ESTRATEGIA URBANÍSTICA PARA LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LA CIUDAD DE MADRID

MADRID

ESTRATEGIA URBANÍSTICA
PARA LA ACTIVIDAD ECONÓMICA
DE LA CIUDAD DE MADRID

Autores
Silvia Villacañas Beades /
Juan Manuel Fernandez Alonso /
Mónica Ángela de Blas Gutierrez /
Mónica Cid Rusiñol /
Rosa Sanz Muñoz de las Navas /
Francisco Javier Martín Lluch /
Juan José Márquez Martín /
Luís Mayor Sanz /
Paloma Real Gallego /
León Calvo Mayoral /
Raquel Romanillos Lopez /
Cristina Moliner Hormigos /
Juan Antonio Jimenez Álvarez

Edición
Área de Gobierno de Desarrollo Urbano
del Ayuntamiento de Madrid

Dirección y coordinación municipal
Dirección General de Planificación
Estratégica (DGPE)
Silvia Villacañas Beades

Departamento de Información Geográfica
Monica Cid Rusiñol

Subdirección General de Evaluación
Urbana (SGEU)
Juan Manuel Fernandez

Coordinación editorial municipal
Departamento de Difusión y Cooperación
Institucional
Raquel Bravo Rubio
Agustina Villaron Villarón
Eva Resco Gonzalez

Maquetación
Aníbal Hernández de la Fuente

Impresión y encuadernación

Depósito legal M-18575-2022

Edición actualizada: (julio 2022)

ESTRATEGIA URBANÍSTICA PARA LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LA CIUDAD DE MADRID

ÍNDICE

13 INTRODUCCION
14 Dos Retos
15 Cuatro Ideas Fuerza para la Estrategia Urbana

19 PRESENTACION

21 ESTRUCTURA

23 ESTRATEGIA VIVAVI
23 Objetivos Generales

27 ESTRATEGIA VIVAVI: VILLAVERDE
31 Nuevos Criterios Estratégicos
32 EU. Áreas de oportunidad de alcance urbano
32 EUT. Frente urbano Autovía de Toledo (A-42)
33 EUT1. Arcelor mittal - Aristrain
34 EUT2. Alcatel - Standard
36 EUT3. Subestación REE – Iberdrola Retamar
36 EUA. Escaparate Avenida de Andalucía
37 EUA1. Suelos vacantes del Ministerio de Defensa
37 EUA2. Avenida de Andalucía
39 EL. Áreas de oportunidad de alcance distrital o local
40 EL1. Tafesa
42 EL2. Gran Vía – La Nave
43 EL3. Entorno Marconi
45 EL4. Butarque
46 EI. Impulso de ámbitos vigentes
48 EZ. Suelo Urbanizable Programado Industrial
49 EN. Objetivos Normativos
50 P. Planeamiento
50 P1. APR 17.03 ‘Estaciones de Villaverde’
51 P2. Prolongación c/ San Eustaquio
52 G. Gestión
52 G1. APR 17.03 ‘Estaciones de Villaverde’
53 G2. APR 17.028 ‘Lenguas Este’
55 G3. APE 17.18 ‘San Dalmacio’
56 G4. PMS El Gato – Bosque Metropolitano
56 G5. Activación del PMS Dotacional y Lucrativo
58 U. Urbanización
58 U1. Avenida Real de Pinto
59 U2. Mejora de las infraestructuras y servicios del área industrial

63 ESTRATEGIA VIVAVI: VALLECAS (Distritos de Villa y Puente de Vallecas)
67 Nuevos Criterios Estratégicos
68 EU. Áreas de oportunidad de alcance urbano
68 EU1. Mejora del Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM)
69 EU2. Revitalización del entorno del Hospital Infanta Leonor
70 EL. Áreas de oportunidad de alcance distrital o local
70 EL1. Criterios de Transformación para Borondo y Santa Luisa
71 EI. Impulso de ámbitos vigentes
72 P. Planeamiento
72 P1. Plan Especial Reinventing Cities – Campus Sur de la UPM
74 P2. MPE del AOE Campus Sur de la UPM
74 P3. MPG del AOE Campus Sur de la UPM
75 P4. Plan Especial Hospital Infanta Leonor
77 P5. MPG Borondo
78 P6. MPG Santa Luisa
79 G. Gestión
79 G1. Campus Sur UPM
81 U. Urbanización
81 U1. Avenida de la Democracia
82 U2. Paso bajo FFCC Hospital – Santa Eugenia
83 U3. Mejora de las infraestructuras y servicios del área industrial

85 ESTRATEGIA VIVAVI: VICÁLVARO

91 Nuevos Criterios Estratégicos
93 EL. Áreas de oportunidad de alcance distrital o local
93 EL1. Entorno de la estación de FFCC
94 EL2. Logística y actividad económica Vicálvaro Norte y Vicálvaro Sur
95 EL3. Los Berrocales - Almodóvar
97 EN. Objetivos Normativos

98 P. Planeamiento
98 P1. Logística en los Ahijones

100 G. Gestión
100 G1. Los Ahijones – Los Berrocales
101 G2. Activación del PMS dotacional y lucrativo

102 U. Urbanización
102 U1. Cualificación de los ejes viarios estructurantes
103 U2. Mejora de las infraestructuras y servicios del área industrial

107 LOGÍSTICA EN EL CORREDOR A-3

109 Nuevos Criterios Estratégicos
109 E1. Mercamadrid – Centro de Transporte de Madrid (CTM)

113 G. Gestión
113 G1. La Atalayuela: Concurso Reinventing Cities

117 ÁREAS CONSOLIDADAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

117 Introducción

120 Diagnóstico

121 Nuevos Criterios Estratégicos
121 E1. Desarrollar un modelo de movilidad sostenible que aproveche la capacidad del transporte público existente
122 E2. Mejorar el medio ambiente y el paisaje urbano
123 E3. Activación PMS para dotaciones que sirvan a las personas que trabajan en el área económica
124 E4. Creación de centros de empresas del área de actividad económica para la prestación de servicios comunes

127 CENTRALIDADES PERIFÉRICAS

127 Programa de Nodos Urbanos de Centralidad
129 Objetivos particulares

130 CARABANCHEL
130 Nuevos Criterios Estratégicos
130 E1. Puerta Bonita - Magerit
132 E2. Plaza de Almodóvar
134 E3. Polígono ISO

135 TETUÁN
135 P. Planeamiento
135 P1. Valdeacederas
137 P2. Entorno calle Lerida

138 MONCLOA – ARAVACA
138 Nuevos Criterios Estratégicos
138 E1. Estación de El Barrial

141 FUENCARRAL – EL PARDO
141 P. Planeamiento
141 P1. Las Tablas – Paseo de San Millán de la Cogolla
144 P2. Fabrica CLESA

146 HORTALEZA
146 Nuevos Criterios Estratégicos
146 E1. Fuente de la Mora

149 BARAJAS
150 Nuevos Criterios Estratégicos
150 E1. Recintos Feriales – AENA
153 P. Planeamiento
153 P1. Norte Colonia Fin de Semana
154 P2. Barrio del Aeropuerto (Industrial)
154 P3. Plaza de la Duquesa de Osuna

157 LATINA
157 P. Planeamiento
157 P1. Plaza del Lucero

159 USERA
159 G. Gestión
159 G1. Mercado de Orcasur

162 ANEXO I Cuadro / Esquema de Priorización de Actuaciones

164 ANEXO II Créditos de imágenes

Arboleda

INTRODUCCIÓN

El potencial de reactivación en la manufactura urbana puede suponer una oportunidad para estos espacios industriales, aprovechando las condiciones diferenciales de la ciudad de Madrid

La ***Estrategia Urbanística para la Actividad Económica de la Ciudad de Madrid*** surge como respuesta al interés actual de los gobiernos locales por la reactivación de los usos productivos urbanos, con capacidad para generar empleo, para realizar una transición a una nueva economía digitalizada y descarbonizada y para generar un nuevo equilibrio territorial donde los espacios industriales antiguos e infrautilizados cuenten con un papel renovado en la nueva geografía del uso productivo.

Desde la publicación del *Atlas de la Innovación. Nuevo Madrid Mix_NMM*, el trabajo de Áreas de Oportunidad y otros estudios y análisis realizados en los últimos años, la radiografía del punto de partida de la ciudad de Madrid y de los objetivos a alcanzar con esta estrategia territorial y urbanística para la actividad económica son claros.

Madrid ha ido reduciendo el tejido industrial desde principios de los años 90, la normativa urbanística de los diferentes planes generales ha ido permitiendo la transformación de los usos industriales más contaminantes y molestos dando paso a oficinas, comercio y residencias en los entornos más urbanos y centrales. Esta tendencia se ha manifestado de manera nítida en la preferencia de la actividad económica terciaria a localizaciones *prime* centrales y en el norte de la ciudad. Los ejes de Castellana, Gran Vía y las autovías A-1, A-2, A-6 y M-40 concentran el mayor número de edificios exclusivos terciarios de la ciudad. No obstante, Madrid ha mantenido un cierto tejido industrial de manufactura, principalmente en algunas localizaciones de los distritos de la periferia sureste donde la competencia con otros usos terciarios no se ha producido con la misma intensidad. A pesar de ello, estos tejidos que se han conservado no han experimentado el dinamismo deseado, por la competencia con otros enclaves metropolitanos y la descentralización empresarial. En estos momentos el potencial de reactivación en la manufactura urbana puede suponer una oportunidad para estos espacios industriales, aprovechando las condiciones diferenciales de la ciudad de Madrid, como son la dotación de transporte, la integración con un tejido de proximidad, permitiendo repensar vacíos urbanos y áreas de escaso dinamismo para generar nuevos espacios de actividad.

El Atlas de la Innovación. Nuevo Madrid Mix_NMM, publicado hace unos meses, ha pretendido explorar las nuevas tendencias en los usos productivos, identificando qué es lo que está demandando la sociedad, la actividad económica y las ciudades.

Esta exploración, basada en el estudio de casos y de tendencias a nivel internacional, evidencia que está surgiendo una nueva realidad tecnológica y productiva, con nuevos usos y actividades que redefinen lo productivo vs industria tradicional. Está surgiendo una economía diversa y bien distribuida, basada en pequeñas y medianas empresas, con *startups* y un creciente número de negocios de manufactura 4.0, la economía de las reparaciones y servicios, de la producción innovadora de comida, agricultura urbana o producción primaria... También una sofisticada red de producción cultural, de moda, de diseño, de una producción bajo demanda, anclada al lugar y adaptable a las tendencias. También patrones innovadores en la logística, en la distribución de la última milla con nuevos modelos de movilidad más sostenibles y sistemas digitalizados más eficientes. La producción energética también cuenta con un papel importante, con nuevos espacios de producción, almacenamiento y suministro de energía limpia y renovable.

Todo ello tiene un impacto en nuevos modos de organización de las actividades económicas y productivas. Se plantea la necesidad de diversificar los espacios de trabajo y producción con tipologías mixtas, mezcla de lo fabril, lo administrativo, los servicios a la ciudadanía, incluso de los usos residenciales. También la importancia de regulaciones volumétricas frente a índices de edificabilidad, con mayor flexibilidad de los marcos normativos. Se buscan espacios híbridos diseñados con criterios de sostenibilidad ambiental y de paisaje urbano. Donde la integración en el entorno y el beneficio a la comunidad local son cuestiones también prioritarias.

Estos nuevos modelos están modificando y haciendo evolucionar los marcos y las oportunidades de inversión, apareciendo posibilidades de inversión y financiación que buscan un retorno a medio plazo capaz de incluir la agenda social y ambiental en la económica. Se trata de una nueva conciencia empresarial y financiera, que valora otro tipo de retornos, más inclusivos y ligados a las agendas locales, inversiones social y ambientalmente responsables.

El papel de la administración y de los gobiernos locales es el de favorecer estos cambios que demanda la sociedad, produciendo un impacto positivo en la ciudad y en sus habitantes. Es preciso una gestión híbrida con colaboraciones público-privadas, fomentar la promoción de suelo, activar el suelo público, hacer un observatorio de los espacios productivos y vincular la política económica con la urbanística.

Dos retos

Bajo estas premisas, la ***Estrategia Urbanística de la Actividad Económica de la Ciudad de Madrid*** se plantea dos retos fundamentales:

- Mantener la actividad económica existente en la ciudad.
- Generar espacios atractivos para la nueva economía.

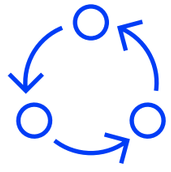
Cuatro ideas fuerza de la estrategia urbanística para la actividad económica

1. Redefinir el uso productivo y los servicios de proximidad

Apuesta por el uso «*productivo*» versus el «*industrial*», dando cabida a usos actualmente regulados en la normativa, bien desde el carácter público sin reconocer una realidad con una mayor presencia de empresas privadas que los prestan (servicios infraestructurales, logística de transporte, movilidad urbana...) o bien regulados como marginales (otros servicios terciarios, cuando actualmente engloban una parte sustancial de las actividades productivas urbanas, como producción de eventos, imprentas, *catering*, servicios para la salud y el deporte...) o simplemente, no están bien estructurados en la normativa actual como la producción primaria, agricultura urbana o la industria creativa.

También revisar el papel de los equipamientos para albergar nuevos usos de servicios a la ciudadanía. Se apuesta por generar centros cívicos como espacios versátiles que integran nuevos servicios a la población que están emergiendo en el nuevo paradigma que se ha generado tras la pandemia del *COVID*, para favorecer una ciudad de proximidad con unos barrios capaces de ofrecer a la población en una distancia de 15 minutos todos los servicios para desarrollar la vida urbana sin necesidad de desplazamientos obligados. Espacios de *coworking*, de acceso a *e-learning*, viveros de empresas, servicios para la salud, los cuidados, el deporte, o centros de distribución de última milla y de movilidad compartida.

2. Favorecer la hibridación y la mejora urbana



El reto es mantener la actividad económica en la ciudad, pero a la vez generar un espacio atractivo para la nueva economía, lo que conlleva:

Hibridación con otros usos

La hibridación mediante el uso hotelero y residencial como usos complementarios, las nuevas tipologías de *coliving* podrían ser un aliciente a la hibridación y transformación de polígonos con baja actividad.

Regulación de una nueva categoría de uso dotacional asociado a la producción que abarque todo tipo de servicios colectivos a las empresas, como espacios de *coworking*, viveros de empresas, apoyo a emprendimiento, centros de congresos, servicios infraestructurales o logísticos que favorezcan entornos empresariales más modernos.

Restricción de los usos alternativos

Evitando transformaciones no deseadas del carácter de los ámbitos industriales. Fomentar zócalos activos para usos colectivos, con mayor altura, transparencia y permeabilidad con el espacio libre.

Regular la transformación de uso y de edificaciones

Para adaptar y modificar condiciones de edificación y forma y favorecer la aparición de espacios libres, dotaciones, logrando una mejor inserción en el tejido urbano.

Regulación de condiciones de sostenibilidad

Cubiertas y fachadas verdes, generación energética o sistemas de recogida de aguas pluviales.

3. Activar el Patrimonio Municipal de Suelo para fomentar la innovación urbana

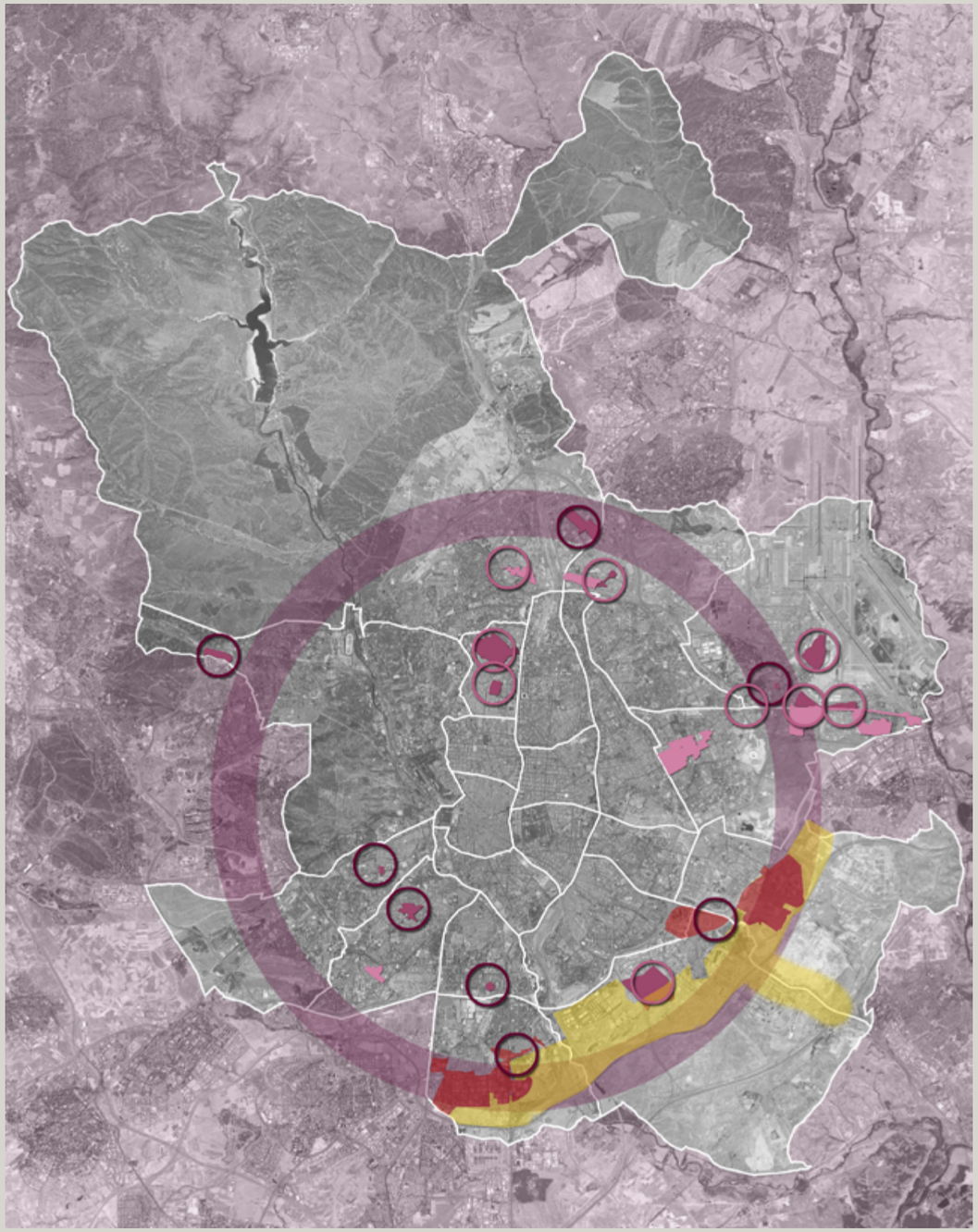
El suelo del patrimonio Municipal se activará para impulsar el surgimiento de nuevos espacios innovadores en los usos y en los modos de organización. Los concursos de suelo buscarán la colaboración público-privada para generar proyectos financieramente viables que contribuyan a la consecución de los objetivos de modernización en los usos productivos, de regeneración urbana y de cumplimiento frente a los desafíos ambientales.

A través de nuevos planeamientos en determinados enclaves, apostaremos por ajustar la regulación urbanística para posibilitar estos nuevos prototipos que derivan de proyectos ganadores de concursos, serán modelos replicables, con capacidad para sumar a otras empresas en el compromiso por la innovación y la sostenibilidad.

4. Desarrollar documentos directores para áreas industriales y espacios de centralidad urbana

El objetivo de estos documentos directores es identificar las estrategias de intervención diferenciadas, generando alternativas de ordenación para su contraste con agentes. Se establecen los criterios para diseñar una actuación integral que contemple lo urbanístico a nivel de planeamiento y normativa, pero también las actuaciones necesarias en materia de espacios libres, movilidad e infraestructuras, en términos de ecología y paisaje, patrimonio edificado, así como actuaciones complementarias de gestión de actividad económica y fomento de empleo, que guíen su desarrollo posterior a través de instrumentos ejecutivos de planeamiento, gestión y urbanización.

Con la elaboración de esta estrategia, el Área de Desarrollo Urbano apuesta por la reactivación y recuperación económica de la ciudad en el papel que le corresponde a la administración de establecer las condiciones urbanísticas adecuadas para favorecer la implantación de un nuevo tejido productivo innovador y comprometido con los retos ambientales y sociales de la ciudad de Madrid.



Mapa de localización de las propuestas estratégicas

PRESENTACIÓN

Contribuir al impulso de la actividad económica y a la creación de centralidades periféricas que den lugar a un mayor equilibrio territorial y una mejor articulación de los distritos y barrios

Tras la finalización de los trabajos sobre áreas de oportunidad de actividad económica y otros suelos vacantes que han permitido disponer del análisis, diagnóstico y alternativas de actuación, así como las primeras aproximaciones a los documentos directores para su desarrollo, se presentan a continuación las operaciones que contienen un valor estratégico más relevante en relación con los objetivos de dinamización de la economía y el reequilibrio territorial.

Las propuestas que se presentan tienen el potencial de contribuir al impulso de la actividad económica y a la creación de centralidades periféricas que den lugar a un mayor equilibrio territorial y una mejor articulación de los distritos y barrios, logrando una menor dependencia de la almendra central en aras de una mayor sostenibilidad y resiliencia del conjunto de la ciudad y sus ciudadanos.

Las estrategias planteadas responden fundamentalmente al objetivo de activar las áreas de actividad económica de los distritos de Villaverde, Vallecas y Vicálvaro, el impulso integrado de la logística, y ajustar el papel de algunos tejidos mixtos y suelos vacantes en distritos periféricos de Carabanchel, Tetuán, Fuencarral - El Pardo, Hortaleza, Moncloa - Aravaca y Barajas, mediante la puesta en carga del patrimonio público de suelo.

Complementariamente a estas áreas de actuación, se identifican y describen sucintamente algunas otras áreas de oportunidad en las que no se ha alcanzado aún una madurez suficiente para concretar el marco de actuación o están vinculadas a otras decisiones.

		Criterios estratégicos	Planeamiento	Gestión	Urbanización
ESTRATEGIA VIVAVI	Villaverde	EUT. Frente Urbano A-42	P1. Estaciones de Villaverde	G1. Estaciones de Villaverde	U1. Avenida Real de Pinto
		EUA. Avenida Andalucía	P2. Prolongación c/ San Eustaquio	G2. Lenguas Este	U2. Mejora Infraestructuras y servicios
		EL1. Tafesa		G3. San Dalmacio	
		EL2. Gran Vía - La Nave		G4. PMS El Gato Bosque Metropolitano	
		EL3. Entorno Marconi		G5. Activación PMS	
		EL4. Butarque			
		EI. Impulso ambitos vigentes			
		EZ. Industrial UZP			
		EN. Objetivos Normativos			
	Vallecas	EU1. Mejora Campus Sur UPM	P1. PE Reinventing Cities - Campus Sur de la UPM	G1. Accesos Campus Sur de la UPM	U1. Avenida Democracia
		EU2. Revitalización entorno Hospital Infanta Leonor	P2. MPE AOE Campus Sur UPM		U2. Paso FFCC Hospital - Santa Eugenia
		EL1. Borondo y Santa Luisa	P3. MPG AOE Campus Sur UPM		U3. Mejora infraestructuras y servicios
			P4. PE Hospital Infanta Leonor		
			P5. MPG Borondo		
			P6. MPG Santa Luisa		
	Vicálvaro	EL1. Entorno estación FFCC	P1. Logística Ahijones	G1. Ahijones - Berrocales	U1. Cualificación ejes
		EL2. Logísitica Vicálvaro Norte y Sur		G2. Activación PMS	U2. Mejora Infraestructuras y servicios
		EL3. Berrocales - Almodóvar			
		EN. Objetivos Normativos			
A-3		E1. Mercamadrid - CTM		G1. La Atayuela: Reinventing Cities	
ÁREAS CONSOLIDADAS		E1. Desarrollar movillidad sostenible			
		E2. Mejorar medioambiente y paisaje urbano			
		E3. Activación PMS			
		E4. Centros de empresa para servicios comunes			
CENTRALIDADES PERIFÉRICAS		Carabanchel	Fuencarral - El Pardo	Usera	
		E1. Puerta Bonita - Magerit	P1. Las Tablas - San Millán	G1. Mercado Orcasur	
		E2. Plaza de Almodóvar	P2. Fábrica CLESA		
		E3. Polígono ISO	Tetuán		
		Moncloa - Aravaca	P1. Valdeacederas		
		E1. Estación de El Barrial	P2. Entorno Calle Lérida		
		Hortaleza	Latina		
		E1. Fuente de La Mora	P1. Plaza del Lucero		
		Barajas	Barajas		
		E1. Recintos Feriales - AENA	P1. Norte Colonia Fin de Semana		
			P2. Barrio del Aeropuerto (Industrial)		
			P3. Plaza Duquesa de Osuna		

ESTRUCTURA

Las oportunidades se han estructurado en grupos territoriales y temáticos para una mejor comprensión de su interrelación en el marco de la estrategia territorial perseguida.

- Estrategia VIVAVI
- Logística en el corredor de la A3
- Áreas consolidadas de actividad económica
- Centralidades periféricas

El desarrollo de las actuaciones identificadas responde a diferentes competencias que se ejercen mayoritariamente en el Área de Gobierno de Desarrollo Urbano -estrategia urbana, planeamiento, normativa y gestión urbanística o patrimonio municipal de suelo- pero también, en algunos casos, resultan fundamentales las mejoras sobre el espacio público de la red viaria y las infraestructuras de servicio -por lo que implican a las competencias en materias de obras y movilidad- así como a las de otras áreas e instituciones competentes en materia de implantación de equipamientos y servicios.

La puesta en marcha de estas actuaciones también supondrá la participación y colaboración con agentes públicos y privados, en tanto propietarios de suelo que quedan afectados por aquellas y en algunos casos con un papel protagonista. Destacan entre ellos los suelos del Ministerio de Defensa y ADIF en Villaverde, y de AENA en Barajas, pero también de juntas de compensación en Villa de Vallecas y Vicálvaro, así como empresas privadas con posiciones relevantes o de propietario único.

Poligono industrial de Vicálvaro

ESTRATEGIA VIVAVI

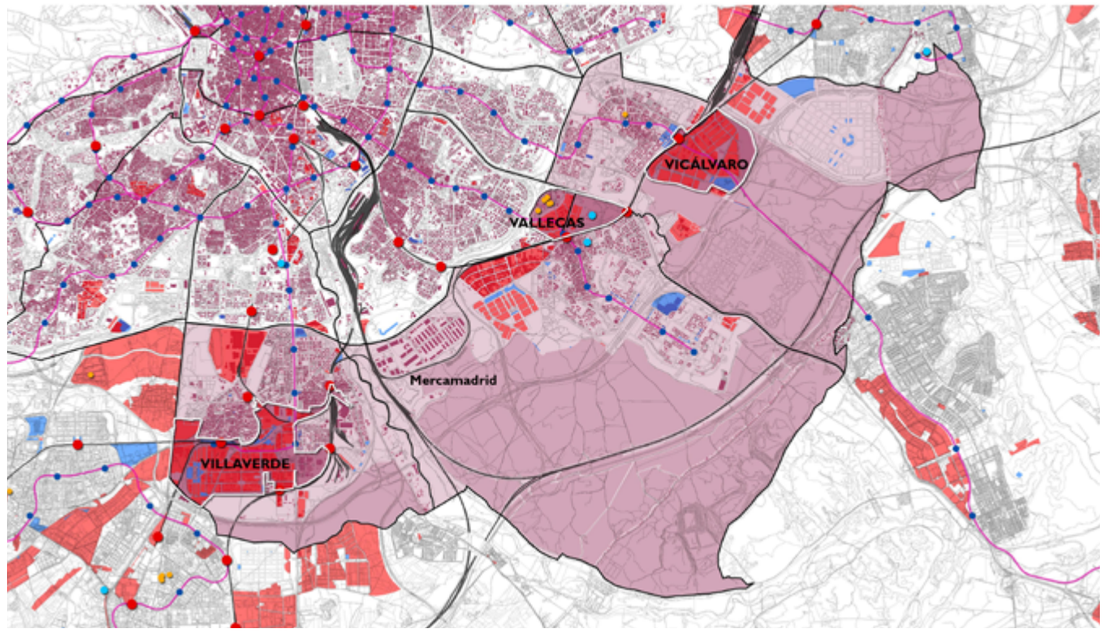
Objetivos generales

Un plan de acción que guíe el proceso de reactivación y regeneración urbana, impulso integrado de la logística y ajuste de tejidos mixtos y suelos vacantes en distritos periféricos

La estrategia VIVAVI se localiza en las áreas industriales de mayor extensión de la ciudad, situadas fundamentalmente en el Sureste del municipio, en los polígonos de actividad económica de los distritos de **Vi**llaverde, **Va**llecas y **Vi**cálvaro, que han estado menos expuestas a la terciarización del resto de la ciudad y que en estos momentos resultan espacios de oportunidad para una reactivación de lo productivo, de la manufactura urbana y espacio de interés para el posicionamiento de la logística. Estos espacios requieren de una actuación de impulso liderada desde la administración, no solo orientada a un cambio de la normativa urbanística, sino también a una transformación urbana de mayor calado, reactivando planeamientos que no se han desarrollado, proponiendo otros nuevos que contribuyan a un mejor funcionamiento y modernización de los polígonos, así como a una mejor integración con el entorno construido. Es preciso, asimismo, combinar actuaciones de planeamiento con actuaciones a corto plazo, capaces de generar nuevas dinámicas y sinergias positivas para la modernización a través de la mejora de los espacios públicos y de la promoción de nuevos proyectos en parcelas de titularidad pública.

A nivel territorial se ha trabajado en el análisis de los tejidos existentes, con objeto de redactar planes directores para estos espacios industriales que muestran síntomas de falta de dinamismo y carencia de atractivo para la implantación de actividades e inversiones privadas, concebidos como un documento marco con un catálogo de alternativas y soluciones en todas las facetas de planeamiento, gestión, edificación y mejora de la urbanización que guíen el proceso de reactivación y regeneración urbana.

El objetivo de estos planes directores es desarrollar un diagnóstico pormenorizado para identificar las estrategias de intervención diferenciadas, generando alternativas de ordenación para su contraste con agentes. Pero también diseñar una actuación integral que contemple lo meramente urbanístico a nivel de planeamiento y normativa, así como las actuaciones necesarias en materia de espacios libres, movilidad e infraestructuras, en términos de ecología y paisaje, patrimonio edificado, y las actuaciones com-



Localización de las áreas VIVAVI en su entorno

plementarias de gestión de actividad económica y fomento de empleo en coordinación con la Dirección General de Economía. Además de esta exploración, también se ha avanzado en propuestas de utilización del Patrimonio Municipal de Suelo (PMS), lucrativo y dotacional, para la dinamización y cualificación del conjunto del suelo industrial. Además, se ha iniciado la evaluación de la calidad y carencias de los servicios e infraestructuras de cada área que pueden dificultar la implantación de actividades económicas.

Tras los trabajos de diagnóstico pormenorizado de estas áreas de oportunidad de las zonas industriales de estos distritos del sur, con el fin de desarrollar los objetivos estratégicos planteados, mantenimiento de la actividad económica, cualificación del soporte urbano, generación de espacios atractivos para la implantación de nuevas actividades, los planes directores han establecido la siguiente clasificación de los ámbitos de actuación:

- Ámbitos de transformación identificados por su inadecuación u obsolescencia.
- Ámbitos de planeamiento con necesidad de impulso por su relevancia estratégica.
- Acciones sobre el espacio público y la movilidad.
- Activación del Patrimonio Municipal de Suelo.
- Actualización de la normativa en suelo urbano finalista.
- Actuaciones en suelos urbanizables programados.

Estación de clasificación de mercancias ferroviarias Vicálvaro - Coslada

Para el desarrollo de los objetivos estratégicos planteados sobre estos ámbitos, se exponen a continuación las actuaciones planteadas en materia de:

- Definición de nuevos criterios estratégicos.
- Modificaciones del planeamiento vigente
- Ajustes normativos.
- Acciones de gestión para dinamizar la ejecución de los planes vigentes.
- Acciones de urbanización sobre el espacio público.

ESTRATEGIA VIVAVI:
Villaverde

Un gran potencial para articular la relación de Madrid con el arco sureste del área metropolitana

La evolución del distrito de Villaverde ha estado marcada por la presencia de grandes empresas industriales. De hecho, es el distrito, junto con San Blas, que más suelo industrial concentra. El 51% del empleo de Villaverde es industrial, dedicado especialmente a las ramas de maquinaria y transporte automoción.

En Villaverde trabajan 10.500 personas en más de 1.100 empresas, de las cuales en torno al 80% son de menos de once trabajadores. Más de la mitad del empleo es posterior al inicio de la última crisis, e igualmente más de la mitad de las empresas se implantaron después de 2009, siendo las empresas más grandes las que llevan más tiempo en el polígono, destacando la factoría del grupo PSA en la zona norte junto a la M-40.

A pesar de tener un interesante equilibrio entre actividad productiva y residencia, y de haberse llevado a cabo experiencias recientes de impulso económico como La Nave (antigua fábrica Boetticher), el proyecto Mares o la factoría Industrial, la dinámica urbana de las áreas económicas de Villaverde no es muy favorable, algunos suelos presentan síntomas de deterioro y es preciso continuar con una estrategia de regeneración de los suelos industriales más allá de actuaciones puntuales de fomento de la actividad económica.

De manera sintética, los principales problemas que se identifican se resumen en una falta de integración urbana de zonas de actividad económica y residenciales, debido a la presencia de espacios pendientes de desarrollo e infraestructuras ferroviarias y una pérdida de valor económico de los suelos por escaso atractivo de las empresas, abandono de actividad, usos marginales y vacíos urbanos.

La posición territorial de Villaverde le confiere un gran potencial para articular la relación de Madrid con el arco sureste del área metropolitana, en especial con las grandes ciudades del sur, a través de la M-45, las grandes autovías de salida y el transporte ferroviario. El área de actividad económica, considerada en conjunto como un área de oportunidad, tiene una dimensión y complejidad en su génesis, regulación y problemáticas que da lugar a una gran heterogeneidad.

Áreas industriales en el distrito de Villaverde

Desde esa doble condición, se han identificado un conjunto de áreas de actuación internas de diversa naturaleza, que individualmente contienen un potencial importante y que interactúan de manera sinérgica.

Se han establecido tres categorías de objetivos a alcanzar a través de las actuaciones propuestas, dos de ellas vinculadas al campo de actuación propio del urbanismo y otra relativa a otros campos de intervención -económica, ambiental, social, gerencial...- que deberían actuar en paralelo.

