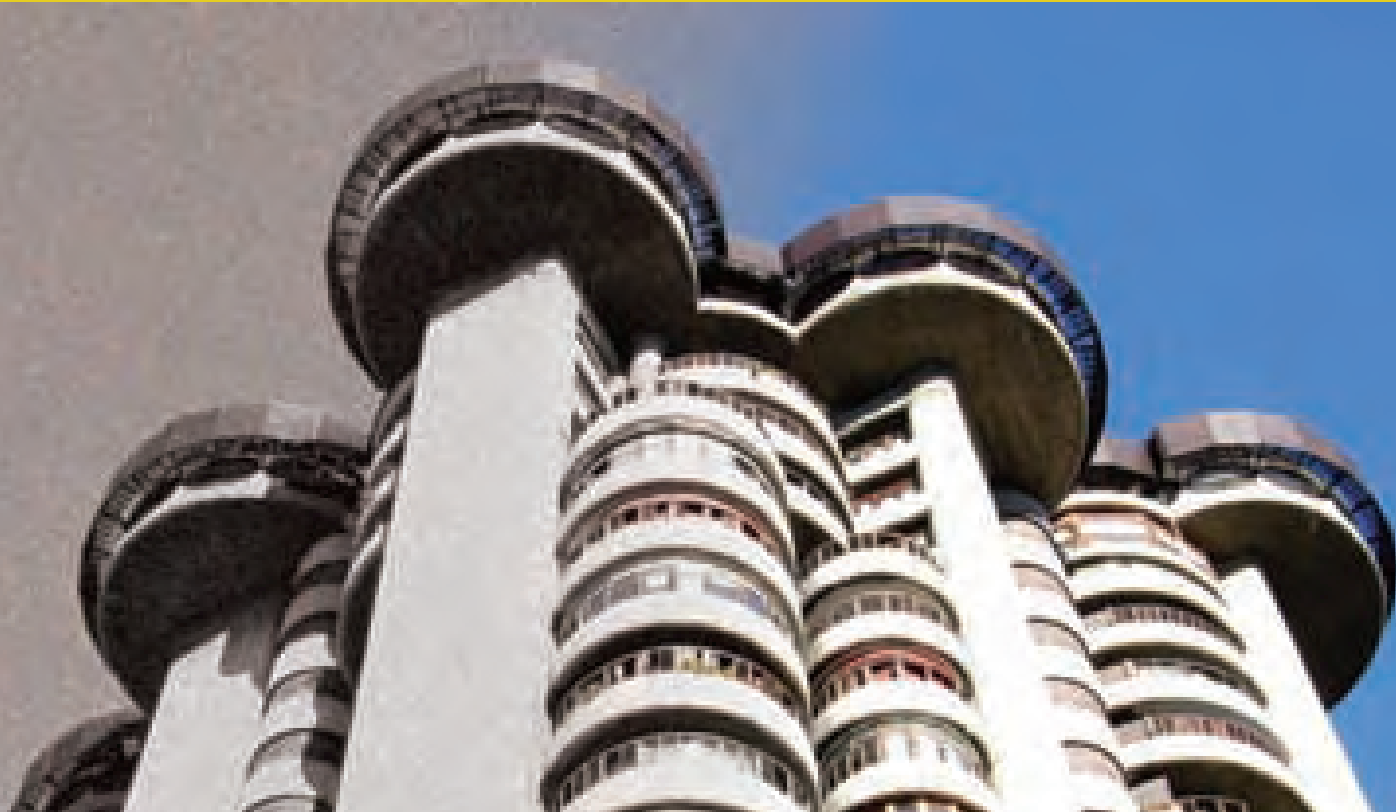


DIAGNÓSTICO DE SOSTENIBILIDAD DEL DISTRITO DE CHAMARTÍN



agenda 21



DIAGNÓSTICO DE SOSTENIBILIDAD DEL DISTRITO DE CHAMARTÍN

1	INTRODUCCIÓN	5	5	VALORACIÓN FORO DEL DISTRITO	39
				5.1. PARTICIPACIÓN	39
				5.2. VALORACIÓN DEL DISTRITO DE CHAMARTÍN	40
				5.2.1. Calidad de vida	40
				5.2.2. Urbanismo, transporte y vivienda	40
				5.2.3. Aspectos económicos y sociales	40
				5.2.4. Medio ambiente y consumo	42
2	PRESENTACIÓN DEL DISTRITO	7	6	ANÁLISIS DAFO	43
				6.1. FORTALEZAS	44
				6.1.1. Análisis sociodemográfico.	44
				6.1.2. Estructura productiva y mercado de trabajo.	44
				6.1.3. Estructura urbana, movilidad y accesibilidad a los servicios básicos	45
				6.1.4. Vivienda	45
				6.1.5. Medio ambiente	45
				6.2. DEBILIDADES	45
				6.2.1. Estructura demográfica	45
				6.2.2. Estructura productiva y mercado de trabajo	46
				6.2.3. Estructura urbana y movilidad	46
				6.2.4. Vivienda	46
				6.2.5. Accesibilidad de la población a los servicios básicos	46
				6.2.6. Medio ambiente	47
				6.3. OPORTUNIDADES	47
				6.4. AMENAZAS	49
3	SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO	9	7	ANEXO A. INDICADORES DE SOSTENIBILIDAD (1ª FASE)	51
	3.1. ANÁLISIS SOCIODEMOGRÁFICO	9			
	3.2. ESTRUCTURA PRODUCTIVA	12			
	3.3. MERCADO DE TRABAJO	14			
	3.3.1. Evolución del empleo	14			
	3.3.2. Población potencialmente activa	14			
	3.3.3. Población activa	14			
	3.3.4. Población ocupada	15			
	3.3.5. Tasa de empleo	15			
	3.3.6. Tasa de temporalidad	16			
	3.3.7. Tasa de paro	16			
	3.4. ESTRUCTURA URBANA	17			
	3.5. VIVIENDA	18			
	3.5.1. Caracterización básica del parque de vivienda	18			
	3.5.2. La vivienda nueva	18			
	3.6. ACCESIBILIDAD DE LA POBLACIÓN A LOS SERVICIOS BÁSICOS DE LA CIUDAD	19			
	3.7. MEDIO AMBIENTE	20			
	3.7.1. Residuos	20			
	3.7.2. Situación acústica	20			
	3.7.3. Medio natural	21			
4	GRANDES OPERACIONES URBANAS	23	8	ANEXO B. PLANOS DEL DISTRITO	77
	4.1. LA OPERACIÓN CHAMARTÍN	23			
	4.1.1. Diagnóstico de la propuesta de la Operación Chamartín desde la sostenibilidad urbana.	29			
	4.1.2. Recomendaciones desde la sostenibilidad urbana	36			



INTRODUCCIÓN



La Conferencia de Naciones Unidas sobre Medio Ambiente y Desarrollo, celebrada en Río de Janeiro en 1992, conocida como "Cumbre de la Tierra", fue un acontecimiento mundial que estableció los principios fundamentales que deben seguir los Estados para conseguir un medio ambiente de calidad. De ella surgieron documentos tan importantes como la Agenda 21.

La **Agenda 21** es el Plan de Acción de las Naciones Unidas, en el que se establecen de forma detallada las acciones a emprender por aquellos para integrar medio ambiente y desarrollo económico y social en el horizonte del siglo XXI, sobre la base de un compromiso político al máximo nivel.

La Conferencia de Ciudades y Poblaciones Sostenibles, celebrada en Aalborg (Dinamarca) en 1994 bajo el patrocinio de la Comisión Europea, definió en su declaración final, conocida como Carta de Aalborg, y suscrita en mayo de 2004 por 2.262 entidades locales y regionales, la filosofía básica del proceso Agenda 21 Local y los principios fundamentales del desarrollo sostenible a aplicar en las ciudades, entendiendo por tal " el desarrollo que satisface las necesidades actuales sin poner en peligro la capacidad de las futuras generaciones de satisfacer sus propias necesidades" (Bruntland).

El Ayuntamiento de Madrid se comprometió con el proceso de Agenda 21 Local, desde que en la sesión plenaria de septiembre de 1996 se adhirió a la Carta de Aalborg.

En el marco de la protección ambiental, la Agenda 21 Local se ocupa de temas tan dispares en apariencia como la demografía, la integración social, la ocupación del suelo, la naturaleza y biodiversidad, la vivienda, el empleo, la cultura, el tratamiento y depuración de aguas residuales, la gestión de los residuos, la contaminación atmosférica o las zonas verdes, pero con un indiscutible nexo común, la protección del medio ambiente urbano, como garantía de la viabilidad de nuestro sistema de vida urbano.

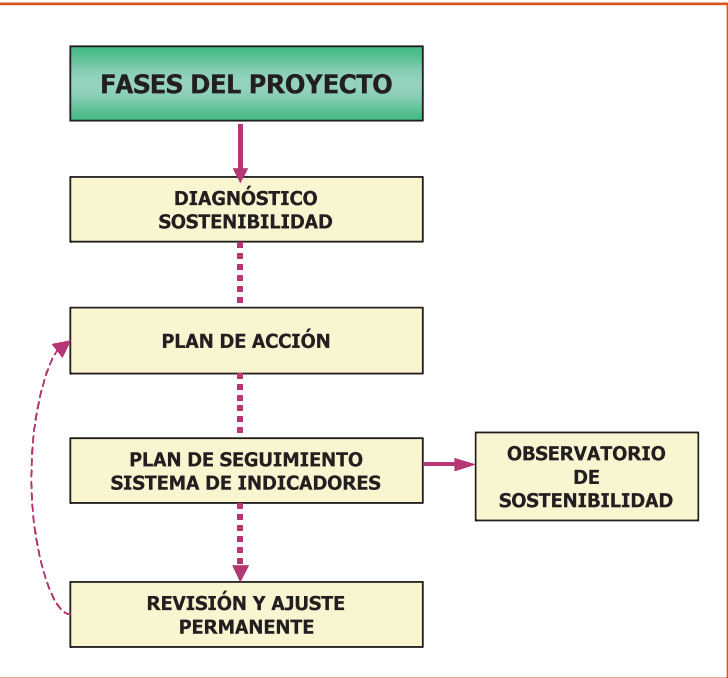
El proceso que hemos diseñado para Madrid, se ha previsto que se desarrolle en cuatro fases o etapas. **Actualmente se encuentra finalizada la fase I con el diagnóstico de sostenibilidad a nivel municipal y distrital, encontrándonos al inicio de la siguiente etapa del proceso Agenda 21 Local, con el desarrollo del Plan de Acción.**

- I. Diagnóstico de sostenibilidad del municipio.
- II. Establecimiento de un Plan de Acción Local a largo plazo en favor de un desarrollo sostenible (integración del medio ambiente y el desarrollo económico y social) que incluya objetivos mensurables, consensuados con la población.
- III. Desarrollo y seguimiento del Plan a través de los correspondientes indicadores de gestión y de sostenibilidad.
- IV. Revisión y ajuste permanente y continuado de políticas y actuaciones en función de resultados o nuevas disposiciones que así lo aconsejen.

Hemos realizado un exhaustivo análisis y diagnóstico de nuestra ciudad a la luz de los criterios de sostenibilidad, tanto a nivel global como más pormenorizadamente, distrito a distrito.

Lo que se presenta a continuación es una síntesis del diagnóstico del distrito de Chamartín, realizado a través del análisis de una serie de variables (demografía, estructura social, estructura urbana, estructura productiva, movilidad, vivienda, accesibilidad a dotaciones y servicios,...), un análisis tendencial y, para finalizar, un análisis DAFO que nos muestra los puntos fuertes y débiles, las oportunidades y las amenazas que se observan en el distrito.

Todo ello aunando la visión técnica y la visión ciudadana derivada del proceso de participación ciudadana en el distrito.



