprima expresamente la posibilidad de las administraciones de conseguir plusvalías por la venta de suelo.

Este mecanismo, además, empuja al alza los precios de las viviendas, que es justo lo contrario de lo que debe hacer la política de la Administración. Se imponen cargas injustas a los compradores de vivienda ya que los compradores del suelo y los promotores inmobiliarios trasladarán el coste de las plusvalías obtenidas por el Ministerio de Defensa a los compradores de vivienda en Campamento. Serán éstos quienes, en particular y de manera arbitraria, paguen el precio de las inversiones de un organismo estatal.

Si analizamos el Plan Parcial para Campamento no encontramos más que una operación especulativa más, emprendida desde la Administración para paliar sus insuficiencias presupuestarias, que incide en los errores políticos habituales que hacen imposible la contención de los precios de la vivienda, que resulta una agresión al medioambiente de la zona y que considera las dotaciones sociales como una cuestión de mínimos, como las migajas imprescindibles que hay que repartir para garantizar que el producto inmobiliario se vende.

Hemos realizado una tasación del suelo que enajenará el Ministerio de Defensa conforme a los criterios técnicos de valoración catastral establecidos en el Real Decreto 1020/1993, empleando el método de análisis estático, obteniendo el resultado de que los terrenos actuales pueden venderse en el mercado por unos 1.400 millones de euros. La base de toda la Operación Campamento, por tanto, es la pérdida del patrimonio público de suelo y su transformación en dinero contante y sonante para el Ministerio. Nosotros consideramos que al Ministerio debería bastarle para su financiación la asignación que obtiene de los Presupuestos Generales del Estado y que no debería recurrir a la venta de patrimonios públicos de suelo urbano que, como en el caso de Campamento, resultan estratégicos para el desarrollo de una política de vivienda eficaz en ciudad como Madrid. En este aspecto consideramos mucho más importante la resolución del problema de la vivienda que las compras de armamento o la construcción de instalaciones exclusivas para militares, por lo que consideramos que el suelo debería mantener su titularidad pública.

En particular, consideramos que el fundamento del convenio entre el Ministerio de Defensa y el Ayuntamiento de Madrid para el desarrollo del ámbito debería ser la aplicación del artículo 47 de la Ley de Capitalidad, que establece que:

“Cuando se produzca la desafectación de inmuebles radicados en la Ciudad de Madrid, propiedad de la Administración General del Estado, destinados a la prestación de cualquier tipo de servicio público, incluidas las redes de instalaciones y cualquier otra infraestructura, podrá procederse mediante convenio a su enajenación preferente al Ayuntamiento de la Ciudad de Madrid o, a sus entidades de derecho público que tengan atribuidas competencias en materia de vivienda y, en su caso, a la Comunidad de Madrid, siempre que vayan a destinarse a usos dotacionales públicos, a la construcción de viviendas de protección oficial de titularidad pública o al uso como vivienda de titularidad pública para alquiler”.

Sin embargo, la enajenación de los suelos de Campamento no sólo servirá para paliar el déficit financiero del Ministerio de Defensa, sino que a la operación de urbanización de los suelos actuales se van a cargar toda una serie de plusvalías espurias que esperan recoger diferentes Administraciones y que pagarán finalmente los compradores de residencias y usos terciarios en los terrenos del APR. En particular, cabe citar las siguientes cargas injustificadas impuestas a los futuros vecinos de la zona:

- La Castellana Sur: una remodelación de viario que costará 39,86 millones de euros y que debería ser financiada con el presupuesto del Ayuntamiento de Madrid, ya que sólo el 9 % del tráfico que se espera que pase por ella provendrá del ámbito APR 10.02.
- La prolongación de la Avenida de la Aviación: con un coste de 6,55 MME€ y que igualmente dará un servicio metropolitano que debería costear el Ayuntamiento.
- Actuaciones en la Avenida de los Poblados: otra vía de ámbito metropolitano cuya reforma (3,5 MME€) debería financiarse con el presupuesto del Ayuntamiento.
- Redes de infraestructuras de servicios de carácter urbano y que trascienden el ámbito del APR: propias de la financiación municipal y con un coste de 22,09 MME€.
- Traslados de equipos del Ministerio de Defensa: con un coste de 200 MME€.
- Gastos de financiación del Ministerio de Defensa: 28,99 MME€.
- Financiación de túneles para el tráfico rodado: según el convenio firmado por el Ministerio de Defensa y el Ayuntamiento se ejecutarán dos túneles, uno bajo la A-5 y otro que atravesará el Parque de la Cuña Verde de Latina. El coste estimado de las infraestructuras es de 617 MME€, financiadas al 50 % entre el Ayuntamiento y el Ministerio. Sin embargo, el mismo convenio recoge que la parte correspondiente al Ministerio se repercutirá en los propietarios de los suelos del APR quienes, finalmente, repercutirán el coste en los adquirentes finales incrementando el precio de las viviendas y locales a la venta. Sin embargo, los vecinos del futuro Campamento serán una minoría entre los usuarios del primer túnel e insignificantes en el caso del segundo, porque se encuentra lejos del ámbito. Ahora bien, se les repercutirá un coste de 308,5 millones.

Resumiendo lo que llevamos expuesto, tenemos que las Administraciones que supuestamente iban a realizar una operación inmobiliaria de carácter social y modélica en cuanto a la gestión, van a repercutir 609,5 millones de euros de sus necesidades de financiación en las viviendas y locales terminados, además de sacar todo lo que puedan en la subasta de los suelos. Aunque el Real Decreto 1687/2000 que regula las enajenaciones de bienes inmuebles del Ministerio de Defensa contempla otras formas de enajenación, como la permuta por otro suelo de valor

inferior (hasta el 50 %), la administración estatal se decanta por el procedimiento que encarece más el precio de las viviendas finales. ¿Dónde está entonces la voluntad de hacer una política que facilite el acceso y la reducción de los precios de la vivienda desde las Administraciones públicas si se concibe la operación como una maniobra especulativa propia de una empresa privada?

Sistema de actuación privada: privatización del urbanismo:

A esto tenemos que añadir que el convenio firmado entre el Ministerio y el Ayuntamiento establece como sistema de gestión del ámbito el sistema de compensación. La experiencia del desarrollo del Plan General de Madrid en los últimos diez años ha demostrado que el sistema de Juntas de Compensación favorece los intereses privados frente a los intereses generales y que son una garantía del retraso en el desarrollo del suelo y las promociones inmobiliarias. Estimamos además que los beneficios de promoción que se repartirán los propietarios privados gracias al desarrollo de la Operación Campamento superarán los 500 millones de euros, que pagarán también los adquirentes de viviendas y locales en la zona y que podrían eliminarse si la promoción completa del ámbito se realizara a través de las empresas públicas actualmente existentes, como SEPES, IVIMA o EMVS.

Lo que solicitamos por tanto, es que se acaben los brindis al sol y que el futuro desarrollo del ámbito se realice conforme a unos criterios sociales que verdaderamente garanticen la efectividad de la política de vivienda, el abaratamiento de los precios de mercado y la posibilidad de los madrileños de acceder a una vivienda digna, sin especulación privada y sin especulación pública. Para ello consideramos necesario la redefinición del convenio entre el Ministerio de Defensa y el Ayuntamiento de Madrid, la enajenación preferente del suelo al Ayuntamiento de Madrid en aplicación de la Ley de Capitalidad mediante permuta por terrenos de valor inferior o un acuerdo económico entre las administraciones que entendemos perfectamente posible porque hay que recordar, por ejemplo, que sólo en 2007 el Ayuntamiento de Madrid recibirá en sus presupuestos 1.265 millones de euros en concepto de transferencias provenientes de la Administración General del Estado. Solicitamos igualmente la eliminación todas las cargas especulativas actualmente existentes y la promoción pública del ámbito completo, ya que es la única manera de romper de una vez por todas con la tendencia a utilizar el desarrollo urbano como una vía de enriquecimiento fácil a costa de la población.

La promoción pública del ámbito en su integridad es viable desde el punto de vista económico. Analizando la información contenida en el Plan Parcial y tras una recopilación de costes de referencia de la edificación en la ciudad de Madrid y añadiendo los gastos generales típicos asociados a la promoción inmobiliaria llegamos a la conclusión de que los costes totales de promoción de todos los edificios, excluyendo el suelo, no llegaría a 1.000 millones de euros, una cantidad prácticamente igual que la que se va a obtener en concepto de ingresos por venta y alquiler de las 7.000 viviendas protegidas. Todavía quedaría en el ámbito un exceso de 3.500 viviendas construidas, las viviendas libres, a las que se añadirían todos los locales comerciales y oficinas. El valor en venta de estas construcciones es aproximadamente de unos 2.000 millones de euros y constituyen la materialización del pelotazo inmobiliario de la Operación Campamento.

4.- LA VIVIENDA COMO NEGOCIO EN LA OPERACIÓN CAMPAMENTO

Si bien el problema de la vivienda ha sido ya tratado dentro del epígrafe dedicado a los aspectos sociales y económicos de la Operación Campamento, debido a la importancia y trascendencia que ha adquirido en los últimos años para la sociedad madrileña, y en general para el conjunto del país, y la pésima solución que la Operación aporta a dicho problema se le da un tratamiento especial y específico a través de este epígrafe.

Breve análisis de la situación de la vivienda en la ciudad de Madrid

Todos conocemos la vergonzosa situación de la gestión urbanística en nuestro país, una gestión que asombra al mundo y que no es otra que la “especulación urbanística desenfrenada”, tal como la calificó el Relator Especial de Naciones Unidas sobre una Vivienda Adecuada en su reciente visita a España en diciembre de 2006. La especulación florece a nuestro alrededor porque no se ciñe a los “pelotazos” promovidos por inversores privados, sino que está fomentada además desde las instituciones públicas. El mantenimiento de una cultura de la especulación urbanística y su fomento desde las Administraciones ha sido determinante para que la historia de la política de vivienda en nuestro país no ofrezca otra imagen que una sucesión de fracasos y que el llamado “problema de la vivienda” sea en España una enfermedad endémica que parece imposible de erradicar. En la actualidad el 25 % de la población española se encuentra excluida del mercado de la vivienda debido a los altos precios, a pesar de que el derecho a la vivienda consta entre los derechos fundamentales sancionados por la Constitución.

El desarrollo de Madrid no ha constituido una excepción a esta tendencia nacional que dura décadas. Baste recordar que en la Memoria del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PGOUM) realizado en 1997 se introducía como objetivo “resolver el problema de la vivienda” porque buena parte de los jóvenes no tenían posibilidad de acceder a un alojamiento digno:

“A partir de mediados de la década de los setenta, la situación de la vivienda en Madrid ha provocado que una parte considerable de la población, especialmente matrimonios jóvenes, establezcan su lugar de residencia en la Corona metropolitana. Aunque una parte del éxodo se produce de forma voluntaria, la mayoría de las salidas están provocadas por la imposibilidad de acceder a una vivienda en las condiciones de mercado en el municipio de Madrid”.

Transcurrido ya el período mínimo de vigencia del PGOUM, establecido en ocho años, podemos decir abiertamente que la política aplicada para su desarrollo ha constituido un nuevo fracaso que sumar a los anteriores. Desde la aprobación del Plan General el precio de la vivienda en Madrid se ha incrementado un 158 % y los salarios de los madrileños lo han hecho menos del 29 %. La edad media de emancipación de los hijos en nuestra ciudad se encuentra actualmente en torno a los 30 años y la duración de las hipotecas se ha incrementado hasta el punto de que el acceso a una vivienda –puesto que se sigue fomentando masivamente el acceso en propiedad—no es que no sea un derecho, es que es una condena a cadena perpetua.