Áreas industriales en el sur del distrito de Villaverde

Objetivos estratégicos de regeneración urbanística

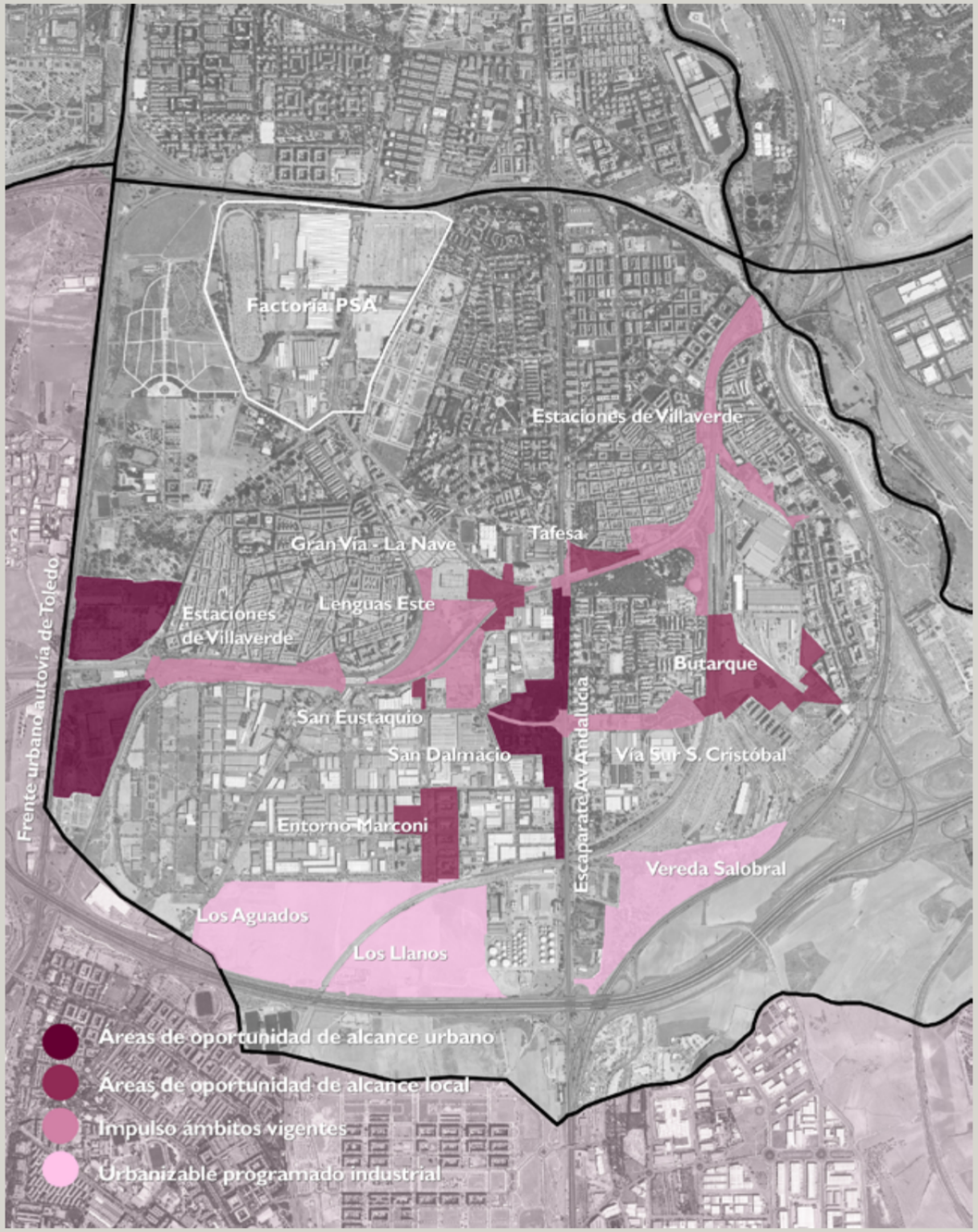
- Mantenimiento de la actividad económica.
- Generar espacio atractivo para la nueva economía en espacios a transformar.

Objetivos particulares para la transformación/regeneración:

- Integración con el entorno urbano circundante, superando barreras infraestructurales y planteando ejes de conexión entre áreas empresariales y residenciales.
- Mejora del paisaje urbano y de la dotación de espacios verdes.
- Modernizar y potenciar la presencia de nuevas tipologías: edificios mixtos, zócalos activos.
- Importancia del espacio colectivo, equipamientos y servicios comunes compartidos para el funcionamiento del área empresarial.

Otros objetivos no estrictamente urbanísticos:

- Modernización empresarial: eficiencia energética, reducción de impacto ambiental, sectores innovadores, economía social.
- Impulso a la pequeña manufactura y actividades servindustriales innovadoras y productivas, con alto valor añadido por empleo y suelo, y potencial de generar cadenas productivas de proximidad y conexión urbana.
- Introducción de estrategias de ecología y energía sostenible, mediante sistemas de cogestión de la producción, aprovechamiento solar de cubiertas, dispositivos de ahorro y gestión del agua y recuperación de los procesos naturales en los espacios libres.
- Apoyo a experiencias de economía circular, como la logística inversa, los servicios compartidos y las cadenas productivas entre empresas que aseguren la reducción, la reutilización y el reciclado.
- Favorecer que el polígono industrial sea un lugar de vida y apropiación comunitaria, asegurando servicios y espacios que sostienen la actividad, como hostelería y equipamientos locales.
- Incremento del empleo industrial y la formación.
- Creación de un órgano de gestión para la gerencia del polígono, con el cometido de impulsar la rehabilitación, acompañar al establecimiento de empresas y coordinar los servicios, las infraestructuras y la gestión de residuos.



Localización áreas de oportunidad en el distrito de Villaverde

Estrategia VIVAVI: Villaverde

NUEVOS CRITERIOS ESTRATÉGICOS

Se han identificado un conjunto de ámbitos en los que se considera necesario establecer nuevos criterios estratégicos más allá de las previsiones del planeamiento vigente y otro grupo en el que se considera imprescindible el impulso de su ejecución por el alto potencial de transformación que encierran. Se han establecido cuatro categorías de áreas de oportunidad de diferente escala y naturaleza: urbana, distrital o local, de impulso de suelo urbano planificado o sobre suelo urbanizable sin desarrollo físico ni jurídico. Además, se han identificado ámbitos que requieren un ajuste de sus contenidos normativos para su adecuada colaboración en los objetivos perseguidos, propuesta de modificaciones de planeamiento, así como, actuaciones de gestión y urbanización.

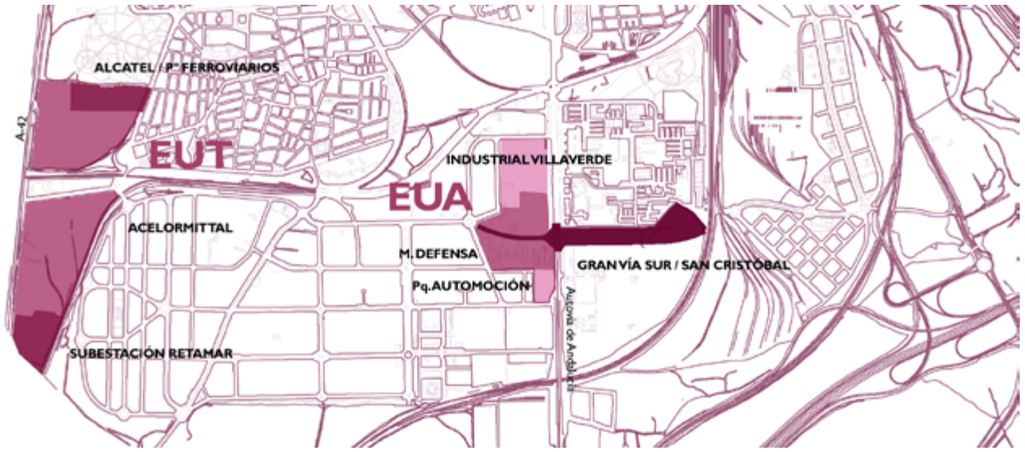
- EU. Áreas de oportunidad de alcance urbano
  - EUT. Frente urbano Autovía de Toledo.
  - EUA. Escaparate Avenida de Andalucía.

- EL. Áreas de oportunidad de alcance distrital o local
  - Tafesa.
  - Gran Vía - La Nave.
  - Entorno Marconi.
  - Butarque.

- EI. Impulso de ámbitos vigentes
- EZ. Suelos urbanizables programados industriales
- EN. Objetivos normativos
- P. Planeamiento
- G. Gestión
- U. Urbanización

EU. Áreas de oportunidad de alcance urbano

Se han detectado dos grandes oportunidades de establecer operaciones estructurantes con alcance urbano en los bordes del área industrial de Villaverde: la reconsideración del contacto del área con la autovía A42 por el Oeste y con la avenida de Andalucía por el Este, operaciones con capacidad de posicionar el área industrial en la estructura urbana, desbordando las barreras infraestructurales y los espacios vacantes que la bloquean y debilitan actualmente. Se identifica también la especial singularidad del conjunto de suelos industriales del Centro de Madrid PSA Peugeot Citroën y su entorno, sobre los que se han producido en los últimos años varios procesos de fragmentación para la implantación de actividades logísticas. Por su dimensión territorial y el volumen de empleo y producción, requiere un seguimiento y control de su dinámica y evolución para garantizar una integración adecuada en el distrito y, en especial, con sus tejidos residenciales.



Áreas de oportunidad de alcance urbano

EUT. Frente urbano Autovía de Toledo (A-42)

Área caracterizada por el abandono u obsolescencia de las instalaciones industriales preexistentes, precarizando toda la relación de Villaverde Alto y el polígono industrial con la autovía de Toledo (A-42) en un frente de 1.300 m y, en consecuencia, sus posibilidades de interacción con Leganés y el resto de este cuadrante del área metropolitana.

La estrategia pretende abrir el distrito de Villaverde y, específicamente, su área industrial a la autovía A-42, que constituye su borde por el oeste y se ha convertido en una barrera que lo aísla y genera un paisaje degradado. Es un área cuya transformación resulta fundamental para lograr la continuidad del *proyecto Bosque Metropolitano* en el suroeste del distrito y su conexión a través del corredor natural del arroyo de Butarque. La propuesta se reforzaría con una actuación de reconversión de la autovía de Toledo a

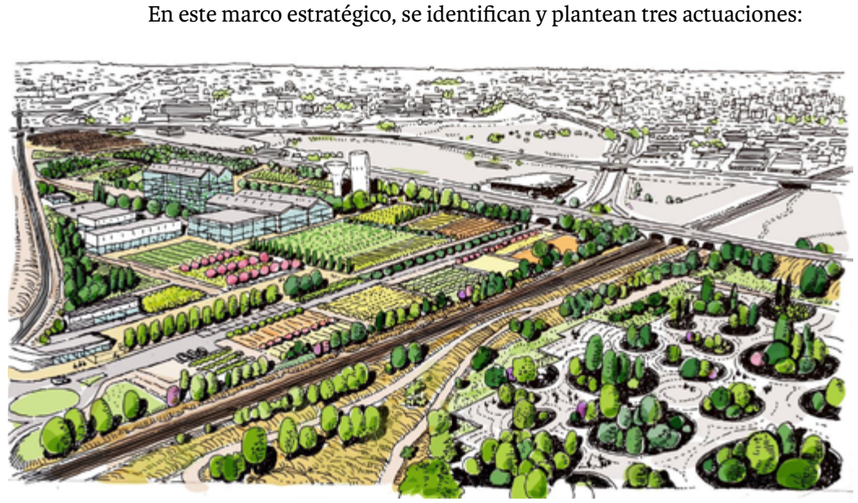
Esquema de actuaciones de estructura urbana y superación de barreras infraestructurales

eje urbano o la construcción de una vía de servicio contigua, que mejore la accesibilidad del ámbito.

La condición mayoritaria de suelo industrial finalista conlleva el riesgo de implantación de actividades incompatibles con los objetivos estratégicos para la zona. El fallo del *concurso Bosque Metropolitano* requiere evaluar la integración de la propuesta *«Del Manzanares al Guadarrama»* en este ámbito, cuyas propuestas más significativas son la creación de un Centro de Restauración Ecológica de Madrid y un vivero de empresas que fomenten el modelo de economía verde sobre Arcelor Mittal y la restauración del suelo industrial de Alcatel Standard para la transición del barrio de Villaverde en un referente de transformación ecológica.

El *proyecto Bosque Metropolitano*, con su propuesta *«Del Manzanares al Guadarrama»* propone recuperar y apoyarse sobre la estructura existente, acogiendo un programa bajo el principio *zero waste*, con espacios destinados a observatorios del paisaje de Madrid, I+D+i de medio ambiente, centro educación medioambiental, viveros de empresas sostenibles, economía verde y azul...

En este marco estratégico, se identifican y plantean tres actuaciones:



Propuesta ganadora del concurso Bosque Metropolitano
“Del Manzanares al Guadarrama”

EUT1. ArcelorMittal - Aristrain

Transformación de esta gran parcela industrial, actualmente en proceso de desmantelamiento, mediante modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PGOUM), con el fin de crear un área de actividad económica y reconfigurar la fachada a la autovía de Toledo (A-42) y la carretera de Leganés, con la conversión de esta última en vía urbana.

Su reordenación permitiría que el *polígono El Gato* cambiase su condición de fondo del polígono industrial a canalizador de relaciones urbanas,

Esquema de ordenacion. Frente urbano Autovia de Toledo (A-42)

resolviendo la permeabilidad transversal superando la barrera ferroviaria y su acceso a la autovía.

La transformación del ámbito, que en todo caso precisaría llegar a un acuerdo con los propietarios de los suelos, es un requisito para la obtención de los terrenos necesarios para la conformación del eje norte - sur del *Bosque Metropolitano* en Villaverde, en continuidad con la franja verde perimetral de *El Gato*.

Se propone la conformación de una fachada de nuevas edificaciones de actividad económica sobre la A-42 y la mezcla de actividades en el entorno de la calle Domingo Párraga, así como la preservación de los elementos de arqueología industrial de mayor interés, chimeneas industriales y tanques de agua, que tienen una gran significación para el distrito y permitirían considerar la implantación de un museo o centro de interpretación de la industria en Madrid.

Parcela industrial ArcelorMittal – Aristrain

EUT2. Alcatel - Standard

Actuación de transformación urbanística para replantear el destino de los suelos de Alcatel y Paseo de Ferroviarios que actualmente constituyen un vacío y una barrera urbana de unos 400 m de longitud entre el casco de Villaverde Alto y la autovía de Toledo y contribuye a su aislamiento territorial, falta de visibilidad y pérdida de valor conformando escaparate de máxima visibilidad del distrito a la autovía de Toledo, reconvirtiendo

Suelos Alcatel – Standard

el paseo de Ferroviarios en un eje urbano con permeabilidad transversal.

Se propone una actuación de transformación urbanística que unifique la parcela antiguamente ocupada por Alcatel - Standard y el APE 17.15 *Paseo de Ferroviarios* en un único ámbito de 20 hectáreas de suelo con un doble destino: usos mayoritariamente residenciales vinculados al tejido colindante existente y usos mixtos productivos creando un nuevo frente de actividad económica en la A-42. Podría completarse el ámbito incorporando el suelo de zona verde situada al sur sin obtener y la parcela para suministro de combustible ya obtenida.

La nueva ordenación se articulará en torno a un eje lineal norte-sur de espacios libres destinado a lograr la continuidad del Bosque Metropolitano con el parque de Plata y Castañar, el parque forestal de Julio Alguacil y la cuenca del arroyo Butarque en el norte.

Subestación REE de Iberdrola Retamar

EUT3. Subestación REE – Iberdrola Retamar

Explorar la viabilidad de la compactación y blindaje de estas dos subestaciones de la Red Eléctrica Española (REE) e Iberdrola contiguas, de transporte y distribución respectivamente, para mejorar la apertura del área industrial a la autovía de Toledo y la presentación de la ciudad en este eje, reducir su impacto en el paisaje urbano y dar continuidad al *Bosque Metropolitano*.

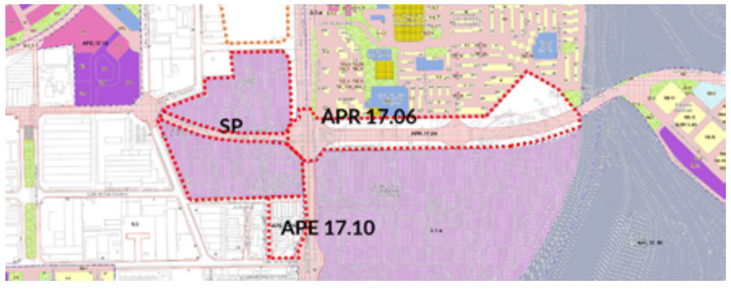
Esquema de ordnación. Parque de automoción en avenida de Andalucía

La conjunción de una subestación de transporte de REE y una de distribución de Iberdrola hace más compleja la intervención, pero se han iniciado los estudios para identificar las posibilidades y orientar las actuaciones en el *Bosque Metropolitano*. El avance tecnológico actual permite transformar las subestaciones de intemperie compactándolas, utilizando la tecnología GIS o de encapsulado en Gas, que alcanza una reducción de la superficie de ocupación hasta requerir solo el 15% o menos del área total empleada, si bien es posible que haya que desarrollar actuaciones híbridas o parciales.

Ambas compañías tienen programas de compromiso con la sostenibilidad *«Bosque de Red Eléctrica»* y *«Programa Árboles»* de Iberdrola que podría suponer un marco adecuado para impulsar esta actuación y vincularla al *Bosque Metropolitano*.

EUA. Escaparate Avenida de Andalucía

En torno a la avenida de Andalucía se han identificado importantes potenciales de transformación con alta capacidad de incidir en el comportamiento del área industrial, de su relación con las áreas residenciales cercanas y de su papel en el área metropolitana.



Delimitación del área de oportunidad. Escaparate avenida de Andalucía

EUA1. Suelos vacantes del Ministerio de Defensa

Situados en el lado oeste de la avenida de Andalucía, los suelos públicos del Ministerio de Defensa, tanto los calificados como servicios públicos en la actualidad, como los vinculados al APR 17.06 *Vía Sur de San Cristóbal* y los del APE 17.10 *Parque de Automoción*, tienen la capacidad de abrir el polígono a la avenida de Andalucía y, en consecuencia, dotarles de presencia en el eje vertebrador de los distritos de Villaverde y Usera. Por su dimensión y posición, encierran un potencial de operación estructurante para configurar una centralidad periférica de usos mixtos de actividad económica y residencial, y articular el distrito transversalmente. A esta operación se puede añadir algunas bolsas de suelos industriales vacantes situados en el mismo frente, al norte.

En los dos ámbitos de ordenación del Ministerio de Defensa no se ha llevado a cabo actuación urbanística alguna ni de planeamiento ni de gestión, estando pendientes aún los convenios con el Ministerio de Defensa a los que se refieren las fichas de condiciones. Por el contrario, sí se ha producido el desmantelamiento de instalaciones en los suelos de servicios públicos y en el ámbito del APE 17.10, en la actualidad vacantes en su totalidad.

El mantenimiento de las instalaciones militares en la huella del APR 17.06 impide la ejecución del viario de Sistema General y con ello imposibilita una de las actuaciones imprescindibles para la conectividad del distrito de Villaverde. Dado el carácter indicativo del trazado del viario, se considera conveniente y viable retocar su trazado para reducir el impacto en algunas de las naves situadas en el ámbito.

A la vista del potencial estratégico que encierra este conjunto de suelos, conviene explorar la posibilidad de redefinir el ámbito del APR 17.06, incluyendo los suelos de servicios públicos y el APE 17.10, planteando con el Ministerio de Defensa una línea de negociación y convenio. Alternativamente, podría permanecer independiente el APE 17.10 vigente, impulsando su ejecución.

EUA2. Avenida de Andalucía

Resulta necesario abordar la reconfiguración de la antigua autopista de Andalucía como avenida urbana: un acceso histórico a la ciudad central que ha iniciado su transformación desde Usera hacia el sur, y que debe resolver la integración del área industrial y el barrio de San Cristóbal de Los Ángeles en el tramo desde la Gran Vía de Villaverde a la M-45.

Su configuración física como vía de alta capacidad con 3 carriles por sentido, derivada de su origen como vía de carácter metropolitano correspondiente a la antigua salida de Madrid hacia Andalucía, fomenta la pe-

Avenida de Andalucía

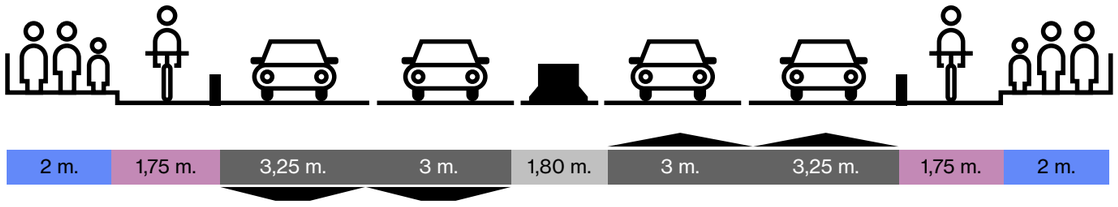
netración en la ciudad de un elevado tráfico de paso que debería circular por la carretera de Andalucía desde la M-45 hasta su conexión con M-30.

El Plan Director de Espacios Industriales de Villaverde ha identificado que el polígono industrial carece de fachada y de conexiones viarias adecuadas hacia la avenida de Andalucía. La reconfiguración de ésta, no únicamente en su sección sino también en su borde edificado occidental, como un ámbito urbano complejo con mezcla de usos tanto a nivel de área como de parcela, puede mejorar la relación con el barrio de San Cristóbal de los Ángeles, así como la integración urbana del propio polígono en su entorno.

La propuesta plantea una mejora de conexión peatonal y ciclista del barrio de San Cristóbal y del polígono industrial con los barrios residenciales al norte de la Gran Vía de Villaverde, definiendo un eje cívico a lo largo de todo el distrito que conecte con la avenida de Córdoba en el distrito de Usera.

La apuesta a favor del transporte colectivo y la movilidad no motorizada se debe por tanto materializar en la redistribución de la vía pública. La implantación de aceras no sólo reducirá considerablemente los itinerarios a recorrer, sino que también mejorará la seguridad del recorrido y la accesibilidad. Por otro lado, la implantación de una vía ciclista daría continuidad hacia el sur a la ya existente en la avenida de Andalucía, que finaliza a la altura de la calle Cifuentes, además de conectar con el itinerario transversal que discurre por la Gran Vía de Villaverde.

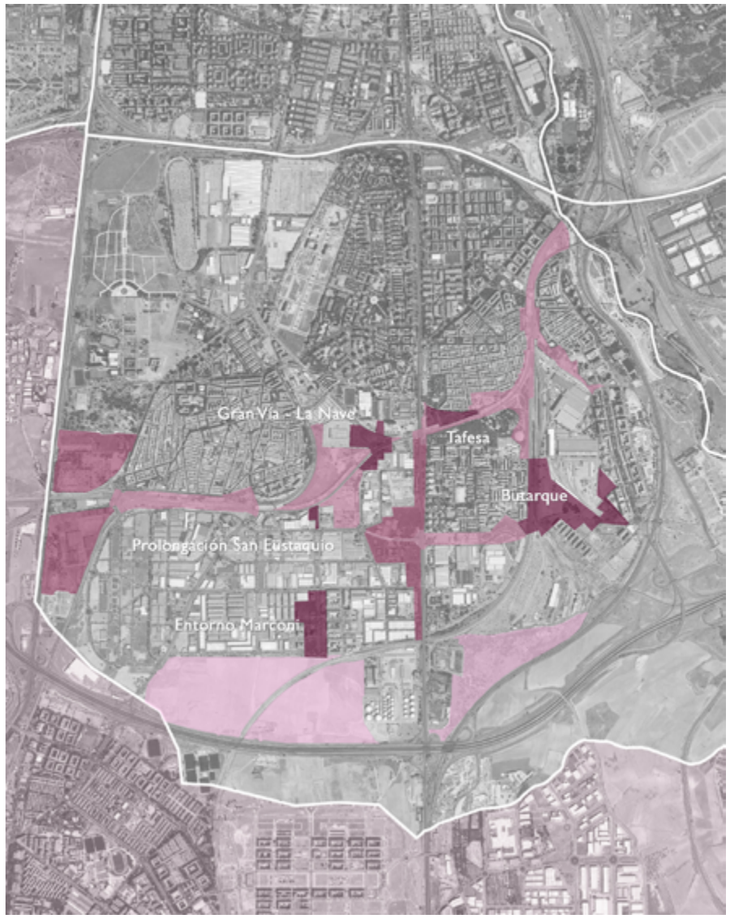
Dado que el tablero tiene una anchura aproximada de 21,80 m con una mediana de 1,80 m que separa físicamente ambos sentidos de circulación con bloques tipo new jersey de hormigón quedan 10 m disponibles por sentido. Se propone reducir tanto el número de carriles como la anchura de estos, destinándose una anchura de 2 m para tránsito peatonal y 1,75 a la introducción de una pista bici, tal como se refleja en el esquema.



Sección propuesta tablero avenida de Andalucía sobre la Gran Vía de Villaverde

EL. Áreas de oportunidad de alcance distrital o local

Promoción de la implantación de nuevos equipamientos y servicios para la articulación entre diferentes tejidos del distrito



Áreas de oportunidad de alcance distrital o local

Se han identificado cuatro nuevas áreas de trabajo destinadas a fortalecer la estructura interna del área de oportunidad y su relación con otras zonas del distrito, promoviendo la implantación de nuevos equipamientos y servicios y reforzando la articulación entre diferentes tejidos del distrito, sobre las que se profundizará en la evaluación de su viabilidad y alcance:

Tafesa.
Gran Vía – La Nave.
Entorno Marconi.
Butarque.

Delimitación del área de oportunidad Tafesa

EL1. Tafesa

El enclave de suelo industrial propiedad de ADIF permitiría fortalecer el papel de La Nave en el distrito y extender su incidencia hacia Villaverde Bajo. La actual situación de la parcela como suelo finalista conlleva el riesgo de implantación de actividades incompatibles con las necesidades estratégicas de la zona.

El impulso de nuevos usos y actividades diversas e innovadoras en este vacío urbano puede ayudar a generar centralidad en un punto estratégico del distrito, punto de encuentro de dos importantes ejes de comunicación: la avenida de Andalucía y la Gran Vía de Villaverde, con capacidad para transformarse en un importante hito del distrito. Además, puede suponer una oportunidad de sumarse a la andadura iniciada por La Nave (antigua fábrica Boetticher), para convertir el distrito en un centro de innovación productiva de referencia a nivel nacional y europeo, mediante la implantación de un centro de innovación tecnológica.

Esquema de integración en el entorno

La activación del uso de la parcela, además de conformar una fachada activa a la Gran Vía, también contribuirá a mejorar las conexiones entre los barrios, actualmente interrumpidas por este vacío y sin solucionar las fuertes diferencias topográficas, prolongando su bulevar de borde y dando continuidad al carril bici.

Se pretende completar la intervención fortaleciendo la transversalidad de la avenida de Andalucía, con dos frentes:

- Una actuación capaz de mejorar el espacio público bajo el viaducto, incluso con la implantación de algún servicio o equipamiento local bajo él que se fortalezca la conexión entre La Nave y el nuevo centro de Tafesa.
- Una adaptación del puente y la glorieta para mejorar su accesibilidad y continuidad peatonal y ciclista.

Podría lograrse este objetivo mediante dos modalidades, en función del alcance final de la actuación y de los instrumentos para su ejecución disponibles:

- La implantación como uso dotacional bajo el régimen de compatibilidad actual, negociando la adquisición de los terrenos y destinándolos a la implantación de un centro de innovación cultural, construido por una entidad promotora y otros agentes en el ámbito de la ciencia y la cultura, garantizando la ejecución del bulevar de la Gran Vía y otros objetivos urbanos.

Esquema de ordenación de la parcela Tafesa

- La viabilidad de esta alternativa puede estar comprometida si el tamaño de la parcela, 36.000 m², resultase excesivo para el espacio requerido para los gestores del equipamiento y las actuaciones complementarias de reurbanización supusieran costes no asumibles. Cabe completar el programa de usos con un centro de formación profesional, residencias de estudiantes y alojamiento para otros grupos sociales, polideportivo, acompañado, entre otros, por infraestructuras de generación energética y agricultura urbana.

Mediante la delimitación de un ámbito para desarrollar una actuación de urbanización mediante reforma, por la que se acojan diversos usos (residencial, terciario, industrial) y se obtenga suelo dotacional (5.000 m² aprox.) para la implantación del centro de innovación cultural, además de otros objetivos como la ejecución del bulevar de la Gran Vía y el aumento de la permeabilidad de la parcela.

Delimitación del área de oportunidad Gran Vía – La Nave

EL2. Gran Vía - La Nave

La Nave (Boetticher) y la Gran Vía de Villaverde son, sin duda, dos de los elementos con mayor significado para el distrito. La Nave, de gran altura, junto con el nuevo volumen incluido en su rehabilitación, ejercen como un hito en la aproximación al Casco de Villaverde Alto y tienen un gran valor identitario. Sin embargo, a pesar de ser prácticamente colindantes, actualmente no tienen posibilidad de relación.

Este tramo de la Gran Vía es el más débil y limita la articulación entre todos los cuadrantes del distrito, acentuado por la presencia del ramal ferroviario de abastecimiento a las instalaciones de PSA. La actuación plantea delimitar un nuevo ámbito de ordenación sobre los suelos vacantes o infrautilizados y se encuadra en la intensificación de la Gran Vía de Villaverde como eje urbano complejo, con hibridación de usos de las parcelas colindantes y la delimitación de varios ámbitos de ordenación: antigua Tafesa, Gran Vía - La Nave.

La actuación persigue su conexión a través de un eje verde norte-sur que conecte con el eje de la calle San Norberto, convirtiendo la dificultad de la diferencia de cota en una oportunidad de experimentar la hibridación de usos. Por otro lado, el viario del distrito cuenta con una falta de atractivo, seguridad y comodidad peatonal y ciclista que es necesario modificar. Se trata de invertir el diseño hacia los modos de movilidad sostenibles y potenciar la utilización del bulevar de la Gran Vía, aspecto que también se consigue con la ejecución de la actuación que posibilita la conexión peatonal desde La Nave hacia la Gran Vía y parte desde esta hacia el Sur un eje que incorpora todos los modos de movilidad.

Delimitación del entorno de la Colonia Marconi

EL3. Entorno Marconi

La existencia de un núcleo residencial en el que habitan 3.000 personas rodeado de polígonos industriales ha generado una situación que requiere ser abordada. El objetivo básico de la actuación es la conformación de un umbral de transición entre las viviendas y las actividades productivas, mediante la implantación de equipamientos, la hibridación de actividades, la mejora del espacio urbano y la conectividad con el resto del tejido del distrito.

Se propone el desarrollo de actuaciones de mejora y equipamiento del entorno, tanto mediante la implantación de equipamientos en PMS, de hibridación de actividades económicas como de mejora de la urbanización:

A. La implantación de equipamientos multifuncionales en las parcelas del PMS, que requieren el acuerdo entre las administraciones competentes y la formulación de un plan especial:

- Un centro de formación industrial, en el que se integra un deportivo público, en la calle San Eustaquio, 18.
- Un edificio mixto destinado a espacio de salud y al uso de agricultura urbana intensiva en la calle de acceso a la colonia Marconi, 6.
- Completar el programa dotacional para atender a las demandas vecinales, en su caso.

B. Considerar el refuerzo de la hibridación de usos en este entorno, incluso con implantación residencial, fortaleciendo las necesidades vecinales y la reactivación del polígono:

- El fomento de la hibridación de usos en el entorno de Marconi, incluso en las parcelas residenciales.
- La previsión de nuevas parcelas residenciales, en continuidad con la trama urbana existente.

C. Las propuestas para mejorar el entorno del enclave residencial de Marconi son las siguientes:

- La mejora de la urbanización general, con especial atención a la mejora del paisaje urbano, la accesibilidad y el calmado de tráfico.
- La reconsideración de la configuración del eje San Eustaquio.
- El acceso a la estación del ferrocarril a pie y en bicicleta.

Delimitación del área de oportunidad Butarque

EL4. Butarque

Fuera del área industrial, pero vinculado a ella por la potencia de la apertura de la Vía Sur de San Cristóbal, y la próxima construcción de la pasarela peatonal, se ha identificado un área de suelo ferroviario vacante entre las instalaciones de mantenimiento y logística ferroviaria de ADIF en Villaverde y el nuevo barrio de Butarque, colindante con la estación de cercanías de San Cristóbal de Los Ángeles. Presenta un alto potencial para contribuir a superar la fractura que el ferrocarril ha generado entre los barrios de Villaverde Bajo apoyados en la carretera de San Martín de la Vega y los soportados en la avenida de Andalucía.

EI. Impulso de ámbitos vigentes

Regeneración y activación del área industrial de Villaverde

Impulso de ámbitos vigentes y mejora de ejes urbanos

Sobre aquellos ámbitos de ordenación vigentes, cuyos objetivos son congruentes con la estrategia de regeneración y activación del área industrial de Villaverde, se han identificado actuaciones en materia de planeamiento, gestión y urbanización destinadas a lograr su activación e impulso:

APR 17.03 *Estaciones de Villaverde.*

APR 17.02 *Lenguas Este.*

APE 17.18 *San Dalmacio.*

APR 17.06 *Vía Sur de San Cristóbal.*

Este impulso se acompaña de la activación del PMS para los suelos disponibles e incluso el ajuste de su destino urbanístico para alinearse con los objetivos planteados, así como acciones de reurbanización del espacio público de la red viaria.

Estos ámbitos ofrecen respuesta a corto y medio plazo para el cumplimiento de importantes objetivos de actuación en las áreas industriales de la estrategia VIVAVI. Los ámbitos que se incluyen en esta propuesta pivotan en torno a dos ejes transversales fundamentales en la integración de las áreas industriales en el distrito.

Gran Vía de Villaverde

Eje vertebrador entre las diferentes zonas del distrito, capaz de articular los suelos de actividad económica con los tejidos residenciales situados al norte y activar otras áreas de oportunidad.

Vía Sur de San Cristóbal

Determinante para establecer la relación este - oeste en el distrito, conectando el área industrial con las zonas de logística ferroviaria situadas en Villaverde Bajo, vinculando los nuevos desarrollos del UZP 1.05 *Barrio de Butarque* y el API 17.12 *Carretera San Martín de la Vega*, con la avenida de Córdoba y la colonia San Cristóbal de los Ángeles. Es un ámbito que no ha sido desarrollado aún por afección a las instalaciones de defensa, pero que pueden ser resueltas. Requiere su impulso directo o bien su integración en propuestas de mayor calado relativas al resto de suelos del Ministerio de Defensa en la avenida de Andalucía.

