

3 Plan Especial de Mejora de la Ordenación Urbana del APE 08.14 para la ejecución de la nueva sede del BBVA

A finales del año 2008, el Alcalde presentó el proyecto de la nueva sede del BBVA manifestando que, en el marco de la sólida posición alcanzada por la zona norte de Madrid como centro de actividad económico-financiera, representando la concreción de un modelo de ciudad en cuyas piezas se trabaja desde la anterior legislatura y que es el resultado de la estrecha colaboración entre los distintos sectores públicos y privados, se daba un paso más a través de la propuesta para la nueva sede del BBVA que se situaría también en el ámbito económico-financiero de la zona norte, entre los nuevos barrios de Las Tablas y de Sanchinarro, en el distrito de Fuen- carral-El Pardo, estando delimitada por la autovía A-1-Avenida de Burgos y las calles Fresneda, Sauceda y Abedul.

Tal y como exponía: "Se trata de un enclave estratégico, dada su proximidad con las sedes de otras grandes empresas como el distrito C de Telefónica, y con las principales infraestructuras del transporte, como el aeropuerto de Barajas, con capacidad para 70 millones de viajeros anuales tras su ampliación; la red ferroviaria, que pronto convertirá a Madrid en centro nodal de la red de AVE más extensa de Europa, y la red de carreteras, con la que tiene una conexión directa a través de la autovía A-1 y, desde ella, con la M-30 y M-40 y todas las carreteras radiales.

Esta iniciativa cuenta con el decidido apoyo del Ayuntamiento de Madrid, porque en ella coinciden todos los elementos que contribuyen a reforzar la competitividad y el progreso de la ciudad: supone una importante inversión que va a contribuir a generar empleo; permite concentrar en un solo ámbito dependencias del BBVA hoy dispersas, facilitando así que mejore la eficacia y la gestión de una de las entidades financieras de referencia en España; potencia el carácter de la zona norte como la nueva city de Madrid, y aporta un nuevo ícono arquitectónico basado en criterios de alta sostenibilidad, obra de uno de los estudios más prestigiosos del mundo, como es Herzog & De Meuron, que ya ha dejado huella en nuestras

calles con proyectos tan singulares como el edificio Caixa Forum del eje Recoletos-Prado."

En este marco de colaboración se formula, conforme a lo dispuesto en los arts. 56.1 y 59 de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, el Plan Especial de Mejora de la Ordenación Urbana del APE 08.14 para la ejecución del proyecto de Nueva Sede del BBVA.

En el escrito de inicio del Director General de Planeamiento Urbanístico se señala que la propuesta planteada sirve para la materialización del compromiso público asumido en el documento de Acción Estratégica para el Suelo de Actividad Económica y el Desarrollo Tecnológico y Financiero de Madrid. Como consecuencia de ello determina la compatibilidad de la propuesta con las directrices urbanísticas del Ayuntamiento de Madrid, concluyendo con la instrucción para su tramitación por iniciativa pública. Con fecha 29 de junio de 2010 es aprobado definitivamente por el Pleno del Ayuntamiento este Plan Especial de Mejora Urbana.



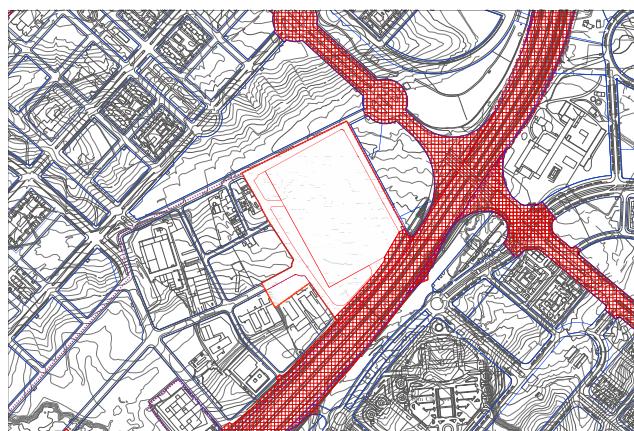
Vista general del anteproyecto

3.1. Propuesta de ordenación

Los objetivos de desarrollo de planeamiento recogidos por el P.E.M. son:

- Posibilitar la transformación de usos del área para satisfacer las demandas de usos productivos destinados a una Sede Corporativa como la Nueva Sede del BBVA.
- Dotar de estructura a la totalidad de este espacio, integrándolo y articulándolo con los espacios metropolitanos contiguos.
- Mejorar la ordenación del APE, aportando una mejor y mayor superficie de zonas verdes y de equipamientos públicos en el ámbito; mejorar la estructura viaria y la capacidad de la misma; mejorar la conectividad entre los ámbitos de las Tablas y Sanchinarro.

