El PSOE quiere desbloquear la Operación Chamartín

DIEGO SANZ PARATCHA :: 25/07/2006

ADIF tiene algo ansiado por los señores de los maletines y el powerpoint. La heredera del antiguo monopolio estatal ferroviario ha recibido de Renfe sus 48 millones de metros cuadrados en terrenos susceptibles de ser explotados. Y los señores del powerpoint y los maletines tienen algo que también desea Renfe, o sea ADIF, o sea el ministerio de Fomento del PSOE: dinero que invertir en urbanizaciones y centros comerciales que ocupen esos terrenos.

La ampliación de líneas llamadas de alta velocidad está en el centro de esta transformación urbana. El cierre de las viejas líneas deja terreno libre para construir, y la adecuación de las nuevas a un nuevo tipo de cliente deja vía libre para reformar la antigua estación y convertirla en un polo de atracción de un consumo de más alto poder adquisitivo.

Para lograr este objetivo Adif participa como accionista en 15 sociedades inmobiliarias. Con un mismo esquema (40% para Adif, 60% para el socio en cuestión), esta alianza está transformando las estaciones de tren en algo más: estaciones con centro comercial incluido. La fórmula se llama Proyecto Vialia y ya está presente en paradas a lo largo de todo el Estado, como Salamanca o Príncipe Pío en Madrid.

Si bien el proceso viene de largo, la transformación de Adif y Renfe Operadora en empresas separadas con unidades de negocio específicas tiene todo que ver con estas alianzas.

Financiar un proyecto faraónico como el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) no resulta tan fácil con el corte del grifo presupuestario europeo y el mantenimiento del superávit. Si la nueva Renfe segregada quiere ampliar sus líneas de alta velocidad (y le va la vida en ello) tiene que buscarse sus propias líneas de financiación además de lo que aporte el Estado. "Unidades inteligentes" de negocio con olfato comercial para añadir su parte a los planes de Fomento.

Se trata de una manifestación más de las fórmulas de colaboración público-privada con las que el ministerio quiere financiar al menos un 20% del PEIT (las constructoras incluso quieren doblar su participación). El ejemplo se extiende a la construcción residencial y terciaria.

Desde hace 13 años, la llamada Operación Chamartín viene siendo el proyecto maldito del sector de la construcción. La que sería la mayor actuación urbanística en Madrid consiste en el enterramiento de las vías de tren para construir pisos y oficinas a lo largo de los 3,2 millones de metros cuadrados que todavía hoy ocupan las vías. Adif cedió su derecho sobre su porción (dos millones de metros cuadrados) al consorcio Duch, formado por el BBVA (con el 72%) y por la constructora San José (28%) a cambio de una parte de los beneficios.

Beneficios en este caso es igual a edificabilidad. Con una lógica contradictoria que recuerda a la del propio PEIT (capaz de querer luchar contra el calentamiento global y proyectar a la

vez 6.000 kilómetros más de autopistas), el ministerio de Fomento quiere desbloquear la Operación Chamartín, promover una actuación urbanística que privilegie la construcción de vivienda social y al mismo tiempo aumentar las plusvalías generadas por toda la operación.

Fomento podrá resolver la ecuación si renuncia total o parcialmente a los proyectos que espera financiar con la operación, como la prolongación de la Castellana o los nudos de acceso a la nueva estación enterrada, o si renuncia a introducir criterios sociales en la construcción de los pisos, o si consigue en negociación con el Ayuntamiento aumentar la edificabilidad actual de la zona. Demasiadas intenciones excluyentes para un mismo proyecto.

Diagonal

---

https://madrid.lahaine.org/el_psoe_quiere_desbloquear_la_operacion9