Objetivos generales:

Generación de espacio atractivo para la implantación de nuevas actividades económicas en condiciones urbanísticas adecuadas.

Objetivos particulares:

- Integrar el área industrial de Villaverde con su entorno urbano, superando barreras infraestructurales y planteando ejes de conexión entre áreas empresariales y residenciales.
- Modernizar y potenciar la presencia de nuevas tipologías: edificios mixtos, zócalos activos.
- Mejorar el paisaje urbano y la dotación de espacios verdes.
- Mejorar la movilidad, primando la no motorizada y los soportes del transporte público.

Sus características concretas y las medidas propuestas se describen más adelante, en el apartado de planeamiento o gestión correspondiente.

Delimitación de Suelo Urbanizable Programado Industrial

EZ. Suelo Urbanizable Programado Industrial

Se ha realizado una aproximación a los criterios para abordar una eventual puesta en carga de los sectores de los UZP del tercer cuatrienio del PGOUM-97, el UZP 3.02 *Vereda del Salobral*, el UZP 3.03 *Los Llanos* y el UZP 3.04 *Los Aguados*, que atiende a:

- La definición de un modelo de actividades económicas en estos sectores capaz de responder a las oportunidades territoriales de su posición en el área metropolitana y a su capacidad de mejorar las condiciones del distrito de Villaverde.
- Los requerimientos de los objetivos municipales del proyecto Bosque Metropolitano, la obtención de una parcela dotacional singular capaz de albergar algún uso cultural o de innovación a escala metropolitana en Los Aguados.
- La posible incorporación de las actividades logísticas al modelo de desarrollo en estos sectores.

Corresponde también profundizar en el papel de estos suelos en la estrategia sobre los espacios productivos existentes y en el distrito, así como su función en la respuesta a la demanda de nuevos suelos productivos en el conjunto urbano.

Esquema de usos. Ordenación para los suelos urbanizables

Propuesta ganadora del concurso Bosque Metropolitano “Manantial Sur”

Ambitos objeto de la actualización normativa

EN. Objetivos Normativos

Actualización de la normativa urbanística relativa a suelos industriales, tanto en suelos de regulación finalista por Norma Zonal 9 como en los numerosos ámbitos de planeamiento de desarrollo existentes.

- APE 17.18 *San Dalmacio.*
- APR 17.02 *Lenguas Este.*
- APR 17.03 *Estaciones de Villaverde.*
- API 17.07 *Camino de Getafe.*
- UZI 0.01 *La Resina.*
- UZP 1.06 *El Gato.*

Enmarcar las propuestas en una estrategia de actuación sobre el espacio productivo y sobre el patrón espacial de usos, acorde con la concepción de la actividad económica en el modelo de ciudad, de su papel en la estructura urbana y en la política industrial y económica del ayuntamiento. El reto es mantener la actividad económica en la ciudad, pero a la vez generar un espacio atractivo para la nueva economía.

Ajustar el régimen de compatibilidad de usos para conseguir una hibridación más adecuada a las características y potenciales de las actividades económicas.

Estrategia VIVAVI: Villaverde

P. PLANEAMIENTO

P1. APR 17.03 Estaciones de Villaverde

Este ámbito cumple el papel de articulador de la transición entre los tejidos residenciales de Villaverde Alto y Bajo con los polígonos industriales del distrito a lo largo de casi 3 kilómetros, apoyado en la operación de la Gran Vía de Villaverde y en las dos estaciones ferroviarias de cercanías del distrito.

Su aportación por su programa de usos residenciales, terciarios y dotacionales lo hace especialmente enriquecedor y cualificador de esa transición. El importante peso de la titularidad pública, Ayuntamiento y ADIF, y el marco convencional en que se asumió la responsabilidad de planeamiento y gestión hacen necesario abordar la solución para su desarrollo y puesta en carga, transcurridos 20 años desde su aprobación en marzo de 2001.

Ordenación vigente y Ordenación propuesta en el ámbito de la UE-1

Medida:

Modificación de la ordenación pormenorizada en el ámbito de la UE 1 para evitar la afección a una concreta instalación ferroviaria que impide la viabilidad económica de la unidad de ejecución.

P2. Prolongación c/ San Eustaquio

Localización de la Prolongación c/ San Eustaquio

Creación de un nuevo ámbito para la apertura de una nueva conexión de la Gran Vía de Villaverde con el eje de la calle San Eustaquio, relevante para la integración del corazón del polígono industrial con la Gran Vía y, especialmente, con el entorno de la colonia Marconi, incorporando las determinaciones de gestión necesarias para su ejecución.

En estos momentos la conectividad norte sur del Distrito se realiza básicamente a través de los ejes de la avenida de Andalucía y la avenida Real de Pinto, siendo necesario generar una malla de itinerarios con un carácter más local que garantice una mayor permeabilidad y minimice los recorridos a realizar y que potencie en especial la movilidad peatonal y ciclista en un distrito en el que predominan los viales de alta capacidad, con un balance de la superficie de vía pública excesivamente a favor del vehículo privado.

Delimitación de la actuación
Prolongación c/ San Eustaquio

Propuesta de Actuación:

- Delimitación de un nuevo ámbito de ordenación mediante un MPG para ampliar la actual calle de 10 a 29 metros, incorporando todo el frente de la parcela afectada a la calle San Norberto, resolviendo el cambio de rasante sin afectar el acceso a las naves adyacentes.
- Reconsiderar el régimen de usos, potenciando el eje de centralidad de la Gran Vía de Villaverde.
- Obtención de suelo afectado por la acción del PGOUM-97 17C01701 Vía Pública Local y por nueva alineación, previsto actualmente por transferencia de aprovechamientos.

Gran Vía de Villaverde y Prolongación
c/ San Eustaquio

La oportunidad y urgencia de la propuesta viene dada por la situación de la parcela sita en la calle San Norberto, 32 parcela de suelo urbano finalista en la actualidad vacante. El hecho de estar vacante permitiría la obtención del suelo necesario para realizar la necesaria conexión. con la Gran Vía de Villaverde dando prolongación en sección adecuada a la calle San Eustaquio.

Estrategia VIVAVI: Villaverde

G. GESTIÓN

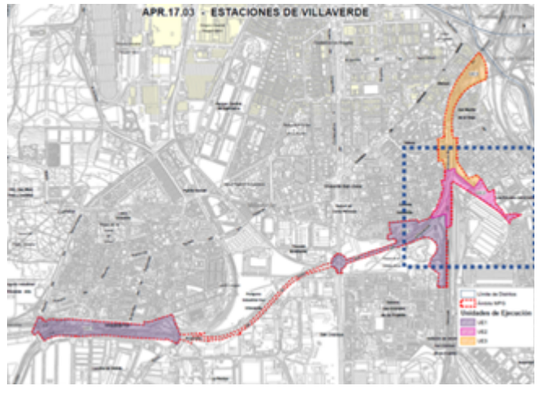
G1. Estaciones de Villaverde

Puesta en marcha de la UE-2 del APR 17.03 *Estaciones de Villaverde*, viable y fundamental para establecer la conectividad entre Villaverde Bajo y Butarque, de acuerdo con los siguientes criterios.

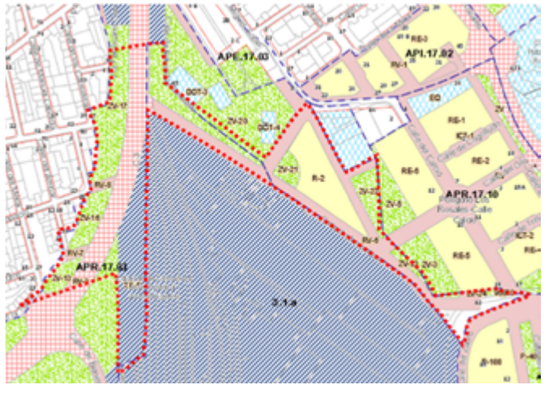
Medida:
Reconsideración del sistema de ejecución de la UE-2.
Por su específica aportación a las necesidades de articulación del distrito: mejora de la conectividad transversal, continuidad a piezas urbanas actualmente muy fragmentadas, obtención de suelos imprescindibles para realizar la conexión peatonal de la Gran Vía con el Casco de Villaverde Bajo y de conexión del barrio de Butarque con la Gran Vía de Villaverde.

La presencia casi única de ADIF como titular del suelo incluido en esta unidad de ejecución (98%), hace cuestionable la actual determinación del sistema de compensación como el más idóneo para su desarrollo y gestión.

El cambio de sistema es una actuación a corto plazo que supondría la asunción de la iniciativa de desarrollo y gestión por parte del Ayuntamiento en cooperación con ADIF. La actuación se instrumentaría con un proyecto de reparcelación en el que se contendría:



Localización de la UE-2 del APR 17.03 Estaciones de Villaverde



Detalle de la UE-2 del APR 17.03 Estaciones de Villaverde

- La adjudicación al Ayuntamiento de Madrid de los terrenos de cesión obligatoria y gratuita: redes públicas y 10% de aprovechamiento.
- La adjudicación a Adif del resto del aprovechamiento lucrativo, 7.020 m2 edif/res.
- La sustitución de la adjudicación a los titulares desconocidos por el equivalente económico, del que se detraerían sus costes de urbanización.

Con carácter previo al inicio de actuaciones, resulta imprescindible realizar un estudio económico de la UE-2: cuantificación de los costes de urbanización, gestión y redacción de proyectos, indemnizaciones, demoliciones y realojos si los hubiera y la valoración del aprovechamiento lucrativo de la unidad: 7.800 m2 de edificabilidad residencial de vivienda libre.

Localización del ámbito APR 17.02 Lenguas Este

G2. APR 17.02 Lenguas Este

Constituye en sí mismo un área de centralidad en el corazón de Villaverde Alto, bien posicionado respecto al centro *La Nave* y capaz de consolidar una nueva relación entre la avenida de Andalucía, Villaverde Bajo y los polígonos industriales, gracias a estar apoyado en la Gran Vía de Villaverde, que estructura transversalmente todo el distrito. Combina diversos usos de actividad económica y aporta una estructura viaria capaz de articular diferentes piezas inconexas y de establecer la transición entre diferentes tejidos residenciales y los polígonos industriales.

Delimitación del ámbito APR 17.02 Lenguas Este

Tiene pendiente la presentación del proyecto de reparcelación y la aprobación definitiva del proyecto de urbanización de la UE-1. Una parte de los terrenos de la Gran Vía de Villaverde quedaron incluidos en la UE-2 de este ámbito, lo que permitió su ejecución anticipada y su accesibilidad inmediata desde la red viaria urbana.

En términos generales se considera que el planeamiento vigente, basado en las determinaciones del PGOUM-97 y su ajuste a la implantación de la Gran Vía de Villaverde, colabora en la estrategia de dinamización de la actividad económica y en la articulación de los diferentes tejidos urbanos del distrito de Villaverde. Esta valoración general, no impide que el régimen normativo deba ser objeto de actualización puntual para mejorar la incorporación de condiciones de compatibilidad que mejoren el grado de hibridación de las actividades económicas. En todo caso, los cambios no deberían alterar los procesos de gestión y ejecución en curso, pues afectarían al régimen de usos compatibles.

Medidas:

- Apoyar e impulsar la gestión privada de la Junta de Compensación, específicamente en la reparcelación y urbanización. Este impulso resulta importante para dinamizar la ejecución material y jurídica de un ámbito central en la articulación del distrito y en la efectividad de los importantes esfuerzos realizados por las administraciones en la cubrición de la barrera ferroviaria construyendo la Gran Vía de Villaverde.
- Maximizar el potencial del PMS resultante de la cesión de aprovechamiento lucrativo en este ámbito para las políticas activas de gestión de suelo. El impulso de la ejecución jurídica puede ser amplificada con una posición proactiva de la administración municipal en cuanto a las características de uso y posición de la cesión de aprovechamiento urbanístico en el ámbito, para que pueda ser optimizada por el ayuntamiento en coherencia con las políticas sobre suelo industrial.
- Explorar una posible actualización normativa para hacer más efectiva la versatilidad en la implantación de actividades productivas.

Localización del ámbito APE 17.18 San Dalmacio

G3. APE 17.18 San Dalmacio

Delimitación del ámbito APE 17.18 San Dalmacio

Área de centralidad apoyada en la Gran Vía de Villaverde que combina usos terciarios y dotacionales y establece la ejecución de un eje viario estructurante norte - sur entre Villaverde Bajo y el corazón del polígono industrial.

Este ámbito tiene su origen en suelo infraestructural de la compañía Repsol, recalificado en 2010. No ha tenido ningún desarrollo de gestión y ejecución, siendo un elemento clave de la activación del conjunto de suelo de actividad económica y de la articulación entre ambos márgenes de la Gran Vía y el polígono industrial, actualmente bajo mínimos.

El desarrollo de este ámbito garantizará la consolidación de una rótula entre el polígono industrial y la Gran Vía de Villaverde, creando un punto de referencia entre los barrios de Villaverde Alto y Bajo con su zona de actividad económica, muy cerca de La Nave (Boetticher).

La coherencia de la ordenación del APE con las propuestas a materializar en los ámbitos colindantes, la condición de ser un ámbito de propietario único, vacante en la actualidad al haberse desmontado todas las instalaciones, y la necesidad de ejecución del viario de conexión con la Gran Vía de Villaverde fundamentan una propuesta de impulso a la gestión.

Medidas:

- Impulso a la gestión privada a través de Convenio Urbanístico de Gestión de propietario único, Repsol S.A.

- Explorar la ejecución anticipada del viario de conexión entre la Gran Vía de Villaverde y San Dalmacio y la disponibilidad del suelo dotacional.

G4. PMS El Gato - Bosque Metropolitano

El proyecto del Bosque Metropolitano afecta a varias parcelas dotacionales e industriales situadas en el borde sur del polígono El Gato. Para su solución es necesario conjugar dos iniciativas: ajuste del sistema dotacional y posible permuta de suelos lucrativos.

En relación con los suelos dotacionales, cabe, o bien reajustar el destino actual mediante un plan especial de redes o bien desarrollar una estrategia de hibridación de usos dotacionales y espacios libres a nivel de proyecto, mediante la correspondiente coordinación de los agentes implicados. Previamente será necesario considerar los resultados del concurso sobre estos elementos.

Como aproximación, las parcelas dotacionales (un deportivo y un equipamiento básico) podrían adaptar su programa funcional a las necesidades del *proyecto del Bosque Metropolitano*, integrando la edificación en el mismo o bien situando la edificación en la fachada de la calle de la Acebeda, cediendo el resto al proyecto.

Parcelas industriales del Patrimonio Municipal de Suelo necesarias para la continuidad del Bosque Metropolitano

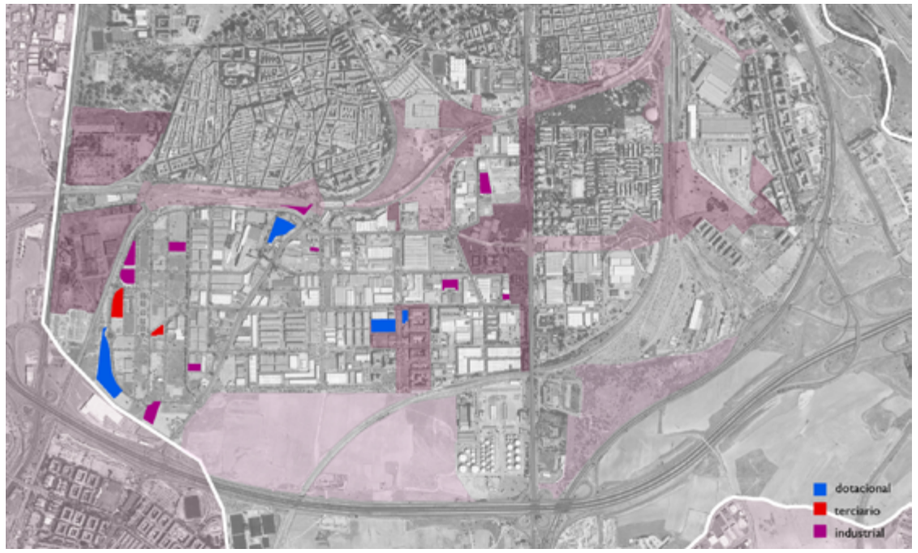
Situación actual del polígono El Gato

Las parcelas lucrativas de uso industrial que impiden la continuidad del corredor ambiental son tanto privadas como municipales. En relación con las primeras, cabe proponer la permuta con suelos lucrativos municipales en el mismo sector, y a las municipales, la posibilidad de intercambiarlas con otras dotacionales del ámbito o bien destinarlas directamente a espacios libres.

Las parcelas industriales privadas situadas en la calle de la Acebeda pasarían a formar parte del PMS para su puesta a disposición del *proyecto del Bosque Metropolitano*, lo que precisaría de una permuta con las parcelas industriales del PMS (22.950, 22.956, 22.958 y 22.959) situadas en el norte del polígono de El Gato.

G5. Activación del PMS Dotacional y Lucrativo

La activación del PMS requiere de una estrategia de puesta en carga de las parcelas incluidas en el mismo, basada en la graduación (diferenciando las parcelas que pueden ser utilizadas inmediatamente de aquellas otras que requieren cumplimentar procesos de planeamiento y gestión) y la diversificación (fomentando la diversidad del tejido productivo y las modalidades de ejercicio de la actividad empresarial).



Activación del Patrimonio Municipal del Suelo (PMS)

Las líneas de actuación que concretan dicha estrategia son las siguientes:

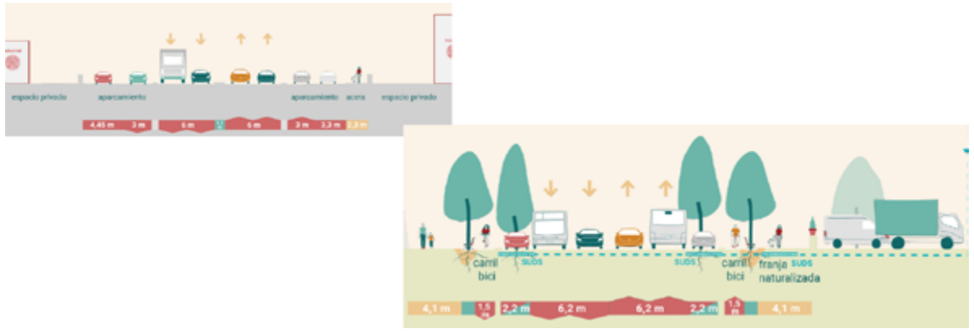
- La dinamización del mercado de suelo, mediante la convocatoria de concursos de suelo público (con uso industrial y terciario) destinado a empresas y entidades vinculados a sectores innovadores, a empresas de economía social y a colectivos de autónomos y emprendedores.
- La promoción de servicios comunes sobre suelos lucrativos municipales en parcelas bien localizadas. Dichos servicios comunes abarcan una amplia gama de actividades dirigidas a fomentar la conexión entre empresas y personas empleadas: asociaciones empresariales, entidades de conservación, servicios técnicos (salas de reuniones, formación, promoción, informática), restauración, etc.
- La implantación de usos dotacionales en las parcelas calificadas como tales, con objeto de facilitar la calidad de vida de los trabajadores del polígono, como usos deportivos, escuelas infantiles, ludotecas, institutos de formación profesional, centros de investigación universitaria (*«living lab»*), centros sanitarios, etc. Asimismo, también se incluyen los centros de reciclaje de residuos, cantones de limpieza, base de bomberos etc. Finalmente, conviene señalar que la edificación y el espacio libre de las dotaciones podría hibridarse con el uso de agricultura urbana intensiva.

Estrategia VIVAVI: Villaverde

U. URBANIZACIÓN

U1. Avenida Real de Pinto

La actuación tiene como objetivo la reconfiguración de la avenida Real de Pinto como un eje urbano y ambiental, mejorando la infraestructura peatonal, ciclista y de transporte público del polígono en la conexión entre el casco de Villaverde Alto al norte y Getafe al sur, con integración de vegetación y mejora paisajística, reforzando el eje verde coincidente con el histórico camino de Getafe y favoreciendo el acceso al futuro Bosque Metropolitano. Se introduce un carril bici segregado en ambos sentidos, así como una franja naturalizada con arbolado que mejora el paseo y tránsito de peatones, la cual estará adecuadamente dotada de bancos y demás mobiliario.



Estado actual y propuesta de la Avenida Real de Pinto

Su localización en un punto con buena accesibilidad metropolitana, con Cercanías, y línea 3 de Metro muy próximos (estación de Villaverde Alto) y con posibilidad de otra estación al sur por la prolongación de esta línea a El Casar en Getafe, hacen de esta zona una de las áreas industriales mejor conectadas. La intervención pública en los dos extremos de la avenida Real de Pinto, en el *Fab Lab* al Sur y en el solar del *concurso Reinventing Cities* al Norte, aportan un punto de interés para que esta vía se convierta en un eje urbano, complejo y activo.

La propuesta se basa en una mejora de la conectividad peatonal y ciclista, para lo cual se reduce el número y ancho de carriles y se amplía la acera oeste. La avenida Real de Pinto forma parte de la Red Básica de itinerarios ciclistas, estando pendiente su ejecución desde la Gran Vía de Villaverde hasta la M-45 en conexión con el término municipal de Getafe.

Red ciclista de Villaverde

U2. Mejora de las infraestructuras y servicios del área industrial

Se ha evaluado la calidad y carencias de los servicios e infraestructuras del conjunto del área de oportunidad que pueden dificultar la implantación de actividades económicas.

Esta evaluación se ha realizado tomando como referencia para la enumeración de las características y carencias de los servicios e infraestructuras, el documento «*Requisitos para la obtención de la marca de calidad Polígono Empresarial de Calidad por parte de las áreas empresariales*», desarrollado por la Coordinadora Española de Polígonos Empresariales (CEPE), y la exposición de la evaluación con los datos obtenidos vía online a través de la *web Inkolan* y en la visita de inspección.

Concretamente, se han analizado los siguientes servicios e infraestructuras: red de saneamiento, abastecimiento de agua, infraestructuras viarias, alumbrado público, red de suministro de gas natural, red de suministro de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, infraestructuras para emergencias, mantenimiento de parcelas vacías, zonas verdes y espacios ajardinados, servicios para la movilidad, limpieza de zonas públicas y gestión de residuos. Dada la extensión del polígono de Villaverde, se ha desglosado en las siguientes zonas, atendiendo a la diferente conformación física, estado urbanístico y problemática que presentan:

- Zona El Gato: Situada al oeste y con la mayoría de las parcelas

hallándose vacantes, presentando un cierto estado de deterioro en las vías públicas.

- Zona avenida Real de Pinto: Situada en la parte central, con implantación de actividades prácticamente en su totalidad y siendo la zona más consolidada y homogénea precisa una mejora del espacio público que incida en la movilidad peatonal, la ordenación del aparcamiento y la mejora de espacios ajardinados.
- Zona avenida de Andalucía: Situada al este, con ámbitos sin desarrollar y siendo la zona más antigua y con tipologías variadas, mostrando una importante carencia en los accesos al polígono, a la hora de cumplir con las exigencias básicas de accesibilidad y con infraestructuras aéreas de instalaciones eléctricas y de telecomunicaciones que entorpecen en una gran parte el tránsito peatonal por las aceras de sus vías públicas.

Todo ello hace que el polígono tenga una imagen de abandono y en algunos casos de peligrosidad, dada la gran falta de conservación, limpieza y mantenimiento, lo cual no propicia la implantación de nuevas actividades. Se propone, por tanto, la actuación conjunta con los servicios municipales de conservación de vías públicas y movilidad, con objeto de que las deficiencias detectadas sean subsanadas para mejorar la habitabilidad para los usuarios actuales.

Imágenes del deterioro del espacio público del polígono industrial de Villaverde

ESTRATEGIA VIVAVI:
Vallecas (distritos de Puente de Vallecas y Villa de Vallecas)

Un gran potencial para articular una centralidad periférica en la confluencia de los distritos de Puente de Vallecas, Villa de Vallecas y Moratalaz

La vocación industrial de los distritos se vincula en sus inicios al ferrocarril Madrid - Barcelona, así como a la industria extractiva y cementera. Tradicionalmente también ha albergado industria metalúrgica ligada a la construcción.

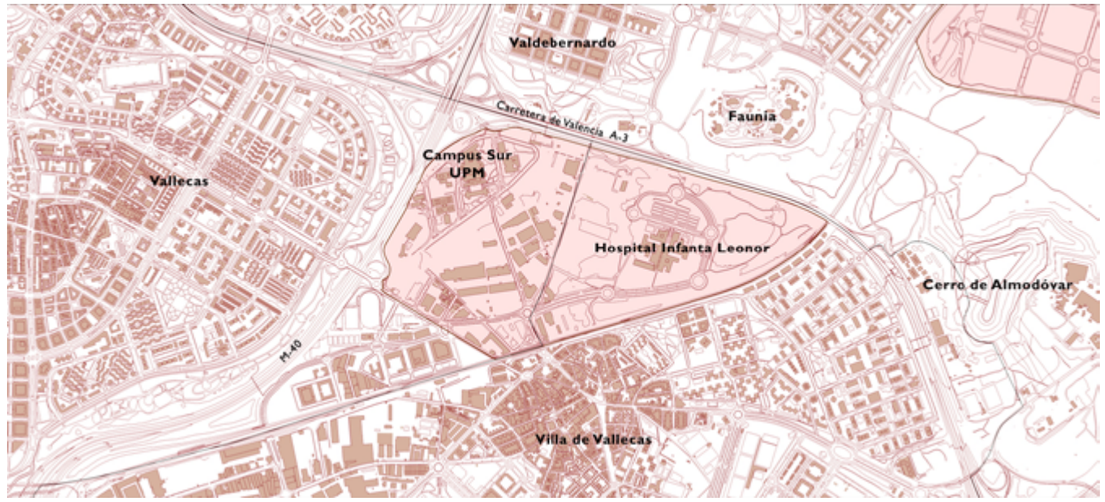
El desarrollo en fases temporales con dinámicas diferentes y la implantación de grandes dotaciones universitarias y hospitalarias han generado un conjunto de piezas urbanas heterogéneas e inconexas. El ámbito se caracteriza por un espacio carente de una ordenación coherente e integrada, con grandes espacios vacantes, pero con un gran potencial para convertirse en una centralidad de referencia metropolitana.

En consecuencia, el enclave delimitado por las autovías A-3 y M-40, la red ferroviaria de cercanías y la avenida de la Albufera se ha identificado como un área de oportunidad con un gran potencial para articular una centralidad periférica en la confluencia de los distritos de Puente de Vallecas, Villa de Vallecas y Moratalaz, apoyado en infraestructuras de transporte público de alta capacidad y autovías para el transporte privado.

Sus componentes principales son:

- Las importantes instituciones públicas que se han asentado en la zona: el Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid y el Hospital Infanta Leonor.
- Las infraestructuras de transporte público de alta capacidad, metro y cercanías, y el potencial de las redes arteriales de transporte por carretera.
- Suelos vacantes u obsoletos destinados a usos industriales en el polígono Arboleda.
- La permanencia en el entorno de un escaso tejido industrial y terciario.
- Varios ámbitos de ordenación pendientes de ejecución: Santa Luisa y subestación de Vallecas.

Áreas de oportunidad de Vallecas



Localización de las áreas de oportunidad en Vallecas

Se han establecido dos categorías de objetivos a alcanzar a través de las actuaciones propuestas, vinculadas al campo de actuación propio del urbanismo, que pueden ser complementadas con otras relativas a otros campos de intervención, económica, educativa, ambiental, social, gerencial..., que podrían actuar en paralelo.

Objetivos estratégicos de la regeneración urbanística:

- Generar espacio atractivo para la nueva economía en espacios a transformar.
- Activar sus relaciones e interacción con el entorno cercano.
- Convertirse en espacio referencial en una escala territorial más amplia, al menos interdistrital.

Objetivos particulares para la transformación/regeneración:

- Articular un área de centralidad periférica con usos mixtos de actividad productiva, dotacional y residencial.
- Fortalecer la relación del Campus Sur de la UPM con los elementos principales del área de oportunidad y con el tejido del casco histórico de Villa de Vallecas.
- Impulsar el papel dinamizador del Hospital Infanta Leonor como foco de actividad.
- Integrar dos actuaciones singulares, derivadas de los concursos Reinventing Cities y Europan.
- Mantenimiento de la actividad productiva en el área de oportunidad, adaptación e hibridación con otros usos.
- Fomento de tipologías edificatorias híbridas y de alta eficiencia energética.
- Mejora de la accesibilidad de borde, de la red viaria interior y de los espacios públicos.
- Impulso a nuevas ordenaciones integradas en los objetivos y concepto del área de oportunidad.
- Mejora del paisaje urbano.

Áreas de oportunidad de Vallecas

Estrategia VIVAVI: Vallecas

NUEVOS CRITERIOS ESTRATÉGICOS

En el marco de la regeneración de esta área de oportunidad para su conversión en una nueva centralidad periférica de alcance urbano, gracias a su apoyo en dos importantes dotaciones públicas como el Campus Sur de la Universidad Politécnica y el Hospital Infanta Leonor, se han identificado dos piezas que deben ser objeto de una reconsideración estratégica de su actual destino urbanístico: la parcela de la antigua industria Borondo, cerrada y en proceso de desmantelamiento, y el API 18.09 *Santa Luisa*, que no ha tenido impulso desde los años 90.

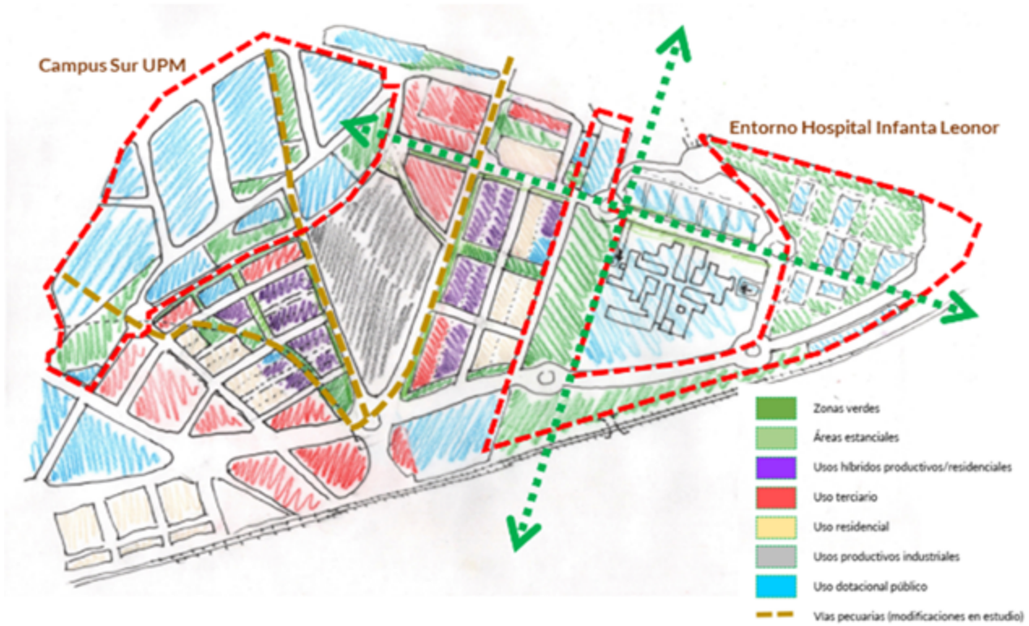
La dimensión superficial y la posición de estas dos piezas, situadas en el corazón del área, da lugar a la desarticulación de todo el conjunto y es causa principal de su condición precaria y degradada que, o bien impide una dinámica de regeneración paulatina o puede dar lugar a la acogida circunstancial de actividades de escaso valor urbano y contrarias a los objetivos perseguidos si no se reconsideran sus determinaciones a tiempo. Así mismo, se ha considerado necesario advertir de la necesidad de impulsar dos ámbitos vigentes por su incidencia en las limitaciones que originan en relación con los accesos al Campus Sur y al Hospital Infanta Leonor..

- EU. Áreas de oportunidad de alcance urbano
  - Campus Sur UPM.
  - Hospital Infanta Leonor.

- EL. Áreas de oportunidad de alcance distrital o local
  - Borondo - Santa Luisa.

- EI. Impulso de ámbitos vigentes.
- P. Planeamiento
- G. Gestión
- U. Urbanización

EU. Áreas de oportunidad de alcance urbano



Esquema de relaciones entre el Campus Sur de la UPM y el Hospital Infanta Leonor

EU1. Mejora del Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM)

El Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) está localizado entre grandes infraestructuras viarias y un tejido urbano industrial que, en la actualidad, se encuentra en un estado de semi obsolescencia y parcelas vacantes. Esta localización periférica y las circunstancias de su entorno provocan un estado de cierto aislamiento y atonía funcional.

Con el objetivo de revertir esta situación y mejorar su calidad tanto ambiental como funcional (exterior e interior) del campus, se plantea una propuesta de conjunto a desarrollar en 3 tiempos, corto, medio y largo plazo, con el alcance, ámbito territorial e instrumentos urbanísticos que se enuncian:

1. Incorporación del resultado del concurso Reinventing Cities sobre dos parcelas con el objeto de intervenir en la mejora ambiental y funcional del campus mediante un plan especial de mejora de redes públicas.
2. Propuesta de mejora de redes públicas en el conjunto del campus mediante modificación del plan especial vigente en el AOE 00.10.
3. Estudio de la modificación de la delimitación del ámbito del AOE 00.10 para resolver problemas de obtención de suelos y coordinación con su entorno.

EU2. Revitalización del entorno del Hospital Infanta Leonor

Se define esta actuación estratégica sobre el entorno del Hospital Infanta Leonor con el fin de impulsar el desarrollo de las reservas de suelo para equipamiento establecidas, bajo el marco del resultado del *concurso Europan 15*, en un doble sentido. Se pretende constituir un campus terapéutico renaturalizando el entorno del hospital, dotándole de un pulmón verde, y definiendo una estructura urbana que lo vincule con el resto del área de oportunidad hacia el campus de la Politécnica y con los barrios de Villa de Vallecas, superando las barreras ferroviarias mediante su calado y dinamizando la estación de Santa Eugenia.