La solución de la Operación Campamento

El Gobierno ha convertido la Operación Campamento en ejemplo de su política en materia de vivienda convirtiéndola en medida estrella de la presente legislatura, como si se aportase alguna solución cuando en realidad a la Operación Campamento no se la puede calificar ni siquiera de parche.

La venta de suelo público para vivienda de precio libre no es ningún avance en materia de vivienda sino todo lo contrario, un importante retroceso. La Operación Campamento no ayudará a resolver el problema de la vivienda, sino que lo empeorará. La evolución del precio de la vivienda en desarrollos urbanísticos similares de los últimos años, PAU´s de Sanchinarro, Las Tablas, Montecarmelo o Carabanchel, y sus efectos en barrios aledaños indican que lejos de disminuir o frenar el precio de la vivienda en la zona, como aseguraban el Ayuntamiento de Madrid al aprobar sus respectivos planeamientos¹, lo ha disparado. Sin embargo no han mejorado los servicios y equipamientos de su población, por lo que el alza que han experimentado en relación a otras zonas de la ciudad, sólo puede achacarse a las connotaciones especulativas y alteración artificial de los precios que supone toda actuación urbanística de estas características.

Los enormes beneficios que proporciona todo proceso urbanístico genera grandes expectativas en la iniciativa privada, que a su vez alimenta artificialmente esas expectativas realizando actuaciones tendentes a incrementar el precio del suelo y la vivienda, como grandes campañas publicitarias casi siempre engañosas, transmisiones de suelo encadenadas entre especuladores y promotores que incrementan el precio a cada transmisión (en ocasiones fraudulentas), etc. De esta forma se consigue que el valor del suelo que fue adquirido a precio de rústico se multiplique hasta por 10.000 hasta que la vivienda es definitivamente adquirida por su destinatario final.

Este alza de precios en el nuevo barrio afecta lógicamente a los barrios aledaños ya que el precio de la vivienda de segunda es arrastrado por el de la vivienda nueva que se construye en sus alrededores.

Por lo tanto la única forma de evitar esta escalada especulativa en la zona es eliminando la vivienda libre de la Operación Campamento. Edificando exclusivamente vivienda protegida con un precio máximo establecido por Ley y con condiciones estrictas para su transmisión que dificultan la especulación, se evitará un alza especulativa y artificial de los precios, y si bien la vivienda de los barrios aledaños experimentará un alza, consecuencia inevitable de toda actuación urbanística que elimina del entorno zonas degradadas como los cuarteles de Campamento, el incremento no será tan espectacular como en el caso de que se permita la construcción de viviendas de lujo.

Es por tanto exigible que el suelo público siempre reinvierta en beneficio de los ciudadanos y por lo tanto solicitar el 100% de vivienda protegida incluyendo vivienda de integración social.

Cuando una necesidad básica como la vivienda se convierte en algo inaccesible para un gran número de jóvenes y trabajadores, es una obligación proponer soluciones que garanticen un efectivo reparto de las viviendas, una construcción de calidad y unos precios reducidos. Pero en este asunto nos surge una pregunta, ¿Necesita la ciudad calificar suelo en el ámbito para 10.750 viviendas con una ampliación prevista hasta las 22.000?

Los datos sobre evolución histórica del precio de la vivienda nos muestran que no tiene tanta importancia el número de viviendas que se construya sino que el porcentaje de vivienda protegida sea más o menos relevante. Prueba de lo anterior es que entre 1970 y 1990 se construyeran en España 3.026.500 viviendas protegidas, cifra que representaba el 50 por ciento del total de la vivienda edificada en el país. Sin embargo, a partir del año 1987, el porcentaje de vivienda protegida

¹ Memora del Avance de del PGOUM de 1993.

construida comienza a reducirse muy notablemente, hecho que coincide con un espectacular incremento de precios llegando a duplicarse el precio medio del metro cuadrado entre 1986 y 1990². En la actualidad el porcentaje de vivienda protegida construida en todo el territorio nacional no alcanza el 10 por ciento del total de la vivienda edificada³.

A la luz de estos datos es incuestionable la relación existente entre disminución del porcentaje de vivienda protegida en las dos últimas décadas y el incremento del precio de la vivienda. La vivienda pública, tanto en propiedad como en alquiler, es pues la herramienta más eficaz para frenar la subida de precios y garantizar el acceso a la vivienda a los ciudadanos de esta país y, sin embargo, las administraciones no destinan prácticamente recursos públicos para estas actuaciones, puesto que las escasas inversiones públicas en estas partidas son muy inferiores a los beneficios obtenidos en operaciones urbanísticas. Por poner un ejemplo, los municipios de la Comunidad de Madrid ingresaron 280 millones de euros por subastas de suelo en el año 2002, cuatro veces más de la cantidad destinada a vivienda⁴.

El problema del acceso a la vivienda de cada vez más ciudadanos, simultáneamente con el mayor volumen de construcción conocido en España, nos lleva a la conclusión de que el mercado no soluciona el problema de la necesidad de alojamiento. El problema no es la falta de viviendas sino su desorbitado coste o alquiler.

Tenemos una ciudad con infinidad de viviendas vacías, e infinidad de personas sin vivienda, trabajadoras y trabajadores cautivos de sus hipotecas y millones de euros de beneficio para los especuladores y, especialmente para el sector bancario, que es quien monopoliza el sector de la construcción y el mercado del suelo urbanizable.

Las administraciones venden el suelo público para hacer caja y entregan un enorme y suculento negocio a manos privadas. Los grandes propietarios de suelo se aprovechan de la necesidad de vivienda para estimular unos precios artificialmente altos del mismo.

La falta de vivienda protegida pública ha sido la condición previa necesaria para el enorme auge especulativo de la vivienda, sin esa colaboración implícita de la administración pública el negocio no hubiera sido posible.

Pero en la actualidad, el problema del acceso a la vivienda no responde principalmente a la falta de las mismas, como en los años 70. En la ciudad de Madrid hay más de 1.300.000 viviendas construidas, a las que se sumarán a corto plazo unas 200.000 nuevas, y sólo están habitadas 1.000.000. En otras palabras, como mínimo hay en torno a unas 300.000 viviendas vacías.

La única solución al problema pasa por la regulación pública del mercado inmobiliario. La sanidad o la educación son derechos fundamentales, garantizados sin exclusión a todos los ciudadanos a un coste asequible mediante los correspondientes servicios públicos, sin embargo, la vivienda nunca ha tenido esa consideración. De hecho, el estado regula el precio de servicios básicos como la luz o el teléfono y no lo hace con la vivienda en la que se reciben esos suministros.

² Datos del Ministerio de Obras Públicas (en la actualidad Ministerio de Fomento).

³ Datos del Ministerio de la Vivienda.

⁴ Diario "El Mundo", 4 de abril de 2003.

Por ello no compartimos la posición de las administraciones implicadas en la operación Campamento cuando afirman que la construcción de las 10.700 viviendas de la primera fase constituirá “una eficaz manera de favorecer el acceso a una vivienda de calidad y a unos precios asequibles”.

El objetivo no debe ser “paliar” las consecuencias de la especulación promoviendo viviendas para aquella parte de la “demanda insolvente”, sino garantizar el derecho a la vivienda para todos y eso supone abrir una guerra sin cuartel a la especulación y no contribuir a ella a través de convenios y protocolos que llevan a comportarse a las administraciones públicas, como si se tratara de promotores privados.

Para conseguir que todo el mundo pudiera acceder a una vivienda de calidad a precios asequibles se debería adoptar las siguientes medidas:

- Elaboración de un nuevo PGOUM que cree un patrimonio público de suelo, garantizando la atención de las necesidades sociales y bloqueando de forma efectiva cualquier tipo de actividad especulativa. Todo el suelo público existente de titularidad de alguna administración pública únicamente debe ser empleado para atender necesidades sociales, tanto de vivienda protegida pública como de dotaciones sociales.
- Ninguna vivienda vacía sin causa justificada: Las administraciones deben usar todos los mecanismos a su alcance para poner fin a la existencia de cientos de miles de viviendas vacías en nuestra ciudad. Para ello establecerá que ninguna vivienda podrá permanecer vacía sin causa justificada.
- Creación de un parque de vivienda pública municipal: Toda la vivienda protegida debe ser en régimen de alquiler, a fin de crear un patrimonio público de viviendas efectivo y eliminar la picaresca con la venta de viviendas protegidas.
- Proponemos que la vivienda protegida no genere beneficios empresariales de ningún tipo y esto únicamente se puede conseguir si todo se realiza a través de mecanismos públicos (suelo público, gestión y construcción por parte de empresas públicas). Además, únicamente un control efectivo y público sobre la vivienda, asegurará que el reparto de las mismas se realice de acuerdo a criterios de necesidad.

Pero las administraciones públicas no dan ejemplo con su actitud y demuestran que en el fondo no están dispuestos a solucionar el problema de raíz.

La “sostenibilidad económica” –adscrita a “las políticas activas de vivienda del Gobierno de la nación”– acaba primando sobre la “sostenibilidad medioambiental” y la “sostenibilidad social” (manifiesto VII del Protocolo de 25 de enero de 2005). Y, sorprendentemente, las “políticas activas de vivienda del Gobierno de la nación” las impulsa en Latina el Ministerio de Defensa, uno de los mayores “terratenientes”, que encima intervienen en el mercado inmobiliario con suelo de dominio público.

Las modificaciones de planeamiento casi nunca se producen para aumentar las cesiones con destino a redes públicas, sino para incrementar las edificabilidades lucrativas, como ha ocurrido en el desarrollo de este APR 10.02 y ocurrirá en el sector de suelo urbanizable UNP 4.07 Remate suroeste-Campamento. Mientras tanto, se hurtan las cesiones para el sistema de redes generales del municipio reduciendo los espacios para equipamientos y zonas verdes. Y todavía debemos escuchar loas a la “generosidad” institucional que “consiente” calificar 7.000 viviendas como protegidas (1.100 el Ayuntamiento en su 10% de cesión obligatoria, 2.000 la Comunidad de Madrid y el resto la Administración central),

pero lo cierto es que **se hurtan** otras **3.700 viviendas protegidas** (las calificadas como libres), toda vez que las 211 hectáreas están ocupadas en su mayor parte por instalaciones militares y se trata, por tanto, de suelo de dominio público.

La perspectiva para la segunda fase es todavía peor, ya que el convenio urbanístico se limita a cumplir estrictamente los mínimos del art.38 de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, como si de cualquier otro promotor privado se tratara.

Todos los argumentos que hemos esgrimido a favor de la reducción de la edificabilidad, sirven, con mayor motivo, para el desarrollo de la segunda fase de Campamento, que por su ubicación y el entorno natural con el que cuenta, nos lleva a exigir que no se construya ni una sola vivienda y tan solo se reconviertan los edificios de los actuales cuarteles en equipamientos distritales y a nivel ciudad.

Resulta muy chocante la facilidad con la que las administraciones acuerdan aumentar la edificabilidad en macro operaciones de este tipo y lo difícil que resulta que se alcancen acuerdos para mejorar la calidad de vida de los vecinos, como ocurre con la colonia del INVIFAS situada junto al ámbito de la operación (junto la calle Gordolobo) que necesita la inmediata recepción por parte del Ayuntamiento de Madrid, así como una profunda rehabilitación. En lugar de acordar modificar el PGOUM para incluir esta colonia en la Operación Campamento, se bordea y no se termina de dar una solución definitiva a la situación que sufren los habitantes de estas viviendas.

5.- ASPECTOS AMBIENTALES: UNA OPERACIÓN ALTAMENTE AGRESIVA

Es necesario una operación que integre el medio natural con el urbano de una forma sostenible, que logre mejorar los espacios existentes, con mecanismos para conservar y recuperar la flora autóctona, preservando el entorno de los arroyos Meaques y Valchico, y estableciendo corredores ambientales a lo largo de la operación.