PRESENTACIÓN DEL DISTRITO



** Calculado tomando la superficie total del distrito*

DISTRITO	CHAMARTÍN
SUPERFICIE (ha)	919,57
POBLACION (Hab)	139.605 (2001) 142.626 (2003) 143.412 (Enero 2005)
DENSIDAD (Hab/ha)	156*
DENSIDAD (viviendas/ha)	71
BARRIOS	El Viso-Prosperidad-Ciudad Jardín-Hispanoamérica-Nueva España-Castilla

El Distrito de Chamartín se encuentra delimitado por el Paseo de la Castellana, la M-30 y la N-II (carretera de Barcelona). De los distritos centrales de Madrid es el que tuvo un desarrollo más tardío, ya que hasta después de la Guerra Civil solamente el Barrio de Prosperidad y algunas colonias daban vida urbana al Distrito. Con excepción del Casco Rural de

Diagnóstico de Sostenibilidad del distrito de Chamartín

Chamartín de la Rosa, prácticamente el resto del área estaba formada: al Norte por grandes fincas de la nobleza que posteriormente fueron cedidas a órdenes religiosas; al Sur se había producido un pequeño desarrollo alrededor del Camino de Hortaleza, al saltarse, en el siglo pasado, las Rondas.

Si antaño lo más destacado fue la plaza y el palacio del Infantado, hoy lo es, principalmente, la espaciosa y funcional estación ferroviaria de Chamartín, asentada en lo que fuera campo santo de la villa.

En el espacio del antiguo municipio se localizan ahora una serie de importantes complejos: el Estadio Santiago Bernabeu, el Viso, Ciudad Jardín, Prosperidad, Hispanoamérica y Nueva España



SÍNTESIS DEL DIAGNÓSTICO¹



3.1. ANÁLISIS SOCIODEMOGRÁFICO

El municipio de Madrid viene registrando un proceso de pérdida demográfica desde mediados de la década de los años setenta, aunque en los últimos años se ha recuperado algo.

Esta misma tendencia sucede en Chamartín: en 1986 había 146.770 personas, y en 1996 pasó a 135.301. El último dato de **población** de 2003 sitúa a ésta en 142.626. El aumento desde 1996 hasta el 2003 ha sido del 5,41%, por debajo de la media municipal que se sitúa en el 10,4%, y por encima de los restantes distritos de la Almendra Central, salvo Centro.

La estructura de la **población por género** muestra una mayor proporción de mujeres que de hombres. En total las mujeres representan el 55,14% del total de la población del distrito en 2003, fruto de una mayor esperanza de vida.

La estructura de población por edades en los años 1996 y 2003 es la siguiente:

	<15	15-24	25-44	45-64	>65	Total
1996	14.667	18.761	40.084	33.439	25.774	135.301
2003	18.501	15.039	45.516	34.767	28.803	142.626
Diferencia 96-03	+26,14%	-19,8%	+13,15%	+4,8%	+3,97%	+5,41%

¹ La síntesis del Diagnóstico del Distrito de Chamartín se ha basado en los indicadores de sostenibilidad que figuran en el Anexo A

A la vista del cuadro, entre los años 1996 y 2003 se produce un aumento de la población en todas las edades excepto en el rango de 15-24 años. El gran aumento de la población en el rango de <15 años puede ser debido, en parte, a un aumento de la inmigración y a cambios de residencia. La pérdida de población que se da entre los 15-24 se debe al descenso de la natalidad ocurrida a finales de los años setenta y los ochenta.

La tasa de **juventud**² disminuye entre los años 1986 y 1996 de un 16,70% a un 12,77%, siendo el valor más alto de todos los distritos de la Almendra Central. Los últimos datos de 2003, con una tasa de juventud del 12,97%, muestran una estabilización de la misma. Esta tasa es a lo largo del periodo en estudio, 1986-2003, casi cuatro puntos más baja en la población femenina que en la masculina.

La **tasa de envejecimiento**³ ha ido aumentando desde el año 1986 hasta el 1996, pasando de 12,91% a 19,05%. Por el contrario, en el periodo 96-03 la tasa aumenta hasta situarse en el 22,79%. Esto es debido a que la población de 65 y más ha aumentado (25.774 en 1996 frente a 28.803 en 2003). Dentro de la Almendra Central, Chamartín tiene la segunda tasa más baja, detrás de Arganzuela, pero algo superior a la media municipal que está en el 21,79%.

En cuanto a la **tasa de dependencia**⁴ aumenta desde el 1996 hasta el 2001, pasando de 46,66%, a 49,86% respectivamente. Esta tasa muestra el peso que tiene la población inactiva sobre la activa. Así, un aumento de la tasa muestra que se han incorporado más población inactiva, frente a la activa. A fecha de 2001, Chamartín tiene una de las tasas de dependencia más altas de la ciudad, ocupando el quinto lugar. La media de la ciudad se sitúa en el 45,8%.

² Tasa de juventud: Proporción de menores de 15 años sobre el total de habitantes

³ Porcentaje de población de 65 años y más sobre el total

⁴ Relación entre la población inactiva (menores de 16 años y mayores de 65) y la activa (16 y 64 años)

El **movimiento natural** de la población hace referencia a nacimientos y defunciones. En cuanto al número de nacimientos, estos han ido descendiendo desde 1986 hasta el 2000: ha pasado de 1.422 nacimientos en 1986 a 1.308 en 1996 y 1.296 en 2000. El aumento de la edad de emancipación de los jóvenes, la disminución de la tasa de fecundidad y el aumento en la edad de contraer matrimonio son las principales causas de esta disminución. La mayoría de distritos tienen un aumento en el número de nacimientos (8,8% de media municipal). Sin embargo, Chamartín se encuentra dentro de los seis distritos que sufren un descenso.

Las defunciones siguen una evolución ascendente entre los años 1986 y 1996 pasando de 5,97 defunciones/1000 hab a 9,31. En el año 2000, la tasa de defunción disminuye sensiblemente hasta el 9,14 por mil habitantes. Aún así, la tasa de defunción es ascendente, en general, por el envejecimiento de la población.

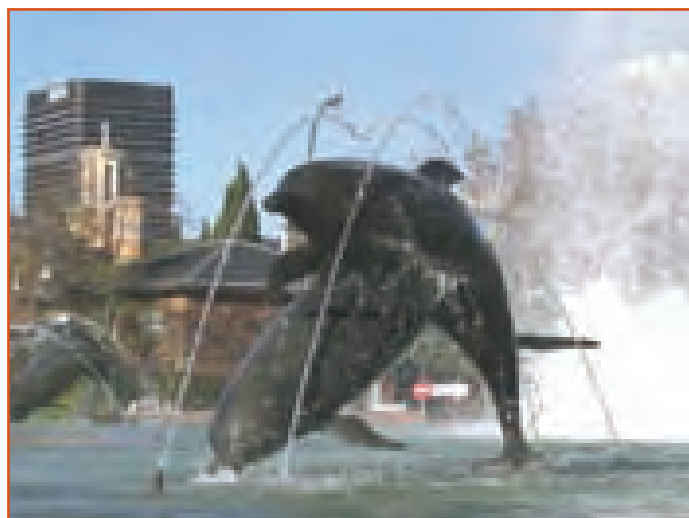
La **población inmigrante** ha experimentado un importante aumento en los últimos años, tanto en el municipio como en el distrito. El número de inmigrantes ha pasado del 3% del total de la población del distrito en 1996 a 10,4% en el 2003. El mayor aumento se ha producido entre los años 2002 y 2003, siendo este incremento de un 35%. A pesar de este aumento, es el segundo distrito con menor porcentaje de población inmigrante de toda la Almendra Central.

En lo relativo al **nivel de estudios**, el distrito de Chamartín es el que cuenta con la tasa de personas sin estudios básicos más baja, y al mismo tiempo es el distrito que

cuenta con la mayor cantidad de licenciados por cada 100 habitantes (23,32%, cuando la media se situaba en el 11,33%). La tasa de personas sin estudios básicos en 1996 se situaba en el 3,4%, muy por debajo de la media municipal que era del 11,9%.

Las **características de los hogares** han ido cambiando a lo largo del periodo en estudio, principalmente por el envejecimiento de la población y por la existencia cada vez mayor de personas que viven solas, aumentando cada año los hogares unipersonales. Como consecuencia disminuye el tamaño medio de personas por hogar, que se sitúa en Chamartín en 2,67 a 2001, mientras que en 1986 era de 2,84. A fecha de 2001, el distrito tiene el segundo índice medio de personas por hogar más alto de la Almendra Central, tan solo superado por Retiro y similar a la media municipal (2,71).

La **renta familiar** del distrito es la más elevada, y con diferencia, del municipio con 19.678 €, en 2000, mientras que la media municipal es de 12.768 €. Debido a la alta renta disponible, el porcentaje de hogares que solicitaron la prestación de Ingreso Mínimo de Inserción es de las más bajas del municipio con un 0,18% de hogares en el año 2000. Por último, el número de personas que viven bajo el **umbral de pobreza**⁵ es de 17.135 (en 2000), que representan el 12,4% del total de la población del distrito, porcentaje inferior a la media municipal que se encontraba en 14,1%, aunque elevado para la alta renta familiar del distrito.



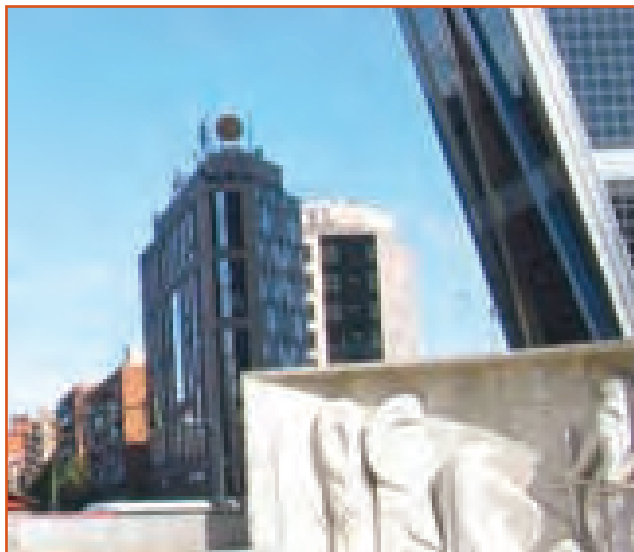
⁵ Personas con ingresos inferiores a 300 €/mes

3.2. ESTRUCTURA PRODUCTIVA

Los distritos centrales de la ciudad tienden a aumentar su peso en el conjunto de la economía municipal entre 1990 y 2000 pasando de tener el 51,6% de los locales en 1991, a 53,6% en el 2000.

En el distrito de Chamartín se ha producido un aumento en el **número de locales** de un 59% en el periodo 1990-2000, siendo el distrito que ha experimentado mayor crecimiento en el conjunto del municipio. El 7,8% de todos los locales de Madrid se concentraban, en 2000, en Chamartín, ocupando la cuarta posición en número de establecimientos productivos tras Salamanca, Centro y Chamberí.

Los establecimientos dedicados al sector **servicios** representan el 85,8% del total, uno de los porcentajes más bajos de la Almendra Central. El sector de **la industria** es poco representativo, con un 5,7% de locales. No obstante, Chamartín se encuentra entre los 10 distritos y municipios con mayor valor añadido industrial de la Comunidad de Madrid (año 1997). El sector de la **construcción**, con un 6% del total de locales, se sitúa a la cabeza en toda la Almendra Central, debido a la presencia de importantes empresas del sector.



El **número de locales por cada 100 habitantes** ha pasado de 6,2 en 1990 a 9,4 en 2000 (aumento del 51%). De este total, en 2000, el sector de la construcción tenía 0,51 locales por cada 100 habitantes (porcentaje más alto de todo el municipio), la industria 0,49 y los servicios 7,37.

El **tamaño medio de los establecimientos** ha descendido, pasando en 1990 de 12,2 empleados a 8,5 en 2000, al igual que ocurre de forma generalizada en todos los distritos de la ciudad. El sector industrial tiene de media 12,3 empleados, la construcción 13,9 y el sector servicios 8,2. El menor número de empleados en este sector se debe a la existencia de gran cantidad de locales pequeños (minoristas, bares, comercios).

En cuanto a los **establecimientos por rama de actividad**, la industria extractiva tiene 8 establecimientos en Chamartín, ocupando el quinto puesto del municipio.

Esto es debido a que las oficinas de esta industria se localizan en la Almendra Central.

El mayor número de locales corresponde a las actividades inmobiliarias, de alquiler y servicios a empresas con 3.694, sólo superado por Salamanca y Chamberí. Las actividades financieras tienen 604 locales, ocupando el segundo lugar, también detrás de Salamanca y Chamberí.