La propuesta opera tanto sobre suelos públicos calificados de viario como sobre suelos privados sobre los que eran de aplicación las normas zonales particulares 9.3*i y 9.3*r. La ordenación comparada se puede apreciar de manera gráfica en los planos adjuntos:



Ordenación según el Plan General vigente y Ordenación propuesta en el PEM.

Respecto de la ordenación vigente en el área, la propuesta supone:

1. La adaptación de la trama viaria, desapareciendo la calle central (Forest) y las perpendiculares a ella para transformarse en un anillo perimetral que rodea la nueva manzana terciaria.

2. La transformación de la estructura parcelaria: las nueve manzanas lucrativas previstas en la ordenación se concentran en una sola manteniendo aproximadamente la misma superficie de suelo total y la misma edificabilidad, con una mínima variación en el índice neto de edificabilidad sobre parcela.

3. La relocalización y ampliación de superficie de las parcelas calificadas como Zona Verde.

4. La concentración del suelo destinado a viario con traslado de parte de su superficie a Equipamiento público.

3.1.1. Calificación y usos de suelo. Normativa

El Plan Especial establece las calificaciones de las manzanas resultantes de la ordenación conforme a la zonificación que se reproduce a continuación:



| USOS | DOTACIONES |
|------------------------|---|
| AE-Actividad Económica | VB-Zona Verde Básica |
| | EB-Equipamiento Básico |
| | RV-Red Vialia Pública |
| | Sistema General Red Vialia Pública (dentro del Ámbito del Plan Especial) |
| | Sistema General Red Vialia Pública (exterior al Ámbito del Plan Especial) |

Calificación definitiva.

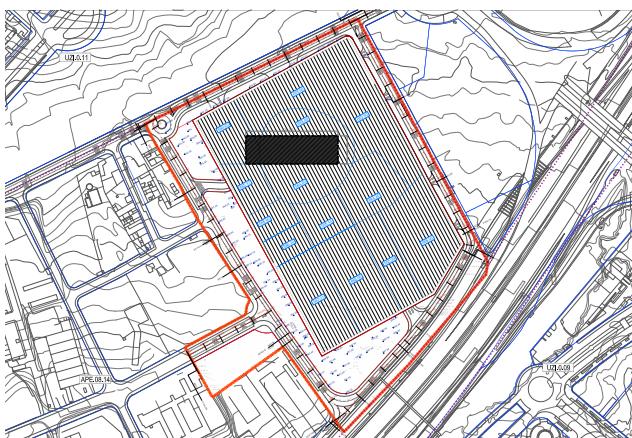
Para cada uno de los espacios así calificados el PE redacta la normativa pertinente (AE) o remite a la establecida por el PGOUM 97 (CT, VB, EB, V). La norma AE, "Actividades Económicas", remite de manera general a la NZ 9 grado 3º del PGOUM 97 con las particularidades que se detallan a continuación:

- Condiciones de la edificación. Tanto la ocupación como la altura de la edificación se regulan con remisión al plano PO-02 "Alineaciones y rasantes. Condiciones de la Edificación" de la manera siguiente:

La ocupación máxima sobre rasante queda definida por la delimitación de un área de movimiento para la edificación (con una subdivisión de áreas de referencia en planta baja) y otra para la "Torre".

El número de alturas se fija en 4 plantas para el basamento del conjunto inmobiliario que rodea la Torre y una limitación para ésta en función de las servidumbres aeronáuticas derivadas de las rutas de aproximación/escape del aeropuerto de Barajas, que formalmente se fija en 24 plantas y 120 m sobre la rasante del terreno.

- La edificabilidad, 96.373,73 m², refleja el derecho edificatorio preexistente, se concentra en una única parcela lu-



Alineaciones y rasantes. Condiciones de la edificación.

crativa y se reparte a través de la composición volumétrica propuesta para el conjunto edificatorio.

c) El uso que se pretende implantar en el recinto es el terciario en la categoría de oficinas, con referencia en el uso cualificado previsto en la NZ 9.3º del PGOUM 97 (industrial en coexistencia con terciario de oficinas). Por otra parte se mantiene inalterado el régimen de los usos compatibles (asociados y complementarios) y usos alternativos.

3.1.2. Estructura viaria. Transporte público

El ámbito de ordenación se apoya básicamente en la avenida de Burgos, autovía A-1 y la conexión de ésta con la M-40 a través de la calle de la Sauceda, y está circundado por una malla viaria urbana consolidada. En el nudo Norte de Manoteras, la autovía A-1 conecta con la M-30, orbital interno de la ciudad, y la M-11 que conduce directamente al aeropuerto de Barajas.

Las conexiones del viario interior del ámbito con el de Las Tablas se articulan a través de la calle Quintanavides y de la glorieta sobre la A-1 que da acceso a Sanchinarro sur y del enlace de la M-40 en las Tablas y la Ciudad de las Comunicaciones, así como con el enlace de la A-1 con la avenida de Santo Domingo de la Calzada en las Tablas y la avenida de Niceto de Alcalá Zamora en Sanchinarro.

3.1.3. Movilidad

El PEM articula lo determinado por la Ley estatal 8/2007 del Suelo en relación con la movilidad, eficiencia energética, prevención y protección contra la contaminación y limitación de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente (artículo 10) a través de dos documentos: el Estudio de Movilidad y Transporte, que evalúa la capacidad del sistema para satisfacer las nuevas necesidades con carácter previo al establecimiento de los usos previstos, y el Plan de Movilidad Sostenible, que a medio y largo plazo implementará medidas de fomento del transporte no motorizado y uso prioritario del transporte público para el acceso a las nuevas oficinas.

3.1.4. Gestión y Ejecución

El proceso de desarrollo del Plan Especial de Mejora se caracteriza por no ser necesaria la redistribución de beneficios y cargas entre propietarios distintos de quien impulsa la propuesta, único titular de suelo en unión con el Ayuntamiento de Madrid. El PEM no genera beneficio distinto del existente, estableciéndose como modalidad de gestión urbanística “la repartelación sin finalidad equidistributiva” para materializar las determinaciones del planeamiento, coincidiendo el área repartelatoria con la del ámbito y siendo imputables a quien concreta la iniciativa de ordenación en el área el conjunto de las nuevas cargas de urbanización.



Inserción del ámbito de ordenación en la estructura viaria territorial.

3.2. Características cuantitativas de la ordenación propuesta

3.2.1. Suelo

SUELO: CARACTERÍSTICAS CUANTITATIVAS

| | APE 08.14 (Fragmento) (m ²) | PEM (m ²) | Variación |
|---------------------------------|---|-----------------------|--------------------------|
| Superficie ámbito | 96.787,88 | 96.787,88 | |
| Parcela lucrativa | 59.124,99 | 58.184,23 | -940,76 (-1,59 %) |
| Redes públicas | | | |
| Zonas verdes | 2.251,11 | 8.234,31 | +5.983,20 (+265,78 %) |
| Equipamientos | 0,00 | 3.423,17 | +3.423,17 |
| Viario local | 30.225,03 | 21.747,42 | -8.477,61 |
| Vía pública principal | 5.176,85 | 5.176,85 | 0,00 |
| Total viario | 35.401,88 | 26.924,27 | -8.477,61 |
| Servicios infraestructurales | 0,00 | 14,14 | +14,14 |
| Parcial redes públicas | 37.662,89 | 38.603,65 | +940,76 (+2,49 %) |

Del análisis de los datos que ofrece este cuadro se puede advertir lo siguiente:

- Se disminuye la superficie de suelo lucrativa en un 1,59%.
- Se aumenta la superficie de suelo destinada a zonas verdes en 5.983 metros cuadrados.
- Se destina una superficie de suelo de 3.423 m² a un nuevo equipamiento.
- Este incremento en la superficie de suelo dedicada a redes locales (equipamiento y zonas verdes) se obtiene de la desafección y nuevo destino de 8.477 metros cuadrados de viario local y la aportación de 940 m² de la superficie de parcelas privadas.

La mejora del medio urbano se articula, en consecuencia, mediante reformas cualitativas y cuantitativas de la ordenación que afectan tanto al espacio privado como al espacio público en su conjunto.

3.2.2. Edificabilidad

El cuadro comparado de edificabilidades no arroja, en valores absolutos, ninguna variación entre la situación preexistente y la propuesta:

EDIFICABILIDAD: CARACTERÍSTICAS CUANTITATIVAS

| | APE 08.14 | PEM |
|-------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| Edificabilidad | 96.373,73 m ² | 96.373,73 m ² |
| Índice neto de edificabilidad | 1,63 m ² /m ² | 1,6563 m ² /m ² |