Proximidad y agresión a los cauces de los arroyos Valchico y Meaques:

El Plan General de Madrid establece entre las condiciones vinculantes para la ordenación del APR 10.02 un tratamiento especial para los cauces de los arroyos Valchico y Meaques con el objetivo de preservar el valor medioambiental de la zona. Las condiciones que aparecen en la ficha del ámbito son las siguientes:

- Evaluar, y en su caso corregir, el impacto del proyecto de prolongación de la avenida. de la Aviación sobre el cauce del arroyo Valchico.
- Zona Verde de protección del cauce del arroyo Meaques. El tipo edificatorio colindante será de baja densidad, preferentemente unifamiliar.

En cuanto a la primera condición, hay que decir que el Plan Parcial la ignora absolutamente, ya que no existe ninguna evaluación del impacto ambiental de la prolongación de la Avenida de la Aviación sobre el cauce del arroyo Valchico. En consecuencia, tampoco existe en el Plan Parcial indicación alguna sobre las medidas correctoras que sería necesario emprender para proteger el cauce. Hay que tener en cuenta además que la prolongación de la Avenida de la Aviación no sólo afecta al arroyo Valchico sino que parte en dos el Pinar de la Dehesa, que es la zona verde de mayor valor ecológico dentro del ámbito de ordenación. Por tanto, la agresividad hacia el medio ambiente de este proyecto es muy alta y consideramos que la

evaluación de los impactos medioambientales resulta claramente necesaria y que su desaparición del Plan Parcial es injustificable.

En cuanto a la segunda condición, el Plan General disponía que para la protección del cauce del arroyo Meaques se realizara una edificación colindante de baja intensidad. En el Plan Parcial del APR 10.02 no existe esta zona de transición entre la zona verde de protección y la zona más urbana, de modo que la transición se realiza mediante una vía principal de dos carriles por sentido con plataforma reservada para el transporte público a la que sucede, inmediatamente, una zona de edificabilidad intensa.

Si comparamos la edificabilidad de las parcelas destinadas a vivienda más cercanas al cauce del arroyo Meaques con el máximo permitido por las normas del Plan General para las zonas de baja intensidad (artículo 8.7.9) obtenemos lo siguiente:

Especificaciones del Plan Parcial			Coeficiente de edificabilidad neta		Incremento de edificabilidad
Parcela	Superficie de parcela (m2)	Edificabilidad total (m2)	Plan Parcial	Máximo para baja densidad	
1	20.033	26.000	1,30	0,8	62%
7	16.789	23.000	1,37	0,8	71%
12	9.058	16.280	1,80	0,8	125%
14	25.012	33.000	1,32	0,8	65%

Por otra parte hay que recordar que el Real Decreto 1073/2002, de 18 de octubre, sobre evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en relación con el dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno, óxidos de nitrógeno, partículas, plomo, benceno y monóxido de carbono, establece unos valores límite de las emisiones contaminantes con el objetivo de proteger los ecosistemas en general y la vegetación en particular. Como el tráfico rodado es el principal emisor de gases contaminantes en las zonas urbanas, la disposición de una vía principal junto a la zona verde que protege el cauce del arroyo Meaques debería ofrecer las suficientes garantías de que se van a respetar los límites de emisiones contaminantes establecidos en el Real Decreto. Sin embargo, el Plan Parcial no ofrece ninguna debido a que las afecciones sobre el cauce del arroyo Meaques ni siquiera han sido consideradas.

Por tanto, se solicita:

- La evaluación del impacto ambiental del proyecto de prolongación de la Avenida de la Aviación sobre el cauce del arroyo Valchico y el Pinar de la Dehesa, considerando posteriormente en la redacción del Plan Parcial las soluciones técnicas que minimicen los impactos y contribuyan a valorar el medioambiente de la zona.
- El diseño de una solución urbanística que proteja el cauce del arroyo Meaques. Reducción de la edificabilidad próxima a la zona verde de protección a los valores considerados de baja intensidad, tal como establece el Plan General y estudio y corrección de los impactos contaminantes del tráfico en la definición de las vías de circulación.

Vías Pecuarias: desaparecen dos importantes cañadas

El Plan Parcial reconoce la existencia de dos vías pecuarias en el ámbito de ordenación APR 10.02, conocidas como Cañada de Extremadura y Cañada Real de Madrid. Según se expone en la memoria del Plan Parcial de Reforma Interior del Ámbito, ambas vías no se encuentran clasificadas ni incluidas en el "Inventario de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid".

La Ley 8/1998, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, establece en su artículo 13 que la Comunidad Autónoma debe clasificar las vías pecuarias e incluirlas en la correspondiente catalogación, aunque se hallen omitidas en el Inventario. Por otra parte, el artículo 25 de la misma ley dispone que las vías pecuarias deben ser calificadas en los planes de ordenación territorial y normas subsidiarias de planeamiento como "suelo no urbanizable protegido". Por tanto, para garantizar el cumplimiento de la ley se considera necesario clasificar estas vías y realizar una modificación del Plan General que declare las zonas afectadas como "suelo no urbanizable protegido", con código NUP.5, tal como establece el artículo 3.4.17 de la Normativa del Plan General de Madrid.

El Plan Parcial propone directamente una modificación del trazado de la Cañada Real de Madrid, pese a que el trazado original no se encuentra clasificado. A efectos prácticos, el Plan ignora su existencia dentro del ámbito de ordenación y propone que discurra en terrenos exteriores al APR 10.02. A este respecto, el artículo 26 de la Ley de Vías Pecuarias considera la posibilidad de modificar el trazado cuando "fuese necesario ocupar terrenos de una Vía Pecuaria como consecuencia de una nueva ordenación territorial". Sin embargo, en el Plan Parcial no encontramos ninguna justificación de la necesidad de ocupar los terrenos afectados por la vía pecuaria, sencillamente la ignora. Por otra parte, el mismo artículo de la ley exige que el trazado alternativo de la vía "deberá asegurar, con carácter previo, el mantenimiento de la integridad superficial de la misma, el carácter idóneo del nuevo itinerario y la continuidad de aquélla, de modo que no se interrumpa el tránsito ganadero ni resulten obstáculos para el ejercicio de los demás usos de la Vía Pecuaria". El hecho de que la Cañada Real de Madrid no se encuentre clasificada y, por tanto, su trazado y superficie no estén convenientemente delimitados impide en las condiciones actuales proponer cualquier modificación del trazado de la vía, debido a que el artículo 26 exige unas condiciones imposibles de cumplir por el Plan Parcial.

Por otra parte, la Cañada de Extremadura se considera irrecuperable en su trazado original debido a que discurre por el actual Paseo de Extremadura y, por tanto, se considera necesario realizar un estudio para la modificación de su trazado que permita proteger esta preexistencia conforme a la Ley de Vías Pecuarias.

En relación con las vías pecuarias se solicita:

- La desestimación del proyecto de prolongación de la Avenida de la Aviación por sus irreversibles afecciones al entorno del arroyo Valchico y el Pinar de la Dehesa.
- La modificación de la calificación otorgada por el Plan General a los terrenos ocupados por la denominada segunda fase de la Operación Campamento, ámbito UNP 4.07, para transformarlos en suelo no urbanizable protegido, extendiendo tal calificación a los suelos incluidos dentro del ámbito de la primera fase de la Operación, APR 10.02, que lo precisan como la Cañada Real de Madrid, adaptando la superficie y trazado de ésta vía pecuaria y de la Cañada de Extremadura, que requieren de una alternativa en cumplimiento de la Ley de Vías Pecuarias, por el interior del APR 10.02 en torno a la rivera sur Arroyo Valchico, creando una zona de protección de

este recurso hídrico que se sume a la extensión del dominio público hidráulico y servidumbre de policía.

- La clasificación previa de las vías pecuarias con carácter previo a cualquier actuación en el ámbito.

Una nueva carretera atravesará el Pinar de la Dehesa

La ampliación de la Avenida de la Aviación que el Plan Parcial para conectarla con la M-511 atraviesa un importante Pinar que se ha salvado del crecimiento urbanístico, lo que obliga a la tala de un importante número de árboles así como supone la división del Pinar en dos pequeñas superficies aisladas por una gran vía de dos carriles por calzada más plataforma para autobús.

La ampliación de la Avenida de la Aviación es absolutamente innecesaria ya que la zona del ámbito por la que discurre presenta escasa densidad de población. El motivo por el que se opta por esta nueva infraestructura no es por tanto dar servicio al nuevo barrio de la Operación Campamento sino crear una nueva conexión con la M-511.

La prolongación hacia el norte más allá del ámbito de la primera fase de la Operación Campamento y que se incluiría dentro del ámbito de la segunda fase, no sólo tendrá un enorme e irrecuperable impacto sobre el Pinar de la Dehesa sino también sobre los cauces de los Arroyos Valchico y Meaques, que atravesará, y una importante extensión de retamares recorrida la Cañada Real de Madrid. Dicha zona presenta una importante variedad de flora y fauna de rivera que por su valor debe ser respetada.

Detrás del interés de conectar la Avenida de la Aviación con la M-511 pueden estar posibles nuevos desarrollos urbanísticos en los terrenos "vírgenes" que aún quedan a lo largo de dicha carretera, nuevos pelotazos que podrán proliferar al amparo de la nueva infraestructura del tren ligero a Boadilla que recorre la zona.

La solución que proponemos pasa por eliminar esta ampliación, preservando la integridad del pinar de la Dehesa y permitiría la creación de un parque forestal que abarque toda la zona norte de la operación y el entono de los cauces de los arroyos Valchico y Meaques, y se extienda por la segunda fase de la operación hasta el municipio de Alcorcón.

6.- MOVILIDAD:

6.1 APUESTA POR EL TRANSPORTE PRIVADO

Una vez analizado el Plan Parcial para la Reforma Integral de la operación Campamento, podemos afirmar que la propuesta sobre transporte es claramente insuficiente. En realidad la inversión en transporte público es mínima puesto que la única actuación al respecto es la apertura de una nueva estación de Metro entre las actuales estaciones de Colonia Jardín y Aviación Española en la línea 10 de Metro, en uno de los tramos que mayor número de viajeros soporta de toda la red. Además de los nuevos habitantes de Campamento hay que añadir que el tren ligero también desembarcará en este tramo, lo que asegura una situación insostenible en muy pocos años si no se realizan nuevas inversiones.

Todas las demás infraestructuras propuestas, que también resultan extraordinariamente escasas, quedan sin concretar, sin especificar su ejecución y sin aclarar su presupuesto.

En lo que sí existe una mayor concreción es en lo relativo a los nuevos viales para vehículos privados, incluidos grandes túneles, que se pretenden construir, reformar o ampliar. Sin duda, existe una apuesta por solucionar los problemas derivados del transporte privado, mientras no se afrontan los relativos al transporte colectivo.

Reforma y ampliación de la A-5, la Castellana del Sur: más mega-túneles

La carretera de Extremadura, A-5, divide al ámbito de ordenación en dos subsectores y constituye el principal eje viario de la zona por su carácter metropolitano. La intensidad media de tráfico en la sección que atraviesa el APR 10.02 es superior a los 110.000 vehículos diarios y su nivel de servicio en hora punta es pésimo, como reconoce el estudio de tráfico realizado en el Plan Parcial. Por otra parte, las edificaciones que bordean la vía se encuentran demasiado cerca de la misma, de modo que la A-5 resulta una fuente de contaminación y de ruidos que deteriora gravemente el medio ambiente urbano de las zonas residenciales colindantes.