La industria manufacturera cuenta con 632 locales. La construcción tiene 701 locales, que hace que sea el distrito con mayor número de locales de este sector. El comercio 2.977 y 378 de transportes y mercancías. La producción y distribución de agua, gas y electricidad cuenta con el mayor número de locales de todo el municipio, contando con 26 establecimientos.

La educación cuenta con 262 centros ocupando el cuarto lugar de toda la ciudad. Las actividades sanitarias, veterinarias y servicios sociales tienen 547 locales.

Como en todos los distritos, en Chamartín predominan **locales de 1-2 empleados**. Sin embargo, tienen un gran peso los locales con más de 100 empleados, existiendo 147 locales con estas características, de los cuales 19 emplean a más de 500 trabajadores. Esto se debe a que, en general, las grandes empresas del sector servicios tienden a localizar sus sedes sociales y oficinas en los núcleos centrales de las ciudades, especialmente en áreas de gran prestigio.

En total, el distrito ocupa el cuarto lugar en cuanto a número de locales con 11.770 locales (en el año 2000). De ellos, 39 establecimientos tienen una antigüedad superior a 60 años. El reciente desarrollo de negocios en el distrito hace que, en general, no sean muy antiguos, existiendo 3.380 posteriores a 1997, siendo el periodo con más implantación de locales.

En cuanto a el **régimen jurídico-mercantil**, Chamartín es el único distrito, junto con Moncloa-Aravaca, en el que la Sociedad Limitada supera a la Persona Física. En total hay 4.155 sociedades limitadas, 3.192 personas físicas y 3.171 sociedades anónimas. Este último tipo de sociedad ocupa el segundo lugar detrás de Salamanca, en todo el municipio.

De los 11.770 establecimientos que hay en el distrito, 245 están **certificados por alguna norma ISO**, ya sea de calidad o de medio ambiente. De ellas 143 corresponde a servicios, 81 al sector de la construcción y 21 a la industria.

3.3. MERCADO DE TRABAJO

3.3.1 Evolución del empleo

El **empleo** en el distrito, en el periodo 1990-2000, ha aumentado en un 12,4%, pasando de 89.994 en 1990 a 101.164 empleados en 2000, segundo mayor incremento tan solo superado por Salamanca, y muy por encima de la media que se situaba en el 1,6 % de aumento. Del total de población ocupada en el municipio, el 9,3 % se localiza en Chamartín.

El 82,2% del empleo corresponde al sector terciario.

El **empleo por cada 100 habitantes** ha aumentado desde un 61,8 en 1990 a 73,9 en 2000, segundo mayor incremento, detrás de Salamanca.

3.3.2 Población potencialmente activa

En el periodo en estudio 1986-1996, la **población potencialmente activa**⁶ del distrito de Chamartín sufre un retroceso que es más acusado en el periodo 1991-1996 con un descenso de 5,52%, mientras que en el periodo 1986-1991, hubo un aumento del 2,99%. Entre 1991-1996, el distrito ocupa el cuarto puesto en cuanto a descenso de población de 16 y más años. El descenso en el número de nacimientos a finales de la década de los 70, junto con una mayor migración de la población hacia otros distritos, ha sido la principal causa de esta bajada en la población potencialmente activa.

Sin embargo, y al igual que ocurre en todos los distritos de la Almendra Central, la población potencialmente activa tiene un mayor peso con respecto a la población total, que en el resto de distritos, debido fundamentalmente a que hay menos personas con una edad de 16 y menos años.

La población potencialmente activa en el año 1996 era de 116.632 y la población a 2001 era de 120.879, si bien no se puede deducir si se ha producido un ligero aumento o no.

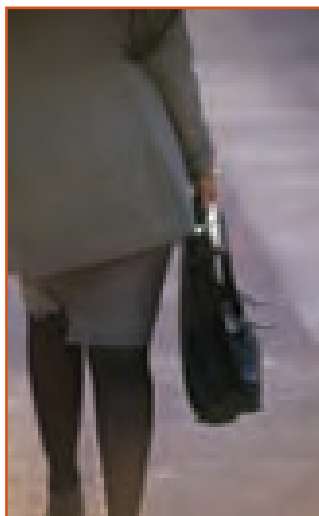
3.3.3 Población activa

En cuanto a la **población activa**⁷ aumentó el 7,76% en el periodo 1986-1991, mientras que disminuyó en un 3,26% entre los años 1991-1996. Esta pérdida de población activa es menos acusada que en la mayoría de los distritos de la Almendra Central.

La **tasa de actividad** es un indicador que suministra la información relativa a la

⁶ Población potencialmente activa: Población de 16 años y más

⁷ Población activa: Población de 16 años y más que está trabajando o buscando trabajo (inscrita en el INEM)



proporción de personas activas sobre el total de las potencialmente activas.

La tasa de actividad del distrito de Chamartín ha ido aumentando en el periodo 1986-1996 del 48,31% en 1986 al 51,67% en 1996, situándose en este año en la media municipal.

En cuanto a la tasa de actividad desagregada por géneros, la de los varones se ha estabilizado en el periodo en estudio, mientras que la de las mujeres ha ido aumentando en cada tramo. En 1986 la tasa de actividad femenina era del 35,51%, en 1991 del 40,66% y en 1996 del 43,04%.

No existen datos actuales desagregados por distritos, pero sí del municipio. El dato corresponde al tercer trimestre de 2001, situaba la tasa de actividad en el 53,48%, ligeramente superior a la del año 1996, que estaba en el 51,42%.

3.3.4 Población ocupada

En cuanto a **la población ocupada**⁸ en el distrito de Chamartín, y al igual que en todos los distritos de la Almendra Central, disminuye, pasando de 55.436 en 1991 a 49.929 en 1996. El brusco descenso en 1996 se debe a la crisis económica del primer lustro de los 90, que afectó a todos los distritos del municipio.

En cuanto a los datos desagregados por sexos, en el periodo 1986-1996 la población ocupada masculina disminuye en un 9,06%, porcentaje menor que Salamanca, Tetuán y Chamberí, dentro de la Almendra Central, mientras que la femenina aumenta en un 16,98%. De la misma forma, en la Almendra Central superan este porcentaje Retiro y Arganzuela.

No se dispone de datos más actualizados desagregados por distritos.

3.3.5 Tasa de empleo

La **tasa de empleo** ha ido aumentando desde 1986 que pasó del 40,70% hasta el 42,25% en 1996. Sin embargo, la tasa se incrementó bastante en el periodo 1986-1991, alcanzando el 44,91% para disminuir dos puntos porcentuales en 1996, y situarse ligeramente por encima de la media de la ciudad (40,21%).

La tasa de empleo masculina sigue estando muy por encima de la femenina, aunque es ésta la que mayor crecimiento experimenta. Mientras que la tasa masculina creció en el periodo 86-91 en punto y medio hasta situarse en el 57,13%, en el siguiente

⁸ Población ocupada: Población de 16 años y más que han trabajado al menos una hora en la semana de referencia del estudio

periodo 91-96 disminuyó hasta el 52,62%. Por el contrario la tasa de empleo femenina ha ido aumentando desde el año 1986 desde un 28,49% hasta un 33,98% en 1996, por la progresiva incorporación de la mujer al mercado laboral. En el año 2000, aumenta tanto la tasa de empleo masculina como la femenina situándose en el 57,41% en los hombres y el 43,01% en las mujeres, siendo la tasa de empleo femenina más alta de todos los distritos de la ciudad.

No existen datos para los años siguientes, pero haciendo una extrapolación se ha llegado a obtener una aproximación. Así, la tasa de empleo masculina se estima que ha aumentado en los años siguientes hasta situarse en el 61,31% en el año 2003, similar a la media municipal (61,24%). Lo mismo ocurre con la tasa de empleo femenina, si bien ésta experimenta un mayor aumento hasta situarse en el año 2003 en el 45,75%, por encima de la media municipal (39,97%).

3.3.6 Tasa de temporalidad

La **tasa de temporalidad** se va incrementando a lo largo de la década 86-96, pasando del 9,71% en 1986 al 19,52% en el año 1996, si bien es más baja que la media municipal (12,69% año 86 y 24,96% año 96).

En cuanto a la tasa de temporalidad por sexos, la femenina siempre ha estado por encima de la masculina en este periodo, debido fundamentalmente a la mayor precariedad laboral femenina, aunque en el año 96 casi se igualaban (18,69% hombres, 20,46% mujeres).

No se disponen de datos actualizados, pero sí de estimaciones calculadas por la metodología de la EPA (Encuesta de Población Activa) en las que la tasa de temporalidad ha disminuido en los años 2000 (16,50%) y 2002 (15,60%). En 2003 se situaría en 16,76%. Según esta estimación, la tasa de temporalidad del distrito es menor que la del municipio que es del 21,47%.

3.3.7 Tasa de paro

La **tasa global de paro** en el distrito de Chamartín era del 15,58% en 1986, en 1991 del 10,98% y en 1996 del 18,24%. El aumento de la tasa en el periodo 91-96 es debido a la crisis económica de principios de los noventa.

La tasa de paro por sexos es superior en la población femenina, y aunque se producen

fluctuaciones, en el periodo 1986-1996, la distancia entre ambas se mantiene más o menos constante, de tal forma que la tasa de paro femenina se encontraba en el 21,05% y la masculina en el 15,81% en 1996.

Al igual que ocurre con las demás tasas, no existen datos reales para años posteriores, si bien efectuando una extrapolación de los datos disponibles, podemos estimar que la tasa ha disminuido de una forma muy acusada en ambos sexos. Así las tasas femeninas y masculinas para los años 2000, 2002 y 2003 son las siguientes:

	Tasa masculina	Tasa femenina
2000	7,58 %	10,76 %
2002 ^(*)	2,91%	5,79%
2003 ^(*)	4,04%	5,32%

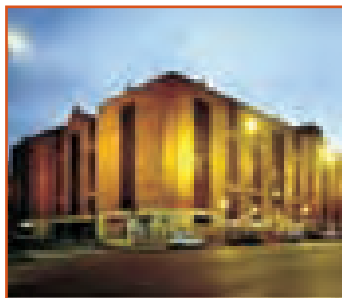
()Los datos de 2002 y 2003 no son comparables al resto de los años porque la metodología de cálculo de indicadores de mercado de trabajo de la EPA ha cambiado.*

La media municipal a 2003 es de 4,85% para los hombres y 7,50% para las mujeres.

3.4. ESTRUCTURA URBANA

El distrito de Chamartín presenta una heterogeneidad en cuanto a la densidad por habitantes. Mientras en el barrio de Prosperidad la densidad de población es de 357 hab/ha, en Castilla es de 79 hab/ha. La media del distrito se sitúa en 151 hab/ha, algo superior a la media municipal que se encuentra en 125 hab/ha.

La densidad de viviendas es la más baja de toda la Almendra Central con 70,81 viviendas/ha y por encima de la media municipal que está en 52,26.



3.5. VIVIENDA

3.5.1 Caracterización básica del parque de vivienda

La **antigüedad media de las viviendas** no es un factor a destacar en el distrito de Chamartín, como sí ocurre en el resto de los distritos de la Almendra Central. Según el Censo de Población y Vivienda de 1991, el parque de viviendas estaba constituido por un total de 61.323, de las cuales 618 eran anteriores a 1901 (número muy inferior al resto de distritos de la Almendra Central). Un total de 38.824 viviendas eran posteriores a 1960 (63,3% del total). Hasta 1991, Chamartín contaba con el parque de viviendas más moderno de toda la Almendra Central.

En cuanto a la **superficie de las viviendas** predominan las de 61-90 m² seguidas de las de 31-60 m², si bien conviene destacar que es uno de los distritos que cuenta con un mayor número de viviendas con un tamaño superior a los 120 m², consecuencia fundamentalmente de la elevada renta media per cápita.

Con los datos disponibles, el **índice de ocupación por vivienda** se sitúa en 2,48 personas/vivienda, por debajo de la media municipal (2,66). Tiene el índice de ocupación más alto de la Almendra Central, tan solo superado por Retiro.

El **régimen de tenencia** principal es el de propiedad con un total de 37.169 viviendas en 2001. El porcentaje de alquiler frente al total es del 19,56%, algo superior a la media municipal (16,52%) e inferior a los distritos de Centro, Chamberí, Salamanca y Tetuán.