Esquema conceptual. Propuesta ganadora del concurso EUROPAN para el Hospital Infanta Leonor

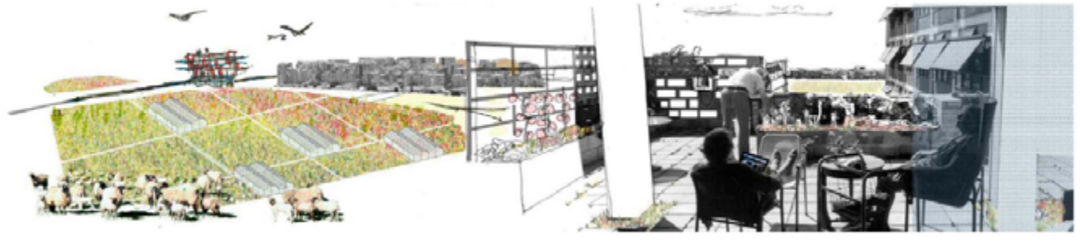
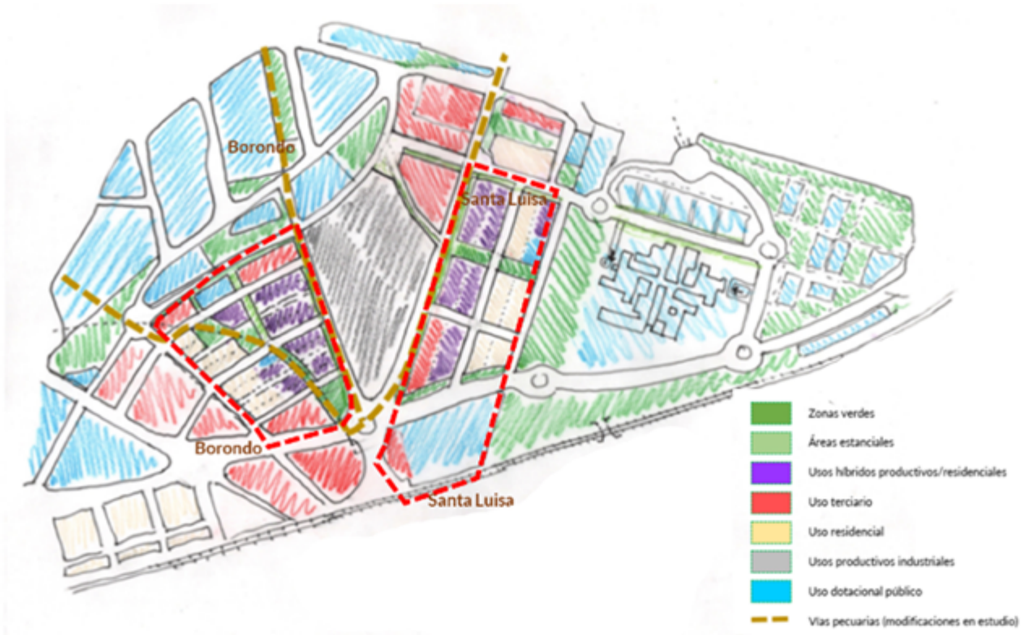


Imagen del proyecto Proxiferia, ganador del concurso Europan 15. “Una intervención comprometida con el territorio y la ciudadanía”

EL. Áreas de oportunidad de alcance distrital o local



Esquema de ordenación Borondo y Santa Luisa

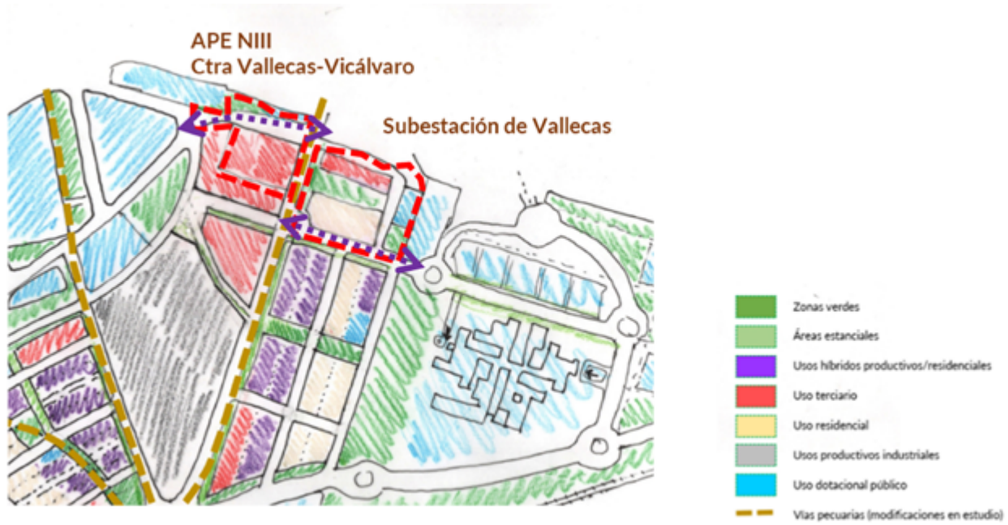
EL1. Criterios de Transformación para Borondo y Santa Luisa

El análisis del conjunto del área de oportunidad y la identificación de sus deficiencias estructurales, tanto en la configuración de los tejidos como del patrón de usos, ha dado lugar a un esquema de la nueva estructura a desarrollar para poder alcanzar su potencial como centralidad periférica.

El resultado ha sido la elaboración de documentos específicos de criterios de actuación para los ámbitos de los suelos de Borondo y el API 18.09 *Santa Luisa*, que se han comunicado a los representantes de la propiedad para su posible desarrollo, estando implicada la Dirección General de Planeamiento en su concreción con apoyo de la Dirección General de Planificación Estratégica. En ambos casos constituyen propuestas cuyo desarrollo requiere la redacción de modificaciones del plan general vigente.

Quedaría por abordar una propuesta de intervención en el resto de los suelos consolidados de NZ 9.4b, con regularización de viarios y la apertura de nuevos viarios para mejorar la conexión del campus con el entorno del hospital. Igualmente podrían evaluarse posibilidades de mejora en la ordenación o regulación del APR 18.02M *Subestación de Vallecas*.

El. Impulso de ámbitos vigentes



Impulso de los ámbitos vigentes APE 13.10 y APR 18.02

Se han identificado dos actuaciones de alcance estratégico vinculadas al impulso de la ejecución de las determinaciones establecidas en el planeamiento vigente en los ámbitos del APE 13.10 *N-III c/v Ctra. de Vallecas a Vicálvaro* y el APR 18.02M *Subestación de Vallecas*, que contienen acciones definidas expresamente para fortalecer los accesos del hospital y la universidad, imprescindibles para lograr la eficaz articulación del conjunto.

Estrategia VIVAVI: Vallecas

P. PLANEAMIENTO

P1. Plan Especial Reinventing Cities - Campus Sur de la UPM

Imágenes del proyecto ganador “Campus for Living Cities” del concurso Reinventing Cities 2ª Edición

El objetivo es la redacción de un Plan Especial de Mejora de Redes Públicas para acoger las características del proyecto ganador del *concurso internacional Reinventing Cities*, convocado por la *Fundación C40*, red de ciudades contra el cambio climático (abril 2019).

Esta actuación colabora en el objetivo estratégico de fortalecer y activar el Campus Sur de la Universidad Politécnica como elemento fundamental del área de oportunidad, un espacio actualmente infrautilizado, desvinculado de su entorno, con capacidad para favorecer el reequilibrio territorial entre el norte y sur de la ciudad y entre los espacios universitarios.

La propuesta ganadora plantea rehabilitar el edificio Arboleda (parcela A) como centro de I+D y de impulso al emprendimiento, e implantar nuevas edificaciones (parcela B) para usos dotacionales que permitan desarrollar una nueva residencia de estudiantes, un centro social para los estudiantes, actividades económicas al servicio del campus, un espacio deportivo y la mejora de los espacios libres.

Con el fin de cumplir con los criterios de sostenibilidad y alta eficiencia energética exigidos en el concurso para los edificios, las determinaciones del plan impulsarán:

- La adopción de técnicas constructivas que mejoren la calidad ambiental del campus, conserven su biodiversidad y favorezcan la eficiencia energética de las nuevas edificaciones.
- La innovación en los usos y modos de gestión que completen y mejoren la oferta dotacional del campus y favorezcan la colaboración público-privada, la transferencia y valorización de productos, maduración de tecnologías y actividades de experimentación.

Delimitación y elementos del Plan Especial Reinventing Cities - Campus Sur de la UPM

Propuesta de ordenación:

- Regularizar las parcelas contenidas en el borde sur del campus, así como su calificación y usos asociados, para adaptarse a los requerimientos de los nuevos usos y las edificaciones futuras.

Regulación:

- Ajustar las intensidades de los nuevos usos a las necesidades del campus.
- Consideración de la exención de plazas de aparcamiento para las nuevas dotaciones, con el fin de conseguir una trazabilidad cero emisiones en las futuras edificaciones y evitar, a la vez, un efecto atractor de vehículos a motor.

Ordenación propuesta del Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid

P2. MPE del AOE Campus Sur de la UPM

Mediante modificación del Plan Especial del AOE 00.10 vigente, en coordinación con el rectorado de la UPM, se establecería una modificación de la normativa de usos, de localización y reconfiguración de zonas verdes, de concentración de usos asociados pendientes de materializar y otros objetivos de mejora de movilidad y sostenibilidad.

P3. MPG del AOE Campus Sur de la UPM

Estudio de una modificación puntual del PGOUM-97 destinada a resolver problemas de obtención de suelos y coordinación con su entorno, ante las disfunciones que puede generar la ordenación estructurante actual tanto en la materialización de las redes públicas del AOE como en los suelos industriales privados colindantes del polígono de la Arboleda.

Contempla la redelimitación del AOE, excluyendo parcialmente algunos suelos para definir actuación de transformación urbanística, actualizando el patrón de usos y el sistema de obtención de redes públicas.

Delimitación del ámbito Campus Sur de la UPM

P4. Plan Especial Hospital Infanta Leonor

Actuación de revitalización del entorno del Hospital Infanta Leonor, en el distrito de Villa de Vallecas, un vacío urbano con gran capacidad de incorporarse a los objetivos del área de centralidad de Vallecas y fortalecer la estructura medioambiental de la ciudad.

La contigüidad de estos suelos con el Hospital Infanta Leonor y su proximidad al Campus Sur de la Universidad Politécnica de Madrid otorga a esta pieza un papel dinamizador e impulso del Área de Centralidad Periférica que favorezca el reequilibrio territorial de la ciudad y de sus centros universitarios y de investigación.

En los suelos del sistema general de equipamientos del API 19.01 *Valdebernardo*, regulados a través del Plan Especial Hospital de Vallecas, aprobado en 2006, se pretende desarrollar el *proyecto «Proxiferia»*, ganador del *concurso EUROPAN 15* fallado en diciembre de 2019, sobre los suelos de Equipamiento Singular Alternativo disponibles. La intervención pretende transformar el espacio residual entre las infraestructuras existentes (ferrocarril y autopista A3) en el primer campus terapéutico al servicio del Hospital Universitario Infanta Leonor, renaturalizando este entorno como un nuevo pulmón verde, proyecto piloto del Bosque Metropolitano.

Para iniciar el proceso, se están articulando los protocolos de actuación entre la Comunidad de Madrid (Dirección General de Infraestructuras Sanitarias del Servicio Madrileño de Salud), Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Ayuntamiento de Madrid.

Delimitación del ámbito de actuación del concurso EUROPAN 15

Ganador del concurso EUROPAN 15

Esquema del viario vigente en el ámbito del PE Hospital Infanta Leonor

Planeamiento vigente en el ámbito del PE Hospital Infanta Leonor

Serán necesarias dos tipos de actuación:

- Desarrollo de la propuesta del proyecto EUROPAN 15, mediante la redacción de un Plan Especial de Redes Públicas que establezca la ordenación pormenorizada y directrices de proyecto para el diseño de edificación y espacios libres.
- Impulso a la ejecución de las determinaciones contenidas en el Plan Especial «Hospital de Vallecas», especialmente las conexiones interdistritales previstas en su Fase 2.

Cuyos objetivos estratégicos son los siguientes:

- Regeneración del tejido urbano y articulación de la zona, generando centralidad urbana en un punto estratégico del distrito.
- Incorporación de nuevas dotaciones que completen y complementen las necesidades funcionales y de investigación del hospital.
- Creación de un espacio productivo al servicio del hospital.
- Creación de un parque periurbano.
- Renaturalización e incorporación del espacio a la actividad terapéutica hospitalaria.
- Incorporación de nuevos usos, en el segundo apeadero de ferrocarril previsto, para crear un nodo de atracción de actividades y tensión funcional.
- Conexión interdistrital a través de las infraestructuras no ejecutadas (continuidad de la Gran Vía del Este, conexión con Valdebernardo y A-3, acceso al barrio de Santa Eugenia bajo el ferrocarril, cuyo proyecto está avanzado, conexión con la avenida de la Democracia) y otras mejoras de conexión peatonal y ciclista.

P5. MPG Borondo

Concreción de los criterios y determinaciones planteados para la transformación mediante MPG, en coherencia con los objetivos del área de oportunidad.

Objetivos generales

Redefinición de la estructura urbana de estos suelos para alcanzar los objetivos que esta pieza debe jugar en la concepción de la centralidad periférica perseguida.

- Fortalecer la relación del Campus Sur de la UPM con los elementos principales del área de oportunidad y con el tejido del casco histórico de Villa de Vallecas, mediante la configuración espacial del nuevo tejido urbano y a través del patrón de usos adecuado.
- Resolver las insuficiencias de la propia parcela para la implantación de un programa de usos híbrido que incluirá el residencial acorde con los objetivos del área de centralidad en la que se inscribe, mediante la ordenación interna de la pieza.

Por el alcance de los objetivos pretendidos y las limitaciones del actual soporte urbano, se configura como actuación de transformación urbanística de urbanización.

Esquema de ordenación en el ámbito de la MPG Borondo

P6. MPG Santa Luisa

Definición de los objetivos y determinaciones planteados para modificación del Plan General, en coherencia con los objetivos del área de oportunidad.

Objetivos generales

Redefinición de los objetivos de este ámbito para integrarse en la concepción de la centralidad periférica perseguida.

- Fortalecer la relación del Hospital Infanta Leonor con los elementos principales del área de Oportunidad, en especial con el Campus Sur de la UPM y con el tejido del casco histórico de Villa de Vallecas, mediante la configuración del nuevo tejido urbano y un patrón de usos adecuado.
- Resolver las insuficiencias de la ordenación actual para la implantación de un programa de usos híbrido acorde con los objetivos del área de centralidad en la que se inscribe y adecuado a la convivencia con el hospital.

Por el alcance de los objetivos pretendidos y las limitaciones del actual soporte urbano, mantiene su condición de actuación de transformación urbanística de urbanización.

Esquema de ordenación en el ámbito de la MPG Santa Luisa

Estrategia VIVAVI: Vallecas

G. GESTIÓN

G1. Campus Sur UPM

Calificación del ámbito APE 13.10 N-III c/v Ctra. de Vallecas a Vicálvaro

En relación con las necesidades de mejora de la funcionalidad del campus de la UPM, resulta fundamental materializar la apertura de los accesos por el noreste desde la A-3 y la avenida de la Democracia, antigua M602, definidos expresamente con este fin en el APE 13.10 *N-III c/v Ctra. de Vallecas a Vicálvaro*, mediante modificación del PGOUM-97 aprobada definitivamente el 3 de mayo de 2006.

El desarrollo de este ámbito, surgido a instancias de la propiedad y en el que hoy se ubica un concesionario de automóviles, está pendiente de su gestión y ejecución, y requiere un impulso para su materialización, prevista a través del sistema convenio-compensación. Completaría los accesos al campus de la UPM en vehículos y desde las paradas de las cinco líneas de la red de transporte publico existentes y la actual pasarela peatonal sobre la A-3.

Accesos al Campus Sur de la UPM desde la avenida de la Democracia y el transporte publico de la Carretera de Valencia (A-3)

Propuesta de actuación

Propuesta de convenio con mantenimiento de las dos unidades de ejecución y respetando el sistema de actuación conveniocompensación. El convenio podría suscribirse con la totalidad de propietarios del APE (UE-1 y UE-2) e incorporar, al amparo del art. 246.2 de la ley 9/2001, la totalidad de las determinaciones de gestión, entre otras:

- Cesión anticipada de los suelos necesarios para los accesos al campus universitario, tanto viario como peatonal, y su ejecución por la Administración (art. 95 ley 9/2001).
- Programación temporal de actuaciones en garantía de la materialización de todas las cesiones obligatorias, además del viario, según planeamiento aprobado: zonas verdes, equipamiento y 10% de aprovechamiento.
- Podría incluso incorporarse por razones de funcionalidad la formulación y ejecución de un proyecto único de urbanización por parte del Ayuntamiento de Madrid, con imputación de los costes de urbanización a los propietarios.

Estrategia VIVAVI: Vallecas

U. URBANIZACIÓN

U1. Avenida de la Democracia

Avenida de la Democracia

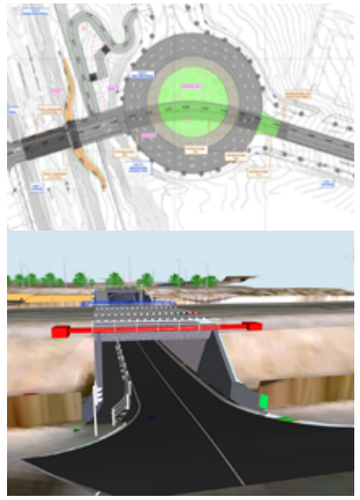
Definición de criterios para la reconfiguración de la avenida en su nuevo papel como articulador de esta área de centralidad, mejorando su funcionalidad, paisaje urbano y calidad medioambiental.

Actualmente la avenida de la Democracia mantiene su antigua configuración funcional como carretera urbana, con un diseño que ofrece las mayores prestaciones funcionales en relación con el tráfico rodado, estado que se ve agravado por la falta actual de actividad en sus márgenes generando inseguridad para los usuarios no motorizados.

La estrategia de ordenación en Vallecas plantea su transformación en una vía urbana con fachadas a ambos lados, al este con conexiones importantes hacia el Hospital Infanta Leonor y espacios libres aledaños y al oeste con las áreas de actividad económica y la conexión con el Campus Sur de la UPM. Los usos planteados, con un frente de usos híbridos y terciarios y otro de residencial en el eje de borde con la parcela del hospital, hace que la distribución de la sección de la actual vía no responda a las necesidades de los usos que se pretenden en el área de oportunidad y exija su transformación, incluyendo modos de transporte sostenible y mejora medioambiental.

Por ajustarse a este objetivo, es necesaria la intervención en la avenida de la Democracia dada su importancia, para conjugar su condición de vial de acceso a la A-3 y también de conexión interdistrital con Valdebernardo al norte y Villa de Vallecas al sur y a su función de eje del área de centralidad.

U2. Paso bajo FFCC Hospital – Santa Eugenia



Proyecto paso inferior de conexión del Hospital Infanta Leonor con el barrio de Santa Eugenia

Esta actuación está prevista en el «*Plan Especial Valdebernardo Hospital de* Vallecas» que desarrolla el API 19.01 del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid.

Debido al desnivel elevado entre la zona del hospital y el otro lado de las vías, la conexión se realiza a través de un paso inferior bajo dichas vías ferroviarias que conecta la calle Enrique García Álvarez con el eje NOSE. Dicha conexión pasa por debajo de la glorieta G7 mediante otro paso inferior que rebasa la glorieta y prosigue mediante una rampa emplazada en el bulevar de la avenida Gran Vía del Este hasta alcanzar la glorieta G5.

Asociada a esta actuación se incluía un paso peatonal entre ambos lados de las vías. La estructura del paso inferior definida en el proyecto para el Servicio Madrileño de Salud de la Comunidad de Madrid es un marco de hormigón armado de 10,70 m. de ancho libre interior y altura 5,50 m. La sección transversal está formada por 2 carriles por sentido y acerados de 0,65 m. Contiguo al acerado izquierdo y en un plano superior, se define un vial peatonal de 2,20 m. de ancho. De esta manera el tránsito peatonal estará garantizado con la construcción de una senda peatonal entre ambos lados de las vías, dando continuidad a dicha senda dentro del marco y contando con una sección de ancho 2,20 m cuando pasa por el paso inferior y de 4,50 m a cielo abierto, cuando se desarrolla en zona verde.

A la vista de la configuración adoptada, resulta conveniente examinar la realización de una conexión independiente para uso peatonal y ciclista al oeste del túnel proyectado que conectara los parques de Urpisa y Vasares con la Gran Vía del Este en la glorieta G9, en una actuación más amable y accesible.

Accesos planteados al Hospital Infanta Leonor desde Villa de Vallecas

U3. Mejora de las Infraestructuras y servicios del área industrial

Estado de la urbanización del área industrial

Se ha evaluado la calidad y carencias de los servicios e infraestructuras del conjunto del área de oportunidad que pueden dificultar la implantación de actividades económicas.

Esta evaluación se ha realizado tomando como referencia para la enumeración de las características y carencias de los servicios e infraestructuras, el documento «*Requisitos para la obtención de la marca de calidad Polígono Empresarial de Calidad por parte de las áreas empresariales*», desarrollado por la Coordinadora Española de Polígonos Empresariales (CEPE), y la exposición de la evaluación con los datos obtenidos vía online a través de la *web Inkolan* y en la visita de inspección.

Concretamente se han analizado los siguientes servicios e infraestructuras: red de saneamiento, abastecimiento de agua, infraestructuras viarias, alumbrado público, red de suministro de gas natural, red de suministro de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, infraestructuras para emergencias, mantenimiento de parcelas vacías, zonas verdes y espacios ajardinados, servicios para la movilidad, limpieza de zonas públicas y gestión de residuos.

La evaluación se ha realizado en el polígono industrial de la Arboleda, ubicado en el distrito de Puente de Vallecas, donde se ha constatado el mal estado que presentan un gran número de los servicios e infraestructuras, en diferentes grados de afección, tanto en funcionalidad como en condiciones de seguridad para los viandantes y el tráfico. Con especial degradación en una pequeña parte de la zona oeste del polígono, en el entorno de la travesía G y calle G, donde existe una mezcla de usos, carencia de infraestructuras y por su configuración de calles estrechas, enormes dificultades en cuanto a movilidad de personas y vehículos.

ESTRATEGIA VIVAVI:
Vicálvaro

Importante potencial de transformación ligado a la logística urbana

El área industrial de Vicálvaro se sitúa en el punto de encuentro de los tejidos residenciales de los años 60 y los crecimientos planificados en el comienzo del siglo XXI, separados por la red ferroviaria y la autovía M-45, presentando un lento proceso de ocupación, pendiente de la materialización de numerosos vacíos, que lastran su potencial de incorporación a la dinámica que puede jugar esta pieza, entre el Corredor del Henares, el sur del área metropolitana y las infraestructuras logísticas ferroviarias y aeroportuarias.

Vicálvaro es un distrito de tradición agrícola que, a partir de 1923, con la implantación de la fábrica de cemento Portland Valderrivas y la proximidad al trazado del ferrocarril de Arganda, comenzó su trasformación paulatina hacia la implantación de usos industriales sin una planificación ordenada. En los últimos 20 años se ha producido un enorme esfuerzo de regularización parcelaria y ejecución del trazado viario del tradicional polígono industrial de Vicálvaro que en algunos elementos descansa sobre una parcelación rústica de calles estrechas y parcelas de reducida extensión. Como última etapa de ese proceso de mejora y especialización, en 2004 surgen los nuevos polígonos de L Dehesa y La Cuqueña planificados por el PGOUM-97.

Actualmente hay un predominio de industria productiva, ligada a la construcción, la ingeniería civil y a la logística, también usos comerciales al por mayor y a la alimentación. En las proximidades, anexo al casco histórico de Vicálvaro en suelos que fueron instalaciones militares transformadas, destaca la presencia de la Universidad Rey Juan Carlos.

El diagnóstico destaca la debilidad de algunos elementos de la estructura urbana del polígono antiguo, con calles estrechas y parcelas de pequeño tamaño que pueden ser objeto de una nueva ordenación; también resalta el importante potencial de transformación ligado a la logística urbana por su localización próxima al nuevo centro logístico de ADIF y a la M45, capaz de articular un impulso al desarrollo del corredor logístico de la A-3, el que más mercancía distribuye en la región pero el que menos infraestructura especializada ofrece.

La diversidad de condiciones urbanísticas que presenta el conjunto de ámbitos que forman el área industrial de Vicálvaro da lugar a actuaciones de

Áreas de oportunidad de Vicálvaro

diferente naturaleza y alcance, sujetas a las posibilidades de intervención efectiva debido a su situación, que van desde la identificación de nuevos ámbitos de actuación de transformación mediante reforma urbanística la activación de ámbitos y conexiones pendientes de ejecución la mejora de las condiciones normativas para favorecer la implantación de actividades y

Delimitación del poligono industrial de Vicálvaro. Ortofoto 1999

Delimitación del poligono industrial de Vicálvaro. Ortofoto 2020

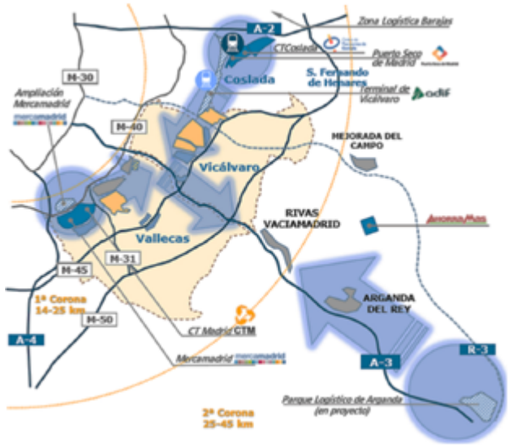
Áreas industriales del área de oportunidad en el distrito de Vicálvaro

su hibridación la mejora ambiental y paisajística de ejes viarios principales y de la calidad de los servicios e infraestructuras urbanos hasta la activación del PMS. Se han realizado unas primeras aproximaciones internas a esta área de oportunidad, pendientes de consolidar en su alcance y objetivos.

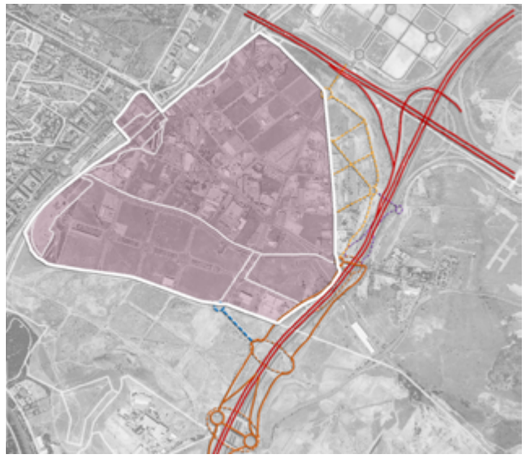
Complementariamente a estas aproximaciones, en la concreción de la estrategia sobre el área y la exploración de alternativas han tenido especial importancia las consideraciones que se han ido avanzando recientemente sobre la Estrategia Logística en el Arco Sureste de Madrid. Basadas en la doble oportunidad de ser una opción para zonas planificadas para la actividad económica, pero con una cierta atonía en el momento actual, y el gran dinamismo del sector logístico máxime en coyunturas como la actual.

Delimitación de los ámbitos de planeamiento en el área industrial de Vicálvaro

La especialización logística se desarrolla en un sistema territorial en el que son necesarios dos elementos urbanos: los genéricos (CTL Centro de Transporte Logístico) y los específicos (CDU Centros de Distribución Urbana) que tienen que resolver demandas del propio tejido productivo en el que se inserten aportando capilaridad hacia el tejido urbano en una búsqueda de simbiosis urbana junto a la detección de oportunidades metropolitanas del arco sureste.



Estratégia logística Arco Sureste



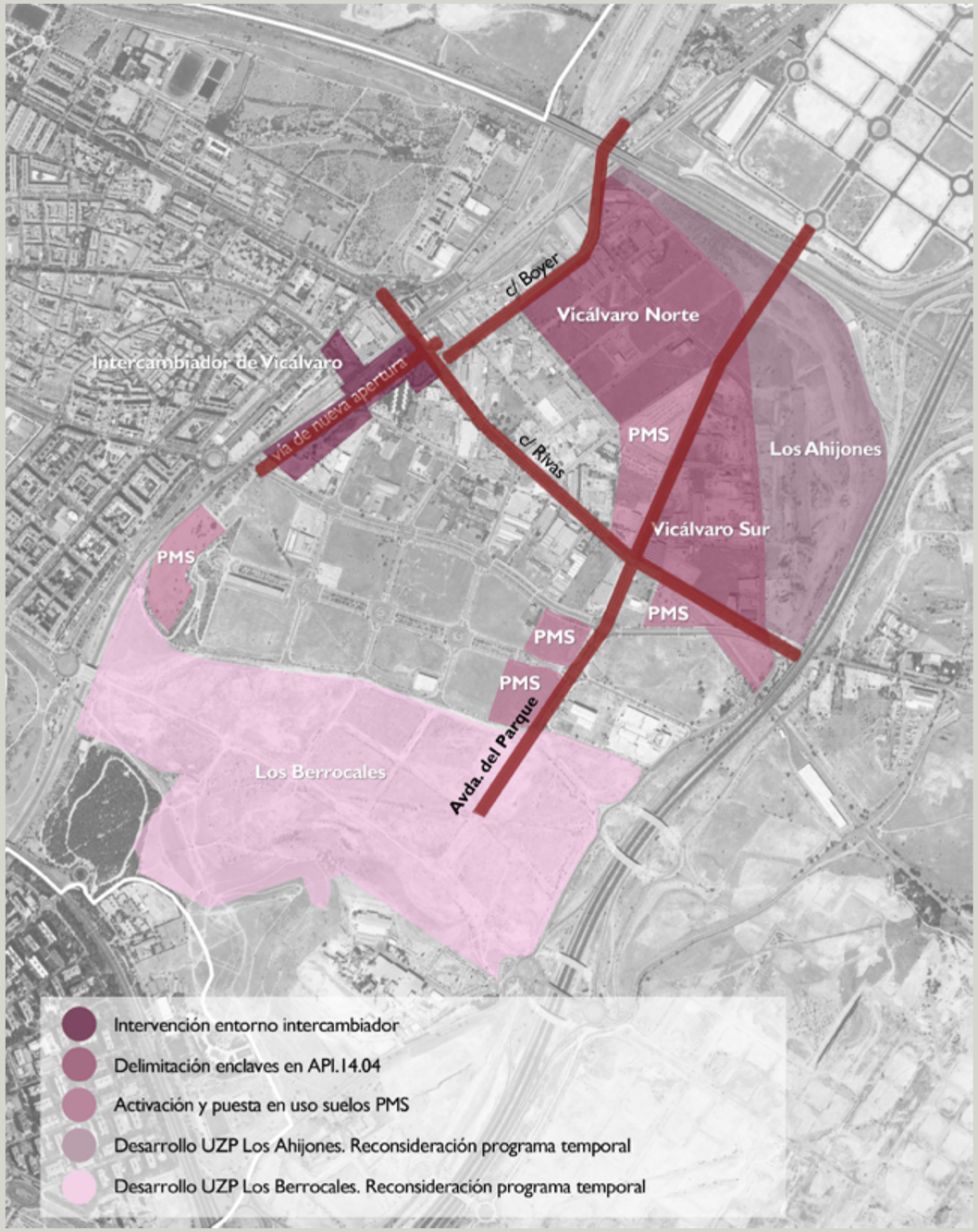
Redes viarias metropolitanas de acceso al área de oportunidad

Objetivos estratégicos de la regeneración urbanística:

- Generar espacio atractivo para la nueva economía en espacios a transformar.
- Activar sus relaciones e interacción con el entorno cercano.
- Convertirse en espacio referencial en una escala territorial más amplia, al menos distrital.

Objetivos particulares para la transformación/regeneración:

- Articulación del área productiva con las zonas residenciales del casco histórico de Vicálvaro y de Valderrivas como una centralidad local mediante una mejora de los ejes urbanos que estructuran su relación y la implantación de usos mixtos de actividad productiva, comercial y dotacional.
- Reordenación del entorno de la estación ferroviaria para favorecer el acceso desde el polígono a la red de cercanías.
- Proyecto demostrativo tractor en parcela municipal de Valdecarante.
- Mantenimiento de la actividad productiva en el área de oportunidad, adaptación e hibridación con otros usos. Fomento de tipologías edificatorias híbridas y de alta eficiencia energética.
- Mejora de la accesibilidad desde la M-45.
- Integración de la actividad logística en áreas vacantes y en los nuevos suelos industriales de Los Ahijones.
- Mejora del paisaje urbano y cualificación de la red viaria interior.



Actuaciones propuestas

Estrategia VIVAVI: Vicálvaro

NUEVOS CRITERIOS ESTRATÉGICOS

A partir de un reconocimiento territorial minucioso, en el que destacan las oportunidades de posición del ámbito de actividades económicas en el distrito de Vicálvaro, unido a la dinámica que está experimentando en la última época La Dehesa y aparente atonía en los desarrollos de actividad económica en el resto, se plantea una alternativa de intervenciones estratégicas:

- Intervención en el entorno de la estación de Cercanías e intercambiador de Vicálvaro. Mejora del acceso desde el transporte público al enclave de actividad económica con la propuesta de ejecución de un enclave de servicios comerciales, empresariales y logísticos de última milla (base para el *ecommerce* en alza) y creación de una nueva fachada al norte del polígono industrial.
- Delimitación de dos nuevos enclaves, en el API 14.04 *Polígono Industrial de Vi*cálvaro Vicálvaro Norte y Vicálvaro Sur, para un reajuste normativo que facilite el desarrollo de actividades logísticas con usos complementarios de servicios a empresas. Sobre Vicálvaro Sur se identificaría la especialización de servicios al transporte, en el encuentro de los ejes estructurantes de la avenida del Parque y la calle Rivas.
- Activación y puesta en uso de los suelos del patrimonio municipal de suelo, conformando un sistema de dotaciones que incorporaría desde centros de formación a servicios a empresas, incluyendo los relacionados con la energía y la movilidad sostenible.
- Impulso al desarrollo de Los Ahijones, al objeto de conformar una pieza para el desarrollo de actividades logísticas en consonancia con el enclave de Vicálvaro Sur.
- Considerar la oportunidad de ajustar el desarrollo temporal de los suelos industriales y de redes públicas de Los Berrocales, situados entre el Cerro Almodóvar y La Dehesa en relación al resultado del concurso del Bosque Metropolitano y el papel a desempeñar en la estrategia logística del sureste.