Si comparamos el nivel de ruido en el entorno de la A-5 con los máximos permitidos para áreas residenciales por la Ordenanza del Ayuntamiento de Madrid de Protección de la Atmósfera contra la Contaminación por Formas de Energía obtenemos los siguientes valores, que describen la insostenible situación de la zona:

Niveles de ruido en el entorno de la A-5 según el mapa acústico de Madrid 2001-2002					
Tramos:	Av. Aviación – Padre Piquer		P. Piquer – Pso. Extremadura		Máximo legal
	Medio	Máximo	Medio	Máximo	
Mediciones (LAeq)					
Diurno	61	63	62	70	55
Nocturno	55	58	57	65	45

Entre las condiciones vinculantes para el desarrollo del ámbito APR 10.02 establecidas por la ficha del Plan General se encuentra la siguiente:

- El Plan de Reforma estudiará y corregirá los impactos negativos generados por la N-V.

Los impactos negativos que hay que estudiar y corregir no son otros que su pésimo nivel de servicio y el hecho de ser una fuente de contaminación y ruido insoportable para los edificios colindantes. Sin embargo, tras el análisis de la solución propuesta por el Plan Parcial del APR 10.02 sólo cabe afirmar que nos encontramos ante un disparate absurdo.

En cuanto a la canalización del tráfico, la ordenación del Plan Parcial y el estudio de transporte resultan incoherentes con la solución supuestamente convenida entre el Ayuntamiento de Madrid y el Ministerio de Defensa. Por una parte, el convenio firmado por ambas Administraciones el 14 de noviembre de 2005 prevé la realización de un *“eje viario subterráneo en túnel bajo la actual carretera A-5 en una longitud aproximada de 4 kilómetros, con tres carriles por sentido en el tronco y vías colectoras de conexión con la solución del viario en superficie de tres carriles por sentido”*. Sin embargo, el Plan Parcial no considera esta actuación ni en el

estudio de transporte ni en los presupuestos de la operación urbanística, de modo que la transformación de la A-5 se encuentra, en realidad, indefinida.

Si nos ceñimos a la letra de lo que propone el convenio tenemos que manifestar que la solución es desaconsejable, debido a que propone simultáneamente la ampliación de la vía en superficie y la realización de una sección igual bajo el subsuelo, es decir, una ampliación de la capacidad de la vía de más del 100 %. La demanda de tráfico en la A-5 una vez ejecutados el PAU de Carabanchel, las fases I y II de la Operación Campamento y los desarrollos urbanísticos en Pozuelo se incrementará un 35 % respecto a la intensidad de tráfico actual, según se deduce del estudio de infraestructuras elaborado para el Plan Parcial. La solución del convenio es desaconsejable porque, según el mismo estudio, *“de unos años a esta parte se ha venido comprobando que cualquier aumento de capacidad de infraestructuras, o construcción de una nueva infraestructura de transporte, ha ido acompañado de un aumento progresivo de la demanda sobre la misma, hasta alcanzar de nuevo la saturación de su capacidad. Por ello, se está replanteando el enfoque tradicional de gestión de oferta de infraestructuras de transporte, con vistas a racionalizar el uso de las mismas. Ello implica (...) no ceñirse exclusivamente a una sola medida –la construcción o mejora de la infraestructura– para solucionar los problemas de congestión”*. Desde el punto de vista técnico, la ampliación propuesta en el convenio es exagerada porque servirá para promover el uso del transporte privado, más allá del 35 % de incremento previsto en el uso de la vía, cuando lo que se debería promover desde la administración pública es la utilización preferente del transporte colectivo.

Si, de otra parte, nos ceñimos a la propuesta del Plan Parcial, en la que no se considera la realización del túnel sino tan sólo la ampliación en superficie, sucede que resulta insuficiente y además incumple la normativa legal de aplicación. Es insuficiente porque no permite que la vía tenga un nivel de servicio aceptable: por mucho que se amplíe la sección de la carretera en el ámbito APR 10.02, termina encontrándose con la sección actual en la zona urbana más consolidada. Así, si tomamos el punto más al norte de la Carretera de Extremadura dentro del ámbito de ordenación, encontramos una sección de tres carriles por sentido y la intensidad media prevista de tráfico es de 149.224 vehículos diarios. El coeficiente técnico que relaciona la intensidad de tráfico con la capacidad de la vía adquiere un valor en este punto de 0.94, lo que, según la Instrucción de Vía Pública (IVP) del Ayuntamiento de Madrid, significa un nivel de servicio 3. La ficha 12 de la Instrucción de Vía Pública es tajante en este sentido:

“En cualquier caso, no se dará la aprobación a aquellos planes y proyectos por cuyo efecto el nivel de congestión en cualquier elemento de la red principal alcance el nivel 3.”

De modo que la propuesta del Plan Parcial ofrece como resultado un nivel de servicio pésimo, que no merece la aprobación de la propuesta.

Por otra parte, la ficha 3 de la IVP establece que *“todos los planes y proyectos que definan la red viaria de un área deberán minimizar el impacto del ruido del tráfico”*. El Plan Parcial no considera en absoluto las afecciones sonoras de la ampliación de la vía, a pesar de que constituyen un problema de primera magnitud, y no las considera ni en las zonas urbanas ya consolidadas que se encuentran colindando con la ampliación, ni en las zonas de nueva creación. Es más, la ordenación propuesta para el APR sitúa también las viviendas demasiado cerca de la carretera. La IVP establece que:

“Los proyectos garantizarán el cumplimiento de las determinaciones del PGOUM en lo referente al ruido y, en particular, el trazado en planta deberá asegurar el

cumplimiento de las distancias mínimas, entre los distintos tipos de vías y los usos permitidos en sus bordes, establecidas en el Título 5 de las Normas Urbanísticas.”

Pues bien, las parcelas 17, 20, 22, 25, 28, 31, E5 y 33 incumplen la distancia mínima exigida por el Plan General y no se ajustan a los usos que según éste pueden situarse junto a una vía de carácter metropolitano.

Una solución del problema que contemple la situación real de la zona tendría que comenzar con la aplicación del artículo 5.3.7 de las Normas Urbanísticas, que transcribimos a continuación:

“1. Todos aquellos ámbitos de suelo urbano cuyos niveles sonoros ambientales sean superiores a los establecidos en la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano, serán declarados Zonas de Actuación Acústica.

2. El Ayuntamiento establecerá para estas zonas medidas correctoras encaminadas a garantizar el cumplimiento de los niveles sonoros ambientales regulados en el presente capítulo. De no ser estas técnicamente viables, se desarrollarán programas especiales para lograr que en el interior de los locales no se superen los límites marcados por la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano.

3. Los Planes Especiales de Adaptación de la Vía Pública, deberán incorporar entre sus objetivos el cumplimiento de los límites máximos de los niveles sonoros ambientales establecidos en la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano, y con carácter transitorio en el Anexo correspondiente de las presentes Normas.”

Por tanto, en relación con la reforma de la A-5 se solicita:

- La declaración de la zona urbana afectada por el ruido de la A-5 como Zona de Actuación Acústica y la aplicación de medidas y planes para reducir los niveles acústicos de emisión a los valores exigidos por la normativa.
- La modificación de los usos y las distancias de la edificación a la A-5 de modo que se cumplan la IVP y las Normas Urbanísticas del PGOUM.
- La definición completa de los parámetros principales de la reforma de la A-5 y la realización de un nuevo estudio de transportes que sea coherente con la solución final que pretenda adoptarse.

Es necesario que la nueva solución que se adopte integre la totalidad de la vía desde la M-40 hasta el nuevo túnel de la Avenida de Portugal, con el fin de eliminar la barrera arquitectónica que supone esta autovía para los barrios del distrito de Latina y que elimine los ruidos y las molestias que sufren los vecinos del entorno.

Una solución integral podría consistir en la ampliación de la denominada “Castellana del Sur” desde su finalización prevista actualmente (a la altura de la Carretera de Boadilla), hasta la Avenida de Portugal. Con ello se lograría que la vía pudiera acoger la intensidad de tráfico prevista, se eliminaría la necesidad de realizar una nueva inversión multimillonaria para enterrar el actual trazado de la A-5 y eliminaría parcialmente el efecto barrera que supone la carretera.

Para llevar esta iniciativa a cabo, es necesario que se ofrezca una alternativa para las viviendas colindantes a la autovía desde el barrio de Aluche, hasta la Avenida de Portugal. Entendemos necesario la elaboración de un estudio que ofrezca la mejor

solución posible que podría pasar por el realojo de los vecinos afectados en nuevas viviendas públicas de la operación Campamento.

En cualquier caso, insistimos en la necesidad de aportar una solución global a la A-5 que supere los problemas que plantea la idea recogida en el Plan Parcial.

Nuevo túnel desde la A-5 hasta la M-30 por la Cuña Verde de Latina

La gran propuesta en transporte que se aporta por las administraciones implicadas, es la creación de una nueva conexión de la A-5 con la M-30 a través de un nuevo túnel que transcurriría por debajo de la Cuña Verde de Latina. Este túnel es la única propuesta de transporte concretada y presupuestada de todo el Plan, que contempla además la financiación a partes iguales entre el Ayuntamiento de Madrid y el Ministerio de Defensa.

Esta nueva infraestructura únicamente está pensada para favorecer el transporte privado y el incremento de vehículos que acceden al centro de Madrid.

Ya en el punto referente a la A-5 hemos manifestado nuestra posición sobre una alternativa de la infraestructura viaria de la zona que busque eliminar el perjuicio hacia los vecinos del entorno, tanto consiguiendo aminorar el efecto barrera de las vías de gran capacidad, como reduciendo la contaminación acústica. Pero en esta propuesta nos encontramos con el agravante de un trazado que transcurre bajo uno de los principales parques de la ciudad de Madrid. La Cuña Verde es un parque de reciente creación que se encuentra en un mal estado de mantenimiento. Si el túnel propuesto se construyera en superficie, los daños serían terribles para esta zona y si se construyera por debajo del suelo, habría que asegurar que la zona no va a sufrir ningún deterioro y se realizan los preceptivos estudios de impacto ambiental teniendo en cuenta que el subsuelo por el que transcurriría el túnel es bastante inestable por la presencia de aguas subterráneas y por la propia composición del suelo.

Por todo lo anterior, nuestra propuesta es la de eliminar una infraestructura que consideramos innecesaria y que únicamente potencia el uso del transporte privado.

El Ayuntamiento proyecta las infraestructuras sin contar con los vecinos:

Al mismo tiempo y de forma absolutamente incomprensible, el Ayuntamiento de Madrid ha obviado las reivindicaciones de los vecinos del barrio de Batán, apoyadas por más de cinco mil firmas recogidas por la Asociación de Vecinos Casa de Campo-Batán, que reclaman al Ayuntamiento el soterramiento del Paseo de Extremadura desde la M-30 (Av. de Portugal) hasta la Av. de los Poblados, actuación fuera del ámbito de la operación Campamento.

Mediante el *Informe sobre la autovía A-5 y su influencia en el paseo de Extremadura*, los vecinos formulaban las siguientes alegaciones:

1º. Que el plan de enterramiento de la M-30 en su conexión con la autovía A-5 recogía en su proyecto inicial la construcción de un túnel desde el puente del Rey hasta la Avda de los Poblados, lo que venía a solucionar lo que en los años noventa no pudo hacerse por motivos técnicos (la proximidad de las viviendas) y que era la colocación de mamparas antirruído, dado que en las mediciones municipales se superaban los niveles permitidos.

2º. Que en los siguientes proyectos se acortó el soterramiento hasta el final de la Avda de Portugal, precisamente se entierra la zona donde el impacto es menor, por estar las casas más alejadas y por ser de mejor construcción así como por disponer

esta zona de un asfalto especial. Además, este soterramiento parcial de la Avda de Portugal creará a los automovilistas más dificultades tanto para entrar como para salir del centro de Madrid.

