

El Ayuntamiento negociará en un solo paquete la Ciudad Aeroportuaria y la reforma Chamartín

El PP se niega a ceder competencias y participar en negocios inmobiliarios

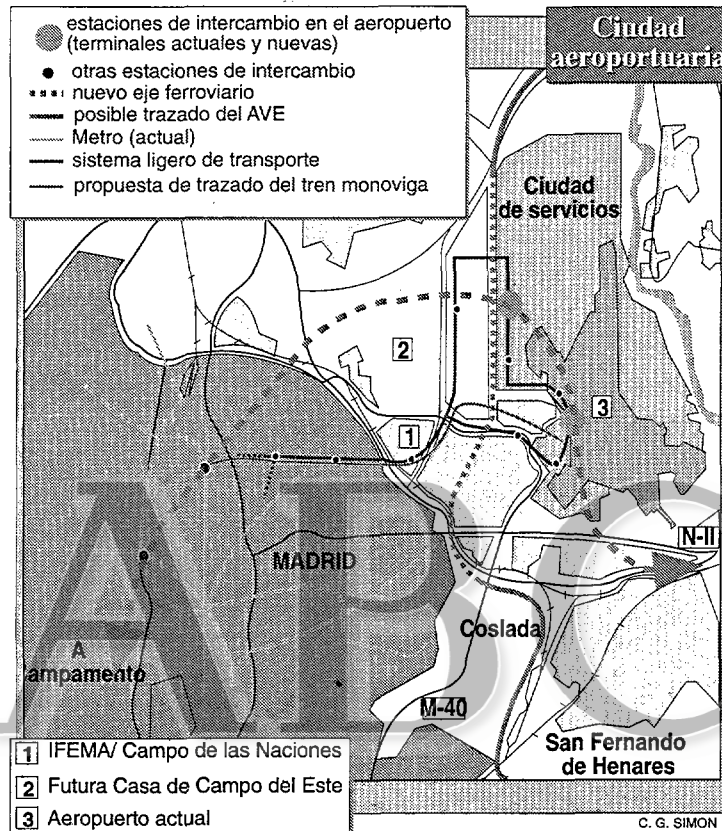
Los grandes proyectos que el Ministerio de Obras de Públicas y Transportes y la Comunidad autónoma quieren desarrollar en el término municipal de Madrid han encontrado un serio escollo en el Área de Urbanismo del Ayuntamiento. Por el momento, y según han manifes-

Para los técnicos municipales no es lógico que la Comunidad autónoma participe activamente en la planificación urbanística de ambos proyectos ya que, según dijo a ABC un portavoz de la Gerencia de Urbanismo «bastante tiene ya la Consejería de Política Territorial con aprobar los planes que le enviamos. En el Ayuntamiento somos mayores de edad, y tenemos un equipo perfectamente capacitado para planear el crecimiento de la ciudad y dar solución a todos los problemas que se presenten». En el caso de la Ciudad Aeroportuaria, los urbanistas municipales no aceptan que la Comunidad participe en igualdad de condiciones en una empresa que gestione el proyecto «porque esa ciudad de servicios afecta sólo al término municipal de Madrid. Si la ampliación del aeropuerto requiere su intervención en otros términos, que lo haga así. Pero en lo que respecta a la capital, se habla de una ciudad de servicios y su planificación urbanística es asunto nuestro».

También en el caso de la reforma de la estación de Chamartín y su entorno las objeciones por parte del Ayuntamiento afectan a la participación de la Comunidad en igualdad de condiciones en una reforma urbanística. Pero además, desde la Gerencia se insiste en que el caso de Chamartín es mucho más grave, pues el concurso aprobado por la compañía ferroviaria Renfe, como así lo reflejan sus bases, permitirá al autor del proyecto planificar a su medida en todo el arco norte de la ciudad, en una de las mejores zonas, y crear los volúmenes que quiera aprovechando el espacio que resulte de cubrir las vías y las parcelas colindantes. Para el Ayuntamiento puede haber incluso situaciones legales complicadas de indefensión que podrían aducir promotores que han construido ya en la zona a muy elevados precios, y que verían ahora cómo una operación con participación municipal, que había regulado la zona, reduce a polvo sus inversiones.