Del total de viviendas del distrito, el 14,8% de las viviendas estaban **desocupadas** en 1996, dato que ha aumentado desde 1991 que se situaba en el 12,6%. No se dispone de datos más actualizados.

3.5.2 La vivienda nueva

El **número total de viviendas** en el distrito era de 63.989 en 1996, pasando a 67.835 en 2002. Es el distrito municipal que registra el índice más bajo de nueva construcción en ese periodo.

El PGOUM-1997 prevé para el Distrito un incremento de viviendas de 9.180, quedando en enero de 2003 un remanente de 8.183 viviendas a construir en ámbitos de suelo urbano.

La **superficie media** de la construcción de vivienda nueva se sitúa en 117,43 m², dato más elevado de toda la Almendra Central.

La evolución del **precio de la vivienda nueva** se incrementó en un 113,16% en el periodo 94-03, muy por encima de la media municipal que se sitúa en el 90,44%. El precio de la vivienda nueva a 2003, es el segundo más alto de todo el municipio con 3.641 €/m², sólo superado por Salamanca. La media municipal se sitúa en 2.644 €/m².

3.6. ACCESIBILIDAD DE LA POBLACIÓN A LOS SERVICIOS BÁSICOS DE LA CIUDAD

La población del distrito de Chamartín tiene una accesibilidad a los **equipamientos educativos** del 100% a un kilómetro y del 95% a 500 metros. En cuanto a los **centros de salud**, el 46% lo tienen a menos de 500 metros y el 94% de la población a menos de un kilómetro. El 100% de la población del distrito puede disfrutar de **zonas verdes** superiores a 5.000 m² de superficie a menos de un kilómetro y un 89% a menos de 500 metros.

La alta accesibilidad a determinados servicios básicos es una consecuencia de la estructura urbana compacta del distrito.



La dotación de **centros culturales** es de las más bajas de la Almendra Central con 1,5 centros cada 100.000 habitantes. En cuanto al número de cines y bibliotecas, el dato es el mismo que para los centros culturales, 1,5 centros cada 100.000 hab, valores que hacen que también en estos apartados, el distrito se encuentre en las últimas posiciones dentro de la Almendra Central.

En cuanto al número de teatros por cada 100.000 habitantes, estos se sitúan en 0,7, dato superado por varios distritos de la Almendra Central, pero valor más elevado que la mayoría de los distritos de la ciudad.

La dotación de gran superficie comercial se sitúa en 0,19 m²/habitante que se encuentra entre las más bajas de la ciudad. La **dotación comercial neta** está muy por encima de la media municipal.

3.7. MEDIO AMBIENTE

3.7.1 Residuos

El ratio de producción de residuos por habitante en el año 2003 fue de 426 kg/hab.año, algo mayor a la media municipal que se sitúa en 401 kg/hab.año. Estos datos se han ido manteniendo desde el año 1995 que contaba con un índice de 433 kg/hab.año.

En lo relativo a la recogida selectiva de residuos, el ratio de recogida selectiva de envases era de 17 kg/hab.año en 2000, para pasar a 25,1 kg/hab.año en 2003. Este dato se encuentra por encima de la media municipal (22,6 kg/hab.año).

La dotación de contenedores para el vidrio, papel y pilas son superiores a la media municipal. En cuanto al número de habitantes por contenedor, los contenedores de papel están un poco por debajo de la media municipal (639 hab/contenedor) con 555 habitantes/contenedor. Además es el dato más bajo de toda la Almendra Central.

El ratio de habitantes por contenedor de vidrio es 642, situándose por debajo de la media municipal (723 hab/contendor) y de la mayoría de los distritos de la Almendra Central. De igual forma ocurre con el número de habitantes por contenedor de pilas que es inferior a la media con 2417 habitantes, frente a los 3238 hab/contenedor de media municipal. En la Almendra Central se sitúa en unos valores medios.

3.7.2 Situación acústica

En cuanto a la contaminación acústica, la población afectada por alto nivel de ruido es del 24% en interiores y del 49% en exteriores. Los niveles en exteriores se sitúan en la media (48,7%) y en la Almendra Central es de los valores más bajos. En cuanto al ruido en interiores, el valor del distrito es inferior a la media urbana (34,5%) y en la Almendra

Central se sitúa en valores intermedios.

Es uno de los cuatro distritos donde el 25% de la ciudadanía considera que la contaminación acústica es síntoma de progreso, aunque en torno al 30% se muestran preocupados por esta problemática y cerca del 25% consideran a su distrito como ruidoso.

El ruido ambiental no se percibe como una molestia entre la mayoría de los ciudadanos, con un impacto medio-bajo (entre el 17 y 23% de la población es afectada). El impacto en el periodo día afecta a un 42% de la población del distrito y por la noche a un 38%, aproximadamente.

3.7.3 Medio natural

La superficie calificada como zona verde en el distrito alcanza las 63 hectáreas, lo que supone el 6,9% de la superficie de su distrito. Este porcentaje es muy bajo si se compara con el resto de los distritos. La previsión de zonas verdes propuestas en el PGOU es de 5,59 ha.

El total de zonas verdes se distribuye de la siguiente forma: 31,32 ha que pertenecen al parque de Berlín, parque Satamarca, Doctor Fleming, Jardines San Francisco y Parque de los Pinos, 7,81 ha son zonas verdes y espacios singulares y 24,08 ha áreas de circunvalación.

A cada habitante del distrito le corresponde 4,6 m² de zona verde, cifra muy inferior a la que refleja el promedio municipal (16,6 ha).

Destacar como dato importante, los más de 15.000 árboles de alineación con los que cuenta el distrito.



GRANDES OPERACIONES URBANAS



4.1. LA OPERACIÓN CHAMARTÍN

Tras salvar diversos problemas, jurídicos principalmente, la Operación Chamartín ya tiene una ficha de ordenación correspondiente al APR 08.03 sustentada en un convenio urbanístico entre las diferentes administraciones y los organismos implicados, en base a una modificación puntual del Plan General de 1997 (La modificación puntual de Plan General se aprobó provisionalmente el día 25 de julio de 2002 y definitivamente por parte de la Comunidad de Madrid en septiembre de 2002).

Condiciones de ordenación de la Prolongación de la Castellana⁹

Se relatan a continuación las condiciones vinculantes del convenio, aunque es preciso señalar, que quedan abiertas muchas posibilidades, y la propuesta sólo se puede calificar como de alta flexibilidad ya que son posibles escenarios tendenciales diferentes. Es por tanto, dificultoso evaluar, desde el diagnóstico urbanístico de la Agenda 21 de Madrid, consideraciones tan abiertas, pero también es verdad, que las propuestas de sostenibilidad pueden tener cabida en las etapas de proyecto que

⁹ Datos extraídos de la ficha de ordenación del APR aprobada y facilitada por GMU.

vendrán a continuación. Con esta intención se evalúan los datos de la Operación Chamartín.

Código del Plan General	APR 08.03
Nombre	PROLONGACIÓN DE LA CASTELLANA
Figura de ordenación	PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR
Distrito	FUENCARRAL-CHAMARTÍN

Usos del suelo

Usos globales	Residencial en vivienda libre y terciario
Usos cualificados	Los que se deducen del conjunto de determinaciones de la ficha
Superficie del ámbito	3.120.858 m² equivalente a 312,09 Ha

Gestión

Sistema de actuación	Compensación- expropiación
----------------------	----------------------------

Objetivos

- Prolongar el Paseo de la Castellana entre la M-30 y la M-40, como gran eje urbano estructurante de la nueva centralidad de la corona norte; el diseño y ejecución de esta infraestructura viaria deberá resolver su accesibilidad desde la M-30, así como su

conexión con las autovías M-40 y M-607 a Colmenar, y con la carretera M-603 a Alcobendas definiendo la puerta norte de la ciudad.

- Construcción de la nueva estación de Chamartín, potenciando su función de intercambiador modal de transporte, como prioridad principal de la remodelación global del sistema ferroviario de Chamartín-Fuencarral que, para su adecuada integración en la ciudad, contemplará además, los siguientes objetivos generales:
 - Eliminación del efecto barrera del sistema ferroviario que posibilite la integración urbana así como la relación este-oeste de la zona norte de la ciudad, mediante el cubrimiento total o parcial de las áreas ferroviarias y la previsión de las adecuadas conexiones transversales.
 - Ordenación de los usos a desarrollar en el ámbito ferroviario, que deberán ser compatibles con el resultado de la transformación de dicho sistema.



- Definir los usos a desarrollar en el conjunto del área, que deberán ser compatibles con el resultado de la transformación del sistema ferroviario sin disminuir su funcionalidad.
- Crear un sistema de parques urbanos y equipamientos que contribuyan a estructurar la ordenación y materializar la nueva centralidad.
- Fijar los criterios definitivos sobre las áreas industriales de Fuencarral, para lo cual, el PPRI determinará la necesidad de trasladar las industrias existentes total o parcialmente.
- Propiciar la mezcla de usos, actividades y funciones de forma que articulen una centralidad urbana equilibrada.
- Posibilitar la gestión, diferenciando las unidades de ejecución necesarias para la distribución equitativa de beneficios y cargas de acuerdo con las previsiones del planeamiento.

Edificabilidad

COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD	1,06 m² CONST/m² SUELO
Residencial	Margen del 30-70%
Total usos terciarios	Margen 25-65%
Terciario de oficinas	Margen 15-55%
Terciario comercial	Margen 5-20%
Restantes usos terciarios	Margen 5-15%
Dotacional privado	Margen 3-4%
Otros posibles usos cualificados	Margen 0-10%
TOTAL EDIFICABILIDAD DE USOS LUCRATIVOS	3.276.691 m²

Superficies mínimas de cesión para redes públicas en m² de suelo

Red de zonas verdes y espacios libres arbolados de nivel local	500.000
Red de equipamientos sociales y servicios urbanos de nivel local	500.000
Red de infraestructuras de nivel general	560.000
TOTAL SUPERFICIES MÍNIMAS DE CESIÓN PARA REDES PÚBLICAS	1.560.000

Condiciones vinculantes

- I. Prolongación de la Castellana: deberá resolverse su transición urbana en superficie como continuación de la actual. Su remate norte con carácter de entrada y salida

de la ciudad y su conexión en ambos extremos con el sistema general viario. En cumplimiento de estas condiciones será imprescindible la remodelación de los actuales nudos norte y Fuencarral. Vinculado a este eje urbano se definirá un sistema de transporte colectivo, línea de metro.

2. Construcción de la nueva estación multimodal de Chamartín, ampliando y remodelando la existente, incluyendo usos y actividades compatibles, complementarios o auxiliares con el servicio ferroviario y definiendo sus accesos mediante la redacción, en su caso, de un Plan Especial del sistema general de la estación de viajeros de Madrid-Chamartín.
3. Cubrimiento de áreas ferroviarias en Chamartín para la construcción sobre las mismas de la ampliación de la estación de Chamartín y de espacios libres, viario y demás espacios urbanos. Sus características estructurales y proceso constructivo permitirán el mantenimiento del servicio ferroviario de acuerdo con las directrices de RENFE.
4. Viario público principal vinculante para la ordenación del conjunto (su trazado aproximado se delinea en rojo en la ficha de ordenación).
5. Área urbana ocupada, predominantemente por equipamiento de carácter básicamente cívico-cultural. Se enriquecerá con la presencia de usos lucrativos que favorezcan la vida social urbana de la misma, y refuercen el carácter de centralidad del conjunto del proyecto.
6. Zonas verdes y espacio libres arbolados con carácter de centralidad y uso público; se indican gráficamente el área idónea de su situación.
7. Servicios infraestructurales y de la administración existentes, de obligado mantenimiento mientras las respectivas administraciones así lo dispongan.
 - Complejo Postal ferroviario de Madrid Chamartín
 - Centro de Control de tráfico ferroviario
 - Nudo hidráulico de MALMEA
8. Mantenimiento del edificio PROFIDEN catalogado por el Plan General con el nivel de protección 2 en su grado estructural.
9. Descatalogación de las ermitas de San Roque y Nuestra Señora de Lourdes.