3°. El reciente anuncio de la construcción, en su primera fase, de 10.700 viviendas en la denominada operación Campamento, así como la creación de nuevos parques empresariales, de la ciudad del Banco de Santander, el cuartel de la OTAN, etc. desborda con creces la capacidad de tráfico ya saturada de la autovía A-5, sin que hayan salido a la luz soluciones al tráfico rodado de la zona. Teniendo en cuenta los planes de la operación Campamento es éste un tema primordial.

4°. Como se suponía, en las últimas mediciones del departamento de Control Acústico del Ayuntamiento de Madrid se ha comprobado que la contaminación en esta zona es elevada, superando en algunos casos en 25 dBA el nivel permitido.

5°. El vacío legal que existía en materia de contaminación acústica hacía imposible cualquier demanda o reivindicación al respecto. No obstante, en los últimos años este vacío se ha llenado con la Directiva sobre el Ruido Ambiental del parlamento europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002 y con la más reciente Ley del Ruido de ámbito estatal, nacida al amparo de la anterior, así como el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid. Ahora los vecinos de las viviendas y edificios afectados saben que pueden defender sus derechos dentro del marco legal de la Ley del Ruido.

Insistimos en la necesidad de buscar una solución global que tenga en cuenta la opinión de los vecinos de la zona. Hay que solucionar las gravísimas afecciones acústicas que sufren con motivo de la proximidad a sus viviendas de la A-5 (en algunos casos la distancia es de un metro). Es decir, la necesaria participación del Ayuntamiento en la operación Campamento como Administración competente en materia de urbanismo no es utilizada para solucionar los problemas que el propietario del suelo impulsor de la actuación, Ministerio de Defensa, puede estar creando a los vecinos de la zona, sino que el Ayuntamiento crea nuevos problemas y no resuelve los que ya existen.

Desdoblamiento de la Carretera de Boadilla

El desdoblamiento de la Carretera de Boadilla es un viejo proyecto del Ayuntamiento que ya tuvo que paralizar ante la rotunda oposición de los vecinos de Campamento. La Carretera de Boadilla recorre el límite sur de la Casa de Campo, por lo que el incremento de tráfico asociado al desdoblamiento tendría unas importantísimas afecciones para la zona.

Además existe una enorme dificultad para la ejecución del proyecto que es la falta de espacio para el desdoblamiento, lo que obligaría a realizar una extraña variante que se adentraría en el interior de la Casa de Campo, obligando a derribar la tapia y gran cantidad de árboles.

Si bien es cierto que en la actualidad la Carretera de Boadilla se encuentra colapsada y los primeros que sufren este problema son los vecinos de Campamento, la causa de dicho colapso debemos achacarla una vez más a la mala planificación urbanística del entorno que ha permitido grandes desarrollos urbanísticos en la zona, como la Ciudad de la Imagen que atrae gran cantidad de vehículos, o las nuevas edificaciones residenciales de Somosaguas.

Pero el problema se verá paliado en buena medida por la nueva conexión de la Avenida de los Poblados con la A-5 que se prevé en el Plan Parcial, conexión que

hoy no existe y dará salida hacia el centro de la ciudad a los vehículos que provienen de Pozuelo, y la mejora de la conexión de la M-40 con la A-5 que absorbería buena parte del tráfico de la M-511 o Carretera de Boadilla.

Deben estudiarse otras posibles alternativas, pero en ningún caso puede volver a intentarse el desdoblamiento de la Carretera de Boadilla. Al contrario, lo que se debe hacer es dar una solución definitiva a dicha en conjunto, elaborar un proyecto de avenida ajardinada que sin aumentar la superficie actual para vehículos incremente la destinada a peatones, la dote de iluminación, recupere estéticamente toda la zona, mejore los accesos a la Casa de Campo, rehabilite su vallado que en la actualidad se encuentra muy deteriorado, y dote a toda la zona de nuevos espacios para el ciudadano.

Esta actuación es de vital importancia para el desarrollo social, económico y comercial de un barrio aislado por grandes infraestructuras viarias como Campamento.

Prolongación de la Avenida de la Aviación

Como hemos expresado en el punto relativo al Pinar de La Dehesa, consideramos que la ampliación de la Avenida de la Aviación para conectarla con la M-511 supone la división del pinar en dos pequeñas superficies aisladas por un gran vial de dos carriles por calzada más plataforma para autobús.

Entendemos que esta ampliación es innecesaria al discurrir por una zona del ámbito con escasa densidad de población, por lo que el motivo que se persigue no es dar servicio al nuevo barrio, sino crear una nueva conexión con la M-511, y quizá facilitar nuevas operaciones urbanísticas en su entorno.

6.2 TRANSPORTE PÚBLICO: AUSENCIA DE IDEAS E INVERSIÓN

Echamos en falta una propuesta global sobre transporte público. Nos hubiera gustado encontrar especificadas, presupuestadas y comprometidas todas las infraestructuras necesarias para garantizar una apuesta clara sobre el transporte colectivo, así como una mayor implicación de la Comunidad de Madrid en los convenios firmados con el Ministerio de Defensa.

La propuesta del Plan Parcial únicamente contempla, como nuevas infraestructuras, la apertura de la estación de Metro Darío Gazapo en la línea 10 y la construcción de un nuevo intercambiador en Colonia Jardín sobre terrenos del INVIFAS, que responde más a la nueva ampliación de la red con el Metro que a suponer una alternativa que responda a la operación Campamento. Lo demás, los carriles bus de la "Castellana del Sur" y otras alternativas propuestas a lo largo de los diferentes estudios, se tratan, bien de actuaciones ya existentes en la actualidad, o de opciones futuras que en ningún caso lleguen a suponer compromisos.

Estamos totalmente convencidos de la necesidad de realizar un esfuerzo mayor a la hora de diseñar el transporte público de la operación.

Necesidad de una importante ampliación de la red de Metro en la zona sur

La Operación Campamento contará en el futuro con tres estaciones de Metro para acceder al centro de la ciudad. Se da la circunstancia que esta línea, la 10, es en la actualidad una de las que cuentan con un mayor número de usuarios que llegan a saturar la línea en las horas punta. Esta línea no es sólo el único enlace que existe en la actualidad entre el Metro Sur y la red de Metro de Madrid, sino que además

será en los próximos meses el lugar donde desemboque el Metro Norte, con lo que si añadimos la reciente apertura de la estación de Aviación Española, la futura apertura de Darío Gazapo y los miles de vecinos que habitarán Campamento, no es complicado predecir el colapso total que sufrirá.

Las alternativas no son sencillas y por eso solicitamos que se realice un estudio más pormenorizado de la situación y las consecuencias futuras para encontrar soluciones viables, que seguramente deberán contemplar la ampliación de la línea 11 de manera que se prolongara hacia el centro de la ciudad desde la Plaza Elíptica, pasando por Atocha y llegando hasta el norte de la ciudad, trazado con cuyo estudio ya cuenta la Comunidad de Madrid y cuya ejecución se hizo pública para la próxima legislatura en mayo de 2005.⁵ La prolongación de la línea 11, además de beneficiar como es lógico a los habitantes de los barrios en los que se ubicarían las nuevas estaciones, descargaría de viajeros a la línea 10, así como al intercambiador de Aluche.

Así mismo una posible conexión de la citada línea 11 de Metro con Metro ayudaría a reducir la saturación que de la línea 10.

A diferencia de lo que ha sucedido en las últimas décadas con la red viaria de la ciudad, que se ha ido dotando de sucesivos anillos de circunvalación, M-40, M-45 y M-50, la red de Metro se ha quedado en el primer anillo, la Línea 6 o circular, que podríamos comparar con la M-30. Las infraestructuras de circunvalación se planificaron con la intención de descargar de vehículos el centro de la ciudad evitando que viajes periféricos tuviesen que pasar necesariamente por el centro. De la misma forma debe comenzar a acometerse nuevas líneas circulares de Metro que acorten viajes periféricos a la vez que descongestionen las líneas que atraviesan el centro de la ciudad.

Estas nuevas líneas circulares de Metro son por otro lado una alternativa ideal para llevar la red de Metro a grandes zonas de la periferia que aún no disfrutaban de este modo de transporte. Y no sólo fomentarían el transporte público en viajes periféricos, sino que además ayudaría a crear un flujo económico entre barrios periféricos muy necesario para su desarrollo.

Proponemos por lo tanto la construcción de una nueva línea de Metro de trazado circular que con inicio en el intercambiador de Cuatro Vientos comunique barrios y distritos periféricos de Madrid (Las Águilas, San Ignacio de Loyola, Carabanchel Alto, Orcasitas, Orcasur, Villaverde, Entrevías, Vallecas, Moratalaz, San Blas, etc).

Mejora de la red de Cercanías

En cuanto a los desplazamientos a través de la red de Cercanías consideramos que se pueden adoptar medidas que también contribuyan a incentivar un mayor uso de este medio, como serían la apertura de una nueva estación en la calle Valmojado con Sepúlveda y el cerramiento de la línea C-5, entre Móstoles-El Soto y Humanes.

Ausencia de planificación del crecimiento de la red de autobuses

Otro importantísimo aspecto que entendemos que no ha sido evaluado con la profundidad necesaria, es la nueva situación de la red de autobuses urbanos e interurbanos que se ven afectados con Campamento. Resulta incomprensible que el Plan Parcial no cuente con un estudio del crecimiento que debe experimentar la red

⁵ Ver entre otros la sección local de Madrid del Diario El Mundo de 23 de mayo de 2005.

de autobuses para dar el servicio que precisa el nuevo barrio a fin de adecuar los nuevos viales.

Por poner un ejemplo, el gran número de líneas de autobús, tanto urbanas como interurbanas, que discurren en la actualidad por la A-5 puede convertir en insuficiente el carril bus diseñado para la "Castellana Sur" para absorber todo el tráfico de autobuses, lo que redundaría en un servicio deficiente y poco atractivo para el usuario. Quizá deba plantearse una plataforma de doble carril bus por sentido en la A-5, así como alternativas como la implantación de carril bus en otros viales como General Fanjul, que permitirían derivar por dicha calle parte del tráfico de líneas de autobús que parten o terminan en Aluche.

Por otro lado la construcción del intercambiador de Cuatro Vientos hace viable trasladar desde Aluche el fin o cabecera de líneas, lo que ayudaría a descongestionar el tráfico de la zona.

Intermodalidad

El Plan Parcial debe realizar una propuesta global de transporte público, previendo las conexiones entre todos los medios de transporte y en la que se incluyan y especifiquen la construcción de aparcamientos disuasorios suficientes y el compromiso claro de la construcción de un nuevo intercambiador en Parque Europa que sirva para conectar la línea 10 de Metro con la C-5 de Cercanías.

Para culminar, debe hacerse una apuesta mucho más ambiciosa para hacer más atractivo el uso del transporte público en detrimento del privado y el Plan Parcial hace todo lo contrario. Basta comparar la elevadísima inversión destinada a fomentar el transporte privado mediante la construcción de dos grandes túneles, con la escasa infraestructura prevista en transporte público.

6.3 EL PEATÓN Y LA BICICLETA

Nuevamente el planificador se olvida del peatón y de la bicicleta. En la Operación Campamento no se prevén grandes actuaciones en este sentido más allá de los bulevares de la "Castellana del Sur", lo que resulta absolutamente insuficiente para un nuevo barrio de una ciudad que quiera colocarse a la vanguardia del urbanismo del siglo XXI. Además la Operación Campamento no sólo debe dotar de más itinerarios y espacios para peatones y ciclistas en el nuevo barrio, sino que debe servir para implantarlos en los barrios aledaños, haciendo de todo el entorno una unidad de integración. El Plan Parcial se olvida de ambas cosas.