Y es que detrás de ambos proyectos se encuentra el nuevo sistema de financiación de obras públicas descubierto por la Admi-

nistración socialista, el generar plusvalías urbanísticas que sustituyan a los Presupuestos Generales del Estado, algo que no termina de gustar al equipo municipal del Partido Popular. El Ayuntamiento no ve con buenos ojos que todo se financie tras expropiar a particulares a precio de suelo rústico y luego recalificar el suelo y venderlo como urbaniza-



ble. Lo que se quiere es volver a la fórmula del consorcio, donde no hay plusvalías para empresas públicas y todo lo generado se reinvierte en la propia obra. Es algo que Renfe y el Ayuntamiento hicieron ya con la plena satisfacción de ambas partes con el Pasillo Verde Ferroviario y que que en el caso de Chamartín no ha sido posible

Las presiones del MOPT

La actitud de la Casa de la Villa de imponer la fórmula del consorcio no ha sentado mal en medios ferroviarios, según ha podido saber ABC en fuentes de Renfe. No parece sin embargo que la misma reacción se haya producido en el Ministerio que dirige José Borrell, que puede ver frustrado un plan electoralista que, mientras desde la Comunidad se paraliza el plan de viviendas del Ayuntamiento, introducía un gran paquete de casas a bajo precio en una de las mejores zonas de Madrid y presentaba, al menos sobre el papel, un proyecto con capacidad para dar

brillo a la gestión de Borrell al frente el MOPT.

El escándalo inmobiliario de la línea de Alcobendas y San Sebastián de los Reyes se recuerda todavía demasiado en las filas de Renfe como par ver con buenos ojos nuevos negocios urbanísticos como vía de financiación de estructuras ferroviarias. Sin embargo, tanto en medios de la compañía como en fuentes del Ayuntamiento se insiste en que ha sido precisamente la presión del Ministerio la que ha impuesto este sistema para la reforma de Chamartín, aunque sea Renfe quien aparezca como principal interesado.

Los serenos reclaman al Ayuntamiento doscientos millones

Madrid. Esther Sánchez

Los serenos madrileños acudieron ayer a los Juzgados para reclamar la deuda que, según afirman, el Ayuntamiento tiene contraída con ellos desde hace seis años. Los serenos reclaman al Ayuntamiento 220 millones de pesetas en concepto de atrasos.

El abogado de los serenos presentó al juez una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en la que se reconoce que entre el Ayuntamiento y este colectivo, denominado de «vigilantes nocturnos de vecinos y comerciantes», existió una relación laboral. Por el contrario, los servicios jurídicos municipales siempre han mantenido que los serenos eran trabajadores por cuenta propia, con los que solo les unía una relación de prestación de servicios.

En 1987, el Ayuntamiento, en el que entonces gobernaba la coalición entre socialistas y comunistas, declaró extinguido el Cuerpo de Vigilantes Nocturnos, a los que no se reconoció el derecho a las liquidaciones salariales por despido, ya que tenían la consideración de trabajadores autónomos. Entonces, el colectivo presentó una demanda reclamando la consideración de trabajadores dependientes del Ayuntamiento, que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid ha reconocido.

Colorado promete suelo para 60.000 viviendas en dos años

Madrid. S. L.

«Hallar sistemas más ágiles y con más amplias garantías de producir viviendas dignas para las clases sociales necesitadas a un coste razonable» es la intención del gobierno regional que preside Joaquín Leguina, según afirmó ayer el consejero de Política Territorial, José María Rodríguez Colorado, en la apertura de las Jornadas de Racionalización y Producción de la Vivienda Social.

Con este horizonte la Comunidad, según la versión del consejero, quiere afrontar el reto que se ha marcado para los dos próximos años con la puesta a disposición de suelo público para la construcción entre 50.000 y 60.000 viviendas en la región.

Colorado añadió que las más de 40.000 viviendas que se han edificado «en los últimos diez años han cambiado la fisonomía de la Comunidad, ya que el Ivima y la EMV dieron soluciones arquitectónicas durante este período».