

Resumen

De las Alegaciones presentadas a la Modificación puntual del PGOUM relativa al Área de Ordenación Especial 00.08 Parque Olímpico Sector Oeste.

Como ya es conocido, el Ayuntamiento de Madrid, ante la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que declaró la nulidad del Plan Urbanístico donde se asienta nuestro estadio Wanda-Metropolitano, y adelantándose al fallo del Recurso de Casación ante el TS, presenta la modificación puntual del PGOUM relativa al Área de Ordenación Especial 00.08 *Parque Olímpico Sector Oeste* el 4 de julio de 2019.

EL con plazo para presentar alegaciones era de un mes y finalizaba el 05 de agosto en plenas vacaciones estivales.

Y haciendo un poco de historia explicaremos el origen de esta “Nueva Modificación”

En 2016, el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad de Madrid aprobaron la MPG (Modificación Puntual del Plan General) relativa al Área de Ordenación Especial 00.08 *Parque Olímpico Sector Oeste* y Área de Planeamiento Especial 20.14 *Estadio de La Peineta*. En 2018, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM) declaró la nulidad de la misma, estimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Asociación Señales de Humo. La sentencia ha sido recurrida en casación ante el Supremo (TS), estando pendiente resolución. Y los motivos de tal nulidad muy resumidos son:

1. TSJM viene a decir se vulnera la Ley del suelo, **“que se ha antepuesto el interés privado al interés general”**.
2. Se vulnera el artículo 25.1 del RD 2159/1978 en relación a la desafectación de **sistemas generales** ^{1*}(suelo destinado a usos o instalaciones del conjunto de los ciudadanos) **en interés privado**.
3. Hay una errónea clasificación del suelo al considerarlo como urbano consolidado, siendo urbano no consolidado**
4. Se produce una vulneración del artículo 67.2 de la LSCM al evitar cubrir las dotaciones que desaparecen sustituyéndolas por dinero.

¹ **Que es todo lo que tiene que reservarse para garantizar las comunicaciones, los espacios libres, los parques urbanos públicos, el equipamiento comunitarios Áreas públicas destinadas al el ocio cultural y recreativo, sanitario, religioso, ferias, parques deportivos, etc.)*

(Sistemas generales: un suelo destinado a usos o instalaciones del conjunto de los ciudadanos que son todo lo que se tiene que cumplir en el Planeamiento en relación con: Sistema general de Comunicaciones, (reservas de suelo necesarias para el establecimiento de redes viarias y ferroviarias y el acceso a las mismas, estaciones de ferrocarril, autobuses etc.), Sistema general de espacios libres (Parques urbanos públicos, en proporción no inferior a cinco metros cuadrados de suelo por cada habitante y sólo se admitirán aquellos usos compatibles con su carácter que no supongan restricción del uso público. El sistema general de equipamiento comunitario: (Áreas públicas destinadas al ocio cultural y recreativo Sanitarios; asistenciales, religiosos, cementerios y cualesquiera otros que se consideren necesarios para el mejor desarrollo de los intereses comunitarios como parques deportivos, zoológicos, ferias y otras instalaciones análogas.,

*** (que obliga a ceder gratuitamente al ayuntamiento el 10% del aprovechamiento)*

5. No hay un estudio del impacto acústico de las nuevas instalaciones y, en particular, del estadio sobre las áreas residenciales colindantes.
6. Tampoco se hace el preceptivo informe sobre impacto de género.

La nulidad se basa sobre seis motivos muy potentes y que no se puede solventar de un plumazo. La nueva MPG, a nuestro juicio, no resuelve adecuadamente la cuestión e incurre en varios de los fallos que dieron lugar a la nulidad de la anterior MPG.