Como se ha expuesto en este estudio las zonas verdes previstas son insuficientes y además están mal distribuidas. Se aprovecha la preexistencia de un Pinar para crear una gran zona verde, que además se agreda con dividiéndolo con un vial principal, y el resto de zonas verdes se distribuyen casi en su totalidad a lo largo de la "Castellana del Sur" y el margen sur del Arroyo Valchico, espacio que como se ha expuesto no debe ser considerado zona verde de nueva creación sino declararse suelo no urbanizable protegido al presentar un importante valor ambiental. Únicamente nos queda un parque al otro extremo de la operación, junto al Polideportivo de Aluche. De todo ello resulta que no existen espacios de transición para el peatón entre los parques, lugares libres de vehículos, contaminación y ruido, diseminados en la trama urbana que permitan el descanso de adultos, el juego de niños y la comunicación entre vecinos, lugares para crear barrio.

Se echan falta por tanto zonas peatonales y ajardinadas de menor tamaño que los parques previstos, pero no de menor importancia para el desahogo, cohesión y

desarrollo de la vida del nuevo barrio. Se echa en falta en definitiva una multiplicidad de pequeños espacios verdes que a diferencia de los grandes parques se encuentren siempre próximos a todas las viviendas del nuevo barrio, y que permitan el descanso el día a día, cuando falta tiempo para desplazarse hasta los grandes parques.

Promoción del ciclismo

El PEIT, Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) elaborado por el Ministerio de Fomento, establece que en el marco de sus competencias, y en cooperación con otras Instituciones y Organismos, el Ministerio de Fomento promoverá, en colaboración con las entidades ciudadanas que trabajan a favor de la bicicleta, distintas acciones de promoción, como el estudio y asesoría sobre la movilidad ciclista, ofreciendo recomendaciones de intervención, elaborando materiales y guías de referencia o editando mapas de itinerarios adecuados para las bicicletas. También se apoyará la adopción de medidas ejemplarizantes, como el uso de la bicicleta dentro de Planes Verdes de Movilidad a establecer en la Administración Central, la implantación generalizada del "camino escolar" seguro en los entornos de los centros educativos o la difusión de los beneficios personales y sociales de la bicicleta, combatiendo la imagen de vehículo "peligroso".

Nada de esto se cumple en la operación Campamento impulsada por la misma Administración a la que pertenece el Ministerio de Fomento, y si el Ministerio no colabora con otros órganos que forman parte de su misma Administración, cómo lo va a hacer con otras administraciones.

A mayor abundamiento transcribimos dos fragmentos del epígrafe 6.10.4 del PEIT:

"El objetivo de este plan es promover un uso cómodo, seguro y atractivo de los modos no motorizados, como parte sustantiva de una política integral de movilidad. Aunque es evidente que las responsabilidades para la promoción de los modos no motorizados están repartidas entre los distintos niveles territoriales de las administraciones públicas, una serie de cuestiones atañen más expresamente a la administración central:

- a) Contribuir a impulsar y estudiar las actuaciones que en esta materia se llevan a cabo por parte de las administraciones locales y autonómicas, y promover el seguimiento y evaluación los resultados obtenidos.*
- b) Asegurar la necesaria coordinación entre aquellas actuaciones de los distintos departamentos ministeriales que tengan un efecto directo o indirecto en el uso de los modos no motorizados, con objeto de mejorar las condiciones de dicho uso.*
- c) Establecer y desarrollar relaciones en esta materia con el resto de países europeos, que poseen en general una situación más avanzada en la movilidad ciclista, a fin de intentar avanzar en la armonización de señaléticas comunes, normas en materia de infraestructuras e intercambio de experiencias.*
- d) Velar por el desarrollo y la difusión de bases y recomendaciones técnicas en el diseño del espacio viario, infraestructuras de apoyo y políticas de promoción.*

Este plan se articulará a partir de una estrategia específica para la promoción de la bicicleta y otra para la marcha a pie, para cuya elaboración se contará con la participación de los agentes sociales e institucionales interesados, y cuyas directrices se recogen a continuación."

"Crear redes para bicicletas integradas por vías exclusivas para bicicletas o itinerarios alternativos cómodos y seguros para las mismas, y moderar el tráfico para facilitar el uso de la bicicleta en las ciudades y en las vías interurbanas de rango no principal."

Nada de esto se cumple en la operación Campamento.

Intermodalidad

*“Sólo sistemas de transporte puerta a puerta pueden superar la excesiva dependencia del automóvil de la sociedad. Los componentes de la cadena de transporte deben estar conectados para asegurar la movilidad. Esto significa facilitar el acceso interno y externo a las estaciones de transporte colectivo y a los trenes, mejorar las posibilidades de transportar la bicicleta en los transportes públicos urbanos e interurbanos, instalar en los mismos servicios de alquiler de bicicletas o de bicicletas públicas o poner en marcha campañas de fomento del uso combinado de la bicicleta y el transporte público”.*⁶

El Plan Parcial prevé únicamente un carril bici para toda la operación, que sigue el mismo criterio erróneo que la mayoría de carriles bici existentes en la capital en la actualidad, ya que no comunica con ningún otro itinerario ciclista, ni con estaciones de Metro. No se crea por tanto una red de itinerarios comunicados entre sí y que permitan conectar puntos de interés para el ciclista, la periferia con el centro de la ciudad, intercambiadores de transporte y estaciones de Metro y Cercanías, equipamientos públicos, etc.

También en este aspecto al operación Campamento deja mucho que desear, adoleciendo de los grandes males de la planificación urbanística en España en cuanto movilidad: todo por y para el coche, o lo que es lo mismo ciudades inhabitables.

Plataforma exclusiva para bicicletas en la “Castellana del Sur”

Parece increíble que en una nueva gran avenida creada para comunicar el centro de la ciudad con grandes núcleos de población, que se promociona con la “Castellana del Sur, y que contará con cuatro calzadas para circulación del tráfico, zonas para aparcamiento de coches, bulevares y carriles bus, no cuente con un carril bici. Efectivamente, resulta increíble pero así es.

Más increíble resulta cuando precisamente en la actualidad desde el Ayuntamiento se empieza a dejar entrever la posibilidad de llevarse a efecto una antigua reivindicación ciudadana, la creación de un carril bici en la Castellana. El Ayuntamiento tendrá que explicar las diferencias existentes entre la Castellana y la Castellana del Sur que hacen que en esta última no pueda contar con carril bici. Desde luego si hay que buscar alguna diferencia entre ambas avenidas desgraciadamente será la ausencia de carril bici en la segunda.

Pero más incomprensible aún resulta la ausencia de carril bici en la “Castellana del Sur” cuando el Plan de Movilidad Ciclista de Madrid elaborado por el Ayuntamiento, prevé un carril bici a lo largo de la A-5, es decir la continuación de la Castellana del Sur fuera del ámbito. En caso de llevarse a cabo las previsiones del Plan de Movilidad resultará que los ciclistas que vengan por la Avenida de Extremadura tendrán que continuar su marcha por calzadas para coches o bajarse de la bici al adentrarse en la operación Campamento.

Vía Verde Móstoles-Almorox

Hace años que los vecinos de Móstoles fundamentalmente, pero también de otros municipios de la zona sureste de Madrid, vienen reivindicando la recuperación de la

⁶ Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) elaborado por el Ministerio de Fomento

vía de tren abandonada entre Móstoles y Almorox, que recorre parajes de un gran valor no sólo paisajístico sino también ecológico.

Pero esta vía de tren no nacía en Móstoles, sino en Madrid, concretamente a la vera derecha del Río Manzanares, cercano al puente de Segovia, llamando a la estación Término "Goya", debido a que aquellos solares, estaban muy cercanos a la quinta del pintor del mismo nombre, hoy desgraciadamente desaparecida. La vía de tren llegó a Villa del Prado en 1891 y posteriormente, de forma aparentemente inconclusa, hasta la localidad Toledana de Almorox en 1901⁷. Las estaciones del recorrido de la línea ferroviaria eran Goya, Campamento, Empalme, Cuatro Vientos, Alcorcón, Colonia Ramírez, Móstoles, Villaviciosa de Odón, Río Guadarrama, Navalcarnero, Villamanta, Valquejigoso, Métrida, Rió Alberche, Rincón, Villa del Prado, Alamín y Almorox.

Como se deduce de lo anterior la vía de tren abandonada atraviesa la operación Campamento desde Empalme hasta Cuatro Vientos. Aún en la actualidad su trazado y restos de vía a lo largo de buena parte del trazado del ámbito.

El Plan Parcial no prevé ninguna actuación especial en relación a dicha infraestructura desaprovechando la oportunidad de recuperar parte de la historia de la ciudad, un espacio de esparcimiento para los vecinos y una nueva infraestructura que permita en el futuro conectar a través de una vía verde el centro de la ciudad con el parque regional del Guadarrama, la Sierra del Sureste, hasta el fin del trayecto en la localidad toledana de Almorox.

Hay que destacar que no resultaría en absoluto complicado prolongar el trazado de la vía verde tanto hacia Móstoles por el sur como con el centro de la ciudad por el norte. Por el sur subsiste el trazado de la vía férreo a largo de las instalaciones de Cuatro Vientos, y posteriormente discurre en paralelo a la A-5 y línea de Cercanías C-5 hasta las proximidades de San José de Valderas. Por el norte existe la posibilidad de conectar la vía con el Parque de Aluche y el anillo verde ciclista a través de la Calle Tembleque, o bien a través del tramo de la línea 5 de Metro entre Empalme y Aluche, cuyo soterramiento está previsto por el Ayuntamiento.

Por lo expuesto los vecinos reivindicamos que se recupere la vía de tren abandonada a lo largo del ámbito de la operación, convirtiéndola en el germen de una nueva vía verde, y en cualquier caso en eje peatonal y ciclista de la zona suroeste de la operación Campamento, y más concretamente lugar de esparcimiento de los barrios de Parque Europa y Las Águilas.

Otros itinerarios ciclistas

Además de los dos expuestos debe habilitarse una red de itinerarios perfectamente intercomunicada que haga seguro y rápido el transporte en bicicleta, por lo que debe estudiarse su implantación en todos los viales de la operación o alrededores, como la Avenida de los Poblados, Avenida del General Fanjul, etc.

⁷ <http://gustavovieites.cmaact.com/resena1.html>
<http://www.mostoalegre.org/viasverde.htm>
<http://213.144.33.8/viasverdes/index.html>

Aparcamientos para bicicletas

La disponibilidad de un aparcamiento cómodo y seguro en el origen y en el destino de los desplazamientos es una condición imprescindible del uso de la bicicleta. Una nueva oferta de aparcamientos de seguridad en un centro comercial incrementa el número de viajes en bicicleta entre usuarios habituales y atrae a nuevos usuarios que no usan la bicicleta por temor a su robo. Es imprescindible por lo tanto incluir en la red de itinerarios ciclistas numerosos aparcamientos para bicicletas con las condiciones de seguridad adecuadas. Además de los aparcamientos que se deban instalar a lo largo de los propios itinerarios deben habilitarse suficientes plazas para bicicletas en estaciones de Metro y Cercanías, equipamientos públicos, zonas comerciales y de oficinas, etc.

Deben tenerse aspectos como la instalación en lugares fácilmente visibles y las condiciones de amarre adecuadas para evitar robos.

7.- INSUFICIENCIA DE EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS

En cuanto las dotaciones del ámbito de ordenación, el objetivo declarado del Plan Parcial es que las previsiones de reservas dotacionales en Campamento sirvan no sólo para garantizar “la satisfacción de las necesidades dotacionales de la población que se alojará en el futuro núcleo residencial”, sino también que “contribuyan a la resolución del déficit dotacional históricamente acumulado en los barrios de su entorno”. Sin embargo, lo cierto es que a la propuesta de equipamientos del Plan Parcial se ha restringido a cumplir los mínimos legales.