- 10.** El PPRI respetará todas aquellas necesidades de suelo, directrices y condiciones que RENFE determine en función de las demandas actuales y futuras de infraestructura de transporte ferroviario que resulten o puedan resultar afectadas durante el desarrollo y ejecución del proyecto.
- 11.** El PPRI deberá proponer las áreas donde se situarán los edificios de carácter singular que por la peculiaridad de su uso, su posición específica o por su composición, volumetría y/o altura, permitan su conversión en “hitos” de referencia. En el conjunto al menos el 38% de usos globales se situarán al sur de la M-30.
- 12.** El PPRI incluirá un convenio urbanístico de gestión y ejecución en el que se fijará la asignación de aprovechamientos y la imputación de los costes de las infraestructuras.

Además aparecen otras instrucciones no vinculantes

- A.** Localizaciones preferentes del uso global residencial.
- B.** Localizaciones preferentes del uso global terciario, al objeto de conformar áreas de concentración del mismo distribuidas a lo largo del conjunto de la ordenación y directamente relacionadas con el sistema de transporte colectivo.
- C.** Localizaciones preferentes de zonas verdes públicas y espacios libres arbolados.
- D.** Posible ubicación de equipamientos sociales y servicios urbanos.
- E.** Construcción de la nueva estación ferroviaria de Fuencarral, incluyéndose en dicha ejecución todas aquellas actividades complementarias para cumplir el servicio público encomendado con capacidad suficiente para garantizar las necesidades planteadas por la nueva configuración urbana de la zona, así como su adecuada accesibilidad.
- F.** Posible reubicación de la ermita de nuestra señora de Lourdes en zona verde o de equipamiento público, dentro del ámbito del APR.
- G.** El PPRI considerará la conveniencia de formalizar en las fachadas norte, sur y este de la nueva estación de Chamartín, sendas Plazas Urbanas que garanticen su adecuada inserción en el entorno urbano próximo, complementándose de esta forma la previsión del APE 05.27 de creación de una plaza análoga al oeste de aquella.

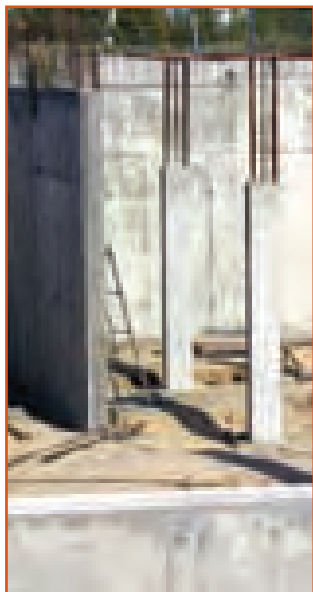
H. Posible cubrimiento de vías férreas en el área sur de la estación ferroviaria de Chamartín a fin de ampliar en su caso la Plaza Urbana a que se hace mención en la condición anterior. En este caso se tendrán en cuenta las previsiones del Ministerio de Fomento referentes a la apertura de uno o más túneles ferroviarios norte-sur.



- I.** Posible cubrimiento de las vías férreas en el área de Fuencarral para reforzar la integración urbana este-oeste en función de las previsiones futuras de RENFE sobre este sector del sistema ferroviario y de acuerdo con el criterio fijado en las directrices y condiciones a las que se refiere la condición vinculante nº 10. El diseño de este posible cubrimiento se realizará respetando las necesidades operativas de RENFE actuales y futuras con especial atención a la adecuación a gálibos, situación de los apoyos, sustentación de catenaria, afección a nuevas infraestructuras cumplimiento de normas de seguridad, etc.
- J.** El PPRI podrá prever el mantenimiento de actividades industriales actualmente existentes siempre que su traslado fuera del ámbito del APR 08.03 como consecuencia de la ejecución del planeamiento, implique necesariamente el cese del negocio.
- K.** El PPRI considerará la posibilidad de definir sus determinaciones y propuestas con criterios de flexibilidad que, sin alterar, los elementos fundamentales de la ordenación, permitan adaptar fácilmente las mismas durante su ejecución, a las cambiantes demandas de la sociedad, teniendo en cuenta el periodo de tiempo en que aquella habrá de producirse.
- L.** El PPRI considerará la posible implantación de grandes superficies comerciales así como, en su caso, su localización más idónea.

4.1.1 Diagnóstico de la propuesta de la Operación Chamartín desde la sostenibilidad urbana

Se detallan a continuación la diagnosis desde la sostenibilidad de la Operación Chamartín calificada como una de las más importantes y ambiciosas propuestas en el marco del PGOUM, paralela al Ensanche del Sur-este, prevista en el sur de la capital. Se irán analizando los datos urbanísticos enumerados anteriormente.



Usos del suelo

Destaca, en primer lugar, la gran cantidad de suelo calificado para usos residenciales y terciarios. Son 312 Ha de suelo en un amplio espacio urbano que va desde la circunvalación de la M-30 a la M-40, albergando todo el espacio ferroviario actual y convirtiéndolo en puerta y marco de una gran operación de suelos terciarios y residenciales. Supone una extensión igual a 2,5 veces la superficie del Parque del Retiro.

Los usos cualificados permitirán la diversidad y la flexibilidad para ajustarse espacial y temporalmente a las necesidades de los ciudadanos.

Gestión

Los sistemas de gestión previstos son múltiples, de acuerdo con los diferentes tipos de suelos y de propietarios que los configuran. Tanto la ejecución forzosa como la expropiación, demandan un peso importante de gestión inter-administrativa municipal y regional para lograr el éxito de la operación, y la necesidad de recursos para afrontarlas, esto puede derivar en una tramitación lenta. El resto tiene la compensación como mecanismo privado de llevar a fin el planeamiento previsto. La titularidad del terreno pertenece a RENFE en el 62%, a Administraciones y empresas públicas en un 20%, y además hay 350 pequeños propietarios de suelo con el 18% de la superficie total.

Objetivos

Los objetivos perseguidos son ambiciosos en calidad y cantidad, se consideran las siguientes determinaciones (en cursiva los objetivos aprobados en la Operación Chamartín):

- a. Prolongar el Paseo de la Castellana entre la M-30 y la M-40. En principio parece un suelo de oportunidad que ha permanecido estable precisamente por la existencia de la estación de Chamartín y de toda la red ferroviaria de acceso a la estación. La puesta en el mercado de este suelo, pasa necesariamente por cuantiosas y precisas operaciones de infraestructuras viarias y ferroviarias, que han sido evaluadas cuidadosamente para garantizar el éxito de la operación (el nuevo nudo norte, por ejemplo, tendrá tres puentes con tres niveles de tráfico). Conviene evaluar adecuadamente los posibles impactos ambientales y sociales para evitar efectos secundarios como la congestión de la zona, problemas de accesibilidad peatonal, etc...

La construcción de una puerta norte, o un acceso representativo de la ciudad, se considera como un factor positivo de identidad urbana.

- b. Construcción de la nueva estación de Chamartín. Si las previsiones de futuro así lo requieren es importante que los intercambiadores multimodales sean lo más funcionales, cómodos, rápidos y seguros posible. En este sentido se ve positivo.

Eliminar el efecto barrera, entre una zona urbana segregada por las vías, es positivo, siempre que la prioridad del espacio futuro sea el peatonal y se logre una verdadera articulación entre ambos márgenes. Si al final, la barrera es viaria, que no ferroviaria, la situación no habrá mejorado mucho. Es por tanto necesario que las vías de acceso rodado principales sean tratadas desde la perspectiva de la ciudad, como vías urbanas, no como autopistas, o autovías que entran en la ciudad (bulevares, rotondas, cruces de peatones numerosos, arbolado de alineación etc).

La ordenación de los usos a desarrollar en el ámbito ferroviario, se considera positivo si se incorporan áreas de zonas mixtas o comerciales, potenciadas por el alto número de usuarios que atraen las estaciones.

- c. Definir los usos a desarrollar en el conjunto del área. Es prioritario que se consideren usos variados para lograr un buen servicio tanto dotacional como de usos generadores de empleo, pero siempre bien conectados con el transporte público actual o futuro, y en una base de suelo mayoritario residencial. Se deberían precisar las necesidades del sistema ferroviario, de forma que queden garantizados unos mínimos de usos mixtos, y que no se priorice la necesidad ferroviaria sobre otros usos igualmente necesarios para la población.
- d. Crear un sistema de parques urbanos y equipamientos, siempre es positivo desde la sostenibilidad la interacción entre ambos sistemas y relacionarlos con paseos peatonales y zonas con calmado de tráfico.
- e. Fijar los criterios definitivos sobre las áreas industriales de Fuencarral, para que no desaparezcan las pequeñas industrias, fuente de empleo de muchas familias, que pueden verse amenazadas por la presión de otros usos.
- f. Propiciar la mezcla de usos, actividades y funciones de forma que articulen una centralidad urbana equilibrada, son objetivos claramente fomentados desde la sostenibilidad urbana y que deberán verse materializados en propuestas concretas en las fases posteriores de desarrollo.

g. Posibilitar la gestión, es prioritario que las propuestas y previsiones de planeamiento se lleven verdaderamente a cabo en un plazo razonable de tiempo. En esta zona, la gestión, a priori, se puede definir como bastante compleja, debida a las numerosas intervenciones expropiatorias y de ejecución forzosa que hay que poner en marcha y que requieren una interacción entre distintas administraciones. Los promotores del Consorcio son el Ministerio de Fomento, DUCH (Desarrollo Urbanístico de Chamartín) el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid.

Edificabilidad. Lo aprobado es:

COEFICIENTE DE EDIFICABILIDAD	1,06 m ² CONST/m ² SUELO
Residencial	Margen del 30-70%
Total usos terciarios	Margen 25-65%
Terciario de oficinas	Margen 15-55%
Terciario comercial	Margen 5-20%
Restantes usos terciarios	Margen 5-15%
Dotacional privado	Margen 3-4%
Otros posibles usos cualificados	Margen 0-10%
TOTAL EDIFICABILIDAD DE USOS LUCRATIVOS	3.276.671 m ²

Con respecto a la edificabilidad, cabe manifestar que su coeficiente final ha sido fruto de la necesidad de rentabilizar los altos costes de infraestructuras que una operación de este tipo conlleva. Esto, a priori, no parece la mejor forma para que la zona esté equilibrada y tenga una ordenación sostenible pero al ser tan grande la superficie de suelo no es una condición negativa.

Con respecto a la densidad residencial, si se consideran el 30% del margen de la ficha, y una superficie media por vivienda de 80 m², la edificabilidad máxima residencial arrojaría una densidad de casi 40 viv/Ha. Considerando el otro margen del 70%, y los

80 m² construidos por vivienda, la densidad total sería de 91,87 viv/Ha. Lo ideal sería que finalmente se consiguieran unas 55-60 viv/Ha.

También las reservas para usos dotacionales privados (3%-4%) y otros usos cualificados (0%-10%), vienen a sumar suelos lucrativos dentro del área de intervención (hasta un 14% máximo según los márgenes aprobados que son significativos por la gran cantidad de suelo. El 14% de 312 Ha es 43,68 Ha).

Los usos lucrativos representan el 49,99% del suelo de la superficie total.

Las superficies mínimas de cesión para redes públicas en m² de suelo aprobadas son:

Red de zonas verdes y espacios libres arbolados de nivel local	500.000
Red de equipamientos sociales y servicios urbanos de nivel local	500.000
Red de infraestructuras de nivel general	560.000
TOTAL SUPERFICIES MÍNIMAS DE CESIÓN PARA REDES PÚBLICAS	1.560.000

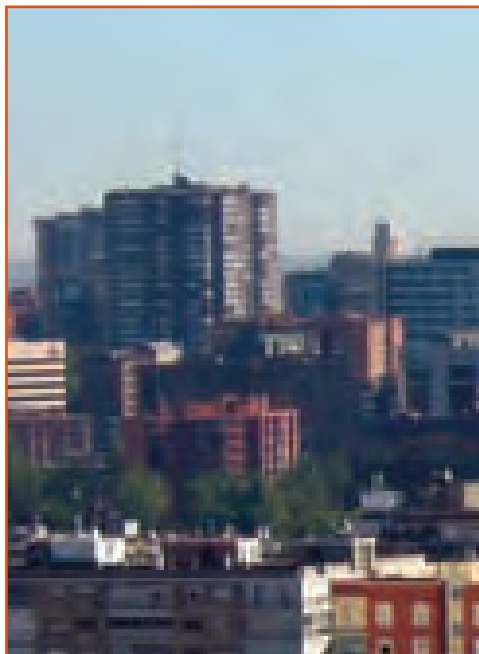
Considerando que la superficie del ámbito son 312 Ha, los suelos de zonas verdes y espacios libres representan el 16% de la superficie total. Estas zonas verdes y espacios libres, sin duda, son importantes.

La importante reserva de suelo para infraestructuras desvela su importante protagonismo con respecto al suelo total, casi el 18%.

La reserva para equipamientos sociales y servicios urbanos de nivel local es del 16% del suelo total. Por lo que los suelos verdes, y de equipamientos sociales representan el 32% del suelo total.

Condiciones vinculantes aprobadas.

- Imprescindible la remodelación de los actuales nudos norte y Fuencarral. Vinculado a este eje urbano se definirá un sistema de transporte colectivo, línea de metro. Importante*



que exista un enlace con la red de metro para el acceso a las zonas de terciario previstas en la Operación.

- b. *Construcción de la nueva estación multimodal de Chamartín, ampliando y remodelando la existente, incluyendo usos y actividades compatibles, siempre oportunas desde la sostenibilidad.*
- c. *Cubrimiento de áreas ferroviarias de forma que permitirán el mantenimiento del servicio ferroviario de acuerdo con las directrices de RENFE. La prioridad de la estación ferroviaria y su funcionamiento aparece claramente en los objetivos.*
- d. *Viarío público principal vinculante para la ordenación del conjunto. Se considerará importante desde la sostenibilidad, que sea más una vía urbana que una vía de alta capacidad, acorde con el Paseo de la Castellana, del que será su prolongación natural.*
- e. *Área urbana ocupada, predominantemente por equipamiento de carácter básicamente cívico-cultural que refuerce el carácter de centralidad del conjunto del proyecto. Resulta muy positivo y conviene garantizar su efectividad.*
- f. *Zonas verdes y espacios libres arbolados con carácter de centralidad. Es importante que sean de bajo mantenimiento, con especies adecuadas, y ligadas a zonas de calmado de tráfico de acceso a los equipamientos alejadas del tráfico rodado.*
- g. *Servicios infraestructurales y de la administración existentes.*
- h. *Mantenimiento del edificio PROFIDEN. Los edificios emblemáticos de la arquitectura reciente también son un legado para las generaciones venideras, y como tales se deben de mantener.*
- i. *Descatalogación de las ermitas de San Roque y Nuestra Señora de Lourdes. La situación de las ermitas actual, parece incompatible con la solución prevista. Siempre es aconsejable que los elementos arquitectónicos protegidos, se encuentren en su lugar de construcción, pero si esto no es posible lo deseable es que vuelvan a localizarse en una buena situación articulada con otros equipamientos y con zonas verdes y espacios libres de calidad.*
- j. *El PPRI respetará todas aquellas necesidades de suelo, directrices y condiciones que*

RENFE determine en función de las demandas actuales y futuras de infraestructura de transporte ferroviario que resulten o puedan resultar afectadas durante el desarrollo y ejecución del proyecto. La prioridad de los servicios ferroviarios vuelven a aparecer en este objetivo.

- k. *El PPRI deberá proponer las áreas donde se situarán los edificios de carácter singular que por la peculiaridad de su uso, su posición específica o por su composición, volumetría y/o altura, permitan su conversión en “hitos” de referencia, en el conjunto al menos el 38% de usos globales se situarán al sur de la M-30. Sería además aconsejable que se situaran próximos o cercanos a la red de metro o a los intercambiadores previstos, para permitir una mejor accesibilidad en transporte público a usuarios y trabajadores.*
- l. *El PPRI incluirá un convenio urbanístico de gestión y ejecución en el que se fijará la asignación de aprovechamientos y la imputación de los costes de las infraestructuras.*

Además aparecen otras **instrucciones no vinculantes** casi todas relativas a la localización preferente de los usos residenciales, zonas verdes, espacios libres, equipamientos sociales y servicios urbanos, etc. Algunas de estas localizaciones deberían ser vinculantes para que los usos aparecieran convenientemente relacionados constituyendo un espacio urbano de calidad y equilibrio entre usos lucrativos y no lucrativos.

La Plaza Urbana es una idea de centralidad importante que debe ser vinculante para el desarrollo futuro de la propuesta.

El PPRI considerará la posibilidad de definir sus determinaciones y propuestas con criterios de flexibilidad que, sin alterar, los elementos fundamentales de la ordenación, permitan adaptar fácilmente las mismas durante su ejecución, a las cambiantes demandas de la sociedad, teniendo en cuenta el periodo de tiempo en que aquella habrá de producirse. La flexibilidad es siempre aconsejable, si los suelos de dotaciones no se ven afectados negativamente por ello.

El mantenimiento de la industria actual parece una condición importante para la población local, si sus emisiones son compatibles y están en los umbrales admisibles.

El PPRI considerará la posible implantación de grandes superficies comerciales así como, en su caso, su localización más idónea. Estas superficies conllevan importantes atracciones de vehículos cuya accesibilidad se debe estudiar con detenimiento para no

congestionar el viario propuesto y no condicionar su acceso exclusivamente en vehículo privado.

4.1.2 Recomendaciones desde la Sostenibilidad Urbana

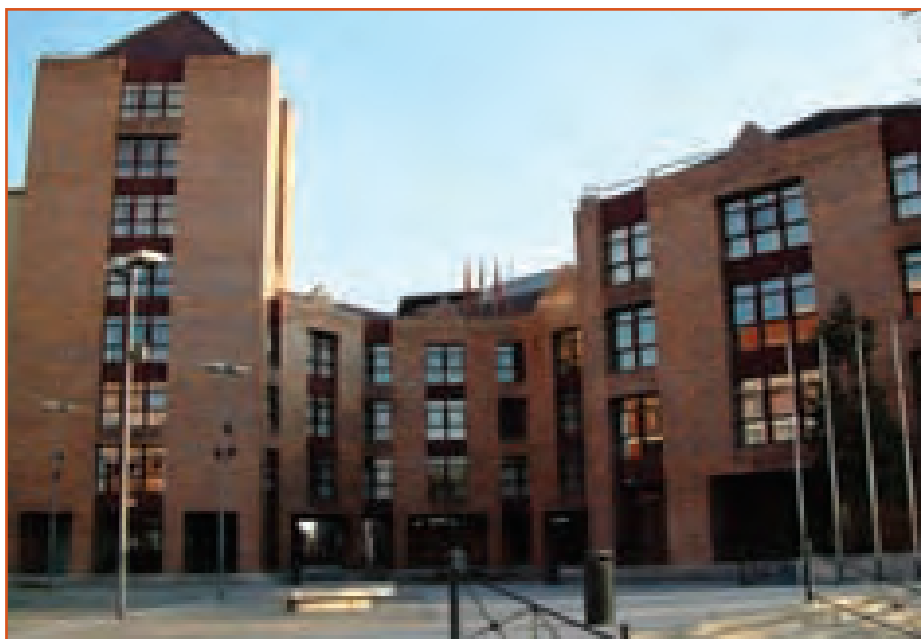
Dado el carácter inicial de la Operación Chamartín, y de la flexibilidad de lo aprobado, se pueden establecer unos elementos clave para lograr que este espacio se

pueda convertir en el motor y ejemplo de actuaciones de desarrollo sostenible. Este objetivo, beneficiará a la población y puede ser emblemático para la intervención en otras zonas urbanas o ciudades españolas:

1. Estudio adecuado de la **densidad urbana** final resultante y de las consecuencias negativas que generará la alta densidad (congestión), pero sin caer en las bajas densidades residenciales que harían una zona casi exclusivamente terciaria con problemas de colapso de tráfico en las horas punta y fenómenos de desertización fuera del horario laboral.

2. **Establecer la complejidad y la variedad** de morfologías y tipologías edificatorias desde el PPRI. El objeto final es que existan volumetrías de las nuevas edificaciones buscando la variedad morfo-tipológica, como un requerimiento necesario para la sostenibilidad urbana.

3. Propuesta de **usos mixtos** en base a umbrales ambientales y flexibilidad temporal y espacial para su mejor aprovechamiento y rendimiento. No erradicar el uso



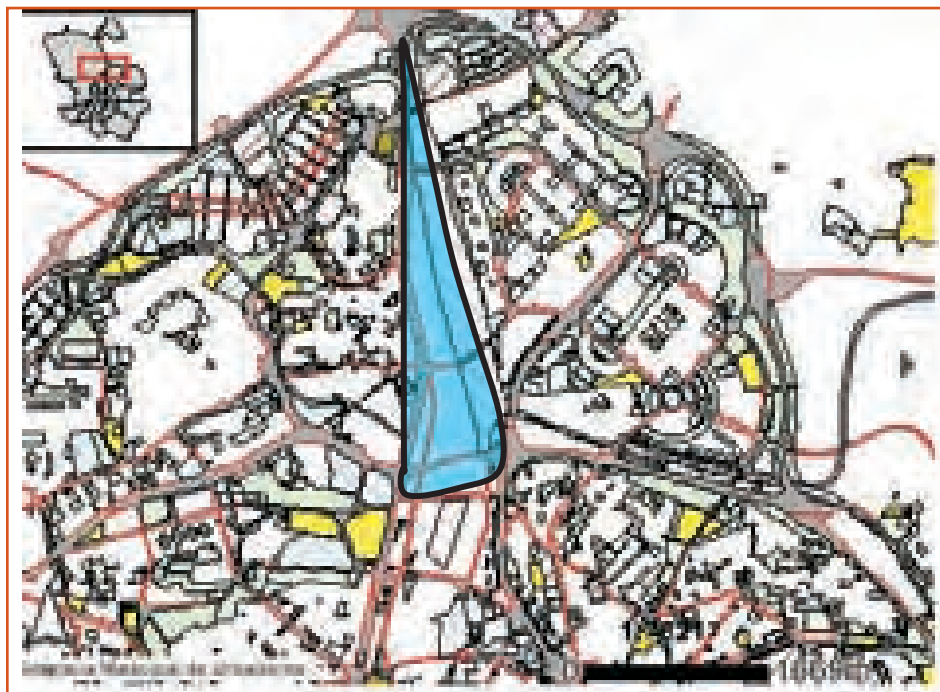
industrial de Fuencarral, ni las actividades locales actuales, sino integrarlas con lo previsto considerando la compatibilidad.

4. Favorecer la **diversidad socio-económica** de la población, facilitada mediante la oferta de diferentes tipos de viviendas, en superficie, y conjuntos de tipología edificatoria diversificados (agrupados en manzanas, o pequeñas estructuras con zonas comunes). También mediante una oferta de vivienda protegida, tanto de protección oficial (VPO) como de precio tasado (VPT), que facilitará la adquisición de viviendas a amplios sectores de la población.
5. Sistema de **zonas verdes y espacios libres** estructurantes de la vida urbana, adecuados en cantidad y calidad a los requerimientos sociales, permitiendo zonas ambientalmente equilibradas y de bajo mantenimiento (buscando la biodiversidad y la plantación de especies autóctonas aclimatadas a las condiciones extremadas del clima madrileño y poco consumidoras de agua).
6. **Optimización de las redes de abastecimiento e infraestructuras urbanas** (redes de saneamiento, aguas pluviales, alumbrado público, etc) cuantificadas y localizadas siguiendo criterios de eficiencia (redes separativas de saneamiento, centralización de generación de calor, etc) buscando la eficiencia energética de las instalaciones urbanas para que la Operación sea también emblemática desde el punto de vista de la eficiencia energética y la gestión inteligente de los recursos.
7. **Edificios bioclimáticos.**
8. **Equipamientos integrados** con la red de espacios libres y zonas verdes, con diversidad de uso según edad, en tiempo, etc para optimizar sus instalaciones.
9. **Gestión sostenible del tráfico urbano**, con diversidad de medidas: templado de tráfico, zonas preferentemente peatonales, red eficiente de transporte público, considerar al peatón como protagonista del espacio, y tratamiento de las calles como vías urbanas, no como autopistas.
10. **Valoración ambiental del suelo peri-urbano próximo**, con espacios de conexión de la ciudad, y de esta Operación con su territorio circundante, preservando las zonas de valor del medio natural, y constituyendo un eje lúdico-recreativo desde la Plaza de Castilla con las zonas de valor de la periferia.
11. **Sometimiento a Evaluación de Impacto Ambiental del PPRI.**

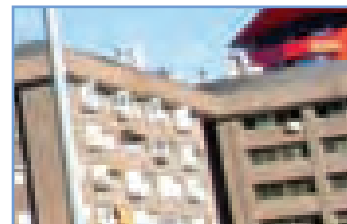
La Operación Chamartín es una de las grandes oportunidades de revitalización económica y de creación de empleo en nuestra ciudad. Un gran centro de comunicaciones ferroviarias integradas que faciliten la accesibilidad y movilidad en transporte público: trenes de largo recorrido, alta velocidad, cercanías que penetra y conecta varias zonas de la ciudad y el Metro (gran intercambiador modal de transporte).

Al mismo tiempo es una oportunidad para reforzar la integración urbana este-oeste sobre el sistema ferroviario que actualmente divide al distrito de Chamartín.

Localización de la operación Chamartín



VALORACIÓN FORO DEL DISTRITO



5.1. PARTICIPACIÓN

La respuesta del distrito en el foro de distritos ha sido la siguiente:

RESPUESTA DE LOS CONSEJOS SECTORIALES DE DISTRITO	
Sanidad, Consumo y Comercio	-
Educación	-
Cultura	-
Juventud y Deportes	-
Promoción de Igualdad y Empleo	-
Urbanismo, M. Ambiente, Circulación y Transporte	-
Servicios Sociales	-
RESPUESTA ASOCIACIONES DE VECINOS	
A.A.V.V. Chile Chamartín	
A.A.V.V. Valle Inclán	

La Asociación de vecinos Chile ha enviado su opinión sobre Cultura, Sanidad, Consumo y Comercio, Juventud y Deportes, Servicios Sociales y Urbanismo, Medio Ambiente, Circulación y Transporte.

5.2. VALORACIÓN EN EL DISTRITO DE CHAMARTÍN

5.2.1 Calidad de vida

La **calidad de vida** incluye los conceptos de adecuada estructura urbanística, servicios completos, amplios espacios verdes, seguridad, escasa polución y ruido, buen transporte público, limpieza viaria, circulación fluida, buenas actividades culturales y de ocio.



5.2.2 Urbanismo, transporte y vivienda

En relación con la **vivienda** una de las Asociaciones opina que la construcción de nuevas viviendas es escasa en el distrito.

La **comunicación** de Chamartín con el resto de los distritos se valora como buena. Tanto el servicio de metro como los de Cercanías y autobuses se consideran bien dotados. Se reclaman por parte de otra AAVV ampliación en algunas líneas de autobuses hasta los centros de especialidades.

Las infraestructuras y acciones realizadas para facilitar la **accesibilidad y movilidad** en el entorno urbano a discapacitados, mayores, niños, embarazadas etc. son valoradas positivamente, no obstante deberían continuar.

5.2.3 Aspectos socioeconómicos y sociales

Se señala el envejecimiento de la población, las personas sin hogar y los actos vandálicos como situaciones de contenido social problemático más relevante del Distrito. Como aspectos sociales positivos se nombran el voluntariado y la participación ciudadana, aunque deberían impulsarse.

La valoración general del Distrito en el tema relativo a **sanidad** no es buena. En relación con los servicios sanitarios municipales, según la opinión de la Asociación, el

control y vigilancia alimentaria es mejorable; el control antirrábico y vigilancia de epizootias se consideran regular; en cambio se valora de forma muy positiva el servicio del SAMUR.

La información suministrada por los servicios municipales para prevención de enfermedades se considera insuficiente.

En relación con la **cultura**, se valoran positivamente los equipamientos existentes, sin embargo, los actos culturales se consideran insuficientes y se deberían difundir mejor. Los Centros Culturales Municipales también son bien valorados.

La valoración de los **equipamientos deportivos** existentes es positiva pero el precio de utilización de las instalaciones se considera elevado.

En relación con la **participación ciudadana**, de las respuestas de las asociaciones, se deriva que no es adecuada porque no responde a las preguntas y demandas que se realizan por parte de los vecinos. Una de las asociaciones cita pormenorizadamente las necesidades en equipamientos sociales y ambientales del Distrito que en su opinión son:

Residencia Mayores	Centros de Especialidades con urgencias
Pisos Tutelados Mayores y disminuidos	Centro de Salud mental
Centro de rehabilitación toxicómanos	Escuelas infantiles públicas
Mejora equipamientos en colegios públicos e institutos	Centro de formación profesional
Biblioteca, Centro Cultural y Centro Juvenil zona norte	Casa de la Mujer
Piscinas cubiertas y descubiertas	Ampliación de Parque infantiles y mejora del mantenimiento
Apertura de polideportivo en horario nocturno	Participación vecinal en la Programación de Fiestas y de los Centros Culturales
Locales públicos para las asociaciones	Equipamientos en Parque Berlín (WC)

5.2.4 Medio ambiente y consumo

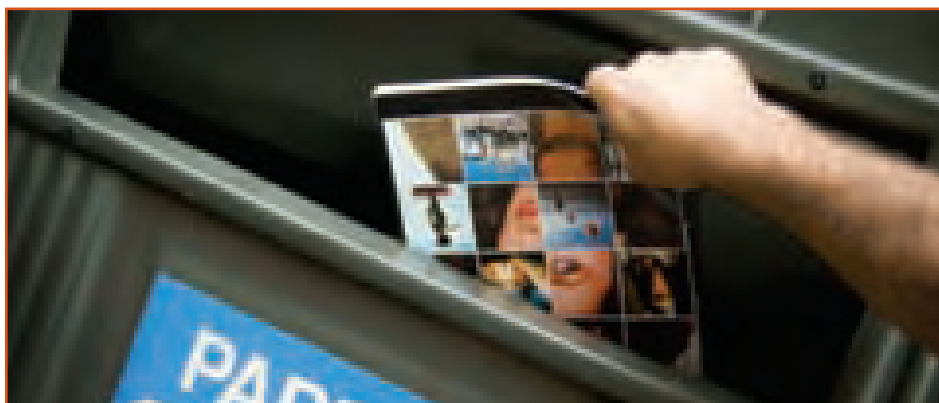
Se considera que la calidad medioambiental del distrito de Chamartín es buena.

Los esfuerzos realizados por el Ayuntamiento en limpieza viaria están calando en la población, considerando que estos han tenido un reflejo en la mejora de la situación actual. Las posibles mejoras se encaminan hacia la concienciación individual del ciudadano.

En relación con los residuos la opinión general es que los ciudadanos no tienen ninguna posibilidad de reducir su cantidad. Sin embargo se valora positivamente la recogida selectiva. Se declara no disponer de información acerca del tratamiento de los residuos.

La opinión general acerca de las zonas verdes es buena por parte de la AAVV Valle Inclán. La AAVV Chile Chamartín reclama más arbolado, mejora del mantenimiento y algunos equipamientos (baños en el Parque de Berlín).

En relación con el **consumo**, la Asociación reconoce conocer los productos ecológicos y cree necesario el fomento de su utilización. Se resalta la necesidad de información y concienciación en este aspecto.



ANÁLISIS DAFO



El término análisis **DAFO**, deriva de las iniciales: **D**ebilidades; **A**menazas; **F**ortalezas y **O**portunidades. Se aplica a múltiples procesos de análisis de necesidades, y se basa en la identificación de una serie de aspectos positivos y negativos, presentes y futuros.

- D**.- las debilidades, las necesidades actuales que implican aspectos negativos que deberían modificarse.
- A**.- las amenazas, todo lo que supone riesgos potenciales y que debiera prevenirse.
- F**.- las fortalezas, todos los aspectos positivos que deben mantenerse o reforzarse (capacidades y recursos de todo tipo disponibles).
- O**.- las oportunidades, todas las capacidades y recursos potenciales que se debieran aprovechar.

La combinación de los diversos aspectos considerados permiten definir las estrategias de actuación dominantes. Su principal **función** es detectar las relaciones entre las variables más importantes para así diseñar estrategias adecuadas, sobre la base del análisis del ambiente interno y externo que es inherente a cada organización.

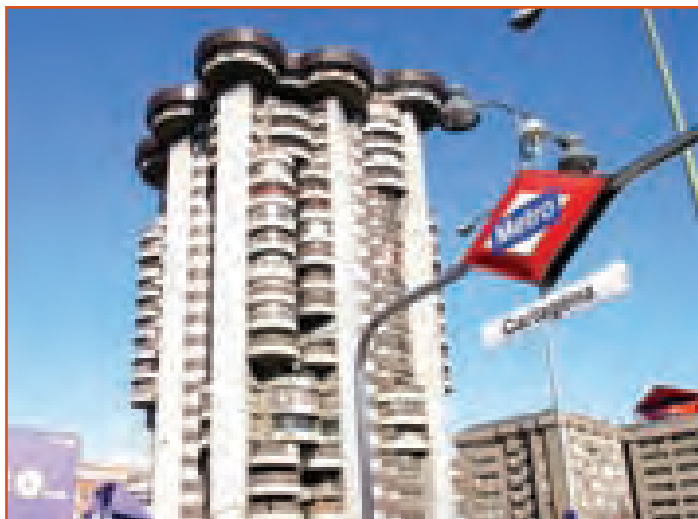
6.1. FORTALEZAS

6.1.1 Análisis sociodemográfico

- Recuperación de la población, aunque es menos acusada que en otros distritos con un 5,4% de crecimiento demográfico.
- Tasa de juventud más elevada de toda la Almendra Central.
- Tasa de personas sin estudios básicos más baja de todo el municipio.
- Porcentaje de licenciados más elevado de toda la ciudad.
- Renta familiar más elevada de todo el municipio.
- Indicadores de pobreza por debajo de la media urbana.

6.1.2 Estructura productiva y mercado de trabajo

- Distrito que ha experimentado un mayor crecimiento, en la implantación de establecimientos productivos en el periodo 1990-2000, de toda la ciudad.
- Importante centro administrativo y financiero.
- El distrito se encuentra entre los 10 distritos y municipios con mayor valor añadido industrial de la Comunidad de Madrid.
- Gran peso en el conjunto de la ciudad en cuanto a los servicios a la producción.
- Distrito con mayor número de locales de la construcción y relacionados con la producción y distribución de agua, gas y electricidad.
- Evolución positiva del empleo entre 1990-2000, siendo el segundo distrito con mayor incremento en este periodo. Elevada tasa de empleo en mujeres.
- Aumento de la población ocupada femenina en un 16,98% en el periodo 1986-1996 (no se disponen de datos más actuales).
- Baja tasa de paro tanto en la población femenina como en la masculina.



6.1.3 Estructura urbana, movilidad y accesibilidad a los servicios básicos

- Estructura urbana compacta que permite una elevada accesibilidad a equipamientos y servicios.
- Dotación comercial neta superior a la media municipal.
- Accesibilidad a los equipamientos deportivos, sanitarios, educativos y a las zonas verdes por encima de la media municipal.
- Dotación de guarderías y escuelas infantiles por encima de la media municipal.
- Buena accesibilidad en transporte público (Metro, Cercanías, Largo Recorrido, Autobuses).

6.1.4 Vivienda

- Distrito de la Almendra Central que cuenta con un parque de viviendas más moderno, lo que presupone unos mejores equipamientos y servicios.
- Índice de ocupación más elevado de la Almendra Central, sólo superado por Retiro.
- La superficie media de la construcción de viviendas de nueva planta, es la más elevada de toda la Almendra Central.

6.1.5 Medio ambiente

- Percepción positiva por parte de la población de la calidad ambiental.
- Mejor dotación de contenedores para la recogida selectiva que la media municipal.
- Limpieza viaria, buena.

6.2. DEBILIDADES

6.2.1 Estructura sociodemográfica

- Tasa de envejecimiento superior a la media municipal.
- Importante pérdida de población en el rango de edad de 15-24 años.
- Aumento de la tasa de dependencia como consecuencia del aumento del envejecimiento.