En relación con la infraestructura viaria, se plantea intervenir en dos ejes estructurantes considerados como estratégicos:

- La avenida del Parque, constituyendo un conector verde entre el Cerro Almodóvar y el parque del Humedal en Coslada. Requerirá de las intervenciones precisas para su naturalización y mejora de las condiciones para los peatones.
- La calle Rivas, eje principal que conecta el casco de Vicálvaro y su parque forestal, con el polígono industrial y Los Ahijones. Con la intención estratégica de que sea un eje de reactivación económica a lo largo de los dos nodos de referencia de actividad económica: al norte el enclave de la estación de ferrocarril y al sur las parcelas de actividad económica del ámbito de La Dehesa.

Otras vías que se consideran de especial interés son:

- La calle Boyer, por su conexión con El Cañaveral y ser la salida del polígono por la carretera M-824, cuyo trazado debe ser mejorado.
- La apertura de nuevo vial relacionado con la intervención de la estación de ferrocarril, al norte, que permita la conexión de la calle Pirotecnia con la calle de la Barca y su prolongación hasta la calle Rivas.

Las actuaciones planteadas se despliegan sobre un marco de regulación urbanística en el que el régimen de usos e intensidades edificatorias presenta una diversidad que debe ser reconocida desde el inicio por su complejidad y ataduras, a la implantación de proyectos más híbridos e innovadores en los usos, así como a las tipologías edificatorias más demandadas para usos logísticos.

EL. Áreas de oportunidad de alcance distrital o local
- Entorno de la estación de FFCC
- Logística y actividad económica Vicálvaro Norte y Vicálvaro Sur
- Los Berrocales – Almodóvar

EN. Objetivos Normativos
P. Planeamiento
G. Gestión
U. Urbanización

EL. Áreas de oportunidad de alcance distrital o local

EL1. Entorno de la Estación del FFCC

Definición de una nueva pieza urbana como charnela entre el consolidado actual de Vicálvaro y el polígono industrial, pivotando en torno a la estación de Vicálvaro y el intercambiador de transporte actual de la EMT (Metro-Cercanías).

1. Pieza articuladora con frente c/ Rivas. Usos terciarios de actividad económica.
2. Frente a viario de nueva apertura. Usos mixtos. Micrologística.
3. Frente a vía del ferrocarril. Espacios libres
4. Pieza articuladora. Segunda fachada de la estación de Vicálvaro.
5. Nuevo frente al polígono industrial. Articulación de viario de nueva creación
6. Viario de nueva creación

Esquema de ordenación en el ámbito del entorno de la Estación del FFCC

Exige la delimitación de un nuevo ámbito de planeamiento, como «Actuación de Transformación Urbanística» en los términos contenidos en el art 7 del TRLS (Texto Refundido de la Ley de Suelo), cuya modalidad se concretará en función del alcance de la propuesta de intervención. Incorporaría suelos del actual Plan Especial Área Intermodal Puerta de Arganda y parte del API 14.04. Se plantea sobre suelos actualmente vacantes (o con usos con instalaciones precarias, destinadas a almacén de construcción) y patrimonialmente en su mayor parte de ADIF (se incluye también una parcela de la EMVS) incorporando los siguientes criterios de planeamiento:

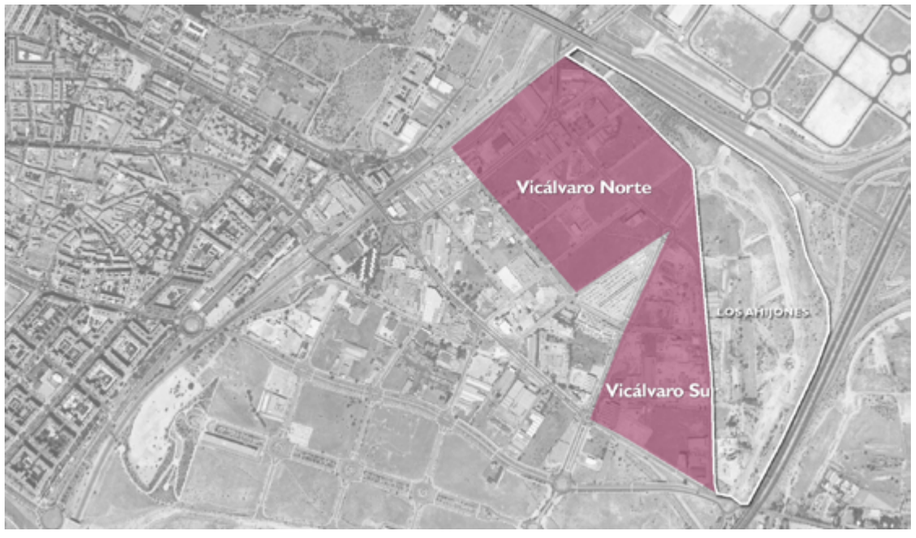
- Creación de una nueva pieza urbana, con nuevo frente al polígono industrial mediante la articulación de edificaciones que integren el acceso sur de la estación y el actual intercambiador modal.

- Ejecución de la segunda fachada de la estación de Vicálvaro, con solución de acceso directo al intercambiador.
- Reordenación viaria, con ajuste de la actual calle Ferrocarril del Tajuña y su enlace con la calle de la Barca y definición de un nuevo sistema de espacios libre públicos que enlace esta última con calle de la Pirotecnia, como eje estructurante del polígono industrial. La cercanía al nudo de conexión con la Gran Vía del Este apoya su localización estratégica.
- Implementación de bases de ordenación para posibilitar la construcción de una nueva pieza urbana que articule cuatro frentes: el del polígono industrial calle Rivas, a la calle Pirotecnia, a la calle de la Barca y al frente del ferrocarril.
- Ordenanza de usos mixtos: plantas bajas de usos relacionados con la movilidad sostenible, *carsharing*. Y logística de pequeña escala, CDU, que incorpore la distribución de última milla. Plantas superiores servicios a empresas y terciarios.

EL2. Logística y actividad económica Vicálvaro Norte y Vicálvaro Sur

En el API 14.04 se pueden identificar dos ámbitos de similares características que les dibujan como potenciales lugares para una especialización funcional relacionada con la logística en sus diferentes escalas. Con conexiones a vías rápidas de ámbito metropolitano junto a las estructurantes distritales (calle Rivas, avenida del Parque).

Actualmente tienen gran porcentaje de suelo vacante o con escasa ocupación por construcciones, especialización en actividades de almacenamiento y reparto de materiales de construcción (incluidas plantas de áridos) y diferente estructura parcelaria (basada en un viario de diferente trama).



Localización del área de oportunidad

Las pasamos a identificar:

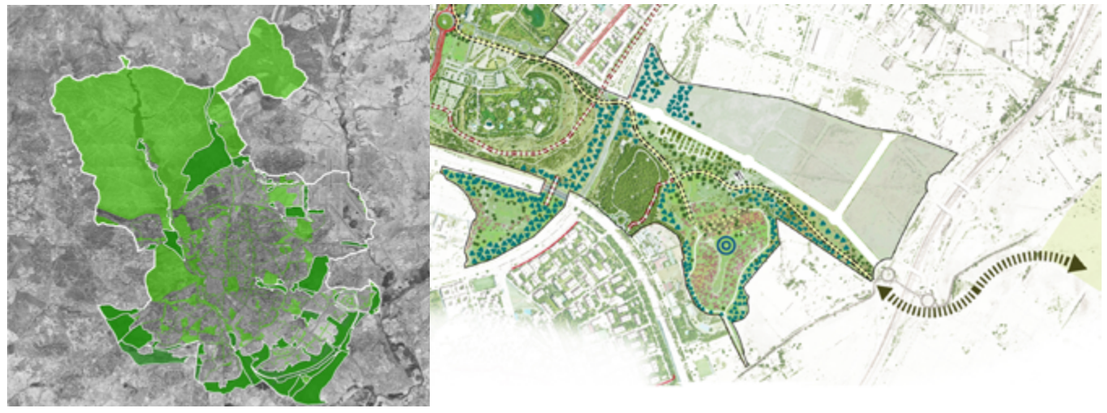
- Vicálvaro Norte: Parcelas de tamaño mediano, entre 3.000 y 20.000 m². Superficie total: 32 hectáreas.
- Vicálvaro Sur: Parcelas de gran tamaño, entre las 1,5 y 3 hectáreas. Superficie total: 17 hectáreas.

Se propone una modificación de su régimen de usos incorporando usos mixtos en donde la logística tuviese una presencia preferente, manteniendo las edificabilidades actuales e incorporando una localización específica para usos terciarios y de servicio a las empresas.

El ámbito de Vicálvaro Sur sumaria su potencial al colindante de Los Ahijones, sobre una estructura viaria compartida y posibilitando la mejora ambiental de la avenida del Parque.

EL3. Los Berrocales - Almodóvar

Entre el consolidado actual del APE 19.11 RP *La Dehesa* y la banda dotacional de la A-3 están planificados varios enclaves de Los Berrocales: el mayor en superficie y afección es industrial, el segundo sería el suelo previsto para VIS (vivienda de integración social) de cesión a la Comunidad de Madrid, y el tercero las grandes reservas de suelo calificado para dotaciones públicas y espacios libres. El resultado del concurso del Bosque Metropolitano requiere considerar la oportunidad de modificar la programación temporal de los suelos de redes públicas de Los Berrocales, situados entre el Cerro Almodóvar y La Dehesa, puesto que la ejecución de esta etapa está prevista entre 2027 y 2031, lo que retrasaría sustancialmente las previsiones de ejecución de los espacios libres del proyecto del *Bosque Metropolitano* en este sector.



Esquema del proyecto Bosque Metropolitano.
El Cerro Almodóvar y su entorno en el proyecto “Efecto Mariposa”, ganador del concurso Bosque Metropolitano

Planeamiento vigente en el ámbito de Los Berrocales - Almodóvar

En especial es necesario consolidar la ejecución de las zonas verdes de Los Berrocales que se integran en el Plan Especial del Cerro de Almodóvar actualmente en tramitación.

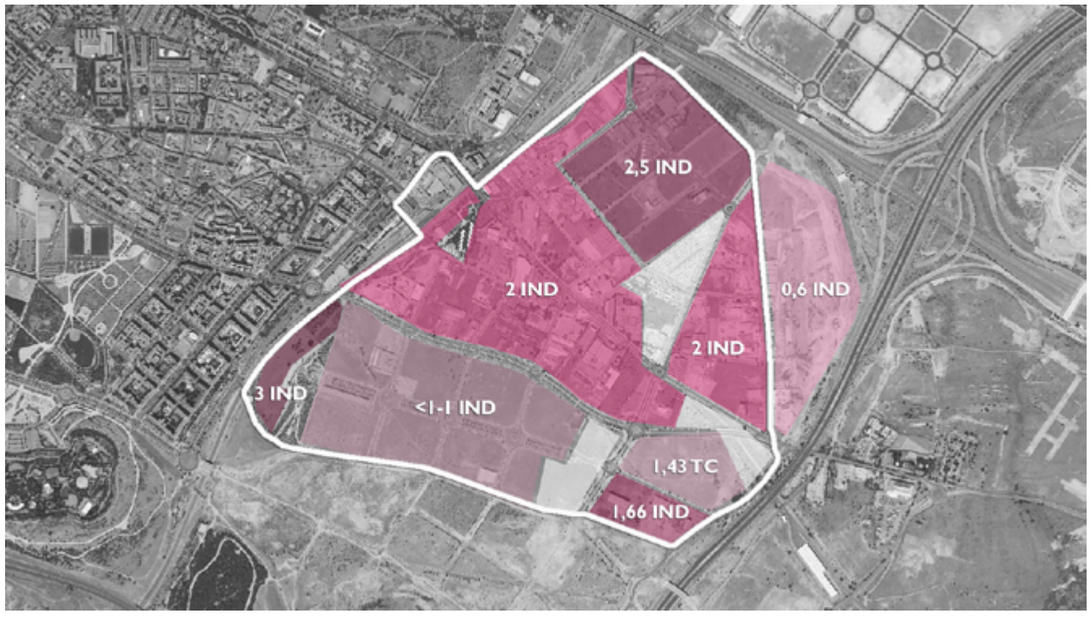
El Bosque Metropolitano procura una lógica territorial en la que cabrían determinadas piezas de actividad económica que aportasen servicios y complementariedad al sector productivo actual en Vicálvaro, así como elementos de dotación y servicios urbanos que rematasen la corona sureste hasta la M-45, como piezas emblemáticas incorporadas al sector productivos ligadas a servicios de energía y movilidad sostenible, elementos estos que no generarían efectos adversos en determinados puntos del ámbito total previsto.

Resulta conveniente asimismo adoptar nuevas claves para la urbanización con objeto de conseguir la continuidad del sistema de espacios libres entre el parque de Valdebernardo y el arroyo de Los Migueles que contribuya a consolidar una trama verde en los nuevos desarrollos urbanísticos.

EN. Objetivos Normativos

El conjunto de ámbitos de esta área de oportunidad presenta un marco de regulación urbanística de gran diversidad en el régimen de usos e intensidades edificatorias, derivado del largo periodo temporal de su producción que debe ser evaluado para garantizar su adaptación a los requerimientos actuales.

- NZ 9.5
- API 19.03 Valdecarante.
- API 19.04 Polígono Industrial de Vicálvaro.
- APE 19.07 La Cuqueña.
- APE 19.11 RP La Dehesa.
- UZPp 02.03 *Los Ahijones*.



Índices de edificabilidad y uso característico de los diferentes ámbitos

Estrategia VIVAVI: Vicálvaro

P. PLANEAMIENTO

P1. Logística en los Ahijones

El «*Estudio de Aproximación a la Definición de una Estrategia Logística en el Arco Sureste del Término Municipal de Madrid*» ha identificado los suelos industriales del UZPp 2.03 *Los Ahijones*, como una oportunidad para impulsar la implantación de actividades logísticas en el corredor de la A-3 y activar los suelos industriales del sureste de la ciudad.

Su buena posición respecto a la M-45 y la R-3, su proximidad a la futura Terminal Intermodal de Vicálvaro y sus condiciones de edificabilidad adecuadas para la logística (e<1 m2c/m2s) permiten contemplar la posibilidad de explorar su idoneidad para la implantación de naves XXL en desarrollos logísticos independientes que son actualmente muy demandados por el mercado. En la actualidad, la superficie bruta es de 23,7 has y neta 14,6 has. Convendría realizar un ajuste en su estructura viaria, manteniendo la vía perimetral como vía colectora y de enlace con la M-45 y la calle Mir como vía distribuidora interna, de servicio común al Área de Actividad Económica Vicálvaro Sur.

El área de oportunidad y las autovía R-3 y M-45

Estos suelos cuentan con la ventaja adicional de estar aún sin urbanizar, pudiendo adaptar su diseño a las necesidades de la logística moderna, condición escasa en el término municipal. Podrías resultar de interés valorar un adelanto en la ejecución para articular una oferta logística adaptada a la demanda del mercado.

Por su colindancia con suelos vacantes del API 19.04 *Polígono Industrial de Vicálvaro*, y la proximidad a los ámbitos de La Dehesa y La Cuqueña, pueden alcanzarse sinergias muy importantes, generando un polo logístico de atracción. Sólo incluyendo otros suelos colindantes, por tanto, con mayor grado de complejidad, podría alcanzarse la dimensión para desarrollar un centro de transporte logístico capaz de ofrecer una mayor prestación de servicios.

Estrategia VIVAVI: Vicálvaro

G. GESTIÓN

G1. Los Ahijones – Los Berrocales

La mejora de la accesibilidad al área de oportunidad de Vicálvaro desde la M45 está condicionada a la ejecución de las acciones infraestructurales que sobre esta vía están asignadas a las juntas de compensación de Los Ahijones y Los Berrocales. Se propone valorar conjuntamente, con las juntas de compensación un posible ajuste de la programación de las etapas 3 y 4 de estos sectores, respectivamente, por el impulso que supondría para la implantación de actividades en la zona.

Esta actuación favorecería también notablemente el acceso al polígono de La Dehesa, cuya mayor activación va a presionar la infraestructura existente, repercutiendo favorablemente en el conjunto, que se vería beneficiado por las nuevas actividades logísticas implantadas en la zona.

Transporte público existente

G2. Activación del PMS dotacional y lucrativo

Impulsar las propuestas de utilización del PMS, lucrativo y dotacional, para la dinamización y cualificación del conjunto del suelo industrial de Vicálvaro.

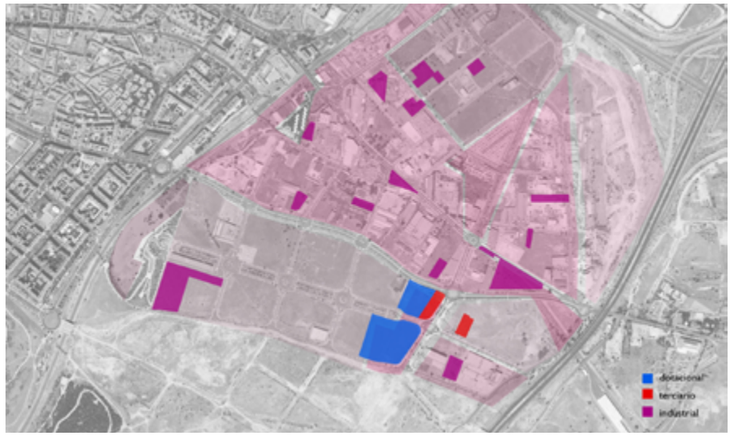
La activación del PMS requiere de una estrategia de puesta en carga de las parcelas incluidas en el mismo, basada en la graduación (diferenciando las parcelas que pueden ser utilizadas inmediatamente de aquellas otras que requieren cumplimentar procesos de planeamiento y gestión) y la diversificación (fomentando la diversidad del tejido productivo y las modalidades de ejercicio de la actividad empresarial).

Las líneas de actuación que concretan dicha estrategia son las siguientes:

La dinamización del mercado de suelo, mediante la convocatoria de concurso de suelo público (con uso industrial y terciario) destinado a empresas y entidades vinculados a sectores innovadores, a empresas de economía social y a colectivos de autónomos y emprendedores.

La promoción de servicios comunes sobre suelos lucrativos municipales en parcelas bien localizadas. Dichos servicios comunes abarcan una amplia gama de actividades dirigidas a fomentar la conexión entre empresas y personas empleadas: asociaciones empresariales, entidades de conservación, servicios técnicos (salas de reuniones, formación, promoción, informática), restauración etc.

La implantación de usos dotacionales en las parcelas calificadas como tales, con objeto de facilitar la calidad de vida de las personas empleadas como deportivos, escuelas infantiles, ludotecas, institutos de formación profesional, centros de investigación universitaria («*living lab*»), centros sanitarios, etc. Asimismo, también se incluyen los centros de reciclaje de residuos, cantones de limpieza, etc. Finalmente, conviene señalar que la edificación y el espacio libre de las dotaciones podría hibridarse con el uso de agricultura urbana intensiva.



Actuaciones de Patrimonio Municipal de Suelo (PMS)

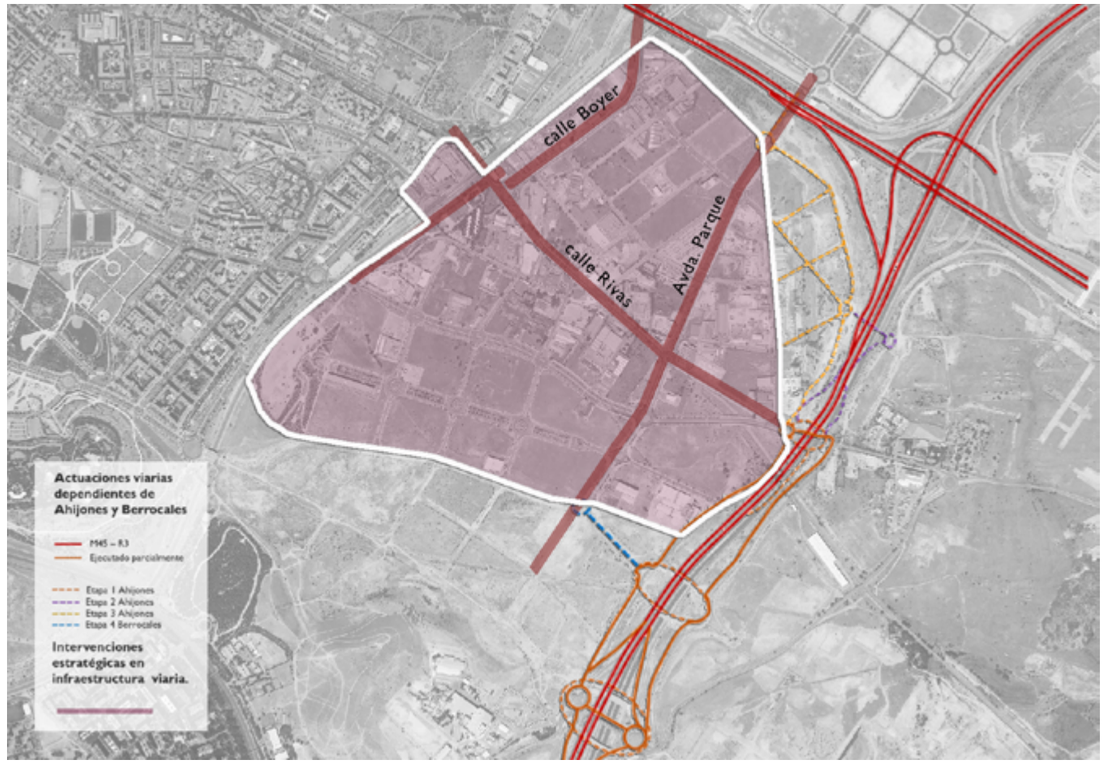
Estrategia VIVAVI: Vicálvaro

U. URBANIZACIÓN

U1. Cualificación de los ejes viarios estructurantes

Definir objetivos y criterios para mejorar las características funcionales, ambientales y paisajísticas de los ejes viarios estructurantes del área industrial.

El déficit de infraestructura verde del polígono penaliza la calidad paisajística y ambiental del polígono industrial, por lo que la propuesta se centra en reconvertir los ejes estructurantes de la calle Rivas y la avenida del Parque. El potencial de la actuación radica en su incidencia en el conjunto: la Avenida del Parque conecta al norte con el desarrollo de El Cañaveral y en su prolongación hacia el sur alcanzaría el Cerro Almodóvar. La calle Rivas



Actuaciones viarias dependientes de Los Ahijones y Los Berrocales

conecta al oeste con el casco de Vicálvaro y su parque forestal.

Estos ejes tendrían tanto una función ecológica como social y deben idearse para favorecer la accesibilidad peatonal entre zonas verdes existentes o previstas, con el uso de vegetación o la presencia de agua. La provisión de servicios de regulación del régimen hidrológico, con el uso de SUD y zanjas drenantes, recuperando por tanto el ciclo hidrológico será fundamental.

Interesa también mejorar la caminabilidad de la calle Boyer, en especial en su conexión con El Cañaveral a través de la vía pecuaria, que actualmente se utiliza para paso de vehículos, y en la salida del polígono por la carretera M-824 donde las aceras llegan hasta el puente sobre las vías férreas, quedando sin continuidad el paso peatonal.

Dado que los espacios públicos del polígono están dominados por el vehículo privado, en parte por la funcionalidad de carga y descarga que requiere un área de actividad económica, especialmente cuando gran parte de esa actividad es de tipo productivo manufacturero, es preciso redefinir los esquemas funcionales de los citados ejes estructurantes, considerando un cambio de modelo hacia una nueva cultura de la movilidad, asegurando también la comodidad y seguridad de los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como la facilidad de acceso y la eficiencia del transporte público. Para ello se propone revisar el dimensionado y número de carriles de circulación, permitiendo el acceso rodado necesario, pero evitando espacios residuales y anchos excesivos que invitan a velocidades elevadas incompatibles con la integración urbana del polígono.

U2. Mejora de las infraestructuras y servicios del área industrial

Se ha evaluado la calidad y carencias de los servicios e infraestructuras del conjunto que pueden dificultar la implantación de actividades económicas. Esta evaluación se ha realizado tomando como referencia para la enumeración de las características y carencias de los servicios e infraestructuras, el documento «*Requisitos para la obtención de la marca de calidad Polígono Empresarial de Calidad por parte de las áreas empresariales*», desarrollado por la Coordinadora Española de Polígonos Empresariales (CEPE), y la exposición de la evaluación con los datos obtenidos vía online a través de la *web Inkolan* y en la visita de inspección.

Concretamente se han analizado los siguientes servicios e infraestructuras: red de saneamiento, abastecimiento de agua, infraestructuras viarias, alumbrado público, red de suministro de gas natural, red de suministro de energía eléctrica, infraestructuras de telecomunicaciones, infraestructuras

para emergencias, mantenimiento de parcelas vacías, zonas verdes y espacios ajardinados, servicios para la movilidad, limpieza de zonas públicas y gestión de residuos.

Es preciso mejorar el estado de los servicios infraestructurales, la situación de la urbanización en cuanto a pavimentación, accesibilidad peatonal con objeto de contribuir a la mejora del atractivo del polígono para la implantación de nuevas actividades.

Imágenes del deterioro del espacio público en el polígono industrial de Vicálvaro

LOGÍSTICA EN EL CORREDOR A-3

Abordar las necesidades de dos operadores muy relevantes de la logística en Madrid: Mercamadrid y el Centro Transportes de Madrid

La ciudad de Madrid, al igual que muchas otras grandes capitales europeas, está experimentando un incremento fuerte y sostenido en la demanda de servicios de transporte, logística y distribución de mercancías, como consecuencia de los nuevos hábitos y modelos de producción, comercio y consumo, acelerados con motivo de la pandemia ocasionada por el COVID 19.

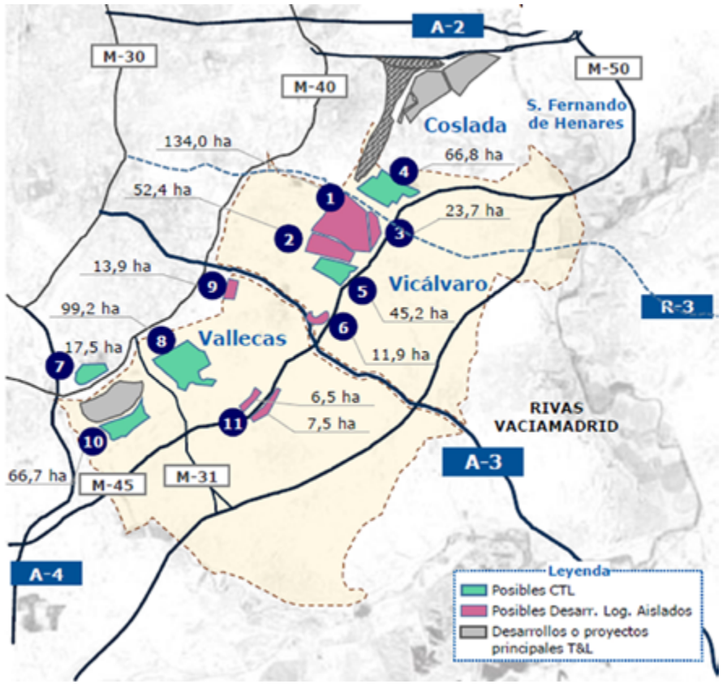
Este dinamismo del sector del transporte, la logística y la distribución plantea una doble oportunidad para una gran ciudad como Madrid.

Por un lado, ofrece una opción de desarrollo económico para zonas urbanas y periurbanas en las que la actividad económica no se haya consolidado al ritmo esperado, como ocurre con los distritos industriales de Villaverde, Vicálvaro y Vallecas, sobre los que actúa la estrategia VIVAVI. En ese sentido, el sector del transporte, la logística y la distribución no sólo no para de demandar suelo e instalaciones en el entorno de las grandes ciudades como consecuencia de su gran dinamismo, sino que además ha demostrado ser un sector estable y refugio frente a los momentos de incertidumbre e incluso crisis económica.

Por otro lado, la actuación planificada y con visión de medio-largo plazo sobre el territorio a la hora de desarrollar y proveer infraestructuras, suelo, instalaciones y servicios aptos para esta actividad, permite racionalizar tanto el uso del suelo como la generación del tráfico de vehículos pesados, evitando su dispersión en el territorio y concentrando ambos en zonas suficientemente amplias, bien diseñadas y localizadas cerca de las vías de alta capacidad, lo que redunda en la reducción de los impactos visuales, la congestión, el ruido y la contaminación en general, y dota a esta actividad de una mayor eficiencia, sinergias y valor añadido.

La realización del estudio de aproximación a la definición de una Estrategia Logística en el arco Sureste del término municipal de Madrid ha permitido desarrollar un análisis del soporte territorial, de las características del planeamiento y un contraste con distintos agentes y operadores del mercado logístico sobre sus necesidades espaciales e infraestructurales.

Instalaciones de Mercamadrid y del Centro de Transportes de Madrid



Bolsas con potencial para uso logístico. Superficies brutas

Como resultado de esa aproximación estratégica, se han incluido actuaciones específicas y mecanismos de integración de su potencial en los tejidos urbanos de las diferentes áreas de los distritos de la estrategia VIVA-VI y en otras áreas de oportunidad vacantes.

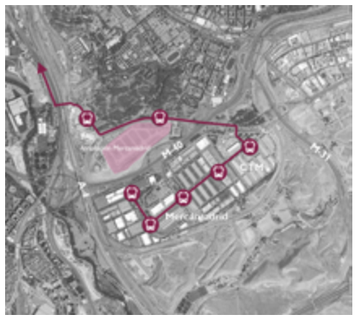
En la hoja de ruta de la estrategia se ha destacado la conveniencia de abordar las necesidades de dos operadores muy relevantes de la logística en Madrid: Mercamadrid y el Centro Transportes de Madrid, atendiendo a las específicas condiciones que presentan.

Logística en el corredor A-3

NUEVOS CRITERIOS ESTRATÉGICOS

E1. Mercamadrid – Centro de Transporte de Madrid (CTM)

Esquema de ordenación. Ámbito Mercamadrid – Centro de Transporte de Madrid (CTM) y entorno



Ampliación de Mercamadrid en el àmbito AOE 0.05. Red de transporte público

Mercamadrid y el Centro de Transportes de Madrid (CTM) iniciaron su actividad a principios de los 80, por lo que sus instalaciones empiezan a resultar obsoletas para las exigencias de la logística contemporánea y tras cuarenta años se encuentran al borde de su capacidad. Estas necesidades de ampliación y actualización se deben tanto a las necesidades propias de su funcionamiento como a demandas de nuevas implantaciones y su solución tiene un alcance estratégico, que supera incluso a la ciudad y la región de Madrid.

La necesidad de incrementar su superficie e incluso planificar su transformación ha de ponerse en directa relación con el horizonte de extinción de la sociedad Mercamadrid y de la concesión de los terrenos, en 2032, un vencimiento muy cercano para la complejidad de las materias en juego. Por su parte, el CTM está arrendado sobre una parte de los terrenos de esa concesión.

Ampliación de Mercamadrid a traves de las reservas de suelo del UZPp 3.01 Valdecarros

Por tanto, ambas sociedades y sus clientes operan en un escenario de incertidumbre que puede penalizar inversiones y proyectos de futuro, y es necesario trabajar en estas dos líneas señaladas: ampliación de plazo y ampliación de superficie.

Las reservas de ampliación de Mercamadrid disponibles en el AOE 0.05 no cubren las expectativas de esta empresa, por lo que se abre la necesidad de evaluar el potencial de bolsas de suelo anexas o muy próximas a las actuales instalaciones de ambos operadores, para lo que se plantean dos

Imagen de la propuesta ganadora del concurso Bosque Metropolitano

posibilidades: la ampliación de Mercamadrid en los suelos dotacionales colindantes de Valdecarros o el traslado del CTM a otros equipamientos, liberando el suelo para la ampliación de instalaciones de Mercamadrid. La primera de estas opciones requiere la integración de los objetivos del proyecto resultante del concurso del *Bosque Metropolitano*.

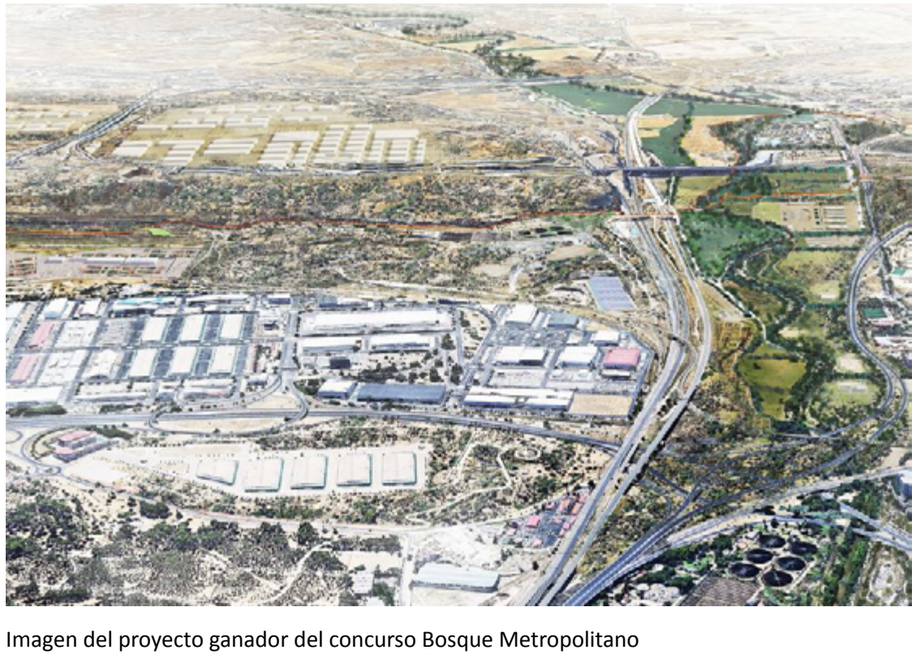


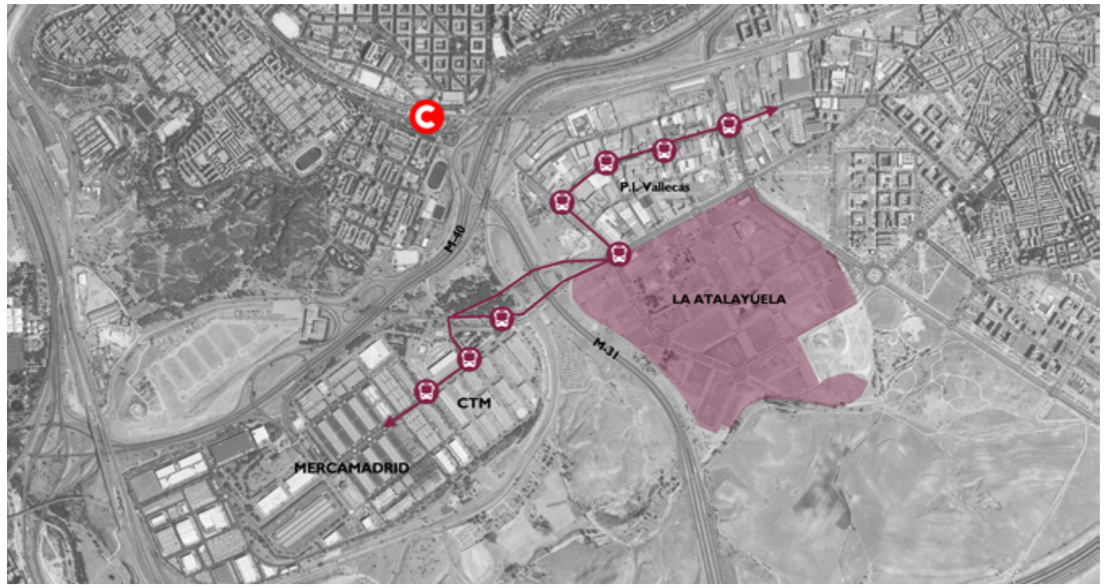
Imagen del proyecto ganador del concurso Bosque Metropolitano

Ampliación de Mercamadrid a través de las reservas de suelo del UZPp 3.01 Valdecarros

En estos momentos Mercamadrid dispone de la ampliación de su superficie hacia el norte de la M40, en el AOE 00.05 y cuenta con planeamiento y urbanización ejecutados pendiente de ser ocupada.

La ordenación de Valdecarros contiene asimismo una reserva de suelo cuya calificación dotacional permitiría una formula concesional análoga a la actual, sobre parámetros urbanísticos adecuados al desarrollo de la actividad y a sus futuras ampliaciones. (Sbruta= 66,7 ha / Sneta ind/log= 60,9 ha).

Esta ordenación debe establecer su contraste y conjugación con la propuesta ganadora del concurso Bosque Metropolitano, que propone el establecimiento de nuevos viveros municipales, balsas de riego y nuevos parques para la restauración del hábitat en el borde actual con Mercamadrid.



Red de transporte público en el entorno de la Atalayuela

Traslado de CTM y extensión de Mercamadrid a los suelos ocupados por aquel

Por localización, accesibilidad y superficie (Sbruta= 99,2 ha / Sneta ind/log= 49,9 ha), La Atalayuela puede suponer una buena opción para situar un Centro de Transportes y Logística que ofrezca una alternativa de ampliación y modernización al CTM. La liberación del suelo actualmente ocupado por el CTM permitiría la ampliación de Mercamadrid en un horizonte temporal ajustable a sus necesidades.

Como inconvenientes estarían la necesidad de interlocución obligada con los propietarios del ámbito de La Atalayuela y las necesarias modificaciones de planeamiento y gestión para la reconfiguración y adaptación de las parcelas actuales a las necesidades del CTM.

Un reto de elevada complejidad que requiere iniciar la formación de un grupo de trabajo en el que se incluyeran Mercamadrid, el CTM, el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid, para análisis de la posible ampliación, traslado y modernización de Mercamadrid y del CTM.

El alcance de cualquiera de las alternativas consideradas requiere la presencia y participación de las juntas de compensación de los ámbitos de La Atalayuela y de Valdecarros, con objeto de contrastar la viabilidad del proceso y su implementación.

G. GESTIÓN

Imagen del proyecto ganador del concurso Reinventing Cities

G1. La Atalayuela: Reinventing Cities

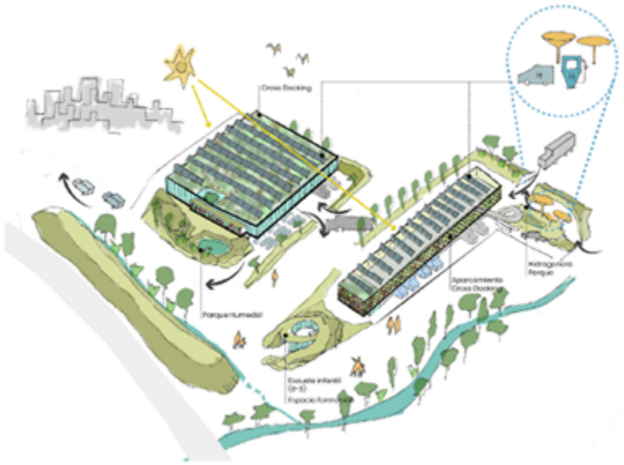
Se desarrollará el proyecto ganador del concurso de la segunda edición de Reinventing cities, que contribuirá a ir consolidando el polígono industrial La Atalayuela, en el distrito de Villa de Vallecas, con actividades que cumplen con un importante compromiso ambiental y con un carácter demostrador de un nuevo modelo de logística urbana. Está situado junto a la parcela del Vivero Municipal de Empresas que está desarrollando el Área de Economía y con el que habrá de compartir sinergias en la innovación de la distribución urbana, muy ligada al sector de la alimentación por la posición cercana de Mercamadrid y del CTM y su accesibilidad a las redes de movilidad por carretera.

Se desarrollará una plataforma de 17.600 m² de *crossdocking* (transferencia de mercancías entre vehículos sin almacenaje intermedio), para distribución urbana sostenible, en sinergia con el proyecto de un operador en la

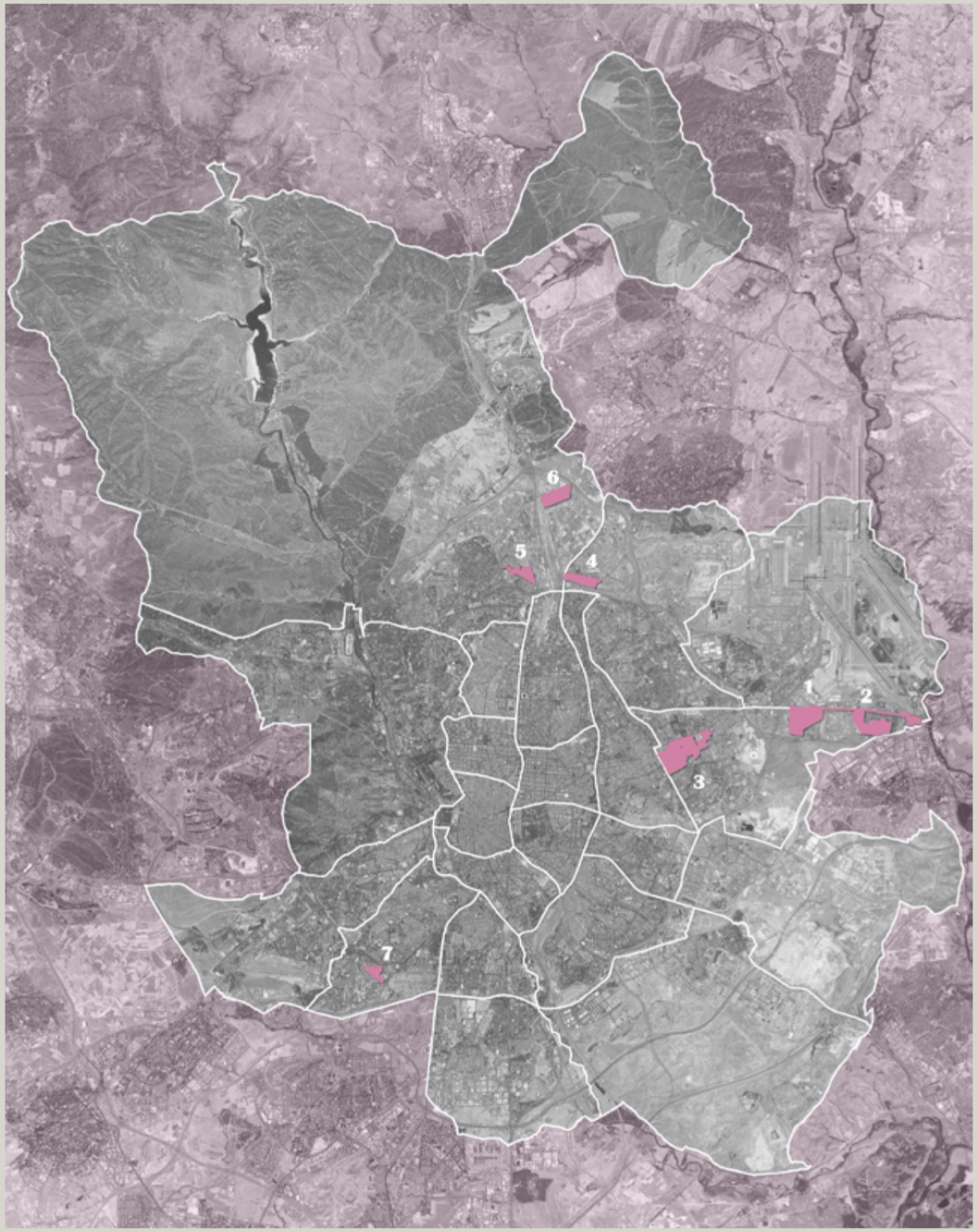
almendra central, convirtiendo La Atalayuela en un enclave estratégico de un proyecto con importante impacto en la ciudad de Madrid por la distribución en vehículos abastecidos con hidrógeno verde 100% limpio.

La actividad principal es la micrologística con vehículo limpio, suministrando a una red de microhubs que la empresa está proyectando en el centro urbano (proyecto europeo LEAD). Además, contará con su primer centro de clasificación automatizado lo que plantea un modelo DUM con movilidad sostenible e inteligente.

Contará con paneles fotovoltaicos, una hidrogenera para producción y distribución de hidrógeno como combustible para vehículos eléctricos, usos sociales para escuela infantil y aula de formación.



Esquema del funcionamiento del conjunto del proyecto ganador del concurso Reinventing Cities



Localización de las áreas consolidadas de actividad económica

ÁREAS CONSOLIDADAS DE ACTIVIDAD ECONÓMICA

Introducción

Definición de una línea estratégica de mejora de sus capacidades y de su relación con el entorno

San Blas Canillejas
1. Las Mercedes Oeste
2. Las Mercedes Este
3. Julián Camarillo

Hortaleza
4. Manoteras

Fuencarral-El Pardo
5. Herrera Oria
6. Valverde

Carabanchel
7. Aguacate

La implantación territorial de las actividades económicas en la ciudad de Madrid es el resultado de un largo proceso histórico de formación, adaptación, reconversión y recualificación de un elevado conjunto de áreas, no siempre vinculado a procesos de planificación urbana y territorial.

Aquellos espacios cuya vocación inicial ha estado vinculada a la producción industrial han ido acomodando sus características a la evolución del sistema productivo en el contexto de una economía urbana como la madrileña, muy condicionada por la hegemonía del sector servicios, por su condición de capitalidad y de centro de un área metropolitana que alcanza ya una dimensión regional.

Desde el punto de vista de la definición de una estrategia de actuación en las áreas de actividad económica, es relevante identificar aquellas áreas de origen industrial que, presentando un elevado grado de consolidación y sin problemas de estructura urbana, ni decaimiento notable, ni disfunciones relevantes con su entorno, también requieren la definición de una línea estratégica de mejora de sus capacidades propias y de su relación con el entorno en el que se encuentran.

El universo de estas áreas no obedece a un único origen regulatorio urbanístico del vigente Plan General de 1997, aunque bien podríamos identificarlo con gran parte del espacio regulado por la norma zonal 9 (NZ 9), en sus diferentes grados, y también otros espacios heredados de planeamientos anteriores regidos entre los ámbitos APIs. Estos espacios no presentan características ni problemáticas uniformes, pero sí algunos aspectos comunes que permitirán plantear un diagnóstico básico compartido y una batería de acciones generalizables y otras más específicas para cada uno de ellos.

Los ámbitos más significativos de esta tipología de espacios productivos se localizan en los distritos de Hortaleza, San Blas, Carabanchel y Fuencarral - El Pardo.

Desde un punto de vista normativo, los ámbitos regulados bajo norma zonal 9 son de uso cualificado industrial, y sólo en el grado 3º se permite la

San Blas Canillejas
1. Las Mercedes Oeste
2. Las Mercedes Este
3. Julián Camarillo

Hortaleza
4. Manoteras

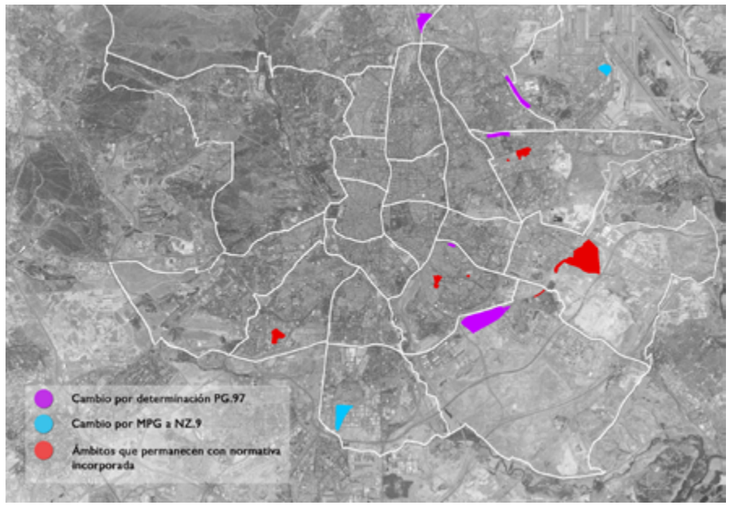
Fuencarral-El Pardo
5. Herrera Oria
6. Valverde

Carabanchel
7. Aguacate

Localización de los ámbitos de Norma Zonal 9, grados 3, 4 y 5

coexistencia con el uso terciario. Sus grados 1º y 2º están insertados en áreas urbanas residenciales consolidadas, permitiendo su transformación a usos terciarios y residenciales, y soportan una problemática específica que no es objeto de esta actuación. Los grados 3º, 4º y 5º responden a espacios originalmente ligados a la producción genuinamente industrial manufacturera en la que incluso se pueden identificar aún algunas grandes plantas fabriles.

A este mosaico regulatorio hay que añadir determinadas Áreas de Planeamiento Incorporado, de uso característico industrial, con características similares, y regulaciones normativas propias o en algunos casos en los que se aplica la NZ 9.



Áreas de Planeamiento Incorporado (APIs) de uso característico industrial

Diagnóstico

A pesar de la diversidad que encierran las áreas consideradas, tanto por su origen, localización y evolución, es posible identificar en ellas algunos problemas comunes que dificultan su evolución y adaptación a nuevos retos económicos y desafíos ambientales, limitan el potencial de las empresas allí implantadas y la implantación de nuevas, o impiden una interacción armónica y sinérgica con su entorno. Sin pretensión de exhaustividad pueden sintetizarse en:

- Urbanización obsoleta, que no responde a las necesidades de la movilidad activa (peatonal y ciclista) y a su mejor accesibilidad al transporte público.
- Insuficiencia de espacio para aparcamientos, originando una presión sobre el espacio público que es ocupado por vehículos sin control.
- Deterioro del medio ambiente ante la inexistencia o escasez de arbolado, áreas estanciales y zonas verdes.
- Un paisaje urbano anodino, con naves descontextualizadas de su entorno y edificios sin bajos con actividad diferenciada.
- Escasez de servicios para mejorar la calidad de vida de las personas empleadas.
- Ausencia de procesos de colaboración y simbiosis que pongan en relación las empresas ubicadas en un área de actividad económica.
- Gestión no centralizada de infraestructuras urbanas que aportarían eficiencia a las redes energéticas y de datos ausencia de servicios compartidos para empresas y empleados como salas de conferencias, zonas de *coworking*, restauración.

Áreas Consolidadas

NUEVOS CRITERIOS ESTRATÉGICOS

Estas condiciones de partida apuntan a definir una actuación estratégica basada en la recualificación del espacio público, el refuerzo de la movilidad sostenible, la prestación de servicios a las empresas y a las personas empleadas, y el apoyo a la creación de sinergias entre aquellas.

E1. Desarrollar un modelo de movilidad sostenible que aproveche la capacidad del transporte público existente

- Modificación de las secciones del sistema viario para favorecer el calmado del tráfico.
- Integrar en el sistema viario la movilidad activa (peatonal y ciclista).

Movilidad sostenible en el transporte publico

- Refuerzo y adaptación de los servicios de transporte público a las necesidades de estas áreas.
- Promoción de itinerarios cualificados de acceso al transporte público.
- Control de la carga y descarga.
- Creación de aparcamientos provisionales en parcelas vacantes, en caso necesario, así como facilitar la instalación de aparcamientos en altura para atenuar la presión del aparcamiento sobre el espacio público, sin incrementar el número de plazas.

E2. Mejorar el medio ambiente y el paisaje urbano

- Operaciones de renaturalización en el espacio público, plantando árboles de alineación en todas los viarios adecuados y creando áreas estanciales arboladas.
- Acciones de renaturalización y de arte urbano en las fachadas

Transformación de un ámbito industrial tradicional en un espacio empresarial mas sostenible

y cubiertas de los edificios, con objeto de mejorar la amenidad e interés del paisaje urbano y, por tanto, la percepción de seguridad.
- Gestión centralizada de redes y servicios urbanos, «smart grids», redes energéticas, de datos, de monitorización de edificios y espacios públicos.

E3. Activación PMS para dotaciones que sirvan a las personas que trabajan en el área económica

- Escuelas infantiles de primer ciclo (0 a 3 años), que faciliten la conciliación de la vida familiar y profesional de las personas que trabajan en el área.
- Centros de formación profesional destinados a la formación de nuevo personal cualificado, así como a la formación permanente de las personas empleadas. Viveros de empresas.
- Diseñar circuitos de simbiosis entre las empresas en materia de recogida de residuos, creación de comunidades energéticas, etc.

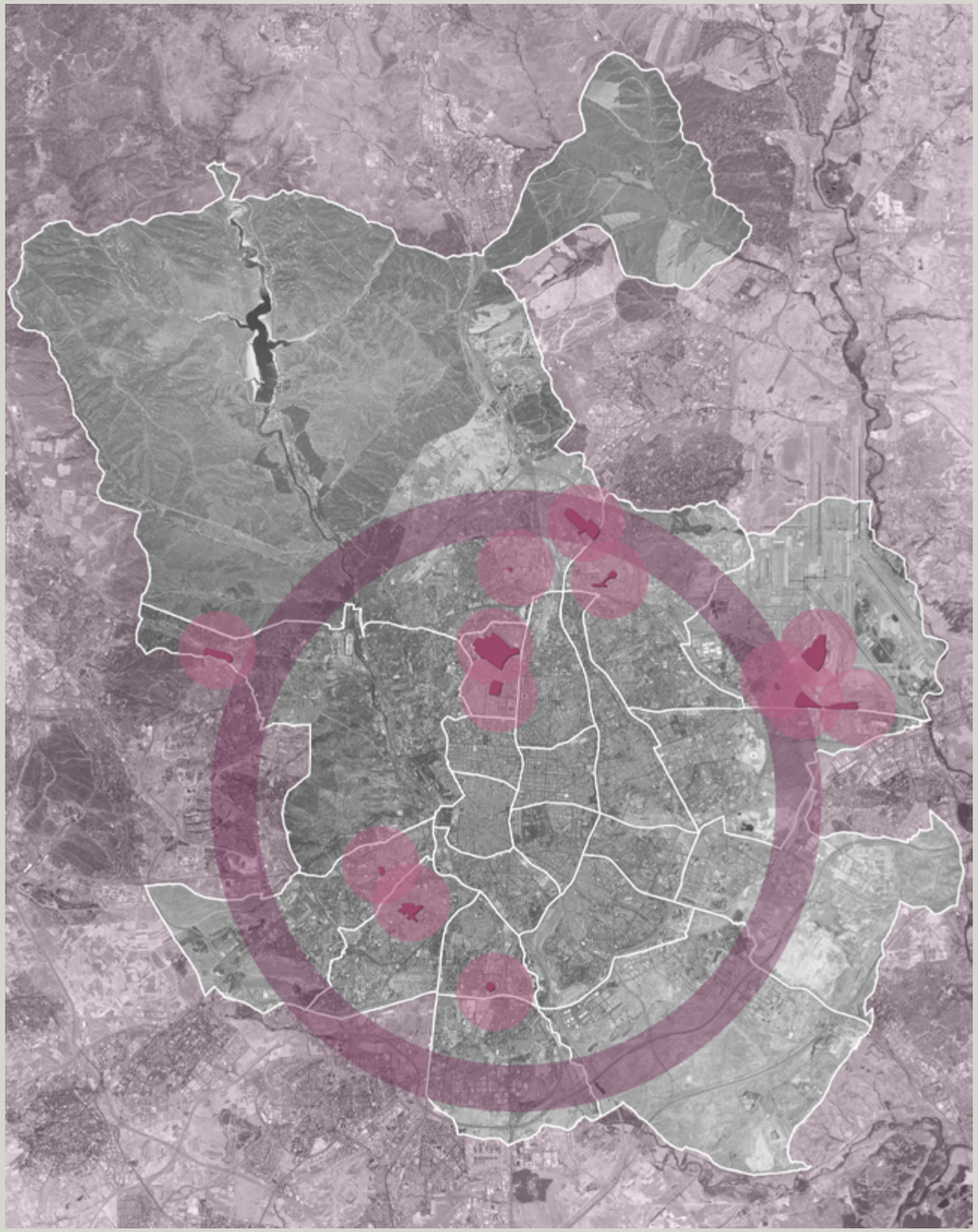
Equipamiento educativo en ámbito de actividad económica

- Promocionar el emprendimiento empresarial mediante incubadoras que faciliten a las startups desarrollar sus innovaciones.
- Implementar acciones de recualificación profesional orientada hacia sectores más innovadores.
- Realizar acciones de promoción y visibilidad.
- Diseñar planes de accesibilidad cognitiva (señalización de las empresas y su localización).

E4. Creación de centros de empresas del área de actividad económica para la prestación de servicios comunes

- Disponer espacios de encuentro entre empresas y desarrollar un servicio de acompañamiento para fomentar la cooperación interempresarial.
- Establecer los ámbitos de asesoramiento en gestión empresarial, ecoeficiencia, inserción laboral, gestión de subvenciones.

Espacio de encuentro



Localización de las nuevas Centralidades Periféricas

CENTRALIDADES PERIFÉRICAS

Una ciudad de proximidad, que suministre todos los servicios para la vida urbana en un radio de 15 minutos andando.

Las áreas vacantes analizadas ofrecen oportunidades de configurar nuevas centralidades urbanas en determinados enclaves de los distritos periféricos de, Latina, Carabanchel, Tetuán, FuencarralEl Pardo, Hortaleza, Barajas y MoncloaAravaca, permitiendo avanzar en la definición de una estructura urbana más policéntrica, mediante la cualificación de los tejidos urbanos a través de la activación de nuevos nodos urbanos. Su activación complementaría las estrategias sobre los suelos industriales planteada en VIVAVI mediante la descentralización de actividades y servicios en estos distritos.

La posición estratégica de varios paquetes de suelo público, pertenecientes al patrimonio municipal o al de otras administraciones públicas, como la Comunidad de Madrid y AENA, permitirá completar la articulación de los tejidos urbanos que rodean estos espacios y acoger nuevos programas de usos acordes con los retos que nuestra sociedad tiene que afrontar, introduciendo dinámicas positivas en sus entornos que favorecerán el reequilibrio territorial del conjunto urbano.

Resulta muy oportuno activar estas áreas de oportunidad para impedir que su condición de vacíos genere degradación y devaluación a su alrededor y se consoliden como barreras interiores en sus barrios.

Programa de Nodos Urbanos de Centralidad

La propuesta de Nodos Urbanos Madrid está plenamente alineada con los objetivos de las Agendas Urbanas y del Plan de Recuperación y Resiliencia para Europa.

La pandemia COVID19 ha reorientado la atención del urbanismo, de manera que, sin desatender la preocupación por el cambio climático, la consecución de comunidades sostenibles y de objetivos globales de desarrollo sostenible, cobra fuerza el objetivo de conseguir ciudades resilientes frente a las emergencias que puedan surgir en el futuro, como la actual sanitaria, episodios de emergencia climática, y de crisis económica en un escenario de mayor incertidumbre y conciencia del cambio a que nos estamos enfren-

tando. Este denominado urbanismo postCovid trata de reorientar el enfoque hacia las personas, hacia una mayor habitabilidad de los barrios, buscando una ciudad de proximidad, que suministre todos los servicios para la vida urbana en un radio de 15 minutos andando.

La rapidez con la que ha surgido la necesidad de cambio no ha llegado, como ocurría antes de la COVID19, de iniciativas institucionales, sino de la propia sociedad organizada a través de redes de ciudades, compartiendo experiencias de transformación, como la adaptación de los espacios públicos en la nueva movilidad, el auge de la agricultura urbana y de la logística de última milla. El modelo de ciudad sostenible sigue siendo el modelo al que aspirar, pero las ciudades han acelerado el cambio hacia un modelo más resiliente, autosuficiente, descentralizado, vinculado con la naturaleza, que combina la conectividad global con la vida de barrio. En estos momentos cobra más sentido que nunca la necesidad de pensar globalmente y actuar localmente.

La Estrategia de Nodos o Centralidades urbanas ha identificado los lugares donde intervenir para mejorar el funcionamiento de la ciudad a través de cuatro ejes prioritarios: 1) modernidad e innovación; 2) sostenibilidad e infraestructura verde; 3) reactivación territorial y 4) calidad de vida.

El objetivo general que se persigue es impulsar un modelo de ciudad policéntrico en las periferias existentes, que favorezca un mayor equilibrio urbano, fortalezca la calidad de vida en los distritos y reduzca los impactos negativos creados por el modelo actual, fuertemente polarizado hacia áreas centrales del municipio.

La ciudad de 15 minutos

- Proximidad y cercanía en los servicios, alimentación de proximidad, economía circular.
- Movilidad centrada en las personas y calles vibrantes.
- Espacios conectados por infraestructuras digitales y de transporte público de alta capacidad.
- Desarrollo comunitario, inclusividad, espacios compartidos.

Retos del urbanismo

PRE COVID

- Modelo de ciudad de proximidad.
- Marco redes de ciudades (sociedad organizada en redes).
- Búsqueda de ciudades resilientes frente emergencias de salud y climáticas.
- Reorientación hacia las personas: generación de empleo, brecha digital, barrios habitables (locales).

POST COVID

- Modelo de ciudad sostenible (teórico).
- Marco Agendas Urbanas, cumplimiento ODS (institucional).
- Búsqueda respuesta climática.
- Orientados retos del planeta (globales).

Estrategia urbanística en un contexto de cambio y crisis

Objetivos particulares:

- Impulsar un modelo de ciudad policéntrico sobre las periferias existentes y los crecimientos planificados que favorezca un mayor equilibrio urbano, fortalezca la Innovación y la calidad de vida en los distritos.
- Contribución, desde actuaciones en suelos dotacionales y espacios infrautilizados a la revitalización de los antiguos polígonos tradicionales de actividad económica, adecuando el planeamiento para reactivación de la actividad productiva.
- Desarrollar proyectos innovadores para atraer industria 4.0 innovadora, ambiental y socialmente responsable, compensando el desequilibrio norte-sur en la implantación de actividad económica.

Los nodos urbanos tienen como propósito atraer nuevas actividades y servicios a la ciudadanía, con capacidad para generar empleo y rejuvenecer el tejido productivo apoyándose en la descarbonización, las infraestructuras verdes, la modernización tecnológica, con nuevos modelos de negocio e innovación social.

Digitalizar para ayudar

- Soluciones centradas en la persona y los usos.
- infraestructura de datos: 5G, IoT, etc.
- El dato como infraestructura.
- Estándares abiertos.
- Gestión inteligente de activos.
- Seguridad y privacidad.

Descarbonización

- Vida centrada en el barrio - movilidad + razonable.
- Energía eficiente y razonable.
- Reducción del uso de agua y reutilización.
- Certificado verde: Diseño, contrucción y ciclo vida.
- Manejo de residuos. Reciclaje y reuso.
- Edificio pasivo. Frío - calor.

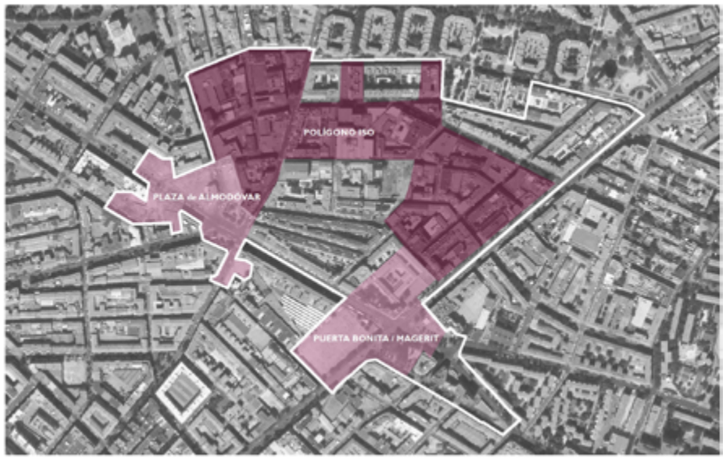
Nuevos modelos productivos

- Industria 4.0 de nuevas centralidades.
- Modelos de plataforma para la colaboración.
- Formación de nuevas profesiones y tecnologías.
- Ampliación del espectro de servicios ciudadanos.
- Refuerzo de la autosuficiencia productiva.
- Criterios de economía circular.

Género / Inclusión / Diversidad

- Urbanismo + servicio público inclusivo y de nueva centralidad. (Incluido en oficinas de atención municipal).
- Diseño de espacios y tránsitos seguros.
- Accesibilidad y eliminación de barreras.
- Disponibilidad de transporte público.
- Paridad de género en la gestión.

CARABANCHEL



Áreas de oportunidad identificadas en el distrito de Carabanchel

Localización de las áreas de oportunidad en el distrito de Carabanchel

Los trabajos realizados en el área de oportunidad del distrito de Carabanchel, situados en el entorno de Oporto, General Ricardos, Oca y Polígono ISO, han permitido identificar tres actuaciones de carácter estratégico que, consideradas conjuntamente, ofrecen el potencial de configurar un área de centralidad periférica en el corazón del distrito, dos de ellas sobre suelos de titularidad pública.

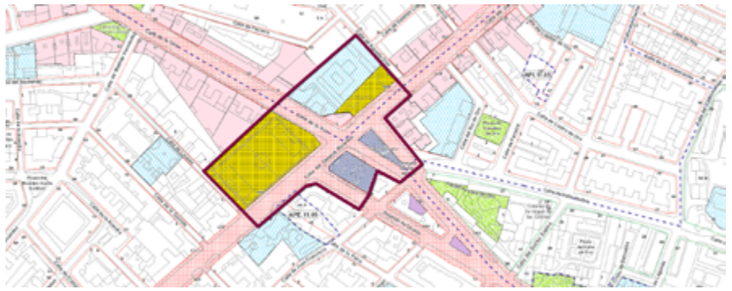
La combinación de una puesta en carga de los grandes suelos de equipamientos existentes en el encuentro de las calles General Ricardos y de La Oca, la configuración de un programa de usos mixtos en los suelos municipales del entorno de la plaza de Almodóvar, sobre el eje terciario de la avenida de Nuestra Señora de Valvanera, y un tratamiento urbanístico del Polígono ISO que permita mantener y potenciar las actividades económicas, son las claves para articular este nuevo nodo urbano, una nueva centralidad local.

Nuevos Criterios Estratégicos

E1. Puerta Bonita - Magerit

Activar el suelo dotacional público, de equipamiento y deportivo vacante de titularidad de la Comunidad de Madrid, es el fin para esta propuesta.

Se estudia el ámbito comprendido por el antiguo campo de futbol de Puerta Bonita y el edificio del Colegio Magerit situado en el corazón del distrito entre las calles de General Ricardos, La Oca y la Glorieta de Valle de Oro.



Ordenación vigente en el ámbito de Puerta Bonita – Magerit PGOUM-97

El objetivo sería implantar un centro cívico integrado, de nueva generación en torno a una plaza que se vincule y entienda como espacio público de referencia para el Distrito.

Tras el acuerdo con la administración titular de los suelos y edificios y un proceso de contraste con los agentes implicados y la ciudadanía, que propicie la implicación de estos en la toma de decisiones, se desarrollará un Plan Especial de mejora de Redes Públicas para configurar un centro dotacional integrado en torno a espacios libres de referencia para el distrito.

Esquema volumetrico de la propuesta del ámbito de Puerta Bonita - Magerit

Fotografía aérea con la proyección volumétrica de la propuesta del ámbito de Puerta Bonita - Magerit

En el antiguo campo de fútbol de Puerta Bonita se contempla la implantación de un zócalo continuo de actividades económicas y dotacionales: mercado municipal, oficinas municipales, comercio privado asociado en concesión, sobre el que surjan diversos volúmenes dotacionales destinados a polideportivo cubierto, cultural, biblioteca, residencia comunitaria, laboratorio de innovación cultural, agricultura urbana, centro de micro logística, PAR (aparcamiento para residentes) y generación de energía, que podrían ser gestionadas por el ayuntamiento.

En torno al antiguo colegio Magerit se propone tanto la recuperación del inmueble como la edificación en los suelos vacantes para ocultar las medianeras y aprovechar el arbolado existente para definir una nueva plaza pública. El programa de usos contemplado es: residencia y centro de día de mayores, pisos tutelados, centro de formación profesional, escuela infantil y ludoteca, acompañados de usos asociados de hostelería y comercio.

- Documento de bases del plan especial de mejora de redes públicas.
- Convenio con la Comunidad de Madrid.
- Acciones de obtención de suelo complementarias, en su caso.

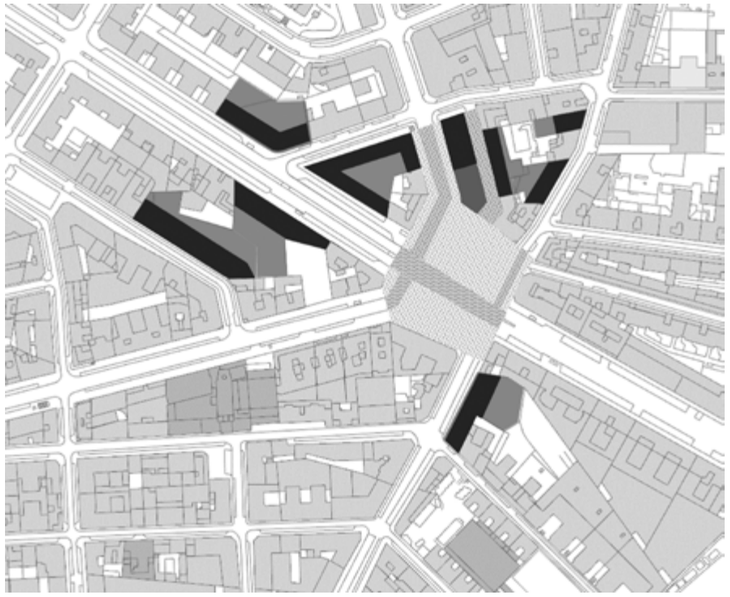
En materia de movilidad y transporte, se pretende implantar un micro intercambiador de transporte ligado al impulso de la nueva estación de Cercanías de Oporto, prevista en el proyecto trazado de la variante sur del nuevo eje transversal este - sureste, en estudio por parte del Ministerio de Fomento y recogido en el Plan Integral de Mejora de los Servicios de Cercanías de Madrid 20182025, como Fase 3.

Fotografía aérea y esquemas de ordenación del ámbito Plaza de Almodovar

E2. Plaza de Almodóvar

Puesta en valor del patrimonio municipal del suelo existente, para resolver este vacío urbano configurando un polo de hibridación entre residencia y actividad productiva, sustentada en el eje terciario de la avenida de Nuestra Señora de Valvanera, con refuerzo del zócalo comercial y fortaleciendo la presencia del polígono ISO colindante con este eje urbano, mejorando una escena urbana totalmente desarticulada y la calidad de vida cotidiana de los habitantes del barrio.

- Configurar un ámbito de iniciativa pública municipal sobre el resultado de la obtención de suelo del proyecto de expropiación del sector «Nueva Plaza de Almodóvar», evaluando las oportunidades actuales y los procesos en curso.
- Definir un programa de vivienda pública y actividad productiva, con refuerzo del zócalo comercial y su encaje en planeamiento.
- Transformar el espacio de la plaza de Almodóvar, ampliándola hacia el norte hasta la calle de la Tórtola, orientada a dos



Plano esquema del ámbito Plaza de Almodóvar

Localización de las singularidades productivas. Poligono ISO de Carabanchel

objetivos fundamentales: generar identidad contribuyendo a la cohesión social del barrio y mejora ambiental reforzando el esponjamiento.

- Reforzar el punto de encuentro de los ejes de actividad económica de la calle de la Oca y la avenida de Nuestra señora de Valvanera.
- Implicar a la ciudadanía y agentes sociales en la toma de decisiones de una actuación totalmente municipal, que formará parte de su vida cotidiana.

E3. Polígono ISO

La preservación de las actividades productivas en la ciudad constituye un reto para garantizar la diversidad y complejidad de los tejidos urbanos.

El denominado polígono ISO (Polígono Industrial ISO de Carabanchel) es un vector de crecimiento cultural que entiende la cultura como pilar de la reconstrucción económica, mediante un crecimiento alternativo y sostenible.

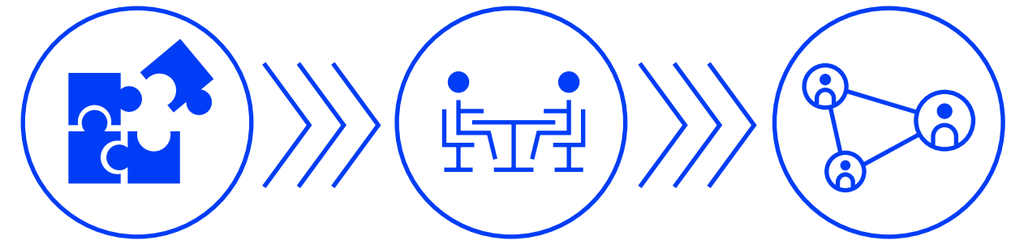
En junio de 2020 se incluyó el polígono ISO en el Plan SURES y el 2 de julio de 2020 en los Acuerdos de la Villa, como apoyo y promoción por parte del Ayuntamiento a las industrias de contenidos y de experiencias creativas y de la economía del conocimiento, favoreciendo la cobertura financiera que favorezca su activación como sector de crecimiento.

El Proyecto de Presupuestos Municipales para 2021, aprobado en la Junta de Gobierno celebrada el 16 de noviembre, reserva aproximadamente una décima parte del presupuesto total (unos 500 millones de Euros), para dar cumplimiento a los Acuerdos de la Villa así mismo se aumenta el gasto de los distritos incluidos en el Plan SURES, con el objetivo de desarrollar el sureste de Madrid.

Las especificidades de las actividades de creación cultural en el Polígono ISO acentúan la necesidad de abordar esta problemática, constituyendo una experiencia piloto que deberá trasvasar sus conclusiones a la actuación sobre la totalidad de la norma zonal 9, grados 1 y 2.

Se han de poner en valor, como singularidades productivas a escala de contenedor arquitectónico, las edificabilidades de actividad económica «*XL*» (índices de edificabilidad neta superiores a 3,50 m2dif/m2s), así como los coeficientes de propiedad.

Se debe estudiar la delimitación detallada de los ámbitos, estableciendo especial atención al entorno de la avenida de Pedro Díez, proponiendo las condiciones urbanísticas necesarias para la preservación de las singularidades productivas identificadas, además de Implicar a los agentes sociales púbicos y privados en la toma de decisiones.



TETUÁN

Localización de las áreas de oportunidad en el distrito de Tetuán

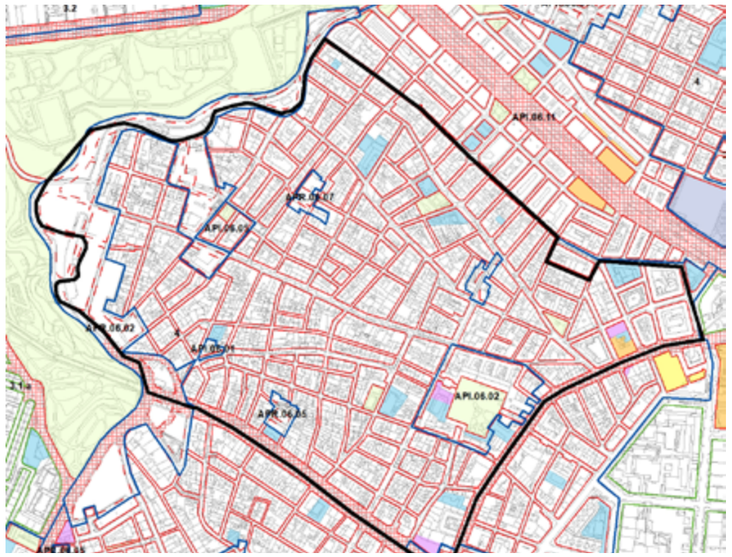
El distrito de Tetuán presenta dos áreas de oportunidad en las que es posible plantear actuaciones destinadas a impulsar la complejidad de los tejidos urbanos garantizando la presencia de las actividades económicas en áreas residenciales, la mejora del espacio público y la calidad del paisaje urbano.

El área de Valdeacederas constituye un tejido residencial, fundamentalmente regulado por norma zonal 4, sobre el soporte de los procesos de asentamiento de población en las parcelaciones periféricas exteriores al Ensanche de Castro que caracterizan el origen del barrio.

El entorno de la calle Lérida conforma un área destinada a usos industriales regulada por norma zonal 9.1, en el que se han habilitado procesos de transformación a usos residenciales.

P. Planeamiento

Esquema de jerarquización y cualificación de la red viaria. Valdeacederas



Ordenación vigente en el ámbito de Valdeacederas según el PGOUM-97

P1. Valdeacederas

Área de oportunidad fundamentalmente de gran extensión y complejidad, regulada por la NZ 4 que incluye otros ámbitos de planeamiento: API 06.01 *Calle Almortas*, API 06.02 *Plaza de la Remonta*, API 06.05 *Manzana entre Ladera, Pinos Baja, Capitán Blanco Argiba* y los APR 06.02 *Paseo de la Dirección*, APR 06.05 *Calle Matadero* y APR 06.07 *Santiago Cordero*. Se trata de un espacio en transformación, muy condicionado por la norma

zonal, que propicia la homogeneización progresiva del conjunto, y amenaza con romper la singularidad de la formación de este espacio urbano sobre una parcelación menuda. El espacio público se caracteriza por calles muy estrechas sobre una topografía muy abrupta.

Presenta un potencial atractor de actividad económica de nueva generación (nueva manufactura, ligada a las nuevas tecnologías y al conocimiento) en economías de proximidad y multiescalares y la posibilidad de creación de itinerarios peatonales y actuaciones de renaturalización específica. Pero está sujeta a operaciones de renovación radical, más o menos afortunadas, conviviendo con una transformación continua del tipo tradicional, parcela a parcela. Un proceso tan atomizado se traduce en una falta de estrategia legible en la transformación del barrio.

Se contempla una estrategia en torno a:

- Cualificación y jerarquización de la red viaria, con mejora ambiental mediante naturalización selectiva de ejes. creación de itinerarios, mejora de la accesibilidad peatonal, creación de plataformas únicas, etc.
- Profundizar en el objetivo de mantenimiento y fomento de la actividad económica en este tipo de tejidos regulados por NZ4, para garantizar la complejidad, y ajustar las condiciones volumétricas de la norma para preservar la identidad paisajística del barrio.
- Explorar la viabilidad de las propuestas piloto de transformación a nivel de manzana, con recuperación del espacio público e hibridación de usos.

Acciones de permeabilidad y cualificación de itinerarios peatonales en el ámbito Entorno de la calle Lérida

P2. Entorno calle Lérida

Por su posición, se trata de un ámbito de norma zonal 9.1 con un potencial de transformación muy elevado, pero con riesgo de gentrificación que hace peligrar su diversidad y complejidad, mientras que presenta una enorme debilidad en la calidad y cantidad de espacio público. Presenta una amplia gama de actividades económicas, en diversos tipos edificatorios, soportes potenciales de actividades ligadas a la economía del conocimiento, manufactura y arte, lo que le otorga un potencial de atracción de actividad económica de nueva generación (nueva manufactura, ligada a las nuevas tecnologías y al conocimiento) en economías de proximidad y multiescalares.

- Favorecer la diversidad de usos de actividad económica.
- Propuestas de naturalización de la red viaria para mejora ambiental del conjunto.
- Explorar actuaciones en manzanas de permeabilización y reconsideración volumétrica.

Imágenes del entorno calle Lérida

MONCLOA-ARAVACA

Localización del área de oportunidad en el distrito de Moncloa - Aravaca

Moncloa – Aravaca es un distrito compuesto de tejidos heterogéneos que incluyen el remate del ensanche decimonónico, cascos históricos, crecimientos anexos a ellos, ciudades jardín y elementos singulares como la Ciudad Universitaria o el conjunto de espacios libres equipados en torno al río Manzanares, así como espacios condicionados por el despliegue de grandes redes de infraestructuras de movilidad como la M-30, M-40, A-6 y el ferrocarril.

Entre estos últimos se encuentra el área de oportunidad de la Estación de El Barrial que, por sus características particulares, requiere un planteamiento específico.

Nuevos Criterios Estratégicos

Delimitación del ámbito Estación de El Barrial

E1. Estación de El Barrial

La singularidad de esta área de oportunidad es doble. Por un lado, desde el campo de la movilidad, su condición de isla respecto a los tejidos de su entorno, aunque dispone de una buena accesibilidad metropolitana a través de las grandes infraestructuras viarias (A6 y M40) y de la red de Cercanías con la estación de El Barrial. Por otro lado, el destino urbanístico caracterizado por bolsas de usos dotacionales sin desarrollar, un gran centro comercial como borde y un pequeño enclave residencial.

La estrategia para este singular enclave es una combinación de:

- La activación de las grandes parcelas de suelo dotacional vacante.
- La reestructuración del sistema viario interno del área, integrándolo con el entorno urbano.

Con este fin se ha realizado un estudio específico que indica que la activación del suelo dotacional vacante debe ser planteada desde la formulación de distintas alternativas basadas en la aplicación de dos criterios: la titularidad de la gestión y el ámbito funcional de la dotación. El suelo de equipamientos existente pertenece al Ayuntamiento de Madrid y a la Comunidad de Madrid en un reparto cercano al 50%. La graduación de alternativas de intervención se realiza en cuanto al incremento de las posibilidades de participación de la iniciativa privada y una ampliación del ámbito funcional de la actividad propuesta hasta alcanzar el área metropolitana.

PARCELA	OPCIÓN 1	OPCIÓN 2	OPCIÓN 3	OPCIÓN 4
1. EU 1A CAM 1B Ayuntamiento	Centro deportivo público	Centro deportivo público	Vivero empresas + investigación + producción energía renovable	Centro de Innovación Tecnológica. TIC. Digitalización economía
2. EI	Centro integrado intergeneracional	Centro integrado intergeneracional	Centro integrado intergeneracional + Centro deportivo público	Centro investigación medioambiental. Economía Circular
3. Zona 3 3A Ayuntamiento 3B CAM	Centro interpretación naturaleza	Centro día + Residencia / Pisos tutelados mayores	Agricultura urbana intensiva	Agricultura urbana intensiva
4. Zona 6 (ZV)	Zona verde	Centro interpretación naturaleza	Centro interpretación naturaleza	Centro interpretación naturaleza

De esta manera, las alternativas cubren desde una propuesta de usos dotacionales públicos dirigidos a la población que reside y trabaja en su entorno inmediato, sujeta a la accesibilidad existente para una movilidad no motorizada, hasta la creación de dotaciones de rango metropolitano (centro de innovación tecnológica y centro de investigación ambiental) asumiendo la singularidad territorial del enclave y el potencial de conectividad metropolitana.

Las distintas alternativas exigirían un acuerdo con la Comunidad de Madrid en las parcelas de titularidad compartida entre el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad de Madrid (parcelas 1 y 3). No obstante, si no se produce dicho acuerdo, las propuestas contenidas en la opción 1, 2 y 3 se limitarán al suelo de propiedad municipal (4.189 m² en la parcela 1 y 2.871 m² en la parcela 3), o bien a una reconfiguración del sistema de equipamientos que optimice las superficies y titularidades. Las propuestas de dotaciones de rango metropolitano consideradas en la opción 4 exigen necesariamente acuerdo con la Comunidad de Madrid.

Entorno de la estación de FF.CC El Barrial

Por otro lado, la reestructuración del sistema viario permitirá articular un nuevo eje cívico de dirección esteoeste, que potencie la vida urbana y la conexión de los usos dotacionales con la estación de cercanías y los accesos al Monte del Pilar.

Con el fin de asegurar la integración del área con su entorno y favorecer el acceso a la estación de Cercanías, se identifican actuaciones sobre la red viaria local, pendientes de ejecutar, y se propone la implantación de itinerarios peatonales y ciclistas, así como la mejora del espacio público, de su accesibilidad y conectividad y de sus condiciones ambientales, con arbolado, vegetación, suelos permeables, espacios estanciales atractivos, mobiliario y alumbrado con criterios sostenibles.

Ordenación vigente en el ámbito Estación de El Barrial según el PGOUM-97

Identificación de parcelas en el ámbito Estación de El Barrial

FUENCARRAL – EL PARDO

Localización de las áreas de oportunidad en el distrito de Fuencarral – El Pardo

Delimitación del ámbito Las Tablas – Paseo de San Millán de la Cogolla

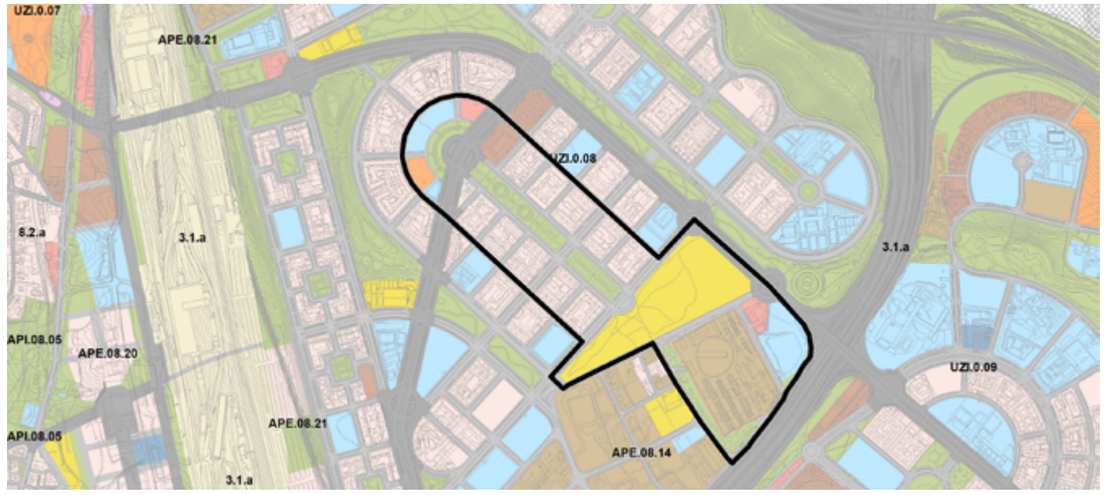
El crecimiento de las últimas décadas en el distrito de Fuencarral - El Pardo está vinculado al programa de suelo de la operación PAUs para la corona norte, desarrollado desde mediados de los años 90, y que ha configurado un conjunto de grandes barrios delimitados por grandes autovías y caracterizados por el excesivo dimensionado de su viario y de la escala de su espacio público, así como por su encaje con los tejidos preexistentes y por una limitada implantación de los equipamientos previstos por el planeamiento.

Esta condición se presenta con una importante incidencia en el caso de Las Tablas, pues la mayor reserva dotacional del plan y sin ejecutar es colindante con el APE 08.14 *Industrial Carretera de Burgos*, no favoreciendo las relaciones entre el barrio residencial y las dinámicas de las zonas de actividad terciaria colindantes, penalizando la conveniente complementariedad entre ambas.

P. Planeamiento

P1. Las Tablas - Paseo de San Millán de la Cogolla

La estrategia propuesta en esta área de oportunidad pretende impulsar el gran eje central del paseo de San Millán de la Cogolla, que estructura la trama urbana residencial, para transformarlo en un eje cívico mejorando la conexión existente entre los espacios dotacionales situados al norte y al sur de Las Tablas y posibilitando una nueva conexión entre el ámbito de Las Tablas y el área de actividad económica de la carretera de Burgos, en la que se encuentra, entre otras, la icónica sede del BBVA.



Ordenación vigente en el ámbito Las Tablas – Paseo de San Millán de la Cogolla

Para posibilitar este eje cívico se proponen diversas acciones sobre el destino de la parcela dotacional deportiva en una primera fase de actuación y sobre el sistema viario en una segunda:

- El nuevo régimen de usos dotacionales propuesto para la parcela deportiva (B32) trata de asegurar una continuidad entre los usos residenciales de Las Tablas y los usos de actividades económicas situados al sur de dicha parcela, mediante un programa híbrido que, además del uso deportivo asignado por el plan, permita otros usos dotacionales (educativo, bienestar social, cultural, etc.), logística de última milla, producción de energía sostenible, y asociados como comercio, hostelería, espacios productivos (coworking, eventos, etc.). El conjunto edificado se organizará en torno a un espacio libre público que prolongue el bulevar existente al norte y salve el desnivel entre las calles Valcarlos y Sauceda. Se barajan dos alternativas en función de una mayor presencia de servicios a la población residente o de apoyo a la actividad económica.
- Las acciones sobre el sistema viario tienen como objetivo establecer la continuidad del eje cívico con el corredor verde situado en la calle Azul, diseñando una actuación singular que salve el desnivel existente. Asimismo, se aboga por la dulcificación de la estructura viaria existente, eliminando glorietas y carriles innecesarios para hacer más accesible a los viandantes la «*isla vegetal*» del bulevar del paseo San Millán de la Cogolla, y se propone una diversificación de la oferta de espacio viario para incluir los medios de transporte individual sostenible.

ZONAS	USOS ALTERNATIVA 1	EDIF. m²	USOS ALTERNATIVA 2	EDIF. m²
Noreste	Polideportivo	15.000	Polideportivo Escuela Infantil 1º Ciclo Instituto de FP	15.000 1.200 2.500
Central	Centro Cultural Centro de Mayores	5.000 1.800	Centro Cultural Centro de Mayores Hostelería y Comercio (25% asociados)	5.000 1.800
Suroeste	Escuela Infantil 1º Ciclo Instituto de FP	1.200 2.500	Coworking Microplataforma logística Vehículos movilidad sostenible Centro de apoyo al emprendimiento Agricultura urbana	2.000 3.000 5.000 2.500 1.800

El desarrollo de los objetivos para esta área de oportunidad precisará de la tramitación de un «Plan Especial de Mejora de Redes Públicas» que permita una mayor diversidad de usos en la parcela deportiva y una nueva configuración de la estructura viaria del paseo de San Millán de la Cogolla y de las calles que acceden al mismo, así como de la calle Valcarlos, como marco para la redacción de un proyecto singular o un conjunto de proyectos dotacionales y de espacio público.

Los criterios de graduación de la propuesta dotacional sobre la parcela b32 se atienen a la complejidad funcional de los edificios y a la posibilidad de incluir sólo usos destinados a los residentes (alternativa 1) o a ampliar la propuesta a usos vinculados al apoyo a las actividades económicas y a la movilidad sostenible. (alternativa 2).

Dos alternativas de implantación de usos

La gran superficie de la parcela B32 (70.815 m²) determina la conveniencia de dividir la parcela en tres zonas que tienen una diferente vocación:

- a) La zona central, que constituye la prolongación del paseo de San Millán de la Cogolla, sería un espacio adecuado para actividades de máxima interacción social y para equipamientos que acojan una programación lo más diversa posible. Por tanto, en

esta zona será deseable la configuración de un espacio libre, de carácter representativo, que conecte el paseo de San Millán de la Cogolla con el área de actividad económica.

- b) La zona noreste, de mayor extensión y con un frente a la avenida de Santo Domingo de la Calzada, admitiría usos que exijan mayores superficies, como es el uso deportivo.
- c) La zona suroeste, más próxima al área de actividad económica situada al sur de Las Tablas, podría ubicar los usos más vinculados a la producción, dotacionales y asociados.

P2. Fabrica Clesa

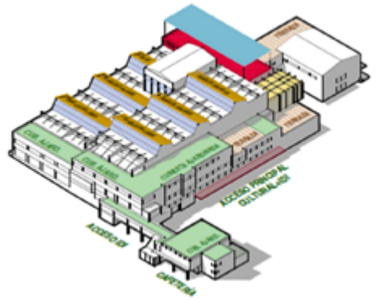
Imagen de la Fabrica Clesa y su entorno

La protección como patrimonio arquitectónico industrial de la fábrica Clesa y su incorporación al PMS como resultado del Plan Especial permite desarrollar un nuevo plan de centralidad periférica y cualificación de gran alcance a través del concurso internacional Reinventing Cities.

El proyecto plantea la rehabilitación de la antigua fábrica de leche Clesa, con el objetivo de crear un hito urbano sostenible medioambientalmente y con potencial regenerador del entorno, a partir de la puesta en uso del edificio. La propuesta '*Val Verde*', ganadora del *concurso*, crea un ecosistema de generación e intercambio de conocimiento, al servicio de toda la ciudad a través de propuestas de divulgación científica y cultural. Apuesta por el I+D+I como uso motor del conjunto, en colaboración con la universidad y hospitales del entorno, que pretende la generación e intercambio de conocimiento en torno al concepto de las ciencias de la vida, donde instituciones públicas, empresas privadas, investigadores o emprendedores puedan desarrollar su trabajo en sinergia, generando valor para la ciudad. Se concibe como un centro multifuncional que acercará la ciencia y la innovación a los madrileños, mediante experiencias científicas y también culturales abiertas a la población con espacios expositivos. '*Val Verde*' pretende ser un nuevo nodo cultural en el norte, capaz de acoger eventos culturales en el marco

Delimitación del ámbito Fabrica Clesa

Imágenes de la propuesta "Val-Verde", ganadora del concurso internacional Reinventing Cities 2ª "Edición



Esquema del proyecto "Val-Verde", ganador del concurso internacional Reinventing Cities 2ª Edición

del programa cultural de la ciudad de Madrid. Además, se relacionará con la población del entorno con espacios de talleres, cafetería, coworking y vivero de empresas más directamente dirigidos al entorno inmediato.

La intervención en un edificio de gran valor arquitectónico, realizado por Alejandro de la Sota, donde la forma del espacio se pone al servicio de la función, se reinterpreta poniendo en valor la espacialidad de sus naves con el diseño de espacios diáfanos de diferentes alturas, combinados con otros más cerrados para laboratorios y oficinas, como también tuviera la fábrica original, se respetan las fachadas, huecos y carpinterías, se replican los materiales originales para las zonas ampliadas. El edificio contará como seña de la nueva identidad con un gran vestíbulo de doble altura en cota cero, al que se accederá desde la nueva plaza con una fachada completamente permeable, será un espacio versátil y flexible a los nuevos usos. La rehabilitación se concibe respondiendo a los desafíos ambientales del concurso con un complejo sostenible y eficiente, a la vez que pone en valor el edificio protegido, al asignarle un nuevo uso respetando sus valores originales.

HORTALEZA

Localización del área de oportunidad en el distrito de Hortaleza

En el distrito de Hortaleza, como en el resto de los distritos sobre los que se han desplegado los desarrollos de la corona norte a través de la operación PAUs, la ejecución del nuevo barrio de Sanchinarro presenta las características comunes de quedar delimitado por las grandes autovías, el excesivo dimensionado de su viario interior y de la escala de su espacio público, así como por el difícil encaje con los tejidos preexistentes y una todavía incompleta implantación de los equipamientos previstos por el planeamiento.

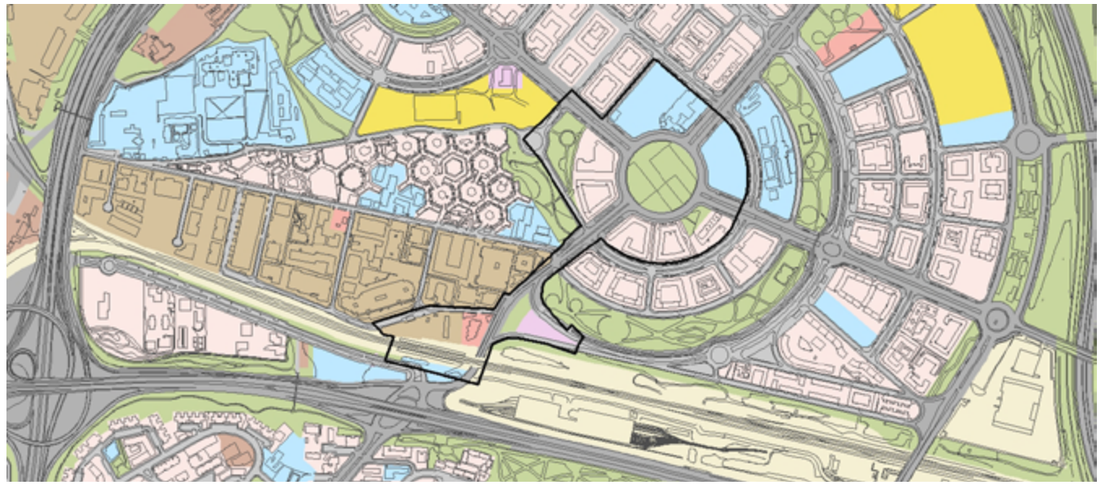
Esta situación queda bien representada en esta área de oportunidad por el vacío urbano existente en torno al gran rotador de la plaza del Alcalde Moreno Torres, acentuado por las reservas de suelo dotacional vacante, la difícil relación con Virgen del Cortijo y el polígono de actividades de Manoteras, así como la compleja conexión con la M-11 y el eje de Arturo Soria.

Nuevos Criterios Estratégicos

E1. Fuente de la Mora

Esta área contiene tres focos de atención diferenciables: la mejora de las conexiones y accesibilidad en torno a Fuente de la Mora, el potencial de la relocalización de las instalaciones de limpieza pública y la reconsideración del gran rotador de Sanchinarro.

Se han explorado diferentes alternativas de intervención para recomponer la configuración del sistema viario y el espacio público:



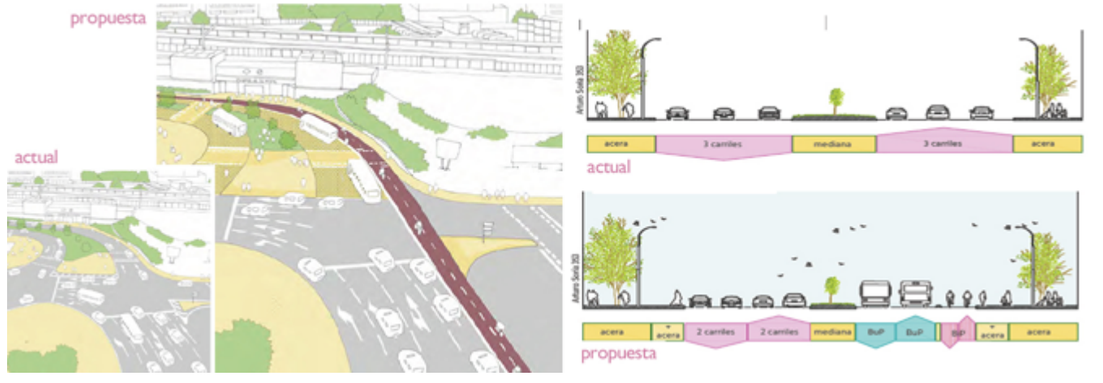
Ordenación vigente en el ámbito Fuente de la Mora

Delimitación del ámbito Fuente de la Mora

- La reconsideración del gran rotador de Sanchinarro, la plaza del Alcalde Moreno Torres frente al edificio Mirador, revisando la configuración viaria actual y abordando el potencial del suelo dotacional vacante.

La planificación y diseño de este espacio está orientada a la circulación de vehículos motorizados, lo que ha dado lugar a un entorno poco atractivo para las personas, tanto si caminan como si usan la vía como destino para actividades económicas o sociales. Por tanto, la propuesta para este espacio se basa en la reducción del sobredimensionamiento del viario y de la presencia e impacto del tráfico en la glorieta para hacer viable la actividad social, teniendo la vía un tratamiento de calle perimetral de la plaza.

La exploración de los usos dotacionales para este entorno puede conjugar la definición de una respuesta de servicios básicos para los residentes



Esquema de movilidad en el ámbito Fuente de la Mora

Alternativas de ordenación en el ámbito Fuente de la Mora

en el barrio como la oportunidad de implantar equipamientos singulares capaces de convertirse en referencia para el conjunto de la población de la corona norte, colaborando en una menor dependencia de las áreas centrales y fortaleciendo su identidad y autonomía.

- La relocalización de las instalaciones de limpieza pública existentes para fortalecer la relación entre el área intermodal de Fuente de la Mora y el polígono terciario de Manoteras.

Las actuales parcelas dotacionales e industriales frente a la estación de Fuente de la Mora se presentan como una gran área de oportunidad para generar un espacio conector e identitario del barrio, que ayude a coser la gran brecha generada por el trazado ferroviario. Se trata de parcelas que tienen una posición privilegiada por su accesibilidad al transporte público, por lo que sería idóneo que albergaran un edificio capaz de compatibilizar distintos usos y potenciar el empleo de modos sostenibles y la accesibilidad mediante estos a los barrios colindantes. Entre otros estarían: la implantación de aparcamientos seguros para bicicletas y taller de bicicletas (podrían integrarse dentro de un centro para la bicicleta), aparcamiento de vehículos compartidos (coche, bicicleta, moto y patinetes), logística de *última milla*, casilleros *e-commerce*, usos dotacionales y terciarios.

- La reconfiguración de la calle Ingeniero Emilio Herrera para mejorar las conexiones y accesibilidad en torno a Fuente de la Mora, tanto hacia Sanchinarro como hacia Virgen de Begoña y Arturo Soria, mejorando el enlace bajo la M-11.

La conexión con Arturo Soria adquiere especial relevancia por su configuración dentro del denominado «Arco Este de la Ciudad de Madrid», que comienza en Fuente de la Mora, junto a la M-40 y los nuevos desarrollos al norte de Madrid, en Sanchinarro, y el barrio de Virgen del Cortijo dentro del área de oportunidad y termina frente a la Asamblea de Madrid, formado por las calles estructurantes de Arturo Soria, Institución Libre de Enseñanza, Fuente Carrantona y Pablo Neruda.

BARAJAS

Localización de las áreas de oportunidad en el distrito de Barajas

Identificación de las áreas de oportunidad

El distrito de Barajas ha estado vinculado desde los años 30 al desarrollo de las infraestructuras del transporte aéreo y la extraordinaria proximidad de su casco histórico a aquellas ha derivado en la existencia de espacios sujetos a la planificación y gestión aeroportuaria, ajena a los intereses y necesidades locales.

El trabajo realizado ha permitido definir tres áreas de oportunidad en el distrito, cuya génesis y condición actual está muy vinculada al devenir de las instalaciones aeroportuarias. Su análisis ha permitido establecer un diagnóstico sobre ellas y un marco de propuestas que plantean posibilidades de actuar. En el caso de Recintos Feriales AENA se identifica la oportunidad de mejorar el comportamiento de esta zona del aeropuerto planteando una nueva relación del casco con él y la integración en un tejido urbano mejor estructurado y, por ello, más eficaz y equilibrado.

Fotografía aérea del ámbito Recintos Feriales - AENA

En el caso del Barrio del Aeropuerto, se trata de mejorar la articulación de las áreas productivas vinculadas a la actividad aérea con el enclave residencial y mejorar la calidad urbana de una pieza que sufre su aislamiento, y en el caso del fragmento Norte de la Colonia Fin de Semana, plantear una solución a su limbo tras la salida del recinto del Plan Director del Aeropuerto de Madrid - Barajas.

Nuevos Criterios Estratégicos

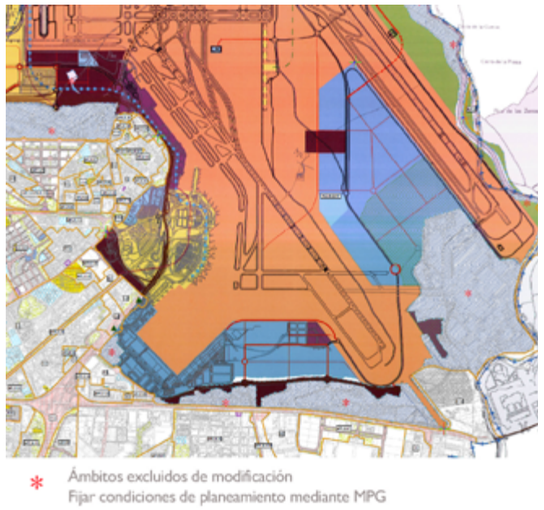
Delimitación del área de oportunidad Recintos Feriales - AENA

E1. Recintos Feriales - AENA

Este fragmento del Sistema General Aeroportuario de Madrid - Barajas, situado en contacto directo con los tejidos urbanos consolidados del distrito de Barajas y por el que se producen los accesos desde la ciudad a las terminales 1, 2 y 3 del aeropuerto, presenta unas problemáticas y a la vez unas oportunidades en relación con la interacción del aeropuerto con su entorno que podrían suponer un revulsivo económico - social que merecen ser exploradas.

Los terrenos están incluidos por el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario (PESGA) en el subsistema de actividades aeroportuarias, que diferencia tres zonas distintas, zona de pasajeros en la zona central, zona de servicios al sur y zona de abastecimiento energético al norte, si bien los depósitos existentes hasta la fecha en la zona de abastecimiento energético se han desmontado recientemente.

Se trata de reestablecer la interacción del aeropuerto con los barrios que configuran el distrito de Barajas, hasta ahora débil y confusa, mediante la activación de un espacio de vocación urbana representativo, actualmente cargado de servicios secundarios que bloquean el potencial de la



Fragmento del Plan Especial del Sistema Aeroportuario de Madrid – Barajas (PESGA)

Ortofoto sobre el ámbitode de actuación del Plan Especial del Sistema Aeroportuario de Madrid – Barajas (PESGA)

relación aeropuerto - ciudad en su principal acceso a través de la M-11. Una oportunidad de que el ámbito pueda actuar como charnela de actividad entre la ciudad (casco histórico de Barajas, Alameda de Osuna y Corralejos) y el aeropuerto.

Se propone avanzar en un diálogo con AENA, con el fin de impulsar la transformación de los objetivos del PESGA y del Plan Director Aeroportuario.

Se pretende identificar las sinergias entre los barrios del distrito de Barajas y estos terrenos intermedios, colindantes con el nuevo edificio de entrada y servicio a las terminales T1, T2 y T3, en fase de proyecto, mejorando su interacción, cuyas conclusiones puedan ser incluidas en las futuras revisiones del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario.

Se plantea resolver las exigencias de proximidad de los tejidos existentes de Barajas (movilidad, dotaciones, actividad económica ligada al empleo local, etc.) que crean redes de enlaces en lo que a usos, intensidades y movilidad se refiere, y con una buena conexión con el sistema general aeroportuario.

Los objetivos deben conjugar una doble perspectiva, local y aeroportuaria:

- Redefinir los bordes del casco histórico de Barajas, mejorando sus relaciones y permeabilidad con los nuevos espacios que se desarrollen en el área, asegurando las continuidades con el viario existente y potenciando recorridos peatonales claros, de máxima visibilidad, apoyados en corredores verdes y lugares de esparcimiento y uso público próximos al casco histórico, estableciendo equipamientos y servicios de carácter local en el entorno de los actuales feriales y el bulevar de la calle Ayerbe; así

Alternativas de actuación en el ámbito Recintos Feriales - AENA

como en el contacto. con Alameda de Osuna y reestructurando el estacionamiento para residentes.

- Definir un núcleo central de actividades terciarias propias del subsistema de pasajeros, prolongando el vector que definen los hoteles existentes a ambos lados de la avenida de Logroño hacia las terminales, acompañado de un sistema de espacios libres que resuelva las necesidades funcionales y dote de calidad urbana a la pieza, conformando la rótula entre el contacto del tejido residencial y el programa aeroportuario.
- Vertebrar una infraestructura viaria que resuelva los problemas de continuidad y de comunicación entre barrios, posibilitando la movilidad norte - sur mediante ejes viarios significativos y corredores verdes en el interior del área de oportunidad priorizando la movilidad peatonal y ciclista para permitir esponjar y liberar suelo del espacio público existente.
- Considerar, también desde una perspectiva urbana, los cambios necesarios en el complejo sistema de conexiones viarias del nuevo edificio terminal conjunto, con capacidad para establecer una conexión directa entre el casco de Barajas y el aeropuerto, y plantear nuevas líneas de transporte público que sirvan al conjunto.

P. Planeamiento

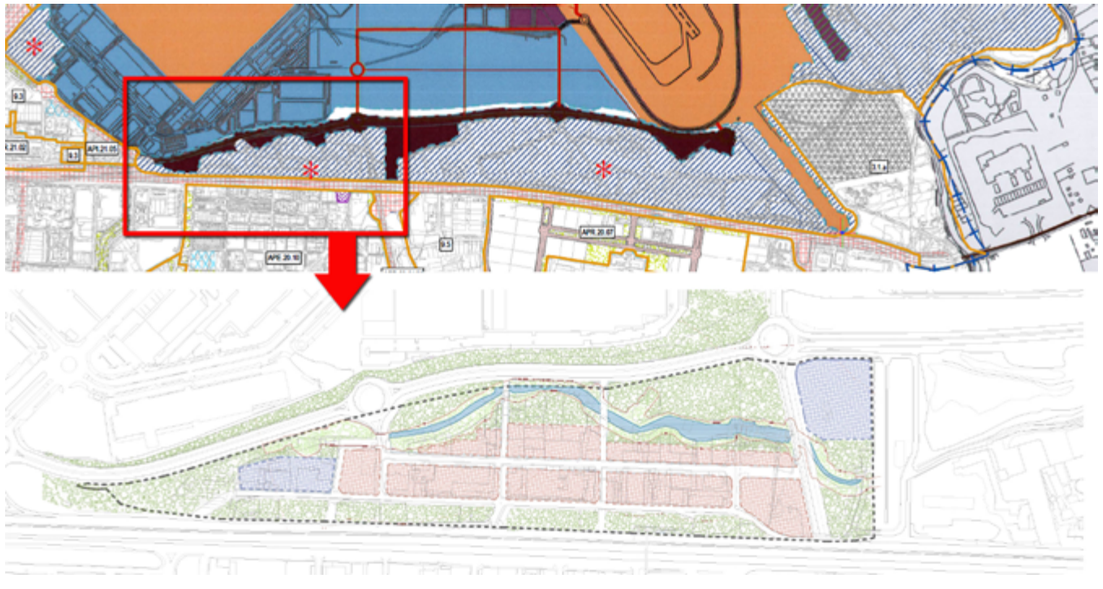
P1. Norte Colonia Fin de Semana

Zona industrial con deficiente ordenación, incluida en el AOE 00.02RP Sistema General Aeroportuario, excluida del Plan Director y del PESGA. La modificación del Plan General desafectaría el ámbito y resulta necesaria su ordenación, considerando la compleja situación preexistente.

En la actualidad alberga edificaciones industriales de baja calidad junto con una zona comercial industrial (concesionarios, talleres) de elevada calidad, aunque con dificultades de accesibilidad desde la A-2 y limitaciones por la M-22. La presencia del arroyo de Rejas reclama su recuperación como eje ambiental.

Vinculada a la modificación del Plan General que excluya esta área del AOE 00.02 RP se abordaría la concreción desde las alternativas estudiadas con relación a:

- Ordenación de las actividades existentes con la consolidación de determinadas actividades económicas, atendiendo a la concentración de propiedad, derechos e intereses, en el escaparate de la A2.
- Criterios para la transformación del carácter y configuración de la M22 y para abordar las restricciones de acceso desde la A2.
- Recuperación y puesta en valor de un tramo del arroyo de Rejas como parte de la infraestructura ambiental que amplíe la penetración del Bosque Metropolitano desde el río Jarama.



Localización del área de oportunidad Norte Colonia Fin de Semana, al borde del PESGA

P2. Barrio del Aeropuerto (Industrial)

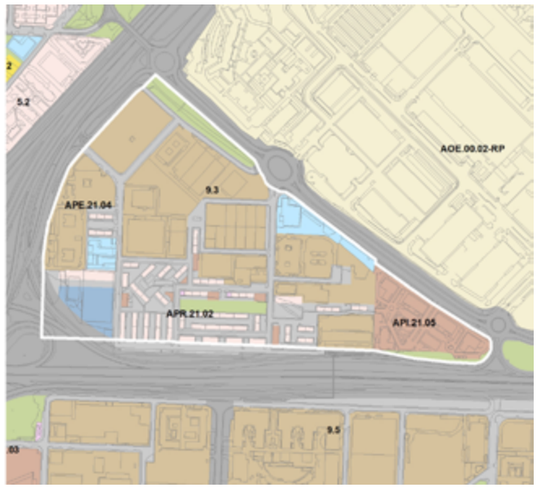
Área caracterizada por su aislamiento y deficiente calidad del espacio público y el paisaje urbano, así como por la escasa interacción entre la zona de actividades económicas y el conjunto residencial.

Debería avanzarse en la combinación de diversas estrategias de intervención tanto, en el régimen normativo, el trazado de alineaciones, la mejora del espacio público, la activación de dotaciones públicas y la interacción con el área residencial.

Es necesario profundizar sobre:

- Hibridación e innovación en los usos productivos y estacionales.
- Acciones de permeabilidad del área con su entorno: pasarelas, itinerarios.
- Mejora de itinerarios interiores con reconfiguración de la red viaria.
- Mejoras del paisaje urbano.
- Concreción del programa para un equipamiento multifuncional.

Esquema de actividad económica del ámbito Barrio del Aeropuerto (Industrial)



Ámbitos de planeamiento en el área Barrio del Aeropuerto (Industrial)

P3. Plaza de la Duquesa de Osuna

Esta actuación procede del concurso de remodelación de plazas en la periferia, orientado a dos objetivos fundamentales: generar identidad y contribuir a la cohesión social en barrios y distritos vulnerables. La transformación de estos espacios pretende concebir unas plazas cívicas que regeneren la calidad de la vida cotidiana y sirvan como elemento de cohesión para los habitantes del barrio, el distrito y la ciudad en su conjunto. Se encuentra en una fase avanzada de definición técnica, tanto urbanística como arquitectónica, para la remodelación del espacio público y regulación pormenorizada de los usos dotacionales, con objeto de convertir este espacio de oportunidad en un lugar de referencia a nivel urbano y de distrito.

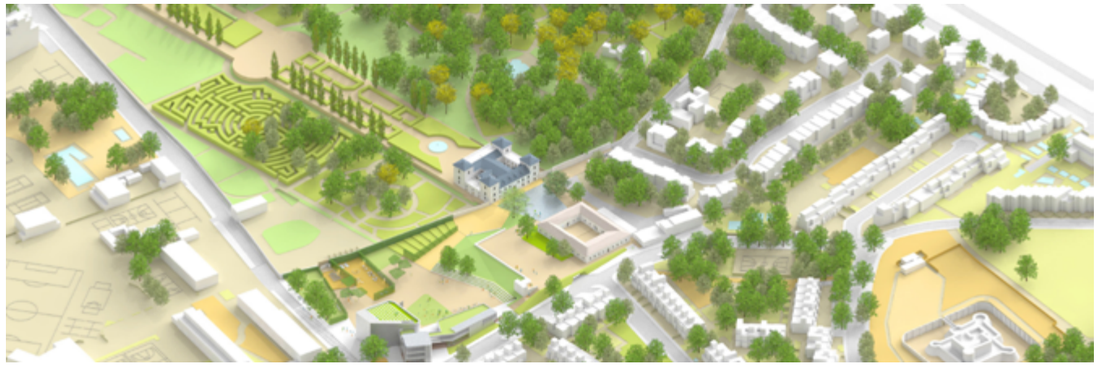
El escenario actual presenta una zona sin uso que podrán disfrutar los residentes de este barrio y del conjunto de la ciudad por su singularidad natural y cultural y ser un atractivo para el turismo de Madrid. Esta zona del distrito de Barajas aglutina elementos singulares como: el Jardín histórico del Capricho, el Palacio de los Duques de Osuna, en actual reconversión a Palacio Museo, el 'búnker' en la capa subterránea del parque y el Castillo de los Zapata, junto con el yacimiento arqueológico de la edad del cobre (2.000 A.C.).

Delimitación del área de oportunidad Plaza de la Duquesa de Osuna

Es un ámbito colindante con el Parque Histórico de El Capricho que permitiría rematar el Eje Histórico - Cultural de la Alameda de Osuna, potenciando su patrimonio histórico con la construcción de un equipamiento cultural y social y un gran espacio público para realizar actividades en el entorno.

Por otra parte, cuenta con una infraestructura de transporte fácilmente adaptable a la nueva centralidad.

La idea de esta transformación viene siendo trabajada desde los últimos años en forma de concurso de Ideas que promovió el Ayuntamiento de Madrid en 2017 y que posteriormente se ha ido perfeccionando, planteado inversiones para promover usos varios en beneficio de los habitantes de la zona, siempre relacionados con la naturaleza y la cultura.



Integración en el entorno del Modelo tridimensional de implantación de la propuesta

Modelo tridimensional de implantación de la propuesta

Futuro programa del equipamiento:

- Conservatorio de Música y Auditorio.
- Espacios culturales.
- Escuela de jardinería y agricultura urbana.
- Escuela de gastronomía local.
- Plaza cívica.
- Energía, movilidad, datos.

LATINA

Localización del área de oportunidad Plaza del Lucero en el distrito de Latina

Esta área de oportunidad se posiciona como una pieza urbana clave para articular los tejidos de los barrios de Los Cármenes y Lucero entre sí, y con el parque de la Cuña verde que discurre meridionalmente conectando ambos barrios con la casa de Campo y Madrid Río, con gran potencial para constituir una nueva centralidad periférica en el distrito de Latina.

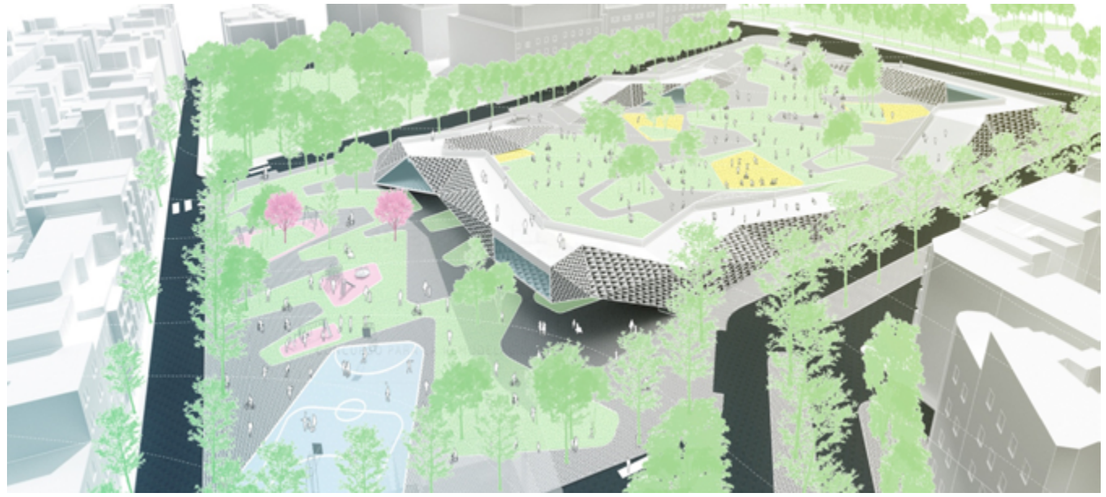
El espacio se configura actualmente como un espacio fragmentado a consecuencia del acusado desnivel y la falta de desarrollo de los usos dotacionales propuestos por el planeamiento. Las actividades que se desarrollan en los espacios verdes del ámbito no se comunican entre sí ni generan relaciones de interdependencia. Estas circunstancias convierten este ámbito en un espacio disfuncional que rompe el tejido urbano y no favorece el uso público al que se destina.

P. Planeamiento

Delimitación del área de oportunidad Plaza del Lucero

P1. Plaza del Lucero

Esta actuación procede del concurso de remodelación de plazas en la periferia, orientado a dos objetivos fundamentales: generar identidad y contribuir a la cohesión social en barrios y distritos vulnerables. La transformación de estos espacios pretende concebir unas plazas cívicas que regeneren la calidad de la vida cotidiana y sirvan como elemento de cohesión para los habitantes del barrio, el distrito y la ciudad en su conjunto. Se encuentra en una fase avanzada de definición técnica, tanto urbanística como arquitectónica, para la remodelación del espacio público y regulación pormenorizada de los usos dotacionales, con objeto de convertir este espacio de oportunidad en un lugar de referencia a nivel urbano y de distrito. Se trata de un suelo municipal con óptima accesibilidad en transporte público.



Volumetria de la propuesta en el ámbito Plaza del Lucero

El proceso participativo con la población del entorno, y la consulta a departamentos municipales que prestan servicios a la población, ha identificado potenciales usos a los que se podría dar cabida, como es la salud. También los temas de alimentación saludable y mercado de productores y usos deportivos no reglados. Los espacios abiertos y verdes serán un lugar de esparcimiento para los residentes del barrio y los espacios construidos se transformarán en núcleos comerciales de cercanía y espacios abiertos a la cultura y formación.

Futuro programa del equipamiento

- Espacios de salud, fisioterapia.
- Espacios monográficos para el deporte inclusivo. Piscinas accesibles.
- Centro sociocultural e investigación.
- Aulas y talleres de formación, capacidades y expansión cultural + auditorio.
- Mercado y escuela de comida saludable.
- Circuitos exteriores y paisajismo.
- Energía, movilidad (inc. Parking), datos.

Oficina municipal «acercando el distrito a la nueva centralidad».

USERA

Localización del área de oportunidad Mercado de Orcasur en el distrito de Usera

Esta actuación se sitúa en el corazón de uno de los distritos que en los años 50 y 60 acogieron en el sur de la ciudad gran parte de la inmigración, primero mediante procesos de autoconstrucción y después a través de su transformación para adecuar sus características urbanísticas y edificatorias a nuevos estándares de calidad. Hoy es necesario afrontar la mejora de las prestaciones de servicios a sus habitantes, de acuerdo a su situación demográfica y socioeconómica.

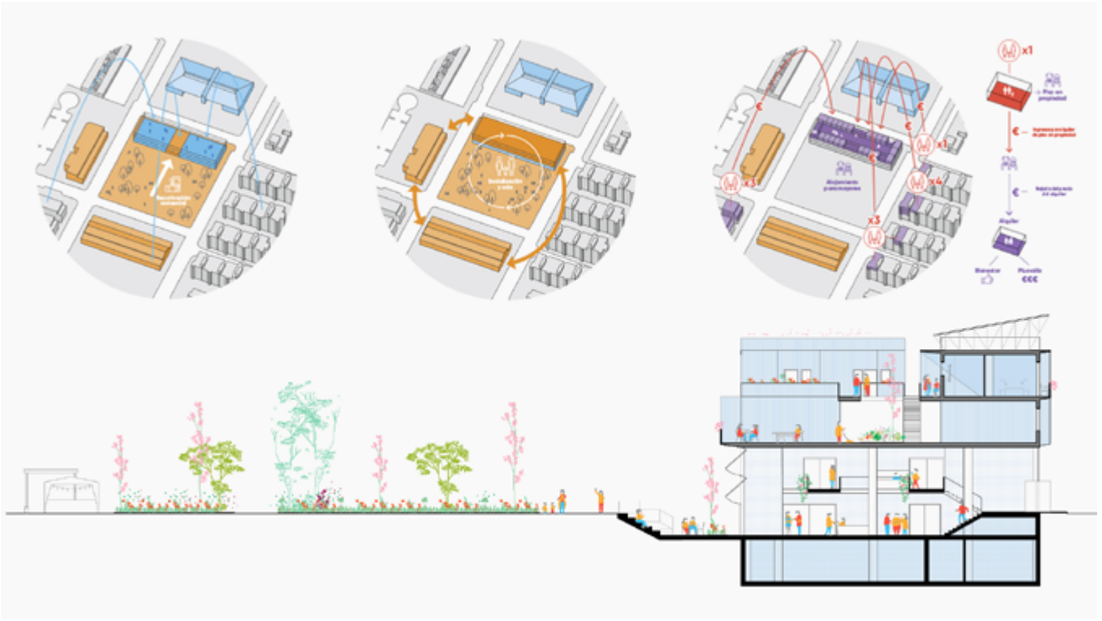
G. Gestión

Imagen virtual del proyecto. Mercado de Orcasur

G1. Mercado de Orcasur

Propuesta que surge como ganadora del concurso internacional Reinventing Cities en su primera edición, plantea un edificio multifuncional en el centro del barrio de Orcasur, donde se unen usos comerciales, culturales y sociales.

La zona es propicia para la construcción de alojamientos para mayores. Un nuevo lugar donde comprar, vivir, encontrarse, formarse y socializar. Se planteó inicialmente como una cooperativa para la construcción residencial, aunque no se descarta una iniciativa público - privada de diseño, construcción y mantenimiento para el alquiler de las viviendas y de las zonas comerciales.



Catalizador Participativo. Imagen del proyecto ganador Reinventing Cities.

El Nodo catalizará iniciativas y procesos en torno al concepto de actividad comercial, residencia cercana y accesibilidad, que refuerza los vínculos vecinales y promueve la integración intergeneracional.

La valorización del barrio, la mejora de la calidad de vida de los vecinos, la mayor sostenibilidad, y la puesta en valor de un barrio muy degradado, contribuirá a abordar nuevos desafíos urbanos, fomentando servicios de proximidad, generando barrios más resilientes que fomenten la salud y el bienestar de los ciudadanos y una recuperación económica y un crecimiento de la actividad cívica y social.

Imagen virtual del proyecto ganador Reinventing Cities,
Alternativa para Mayores

Anexo I.

CUADRO / ESQUEMA DE PRIORIZACIÓN DE ACTUACIONES

		Criterios estratégicos	Planeamiento	Gestión	Urbanización
ESTRATEGIA VIVAVI	Villaverde	EUT. Frente Urbano A-42	P1. Estaciones de Villaverde	G1. Estaciones de Villaverde	U1. Avenida Real de Pinto
		EUA. Avenida Andalucía	P2. Prolongación c/ San Eustaquio	G2. Lenguas Este	U2. Mejora Infraestructuras y servicios
		EL1. Tafesa		G3. San Dalmacio	
		EL2. Gran Vía - La Nave		G4. PMS El Gato Bosque Metropolitano	
		EL3. Entorno Marconi		G5. Activación PMS	
		EL4. Butarque			
		El. Impulso ambitos vigentes			
		EZ. Industrial UZP			
		EN. Objetivos Normativos			
	Vallecas	EU1. Mejora Campus Sur UPM	P1. PE Reinventing Cities - Campus Sur de la UPM	G1. Accesos Campus Sur de la UPM	U1. Avenida Democracia
		EU2. Revitalización entorno Hospital Infanta Leonor	P2. MPE AOE Campus Sur UPM		U2. Paso FFCC Hospital - Santa Eugenia
		EL1. Borondo y Santa Luisa	P3. MPG AOE Campus Sur UPM		U3. Mejora infraestructuras y servicios
			P4. PE Hospital Infanta Leonor		
			P5. MPG Borondo		
			P6. MPG Santa Luisa		
	Vicálvaro	EL1. Entorno estación FFCC	P1. Logística Ahijones	G1. Ahijones - Berrocales	U1. Cualificación ejes
		EL2. Logísitica Vicálvaro Norte y Sur		G2. Activación PMS	U2. Mejora Infraestructuras y servicios
		EL3. Berrocales - Almodóvar			
		EN. Objetivos Normativos			
A-3		E1. Mercamadrid - CTM		G1. La Atayuela: Reinventing Cities	
ÁREAS CONSOLIDADAS		E1. Desarrollar movillidad sostenible			
		E2. Mejorar medioambiente y paisaje urbano			
		E3. Activación PMS			
		E4. Centros de empresa para servicios comunes			

CENTRALIDADES PERIFÉRICAS			
Carabanchel	Fuencarral - El Pardo	Usera	
E1. Puerta Bonita - Magerit	P1. Las Tablas - San Millán	G1. Mercado Orcasur	
E2. Plaza de Almodóvar	P2. Fábrica CLESA		
E3. Polígono ISO	Tetuán		
Moncloa - Aravaca	P1. Valdeacederas		
E1. Estación de El Barrial	P2. Entorno Calle Lérida		
Hortaleza	Latina		
E1. Fuente de La Mora	P1. Plaza del Lucero		
Barajas	Barajas		
E1. Recintos Feriales - AENA	P1. Norte Colonia Fin de Semana		
	P2. Barrio del Aeropuerto (Industrial)		
	P3. Plaza Duquesa de Osuna		

Prioridad 1
Prioridad 2
Prioridad 3
Actuación Urbana / Infraestructura

Anexo II.
CRÉDITOS DE IMÁGENES

Las ortofotos y las fotos aéreas oblicuas empleadas proceden del Geoportal - Ayuntamiento de Madrid y de Google Maps respectivamente

Fotos / Páginas

Página 12. Arboleda
Autoría: DGPE-Fototeca-©J.M. Gª Mulas

Página 22. Polígono industrial de Vicálvaro
Autoría: Urban Reports (UR). Davide Curato-la Soprana

Página 25. Estación de clasificación de mercancias ferroviarias Vicálvaro. Coslada
Autoría: Urban Reports (UR). Davide Curato-la Soprana

Página 38. Avenida de Andalucía
Autoría: DGPE-SGEU

Página 60. Imágenes del deterioro del espacio público del polígono industrial de Villaverde
Autoría: DGPE-SGEU

Página 81. Avenida de la Democracia
Autoría: DGPE-SGEU

Página 83. Estado de la urbanización del área industrial
Autoría: DGPE-SGEU

Página 104. Imágenes del deterioro del espacio público en el polígono industrial de Vicálvaro
Autoría: DGPE-SGEU

Página 121. Movilidad sostenible en el transporte público
Autoría: DGPE-Fototeca-©Carlos Roca

Página 122. Urbanización del APR "IVECO Pegaso" con Lema "Pegaso City"
Autoría: Estudio WEST8

Página 123. Equipamiento educativo en ámbito de actividad económica
Autoría: DGPE-Fototeca-©Carlos Roca

Página 124. Espacio de encuentro
Autoría: DGPE-Fototeca-©Carlos Roca

Página 137. Imágenes del Entorno calle Lérida
Autoría: UTE Omicron-Amepro SA + eslava y tejada arquitectos SL

Página 144. Imagen de la Fabrica Clesa y su entorno
Autoría: DGPE-Fototeca

Dibujos / esquemas

Página 33 (superior). Esquema de actuaciones de estructura urbana y superación de barreras infraestructurales
Autoría: DGPE-SGEU

Página 33 (inferior). Propuesta ganadora del concurso Bosque Metropolitano-Lote5: "EL ANILLO METROPOLITANO" con Lema "Del Manzanares al Guadarrama"
Autoría: RUBIO ARQUITECTURA SLP

Página 34. Esquema de ordenacion. Frente urbano Autovia de Toledo (A-42)
Autoría: UTE LIMES. IMPROVISTOS (Asociación The Archipelago)-Jose Javier Bataller Enguix

Página 36. Esquema de ordenación. Parque de automoción en avenida de Andalucía
Autoría: UTE LIMES. IMPROVISTOS (Asociación The Archipelago)-Jose Javier Bataller Enguix

Página 40. Esquema de integración en el entorno
Autoría: DGPE-SGEU

Página 41. Esquema de ordenación de la parcela Tafesa
Autoría: UTE LIMES. IMPROVISTOS (Asociación The Archipelago)-Jose Javier Bataller Enguix

Página 48. Propuesta ganadora del concurso Bosque Metropolitano-Lote4: "LOS PARQUES FLUVIALES DEL SUR" con Lema "Manantial Sur"
Autoría: ALDAY JOVER ARQUITECTOS SLP

Página 68. Esquema de relaciones entre el Campus Sur de la UPM y el Hospital Infanta Leonor
Autoría: DGPE-SGEU

Página 69 (superior). Esquema conceptual de la propuesta "PROXIPHERY", ganadora del concurso EUROPAN15 para el Hospital Infanta Leonor
Autoría: María Sisternas Tusell

Página 69 (inferior). Imagen de la propuesta "PROXIPHERY", ganadora del concurso EUROPAN15 para el Hospital Infanta Leonor
Autoría: María Sisternas Tusell

Página 70. Esquema de ordenación para los ámbitos Borondo y Santa Luisa
Autoría: DGPE-SGEU

Página 71. Impulso de los ámbitos vigentes APE 13.10 y APR 18.02
Autoría: DGPE-SGEU

Página 72. Imágenes del proyecto ganador "Campus for Living Cities" del concurso Internacional Reinventing Cities. Entorno: La Arboleda
Autoría: UNEXUM & Ambitare Architectural Strategies & Co

Página 73. Ordenación propuesta del Campus Sur de la UPM en el proyecto ganador "Campus for Living Cities" del concurso Internacional Reinventing Cities. Entorno: La Arboleda
Autoría: UNEXUM & Ambitare Architectural Strategies & Co

Página 76. Imagen de la propuesta "PROXIPHERY" ganadora del concurso EUROPAN15 para el Hospital Infanta Leonor
Autoría: María Sisternas Tusell

Página 77. Esquema de ordenación en el ámbito de la MPG Borondo
Autoría: DGPE-SGEU

Página 78. Esquema de ordenación en el ámbito de la MPG Santa Luisa
Autoría: DGPE-SGEU

Página 88. Estratégia logística Arco Sureste
Autoría: Deloitte Consulting SLU

Página 93. Esquema de ordenación en el ámbito del entorno de la Estación del FFCC
Autoría: DGPE-SGEU

Página 95. El Cerro Almodovar y su entorno, en la propuesta ganadora del concurso Bosque Metropolitano-Lote2: “UNIENDO PARQUES URBANOS” con Lema “Efecto Mariposa”
Autoria: UTE CLIMENT-CLIMENT-NAVASCUES-AR2

Página 108. Bolsas con potencial para uso logístico. Superficies brutas
Autoría: Deloitte Consulting SLU

Página 110 (inferior). Imagen de la propuesta ganadora del concurso Bosque Metropolitano-Lote4: “LOS PARQUES FLUVIALES DEL SUR” con Lema “Manantial Sur Infraestructura Regenerada”
Autoría: ALDAY JOVER ARQUITECTOS SLP

Página 111. Imagen de la propuesta ganadora del concurso Bosque Metropolitano-Lote4: “LOS PARQUES FLUVIALES DEL SUR” con Lema “Manantial Sur Infraestructura Regenerada”
Autoría: ALDAY JOVER ARQUITECTOS SLP

Página 113. Imágenes del proyecto ganador “Hi-Life” del concurso Internacional Reinventing Cities. Entorno: La Atalayuela
Autoría: CITYLOGIN IBERICA SL. Arquitectos: Raúl Alonso, Grupo Civix.

Página 114. Esquema del funcionamiento del conjunto del proyecto ganador “Hi-Life” del concurso Internacional Reinventing Cities. Entorno: La Atalayuela
Autoría: CITYLOGIN IBERICA SL. Arquitectos: Raúl Alonso, Grupo Civix.

Página 131 (Izda.). Esquema volumetrico de la propuesta del ámbito de Puerta Bonita. Magerit
Autoría: UTE LIMES. IMPROVISTOS (Asociación The Archipelago)-Jose Javier Bataller Enguix

Página 131 (Dcha.). Fotografía aérea con la proyección volumétrica de la propuesta del ámbito de Puerta Bonita. Magerit
Autoría: DGPE-SGEU

Página 132 (Centro). Esquema de ordenación del ámbito Plaza de Almodovar
Autoría: DGPE-SGEU

Página 132 (Dcha.). Esquema de ordenación del ámbito Plaza de Almodovar
Autoría: UTE LIMES. IMPROVISTOS (Asociación The Archipelago)-Jose Javier Bataller Enguix

Página 133 (Superior). Plano esquema del ámbito Plaza de Almodóvar
Autoría: DGPE-SGEU

Página 135 (Inferior). Esquema de jerarquización y cualificación de la red viaria. Valdeacederas
Autoría: UTE Omicron-Amepro SA + eslava y tejada arquitectos SL

Página 136. Acciones de permeabilidad y cualificación de itinerarios peatonales en el ámbito Entorno de la calle Lérida
Autoría: UTE Omicron-Amepro SA + eslava y tejada arquitectos SL

Página 145 (Superior). Imágenes de la propuesta ganadora del concurso Internacional Reinventing Cities. EDIFICIO CLESA con Lema “Val-Verde”
Autoría: KADANS SCIENCE PARTNER. Arquitectos: Carlos Rubio Arquitectura SLP, Ale-Estudio

Página 145 (Inferior). Esquema de la propuesta ganadora del concurso Internacional Reinventing Cities. EDIFICIO CLESA con Lema “Val-Verde”
Autoría: KADANS SCIENCE PARTNER. Arquitectos: Carlos Rubio Arquitectura SLP, Ale-Estudio

Página 148. Alternativas de ordenación en el ámbito Fuente de la Mora
Autoría: UTE Omicron-Amepro SA + eslava y tejada arquitectos SL

Página 152. Alternativas de actuación en el ámbito Recintos Feriales. AENA
Autoría: DGPE-SGEU

Página 153. Localización del área de oportunidad Norte Colonia Fin de Semana, al borde del PESGA
Autoría: UTE Omicron-Amepro SA + eslava y tejada arquitectos SL

Página 154. Esquema de actividad económica del ámbito Barrio del Aeropuerto (Industrial)
Autoría: UTE Omicron-Amepro SA + eslava y tejada arquitectos SL

Página 156 (Superior). Imagen de la propuesta ganadora en el concurso Remodelación de 11 Plazas en la Periferia de Madrid: “Plaza de la Duquesa de Osuna” con Lema “Ad Libitum”
Autoría: PAREDES PINO ARQUITECTOS

Página 156 (Inferior). Modelo tridimensional de la propuesta ganadora en el concurso Remodelación de 11 Plazas en la Periferia de Madrid: “Plaza de la Duquesa de Osuna” con Lema “Ad Libitum”
Autoría: PAREDES PINO ARQUITECTOS.

Página 158. Volumetria de la propuesta ganadora en el concurso Remodelación de 11 Plazas en la Periferia de Madrid: “Plaza del Lucero” con Lema “Historia Natural”
Autoría: M.ª Jimenez Arranz, Juan Luzarraga & Co e IBID ARQUITECTOS S.L.

Página 159. Imagen virtual de la propuesta ganadora en el concurso Internacional Reinventing Cities: “Orcasur” con Lema “Mercado Habitado”
Autoría: ©Laboratorio Sur_MercadoHabitado_La Plaza del Pueblo

Página 160 (Superior). Imagen virtual de la propuesta ganadora en el concurso Internacional Reinventing Cities: “Orcasur” con Lema “Mercado Habitado”
Autoría: ©Laboratorio Sur_MercadoHabitado_CatalizadorParticipativo

Página 160 (Inferior). Imagen virtual de la propuesta ganadora en el concurso Internacional Reinventing Cities: “Orcasur” con Lema “Mercado Habitado”
Autoría: ©Laboratorio Sur_MercadoHabitado_AlternativaMayores