En el Protocolo entre el Ministerio de Defensa y el Ayuntamiento de Madrid, de 25 de enero de 2005, se decía que en la operación “se contemplan importantísimas reservas de suelo destinadas a zonas verdes, dotaciones y equipamientos públicos creando un microclima urbano local de excepcional calidad con estándares propios de una ciudad del futuro”. En la práctica ni se llega a los estándares deseables establecidos en la memoria del Plan General de 1997 y ni siquiera se recogen los mínimos exigidos en la actual Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid.

7.1 EQUIPAMIENTOS PARA EL BARRIO Y EL DISTRITO

Entrando a valorar la previsión de equipamientos previstos en el Plan Parcial, en primer lugar destacar que compartimos el análisis propuesto desde el propio Ayuntamiento y la Junta Municipal de Latina; el distrito es uno de los peor dotados de Madrid y la escasez de suelo público pone en peligro el desarrollo futuro de los barrios. Estamos de acuerdo en el análisis que se realiza sobre la escasez de equipamientos culturales, sanitarios, educativos, sociales, etc.

La superficie de suelo destinada a equipamientos sociales de nivel local y uso deportivo asciende a 263.551 m², que se encuentra por debajo de los estándares mínimos incluso para ámbitos de reducida población. Está claro que si el Plan Parcial fracasa en su objetivo de cubrir las necesidades de la población residente, difícilmente conseguirá resolver el déficit dotacional de los barrios del entorno.

Si comparamos de manera algo más pormenorizada el suelo reservado para equipamientos sociales y deportivos en el ámbito del APR 10.02, la situación de los barrios del entorno y los estándares locales recogidos en la memoria del Plan General de 1997, obtenemos una imagen clara de la insuficiencia de los equipamientos previstos en la zona y la incapacidad del Plan para alcanzar sus objetivos declarados.

Superficie de equipamientos por vivienda (m2/vivienda)		Entorno de la Operación Campamento (1)	Plan Parcial Operación Campamento (1)	Zona del Entorno y el Plan Parcial (2)	Recomendaciones PGOUM 1997 (3)
Educativo	Global	5,36	11,75	6,67	12,00
Equipamiento cívico social	Bienestar social	0,49	1,76	0,75	5,50
	Salud básico	0,21	0,51	0,27	0,50
	Cultural y cívico-asociativo	0,45	2,15	0,80	2,00
	Admón. Local y serv. urbanos	0,41	0,51	0,43	1,00
Espacios deportivos	Elementales + Singulares	3,74	6,54	4,31	8,00
(1) Fuente: Estudio de previsión de dotaciones públicas para el PPRI del APR 10.02					
(2) Elaboración propia a partir de los datos contenidos en el estudio de previsión de dotaciones públicas para el PPRI					
(3) Fuente: Memoria del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, 1997					

Situación respecto a los estándares de equipamiento		Déficit entorno Operación Campamento	Exceso / Déficit Plan Parcial	Déficit zonal
Educativo	Global	-55%	-2%	-44%
Equipamiento cívico social	Bienestar social	-91%	-68%	-86%
	Salud básico	-57%	3%	-45%
	Cultural y cívico-asociativo	-78%	7%	-60%
	Admón. Local y serv. urbanos	-59%	-49%	-57%
Espacios deportivos	Elementales + Singulares	-53%	-18%	-46%

Por otra parte, algunas de las parcelas reservadas a equipamientos públicos y zonas verdes en la ordenación del Plan tienen un tamaño ridículo que difícilmente pueden servir al uso destinado. Nos referimos a las parcelas de equipamiento E19 (77 m2s), E21 (83 m2s), E6 (273 m2s), E16 (241 m2s) y a la zona verde V14 (568 m2s).

En el Plan Parcial se reserva suelo para la construcción de un Centro de Especialidades, una Escuela de Idiomas, una Escuela de Música y se destina suelo para seis escuelas infantiles que en teoría están destinados a paliar el grave déficit del entorno. Pero echamos en falta otros equipamientos que llevamos años reivindicando y que a pesar de la liberación de dos millones de metros cuadrados de suelo público, tampoco podrán ser ubicados en esta gran operación.

Por esto consideramos necesario redefinir la previsión de dotaciones locales. Para que verdaderamente contribuyeran a paliar de manera sensible el déficit del entorno en equipamientos de barrio habría que triplicar las reservas de suelo que se contemplan actualmente tanto para equipamientos sociales como para espacios deportivos. Entre otras cosas debería ubicarse otro centro de salud, una biblioteca de barrio (resulta increíble que no se contemple una biblioteca al margen del centro para la juventud), un recinto ferial con auditorio al aire libre, un conservatorio profesional de música (no sólo una escuela municipal), más servicios urbanos y de la Administración y dotar a la zona de algún pabellón polideportivo cubierto.

Nosotros siempre hemos visto en la operación Campamento la última oportunidad para nuestros barrios, unas expectativas que se han visto frustradas tras comprobar como los equipamientos públicos se han reducido al mínimo exigido por el PGOUM y que entre estos se cuentan instalaciones existentes de gestión privada que no darán servicio a la mayoría de los residentes en la zona.

Así el convenio firmado entre el Ayuntamiento y el Ministerio de Defensa incluía una cláusula por la cual el desarrollo del ámbito debería contemplar necesariamente la ampliación de un colegio de educación especial privado gestionado por la Orden Hospitalaria de los Hermanos de San Juan de Dios. No entendemos por qué las Administraciones públicas imponen como condición vinculante para desarrollar el APR 10.02 la ampliación de este colegio, pero todavía entendemos menos la solución propuesta en el Plan Parcial.

Si en el convenio se recogía que había que ampliar la parcela en la que se sitúa el colegio de 3.893 m² a unos 4.891 m², resulta que el Plan Parcial la "ha regularizado e integrado en la ordenación, creando a su alrededor una gran manzana de uso equipamiento, de tal forma que posibilite su ampliación" y resulta que la parcela creada para realizar la ampliación es de 10.270 m². Desde nuestro punto de vista no cabe el favoritismo hacia instituciones privadas en un convenio entre Administraciones públicas y, por tanto, solicitamos la gestión pública del colegio ya que, según el Ayuntamiento de Madrid, la parcela es de titularidad municipal a pesar de que el Ministerio de Defensa la considera privada.

Por otra parte, si bien el Plan Parcial enumera la reserva de suelo para los equipamientos básicos previstos en el nuevo barrio, no existe ninguna previsión sobre la dotación presupuestaria necesaria para llevarlos a cabo, ni el compromiso de las administraciones implicadas como sucede en el convenio firmado para financiar un túnel que transcurrirá fuera del ámbito de la operación Campamento.

Es fundamental que la dotación de los nuevos barrios en construcción se realice previamente a la llegada de los nuevos vecinos. Escuelas e institutos públicos, centros de salud, centros culturales, escuelas infantiles, bibliotecas, polideportivos, parques y zonas verdes,... son equipamientos básicos que todos los vecinos deben tener en su entorno y se debe exigir que no suceda lo mismo que en todas las grandes operaciones realizadas en la ciudad de Madrid.

Pero a su vez existe el peligro de que la nueva zona sea dotada sin que se hayan acabado de resolver los problemas con que cuentan el resto de los barrios del distrito y que la principal inversión se realice en la nueva operación. Es por tanto obligatorio exigir un plan integral para el distrito de Latina que logre satisfacer las carencias en equipamientos a la vez que se construyen los nuevos equipamientos para Campamento. De igual manera, otras grandes operaciones próximas a Campamento, como el PAU de Carabanchel, deben ser dotadas de las instalaciones necesarias para los vecinos, de tal manera que se creen unas condiciones dignas de vida en toda la zona suroeste de la ciudad de Madrid.

7.2 EQUIPAMIENTOS DE NIVEL MUNICIPAL Y SUPRAMUNICIPAL

La liberación de tantos metros cuadrados de suelo público deben ser aprovechados para la construcción de nuevos equipamientos a nivel ciudad. Sin embargo, los acuerdos, los protocolos y los convenios urbanísticos entre las tres administraciones acaban, en éstos y en otros casos, eximiéndolas del deber de cesión de las redes generales (y de las supramunicipales), incluso tratándose, como se trata en el caso que nos ocupa, de ámbitos enormes adscritos a planeamiento parcial.

Las reservas de suelo para equipamientos de sistemas generales, de nivel municipal, han sido eliminadas del Plan Parcial apelando a una disposición transitoria de la ley del suelo. Con ello desaparece de un plumazo la posibilidad de que el nuevo desarrollo urbano tenga en el futuro cualquier equipamiento relevante a nivel municipal y no estrictamente local. Esto se hace en el Plan Parcial sin justificación alguna, no hay criterios técnicos que avalen la decisión, se hace tan sólo para construir la mayor cantidad de vivienda en el mínimo espacio posible. La Operación Campamento no tendrá ninguna relevancia a nivel ciudad, será un barrio infradotado, y desde luego no se contemplan estándares propios de una ciudad del futuro, a no ser que estemos pensando en un futuro sombrío.

Si comparamos los estándares mínimos dispuestos en el articulado de la Ley del Suelo de la CAM con las previsiones realizadas en el Plan Parcial resulta que la eliminación de los sistemas generales se resuelve en que se hurtan al nuevo barrio 93.510 m² de zonas verdes y 324.187 m² de equipamientos y servicios públicos. Esto se realiza en un distrito en el que los vecinos llevan años demandando la universidad pública del sur y más de una década reivindicando un hospital debido a la inexistencia de equipamientos singulares de salud de gestión pública.

La petición de un nuevo hospital en la zona no se contradice con las reivindicaciones históricas que se vienen efectuando desde los distritos de Latina Y Carabanchel. Apostamos por un modelo de hospital moderno, cercano y accesible para los ciudadanos, siguiendo las recomendaciones de la OMS, en contra de los antiguos macro hospitales. La población actual de Latina y Carabanchel, unido al futuro crecimiento de la zona con el PAU de Carabanchel y la Operación Campamento, elevará el número de habitantes por encima de los 700.000. La actual Ley General de Salud indica que debe existir un hospital de referencia por cada área sanitaria, que no debe exceder de los 250.000 habitantes. Si a esto añadimos que las cifras de camas hospitalarias por habitante en Madrid están muy por debajo de la media del estado y a años luz de la media de la Unión Europea, existen motivos más que suficientes para seguir exigiendo el uso civil del Gómez Ulla, la construcción de un nuevo hospital en los terrenos de la cárcel de Carabanchel y otro en los terrenos de la segunda fase de Campamento.

Además, se podrían construir en los terrenos instalaciones de las diferentes administraciones públicas que acercaran y facilitaran el acceso de los ciudadanos del suroeste. Sin embargo, esa no ha sido la intención al realizar el Plan. El Ministerio de Defensa ha anunciado que se mantendrán, por diferentes motivos, algunas de las actuales instalaciones militares. Edificios que por su uso, por sus características arquitectónicas o por su valor simbólico, no serán derribados. Si Campamento tiene como objetivo principal sacar las zonas militares del centro de la ciudad, debemos exigir que todas las instalaciones que se mantengan, sean reconvertidas en equipamientos públicos.

En la "ciudad del futuro" de Campamento se han planeado 148.786 m² de servicios denominados públicos de ámbito supramunicipal, pero de uso exclusivamente militar por pertenecer a las instalaciones que mantendrá y ampliará el Ministerio de Defensa en el ámbito del APR: el Servicio Geográfico del Ejército y el Centro Militar de Veterinaria. En la práctica, los servicios públicos contemplados en el Plan Parcial serán irrelevantes para los vecinos de la Operación Campamento. Por este motivo consideramos que si las dos edificaciones mencionadas mantienen su uso y además se amplían deben compaginar el uso civil.