- Distrito con el segundo porcentaje más bajo de nacimientos.
- El 12,4% de la población vive bajo el umbral de la pobreza aunque se trata de un porcentaje menor que la media del municipio.
- Déficit de equipamientos sociales para atender las necesidades de los mayores e inmigrantes.

6.2.2 Estructura productiva y mercado de trabajo

- Excesiva terciarización.
- Disminución del tamaño medio de los establecimientos.
- Disminución de la población potencialmente activa por el descenso del número de nacimientos y el éxodo de la población hacia otras zonas (generalmente jóvenes).
- Pérdida de población activa, aunque es menos acusada que en la mayoría de los distritos de la Almendra Central.
- Disminución de la población ocupada masculina del 9,06% entre 1986-1996.

6.2.3 Estructura urbana y movilidad

- Menor porcentaje de zonas verdes que la media municipal. Ratio de m²/hab de zonas verdes urbanas por debajo de la media municipal.
- Intensidad media diaria de vehículos superior a la media municipal. Congestión circulatoria como consecuencia de la concentración de negocios y empleos.

6.2.4 Vivienda

- El distrito presenta el índice más bajo de nueva construcción en el periodo 1996-2000.
- Elevado precio de la vivienda que provoca un importante éxodo de población joven buscando viviendas más accesibles en otras zonas del municipio o de la Comunidad.
- Escasez de vivienda protegida.

6.2.5 Accesibilidad de la población a los servicios básicos

- A pesar de la elevada accesibilidad a los equipamientos y servicios básicos, existe un déficit de equipamientos culturales y de ocio, de bienestar social (mayores, inmigrantes, personas sin hogar).

6.2.6 Medio ambiente

- Elevada congestión y la consiguiente contaminación atmosférica y acústica provocada por el intenso tráfico.
- Déficit de zonas verdes urbanas.
- Generación de residuos alta.
- Baja respuesta a la recogida selectiva en origen.

6.3. OPORTUNIDADES

- La Operación Chamartín es una de las grandes oportunidades de revitalización económica y de creación de empleo en nuestra ciudad. Un gran centro de comunicaciones ferroviarias integradas que faciliten la accesibilidad y movilidad en transporte público: trenes de largo recorrido, alta velocidad, cercanías que penetra y conecta varias zonas de la ciudad y el Metro. Gran intercambiador modal de transporte. Al

mismo tiempo es una oportunidad para reforzar la integración urbana este-oeste sobre el sistema ferroviario que actualmente divide al distrito de Chamartín.



- El desarrollo de la Operación Chamartín, a través de convenios o consorcios con otras Administraciones Públicas y agentes socioeconómicos. La cooperación y el compromiso de todas las partes implicadas es una garantía para la viabilidad de la gran operación propuesta. Supone, también la plasmación de algunos de los principios básicos del desarrollo sostenible: Coordinación, Cooperación, Asociación y Responsabilidad Compartida.
- EL Plan Madrid para la Convivencia Social e Intercultural (2004-2008), afectará a toda la ciudad, pero es sin duda una gran oportunidad para resolver el problema de integración de los inmigrantes, dando repuesta a las grandes dificultades que afectan a este colectivo y a las repercusiones negativas que tienen en la estructura social del Distrito, se deberá prestar especial atención social a:
 - Los salarios y las medidas de seguridad en los trabajos precarios.

- La vivienda.
 - La información y asesoramiento para su integración.
 - Las medidas que faciliten y promuevan la interculturalidad.
 - Medidas de apoyo en centros escolares.
 - Aprendizaje de nuestro idioma y costumbres locales.
 - Detección y control de situaciones de pobreza y exclusión.
 - Especial apoyo a la mujer inmigrante.
 - Estudiar y evitar posibles riesgos de control de determinados colectivos por mafias organizadas.
 - Frenar posibles brotes de racismo y xenofobia por parte de la población autóctona.
- Los planes municipales previstos de apoyo a la familia y el plan integral de infancia y adolescencia 2004-2008, aún siendo de ámbito municipal, constituyen una oportunidad para dar solución a los problemas sociales del distrito:
 - Conciliación de la vida familiar y laboral.
 - Atención a las personas mayores y discapacitados centros de día, ayuda domiciliaria.
 - Erradicación de la violencia doméstica.
 - Igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.
 - Atención a los problemas de la infancia y la adolescencia. Facilidades para el incremento de la atención familiar a los menores.
 - Actos vandálicos juveniles.
 - Etc.
 - El incremento de la población inmigrante permitirá un progresivo rejuvenecimiento al tener una edad media inferior. Además, al estabilizarse en el distrito, se producirá un aumento en la tasa de natalidad y en el número de niños y jóvenes.
 - La dotación de transporte público existente es una oportunidad para adoptar medidas que reduzcan el tráfico en vehículo privado y permitan incrementar la peatonalización de calles.

- La educación de los jóvenes en valores cívicos y ambientales es una inversión a largo plazo para mejorar la cohesión social y la calidad de vida en el Distrito.
- El elevado nivel de vida medio, el desarrollo económico y el nivel intelectual de la población del Distrito, ofrecen un escenario de oportunidades para solucionar los problemas sociales del Distrito y mejorar la calidad de vida a través de la equidad y la solidaridad.



- Debería diseñarse un Plan o Programa específico de apoyo a la creación de nuevas familias, con el objetivo de frenar el éxodo poblacional (de jóvenes) y mantener el uso residencial del Distrito. Medidas de acceso a la vivienda en propiedad y en alquiler; medidas para facilitar la conciliación de la vida familiar y laboral; medidas que incentiven y favorezcan la natalidad: medidas que favorezcan el acceso al primer empleo.
- El Plan de Subvenciones de Energías Limpias, todavía en vigor, es una oportunidad para mejorar la calidad ambiental a través de la sustitución de las calefacciones de carbón.
- La Operación Chamartín es una oportunidad para introducir criterios de sostenibilidad ambiental: edificios bioclimáticos, eficiencia energética, energías alternativas, peatonalización de calles, reducción de la movilidad forzada, control de la contaminación acústica, etc.
- Fomentar el compromiso social y ambiental del empresario en un Distrito que es uno de los principales centros de negocios de la ciudad y que concentra grandes oportunidades de empleo.

6.4. AMENAZAS

- Incremento del desequilibrio sociodemográfico del Distrito:
 - El fenómeno de la mayor longevidad de las personas mayores.
 - Envejecimiento de la población por el éxodo de los jóvenes expulsados por los elevados precios de la vivienda; la baja tasa de natalidad.

- Incremento de la demanda de equipamientos y servicios sociales como consecuencia del riesgo de exclusión social.
- El progresivo incremento de las actividades económicas amenazan el deseado equilibrio entre residencia y empleo. La atracción de personas y vehículos al Distrito consecuencia de la intensa actividad económica, podría incrementarse y en consecuencia aumentar los problemas de congestión, contaminación atmosférica y acústica.

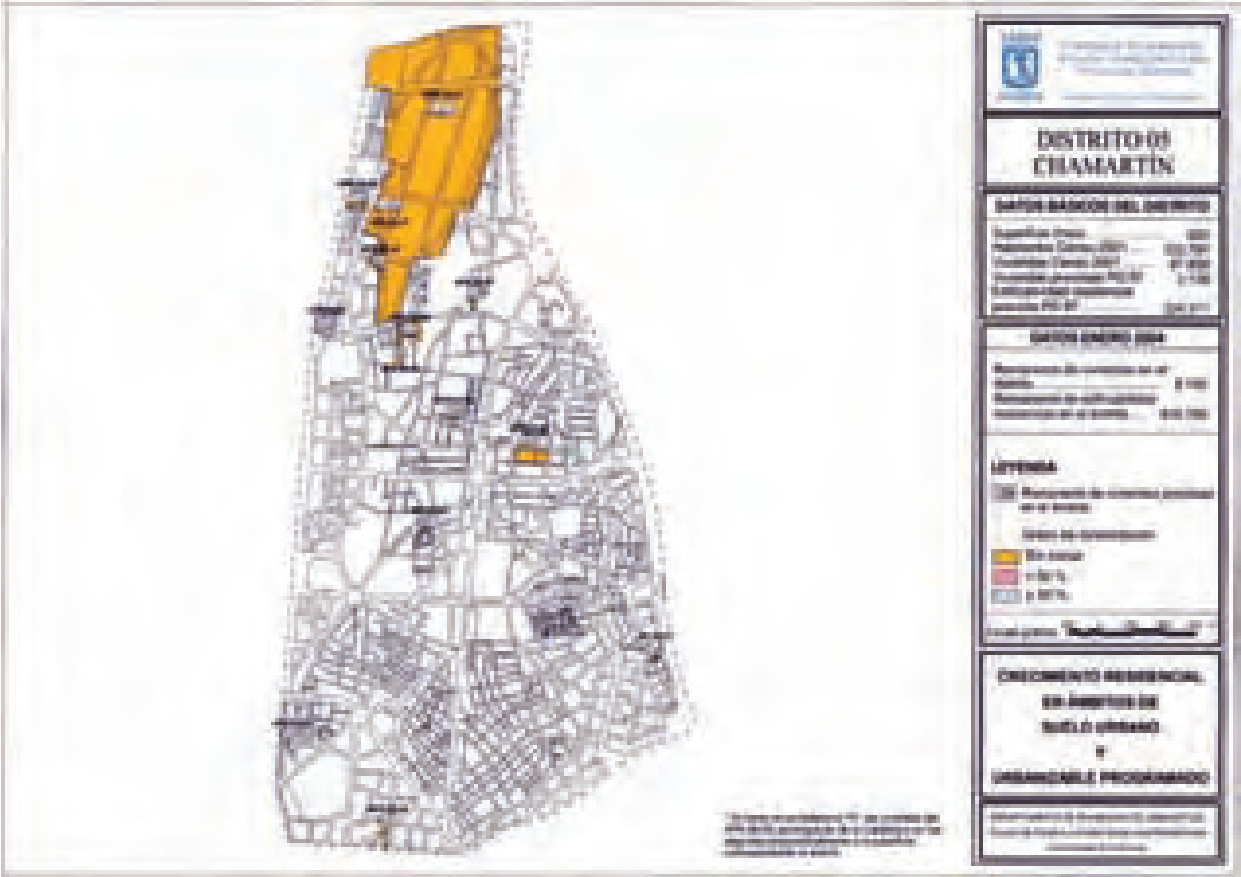


- Incremento de los precios de las viviendas y de los locales para actividades económicas.
- El consumo de suelo. En el marco de la Agenda 21, y al efectuar el análisis urbano, debemos recordar que las diferentes propuestas y acciones de desarrollo tienen como protagonista indiscutible, al suelo, recurso natural limitado. Por ello debemos llamar la atención sobre el riesgo de sobredimensionamiento que comportan las grandes operaciones urbanas si no se conjugan adecuadamente todos los factores que entran en juego para que los procesos reviertan positivamente en la calidad de vida urbana.
- Desde la ordenación y ejecución del planeamiento: equilibrio interno y externo en la distribución de usos y funciones; respeto y mejora del medio ambiente urbano y metropolitano; accesibilidad, reducción de la movilidad forzada, integración real y efectiva del transporte público; adecuación de los usos y funciones propuestos a las necesidades y expectativas urbanas y territoriales.
- Garantía de viabilidad posterior de las propuestas: compromisos de implantación de actividades y servicios económicos integrados en las estrategias económicas nacionales, regionales y locales, respetuosas con el medio ambiente y capaces de generar empleo, servicios y riqueza que contribuyan realmente al reequilibrio socioeconómico del distrito y de la ciudad y que tengan un impacto positivo en la región.

ANEXO B

PLANOS DEL DISTRITO







AYUNTAMIENTO DE MADRID

Área de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad

Dirección General de Sostenibilidad y Agenda 21

Tels: 91480 41 33 – 91 480 41 34

www.munimadrid.es

agenda21@munimadrid.es

Datos: 2004 (salvo indicación expresa)

Primera Edición: 2005

Diseño, maquetación e impresión: Madridcolor I.D., S.L.

Fotografías: Ayuntamiento de Madrid, Madridcolor I.D., S.L.

Depósito legal: M-26948-2006



madrid

ÁREA DE GOBIERNO DE MEDIO AMBIENTE
Y SERVICIOS A LA CIUDAD