Sobre la potestad del planeamiento y el interés general

La potestad del planeamiento urbanístico corresponde al ayuntamiento, y las potestades de planeamiento urbanístico se atribuyen por el ordenamiento jurídico con la finalidad de que la ordenación resultante, en el diseño de los espacios habitables, de sus usos y de sus equipamientos, y de las perspectivas de su desarrollo, ampliación o expansión, sirva con objetividad los intereses generales; no los intereses de uno o de unos propietarios; ni tan siquiera los intereses de la propia Corporación Municipal. para escoger, entre las distintas alternativas posibles, la que considere más conveniente para la mejor satisfacción del interés público. Libertad de criterio ---no condicionada por derechos adquiridos, ni por compromisos convencionales anteriores de la Administración.

Esta modificación del 2019 como la de 2016 nacen viciadas porque se establece su necesidad sobre un convenio patrimonial que según el art. 245 de LSCM están expresamente prohibidos, la propia sentencia recoge este extremo en la pág. 18: *“La enajenación ha exigido la desafectación y ésta, a su vez, la Modificación del planeamiento, figura adoptada por el Consistorio para dar viabilidad al Convenio, lo que nos lleva a determinar que el citado Convenio, en realidad, se impregnaba de una naturaleza vedada expresamente por el artículo 245 de la LSCM”*.

Es imprescindible restaurar el interés general en esta operación y ello pasa, entre otros aspectos, por no repetir los tratos de favor en beneficio de intereses particulares.

La ejecución del estadio **ha perjudicado el interés general en un sentido muy específico**. El traslado del Atlético de Madrid ha traído problemas a los barrios vecinos de Las Rosas, Las Musas, parcela H del Gran San Blas, Canillejas... Ha supuesto, los días de partido o de celebración de algún evento masivo, un empeoramiento de la calidad del aire, contaminación acústica, suciedad en las calles, atasco circulatorio, invasión de coches... Las medidas correctoras, unas, se han hecho esperar y, muchas, todavía no han llegado ni hay constancia de que vayan a llegar. Valga apuntar, desde ahora, que asombra constatar que en la documentación de la MPG y en el documento de ordenación pormenorizada (DOP) se niegue que existen los problemas que los vecinos y vecinas denuncian.



Desafectación de sistemas generales en interés privado:

Nos dice la sentencia: La desafectación de sistemas generales en interés privado (que supone en palabras llanas, que un bien público “de toda la ciudad”, lo convertimos en privado y de esa forma lo sustraemos del uso y disfrute de la ciudadanía en su conjunto para que sea mercantilizado y disfrutado previo pago).

Dice la Sentencia que es “una infracción del artículo 25.1 del Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, en tanto en cuanto conlleva la privación de un sistema fijado en función de las necesidades del conjunto de la población a la que han de servir (...)”.

La MPG trata de justificar que esas necesidades están satisfechas. Por una parte, entiende que no se precisan nuevas dotaciones deportivas de alta competición.

La justificación para hacerlo es que la ciudad de Madrid no necesita instalaciones públicas para el deporte de alta competición porque ya tiene las que necesita.

Y aunque es muy discutible, sí eso es así, lo menos que se puede hacer es que ese aprovechamiento privado también incluya zonas de equipamiento deportivo “municipales” para el deporte de base de las variadas disciplinas. La dimensión social del deporte y sus beneficiosos efectos integradores (discapacidad, igualdad de género, inmigrantes etc.,) avalan y justifican el empleo de medios públicos que en nuestro caso tiene rango constitucional, y se ha revelado como una de las mejores herramientas de protección de la salud, mejora de la calidad de vida e integración social del individuo.

Tan necesario para el desarrollo físico y personal de la juventud y de los ciudadanos, accesible de forma universal, no discriminatoria.

La MPG (Modificación Puntual del Plan General) presenta varias alternativas de ordenación, desde la 0 “no hacemos nada”, a la 3 que es la más práctica e interesante, aunque en su DOP (Documento de Ordenación Pormenorizada) para no hacerlo fácil los datos no coinciden con la Memoria.

Ahora bien, aunque no se dice en la documentación, la alternativa 3 (y la propuesta) da forma al afán del Atlético de Madrid de crear en el entorno del estadio Metropolitano su ciudad deportiva. Si el club presenta un proyecto y lo gana, el Ayuntamiento le cedería el derecho de superficie sobre una determinada extensión de los terrenos. A cambio el club construiría sus instalaciones, más varias polideportivas suplementarias y las entregaría a la corporación para su gestión. El Centro Acuático según las últimas informaciones también se incluiría en el pack.

Es esencial que se responda a dos interrogantes: ¿Qué gana la ciudad? ¿Qué gana el deporte amateur? A nuestro juicio, la operación habría de:

1. Servir al reequilibrio de la ciudad.
2. Desarrollar un polo deportivo en el que se dan cita el deporte aficionado y el deporte profesional.
3. Remodelar el Centro Acuático para usos deportivos (concretamente relacionados con el agua) y dotacionales.
4. Aprovechar la capacidad motora del Metropolitano y del Centro Acuático, bajo la dirección, respectivamente, del Atlético y del Ayuntamiento de Madrid.

Sobre el incumplimiento de la Ley del Ruido

La MPG de 2019 recoge el pertinente Estudio de Impacto Acústico. Concluye: "... el funcionamiento del AOE 00.08 durante grandes eventos deportivos no supone un impacto acústico reseñable sobre las viviendas del entorno. Esto se debe fundamentalmente a las amplias distancias que quedan entre el foco de ruido principal (el estadio) y las zonas residenciales". Añade un epígrafe titulado "Medidas genéricas de control del ruido", a modo de recomendaciones y consideraciones. son medidas "genéricas", tanto que, por ejemplo, se refieren a la altura y orientación deseable de los edificios receptores o la colocación de las ventanas. Se obvia el hecho elemental de que los edificios ya existían mucho antes que el estadio y, por tanto, de nada sirve traer a colación generalidades que habrían sido de aplicación antes de construirlos.

Las quejas vecinales, singularmente de los vecinos y vecinas que residen cerca del estadio, la contradicen. Exponen las molestias por el ruido del helicóptero que sobrevuela el ámbito, la salida de los coches del estadio y de los barrios una vez finalizados los eventos, la concentración de gran número de personas en los bares del entorno antes y después de los partidos...

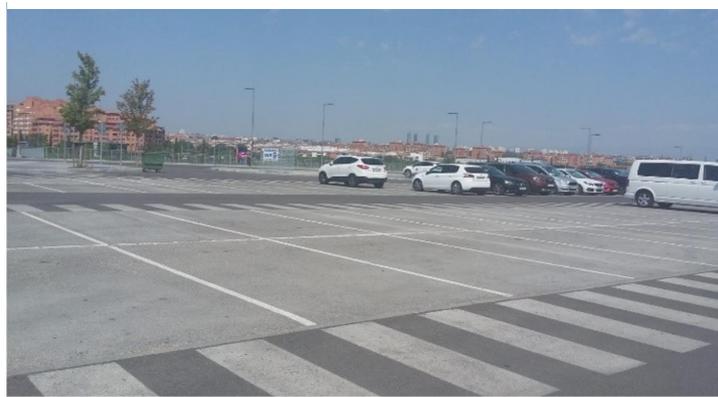
Sobre la movilidad

Sin duda, este aspecto Sin duda, este aspecto es el que suscita más críticas de los vecinos y vecinas. Contrastan vivamente con el diagnóstico final del Estudio de Tráfico para el Documento de Ordenación Pormenorizada: "El resultado obtenido es que los nuevos desarrollos, aunque suponen un incremento de tráfico en el entorno, El diagnóstico ignora o se desentiende de asuntos tales como: El corte de la avda. de Arcentales obligando a los/as residentes a utilizar trayectos alternativos más largos e intrincados para llegar a sus casas. Restricciones de movimientos en la glorieta de Arcentales que, entre otros efectos, dificultan o impiden los movimientos desde/hacia Coslada. La formación de atascos, antes y durante los partidos, en la avda. de Canillejas a Vicálvaro, Suecia, Sofía, viario de Coslada... De nuevo, la formación de atascos en las mismas calles en las dos horas siguientes a los partidos, acompañados de contaminación acústica y

atmosférica. Invasión de coches en los barrios de Las Rosas, Las Musas, polígono H, Canillejas, Coslada... Ocupación de las plazas de aparcamiento en las calles de los mismos barrios, de forma que los vecinos y vecinas no tienen donde aparcar. Proliferación de multas por mal aparcamiento a los/as residentes. Multiplicación del aparcamiento indebido y uso de zonas verdes y descampados como playas de aparcamiento: plaza Cívica de San Blas, descampado en c/ Esfinge, descampado en Sofía/paseo de Ginebra...Prohibición del aparcamiento en numerosas calles de Las Rosas durante tres días de la Champions. con motivo de la final de metro. Aglomeraciones en el



Aparcamiento vacío Día Bautizo Testigos de Jehová



Una primera observación que se ha de hacer es que, contrariamente a lo que afirma el DOP (pág. 7), no se ha realizado un Estudio de Tráfico y Transportes, solo se ha realizado la primera parte. En particular, no se ha abordado algo tan elemental como determinar la distribución de los aficionados según el modo de transporte que utilizan para asistir a los partidos. El benigno resultado que arroja el Estudio de Tráfico tiene mucho que ver con el hecho de que se cuenta al hacer las simulaciones con una infraestructura viaria que no existe y que no se sabe cuándo estará disponible, si es que alguna vez llega a estarlo. Refiriéndose a un Proyecto Básico de Reordenación de Accesos, el Estudio, en la pág. 22, detalla hasta 8 actuaciones. De algunas de ellas se ha hablado durante años, incluso antes de que el estadio estuviera construido, sin que haya pasado nada. De varias no está claro siquiera quién las ha de ejecutar. Pongamos, por ejemplo, la incorporación a la vía lateral sentido sur de la M-40 desde la avda. Luis Aragonés. El Atlético, el ayuntamiento y Fomento dicen que no la van a hacer pues cada uno por separado argumenta que no le corresponde. Ídem respecto a la incorporación desde la zona noreste del estadio o respecto de la vía lateral entre las glorietas sobre la M-40 con Arcentales y con la avda. de Canillejas a Vicálvaro. Un aspecto especialmente llamativo sobre la eventual facticidad de las actuaciones la aporta el hecho de que la Memoria Económica de la MPG no las contempla. Ésta solo se refiere, en la pág. 11, al viario interior pendiente. Tampoco será extraño al resultado el que se consideren datos erróneos. Por ejemplo, el Estudio de Tráfico contabiliza, en la pág. 8, la conexión de la avda. Luis Aragonés con la A-2 en sentido Guadalajara a través de la c/ Mequinenza. No es verdad, no existe tal conexión. Una primera observación que se ha de hacer es que, contrariamente a lo que afirma el DOP (pág. 7), no se ha realizado un Estudio de Tráfico y Transportes, solo se ha realizado la primera parte. En particular, no se ha abordado algo tan elemental como determinar la distribución de los aficionados según el modo de transporte que utilizan para asistir a los partidos. El benigno resultado que arroja el Estudio de Tráfico tiene mucho que ver con el hecho de que se cuenta al hacer las simulaciones con una infraestructura viaria que no existe y que no se sabe cuándo estará disponible, si es que alguna vez llega a estarlo. Refiriéndose a un Proyecto Básico de Reordenación

de Accesos, el Estudio, en la pág. 22, detalla hasta 8 actuaciones. De algunas de ellas se ha hablado durante años, incluso antes de que el estadio estuviera construido, sin que haya pasado nada. De varias no está claro siquiera quién las ha de ejecutar. Pongamos, por ejemplo, la incorporación a la vía lateral sentido sur de la M-40 desde la avda. Luis Aragonés. El Atlético, el ayuntamiento y Fomento dicen que no la van a hacer pues cada uno por separado argumenta que no le corresponde. Ídem respecto a la incorporación desde la zona noreste del estadio o respecto de la vía lateral entre las glorietas sobre la M-40 con Arcentales y con la avda. de Canillejas a Vicálvaro. Un aspecto especialmente llamativo sobre la eventual facticidad de las actuaciones la aporta el hecho de que la Memoria Económica de la MPG no las contempla.

Ésta solo se refiere, en la pág. 11, al viario interior pendiente. Tampoco será extraño al resultado el que se consideren datos erróneos. Por ejemplo, el Estudio de Tráfico contabiliza, en la pág. 8, la conexión de la avda. Luis Aragonés con la A-2 en sentido Guadalajara a través de la c/ Mequinenza. No es verdad, no existe tal conexión. En cuanto a la dotación de aparcamiento, el DOP cuantifica en 6.939 las plazas exigibles y en 7.373 la dotación del conjunto, de las cuales, 4.642 están construidas. Las 2.731 restantes van asociadas a los nuevos usos deportivos y dotacionales, de modo que se irán incorporando en paralelo al desarrollo del

ámbito. En la liga 2018-2019, según datos oficiales⁸, el estadio registró un total de 1.068.100 espectadores/as, en 19 partidos, a razón de 56.215 por partido. Esto supone un 82.9% del aforo, el más alto de todos los estadios de la primera división. Lamentablemente, como ya se ha dicho, no se conoce la distribución actual de los/as espectadores/as según el modo de transporte que emplean para ir al estadio. El Estudio de Movilidad y Transporte (recogido en el anejo 6º de la Memoria de la modificación del Plan Especial del AOE 00.08 de 2010) calculaba que alrededor del 59% de los aficionados acudía en coche a los partidos celebrados en el Vicente Calderón, más otro 6% que lo hacía en moto. Sin contar a estos últimos, la ratio de ocupación era de 2,8 personas por vehículo. Las peñas, a su vez, venían moviendo del orden de 170 autobuses, a los que hemos de sumar otra treintena de desplazados por las peñas del equipo visitante. Apenas un 23% se acercaban al estadio en transporte público (EMT, metro y cercanías). En la hipótesis de que se mantengan las mismas proporciones, tendríamos que en la última liga el estadio movió -partido a partido- del orden de 11.850 coches. Supóngase que, con el paso del tiempo, la distribución haya mejorado mucho a favor del transporte público⁹. Tómese, por ejemplo, una proporción del 40% de aficionados/as que van en coche, con una ocupación media de 3 por vehículo: tendríamos una movilización de unos 7.500 coches. Con un parking de 4.600 plazas -que no se llena-, esto supone que, en cada evento, más de 3.000 coches -probablemente alrededor de 5.000- buscan aparcamiento en los barrios del entorno (incluyendo Coslada y hasta San Fernando de Henares). La previsión de contar con 7.373 plazas en el futuro palía – primera vista- en parte el problema. Mas aquí se han de hacer algunas consideraciones. - De las 2.700 plazas adicionales, ¿cuándo y cuántas estarán disponibles y en qué condiciones los días de partido? - ¿Qué medidas se tomarán para evitar que las nuevas plazas incentiven el uso del vehículo privado -efecto arrastre-? - En su día, los portavoces del ayuntamiento justificaron no hacer más de las 4.600 plazas alegando que ello supondría poner en riesgo los requisitos de la evacuación. ¿Ya no hay problema o es que se adujo tales razones para

callar bocas? - Sea como sea, el incremento del número de plazas de aparcamiento en un 60% es inverosímil si no va acompañado de la ejecución de nuevos accesos a la M-40. ¿Qué pasa si, como cabe temer, los nuevos accesos no se abordan en tiempo y forma?

De las 2.700 plazas adicionales, ¿cuándo y cuántas estarán disponibles y en qué condiciones los días de partido? - ¿Qué medidas se tomarán para evitar que las nuevas plazas incentiven el uso del vehículo privado -efecto arrastre-? - En su día, los portavoces del ayuntamiento justificaron no hacer más de las 4.600 plazas alegando que ello supondría poner en riesgo los requisitos de la evacuación. ¿Ya no hay problema o es que se adujo tales razones para callar bocas? - Sea como sea, el incremento del número de plazas de aparcamiento en un 60% es inverosímil si no va acompañado de la ejecución de nuevos accesos a la M-40. ¿Qué pasa si, como cabe temer, los nuevos accesos no se abordan en tiempo y forma? La MPG no tienen respuestas a estos interrogantes. O, mejor dicho, todo se fía a generalidades y al cumplimiento de un desconocido Plan de Movilidad Sostenible del Estadio, redactado en 2014. ¿Qué pasa si, como cabe temer, los nuevos accesos no se abordan en tiempo y forma? No obstante lo anterior, lo que más sorprende en la MPG y en el DOP es que no contempla una sola medida sobre el transporte público. Atrás han quedado los pronunciamientos de los portavoces municipales acerca de la necesidad de habilitar el servicio de cercanías con estación en O'Donnell o, en su caso, un apeadero en el tramo entre la M-14 y la A-2. Olvidados quedan los pronunciamientos a favor de prolongar la L-2 de metro hasta el polígono de Las Mercedes con estación intermedia en la estación de Metropolitano de la L-7.

Para restaurar el interés general vulnerado:

- La revisión de la cuantificación que se hace de las medidas compensatorias por la desafección de suelo de un destino público, a todas luces inferiores a las que un estudio más profundo y equilibrado daría lugar.
- Se determine el procedimiento para que dichas compensaciones sean saldadas por el verdadero beneficiario de la venta: el club Atlético de Madrid.
- Se defina la futura ciudad deportiva y se fijen criterios tales como:
 - Servir al reequilibrio de la ciudad.
 - Desarrollar un polo deportivo en el que se dan cita el deporte aficionado y el deporte profesional.
 - Remodelar el Centro Acuático para usos deportivos (concretamente relacionados con el agua) y dotacionales.
 - Aprovechar la capacidad motora del Metropolitano y del Centro Acuático.
 - Ganar espacio suficiente para incrementar la red local municipal de equipamiento deportivo.
 - Coordinar la planificación de las instalaciones deportivas municipales con las existentes y previstas en el resto del distrito a fin de lograr una oferta bien dimensionada y equilibrada entre las diferentes disciplinas. o Especificar el cronograma-plazos de las actuaciones y los responsables.
 - Contar con la participación del tejido social del distrito.

Para combatir la contaminación acústica:

- Completar el estudio de ruidos realizado, de forma que se midan para distintos tipos de eventos (deportivos y musicales), en diferentes situaciones climatológicas (con viento y sin viento...), en diferentes horas (antes, durante y después de los eventos), etc.
- Ampliar el estudio de ruidos a las zonas residenciales próximas, prestando atención a la contaminación acústica generada en la llamada zona de botellón antes y después de los partidos y a la contaminación producida por los vehículos en la hora-dos horas siguientes a la finalización.

Para combatir el impacto sobre la movilidad y el aparcamiento:

- Elaboración de un plan de movilidad del estadio bajo la dirección del ayuntamiento, dando participación al tejido vecinal del distrito, que corrija las deficiencias del plan existente.
- Dicho plan ha de incorporar severas medidas disuasorias del uso del coche e incentivar los desplazamientos a pie, en bici y en transporte público.
- Regular las medidas que garanticen la preferencia del aparcamiento para residentes los días de celebración de algún evento en el estadio.
- Acuerdo entre las tres administraciones competentes (estatal, local y regional), en el que cada una asuma las acciones que le correspondan, para:
 - Ejecución inmediata de los accesos pendientes a la M-40.
 - Gratuidad de la R-3 en el tramo comprendido entre la M-40 y la glorieta con la avda. de Canillejas a Vicálvaro.
 - Prolongar la L-2 de metro hasta la estación de Metropolitano y polígono de Las Mercedes.
 - Trazar una línea de cercanías que una el Corredor del Henares con la estación de Chamartín, con una estación en O ´Donnell y/o apeadero en las proximidades.