Debemos abogar por el fin de los privilegios militares y a la vez que seguimos solicitando que el hospital central de la defensa se integre completamente en la red sanitaria pública, hay que reivindicar el uso público de aquellas instalaciones a las que solo un sector determinado puede acceder, mientras los ciudadanos del

entorno no cuentan con instalaciones suficientes. Uso público (y no restringido) de los equipamientos militares. Por ello igualmente se deben abrir al uso civil las dos zonas deportivas existentes, los clubes militares la Dehesa y San Jorge.

Por todo lo anterior consideramos que para hacer una ciudad de calidad y que los equipamientos respondan a unos estándares propios de un futuro mejor de lo que hemos visto en el pasado, la superficie destinada a equipamientos sociales, usos deportivos y zonas verdes debe acomodarse al menos a los estándares mínimos locales recogidos en la memoria del Plan General y además debe incorporar la provisión de espacios para equipamientos de redes generales, de ámbito municipal, establecida en la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, recogiendo en este sentido las reivindicaciones históricas de los vecinos del distrito de Latina. Sólo así podrá decirse que la Operación Campamento "hace ciudad".

Pero para hablar además de "sostenibilidad social" los equipamientos no sólo deben ser suficientes, sino que deben ser accesibles a todos, deben contar con una gestión pública y estar abiertos al uso general, de modo que no existan usuarios privilegiados por su posición económica o su trabajo en el Ejército. Además de las dotaciones de ámbito local, municipal y supramunicipal, la ubicación de un polígono industrial e importantes zonas para oficinas cuadrarían la concepción del barrio donde se vive, donde uno accede a la educación, la sanidad, las administraciones públicas... pero además donde se trabaja, evitando grandes desplazamientos y pérdidas de tiempo que restan tiempo al ocio y la formación personal. Eso sería "sostenibilidad social".

Por todo lo expuesto,

SOLICITA, que se tengan por presentadas en tiempo y forma las presentes alegaciones contra el acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid por la que se aprueba inicialmente la Modificación del Plan Parcial de reforma interior del APR 10.02 "Instalaciones Militares de Campamento" y, en su virtud, se acuerde:

1. Redefinición de la operación Campamento

- 1.1. Creemos necesario replantear la operación para que primen los equipamientos por encima de la edificación residencial, para que la prioridad sea social y no especulativa.
- 1.2. Reducción de la edificabilidad residencial del APR 10.02 a través de la eliminación de las parcelas destinadas a la construcción de vivienda libre y la consiguiente redistribución de las parcelas de vivienda protegida y dotacionales, aumentando la superficie destinada a usos sociales públicos y ampliando la zona de protección del arroyo Valchico.
- 1.3. Retirada del uso residencial del UNP 4.07 y reconversión de los actuales cuarteles en equipamientos públicos distritales y generales.

2. Uso residencial

- 2.1. Cesión del suelo gratuita por parte del Ministerio de Defensa para la construcción de vivienda protegida y equipamientos sociales. Las administraciones no deben financiarse en ningún caso a través de la venta de un bien tan escaso como el suelo público.
- 2.2. Calificación del 100% del uso lucrativo residencial para vivienda de protección pública, preferentemente en alquiler, eliminando a los promotores privados y realizando una gestión pública y transparente al tratarse de suelo de dominio público.
- 2.3. Reordenación del uso residencial atendiendo a los criterios de cohesión social. No a la segregación económica según la tipología de vivienda.

3. Cesiones para redes públicas

- 3.1. Mantenimiento de las cesiones para redes locales definidas por el Plan General de abril de 1997 para el APR 10.02 y cumplimiento de los estándares de cesión para redes generales, excluyendo el viario.
- 3.2. Construcción, antes de la entrega de las viviendas, de los equipamientos básicos para los nuevos vecinos de la operación. Paralelamente, construcción de los equipamientos básicos necesarios en los demás barrios del distrito de Latina y del PAU de Carabanchel.
- 3.3. Construcción, antes de la entrega de las viviendas, de los equipamientos distritales necesarios: Hospital de referencia (manteniendo las reivindicaciones del uso público del Hospital Central de la Defensa y de la construcción de un hospital en los terrenos de la cárcel de Carabanchel), residencia pública para la tercera edad, centro de especialidades...

- 3.4. Las superficies de cesión para usos dotacionales públicos deben ser destinadas a equipamiento singular y servicio público singular (de nivel ciudad) y a equipamientos y servicios públicos básicos (de nivel barrio y distrito), equipamiento deportivo, zonas verdes y espacios libres... buscando, simultáneamente, el reequipamiento de la ciudad y del distrito de Latina.
- 3.4.1. Dotación del ámbito del APR 10.02 de los correspondientes colegios e institutos públicos, centros de salud, centros culturales, escuelas infantiles, bibliotecas, polideportivos, parques y zonas verdes... de modo simultáneo a la construcción del uso residencial.
- 3.4.2. Dotación del distrito de Latina con equipamientos que contribuyan a paliar los déficit acumulados, entre otros, centro de especialidades, al menos una residencia pública para la tercera edad, un hospital de referencia.
- 3.4.3. Recuperación del proyecto originario de convertir la zona en un área de centralidad de los servicios administrativos, vinculado, a su vez, a la efectiva deslocalización de las sedes de la almendra central.
- 3.4.4. Reserva de suelo para la construcción de equipamientos a nivel ciudad (universidad pública, polígono industrial, instalaciones de la administración...).
- 3.5. Uso público (y no restringido) de los equipamientos militares. El Ministerio de Defensa mantendrá, por diferentes motivos, algunas de las actuales instalaciones militares, edificios que por su singularidad, características arquitectónicas o valor simbólico, no serán derribados. Si la operación Campamento tiene entre sus objetivos sacar las instalaciones militares del centro de la ciudad, todas aquellas que se mantengan deben ser equipamientos públicos de uso público (y no restringido). Por ello proponemos extender el uso público a las dos zonas deportivas existentes, los clubes La Dehesa y San Jorge.
- 3.6. Redefinición de las parcelas de equipamiento E19 (77 m2s), E21 (83 m2s), E6 (273 m2s), E16 (241 m2s), de la zona verde V14 (568 m2s) y de cualquiera otros equipamientos y zonas verdes que no merezcan la calificación de tales, de modo que esas superficies de redes públicas alcancen a tener un uso efectivo y a albergar los correspondientes equipamientos básicos.

4. Infraestructuras y transporte público

- 4.1. Proponer una alternativa global que integre la totalidad de la A-5 desde la M-40 hasta la Avenida de Portugal que sea capaz de eliminar el efecto barrera que supone esta autovía para los barrios del distrito de Latina y elimine los ruidos y las molestias que sufren los vecinos del entorno.
- 4.1.1. Declaración de la zona urbana afectada por el ruido de la A-5 como Zona de Actuación Acústica y la aplicación de medidas y planes para reducir los niveles acústicos de emisión a los valores exigidos por la normativa.
- 4.1.2. Modificación de los usos y las distancias de la edificación a la A-5 de modo que se cumplan la IVP y las Normas Urbanísticas del PGOUM.

- 4.1.3. Definición completa de los parámetros principales de la reforma de la A-5 y la realización de un nuevo estudio de transportes que sea coherente con la solución final que pretenda adoptarse.
- 4.2. Eliminar la ampliación de la Avenida de la Aviación y del desdoblamiento de la Carretera de Boadilla por su enorme impacto ecológico y la afección directa sobre los vecinos del entorno.
- 4.3. Eliminación de la propuesta de construcción de un túnel bajo la cuña verde hasta la M-30 por suponer una infraestructura que únicamente está destinada a fomentar el transporte privado y el incremento de vehículos que acceden a la ciudad.
- 4.4. Elaboración de una nueva propuesta de transporte público que contemple:
 - 4.4.1. Ampliación de la red de Metro que evite la saturación de la línea 10, que podría pasar por la ampliación de la línea 11 hasta las Águilas y continuación desde la estación de Plaza Elíptica hacia el centro y el norte de la ciudad.
 - 4.4.2. Ampliación hacia el centro de la ciudad y apertura de nuevas conexiones de Metro Sur con la red de metro para reducir la saturación de la línea 10.
 - 4.4.3. Cierre definitivo de la línea de cercanías C-5 entre Móstoles-El Soto y Humanes, y Apertura de una nueva estación de cercanías en la calle Sepúlveda.
 - 4.4.4. Extensión y mejora de la red de autobuses urbanos e interurbanos que atravesarán la operación.
 - 4.4.5. Construcción de un nuevo intercambiador en la zona de Parque Europa y creación de aparcamientos disuasorios.
- 4.5. Creación de carriles bici que conecten el nuevo barrio de este a oeste y que esté comunicado con el anillo verde ciclista. Prolongación del carril bici hasta el centro de la ciudad a través de la denominada Castellana del Sur.

5. Medio ambiente

La segunda fase de la operación Campamento se desarrollará en unos terrenos en los que el cuidado del entorno es fundamental por su importancia ambiental y ecológica. Integración, por ello, del medio natural con el urbano de forma sostenible, de modo que se mejoren los espacios existentes, se conserve y recupere la flora autóctona, se preserve el entorno de los arroyos Meaques y Valchico y se establezcan corredores ambientales a lo largo de la operación.

5.1. Cauces de los arroyos

- 5.1.1. evaluación del impacto ambiental del proyecto de prolongación de la Avenida de la Aviación sobre el cauce del arroyo Valchico y el Pinar de la Dehesa, considerando posteriormente en la redacción del Plan Parcial las soluciones técnicas que minimicen los impactos y contribuyan a valorar el medioambiente de la zona.
- 5.1.2. El diseño de una solución urbanística que proteja el cauce del arroyo Meaques. Reducción de la edificabilidad próxima a la zona verde de protección a los valores considerados de baja intensidad, tal como

establece el Plan General y estudio y corrección de los impactos contaminantes del tráfico en la definición de las vías de circulación.

5.2. Vías Pecuarias

- 5.2.1. Su clasificación previa a cualquier actuación en el ámbito.
 - 5.2.2. La declaración de las zonas afectadas por Cañada Real como "suelo no urbanizable protegido".
 - 5.2.3. El estudio de las alternativas de trazado para la Cañada de Extremadura que garanticen el cumplimiento de la Ley de Vías Pecuarias.
- 5.3. Creación de un parque forestal que abarque toda la zona norte de la operación y el entorno de los cauces de los arroyos Valchico y Meaques, y se extienda por la segunda fase de la operación hasta el municipio de Alcorcón.
- 5.4. Recuperación como vía verde del trazado de la antigua línea de tren a Almorox.

Lo que solicitamos por tanto, es que se acaben los brindis al sol y que el futuro desarrollo del ámbito se realice conforme a unos criterios sociales que verdaderamente garanticen la efectividad de la política de vivienda, el abaratamiento de los precios de mercado y la posibilidad de los madrileños de acceder a una vivienda digna, sin especulación privada y sin especulación pública. Para ello consideramos necesario la redefinición del convenio entre el Ministerio de Defensa y el Ayuntamiento de Madrid, la enajenación preferente del suelo al Ayuntamiento de Madrid en aplicación de la Ley de Capitalidad mediante permuta por terrenos de valor inferior o un acuerdo económico entre las administraciones que entendemos perfectamente posible. Solicitamos igualmente la eliminación todas las cargas especulativas actualmente existentes y la promoción pública del ámbito completo, ya que es la única manera de romper de una vez por todas con la tendencia a utilizar el desarrollo urbano como una vía de enriquecimiento fácil a costa de la población.

En Madrid, a 15 de enero de 2007.

Fdo.

**A LA SRA. CONCEJALA DEL AREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, VIVIENDA
E INFRAESTRUCTURAS DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID**