

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

A finales del año 2008, el Alcalde presenta el proyecto de la nueva sede del BBVA con, entre otras, las siguientes palabras:

“Vertebrar la ciudad en torno a dos potentes ámbitos de actividad, uno de ellos de carácter artístico y cultural, situado al sur a lo largo del eje Prado-Recoletos, y otro de carácter económico y financiero, localizado en el norte, a partir del eje de Castellana, constituye uno de los objetivos del nuevo modelo de ciudad en el que estamos trabajando desde la pasada legislatura, y en el que se suman los esfuerzos de las iniciativas pública y privada para reforzar nuestra competitividad y el carácter de Madrid como destino atractivo para la inversión y la localización de sedes empresariales.

Para alcanzar esta meta en lo que respecta al eje económico-financiero, acometimos con carácter prioritario entre 2003 y 2007 la modernización de las infraestructuras viarias con el fin de garantizar la movilidad en la zona norte de la ciudad, dando respuesta a las necesidades presentes y futuras. Ello supuso, entre otros proyectos, la duplicación del túnel de Pío XII y sus nuevas conexiones con el entorno para facilitar la circulación de más de 20.000 vehículos diarios entre el este y el oeste, la mejora de las conexiones de los nuevos desarrollos urbanos de Las Tablas y Sanchinarro con la Autovía A-1 y la M-40, así como la construcción de un anillo distribuidor de los tráficos vinculados a los nuevos usos previstos en la zona norte de Castellana, que hace posibles los enlaces con la A-1, la M-30 y el propio paseo de la Castellana.



Vista general del anteproyecto.

Paralelamente, se desarrolló el proceso constructivo del complejo Cuatro Torres, que no es sólo un potente núcleo de actividad económico-financiera, sino también un nuevo referente arquitectónico de la ciudad, firmado por algunos de los arquitectos de mayor prestigio nacional e internacional: Norman Foster; César Pelli; Carlos Rubio Carvajal y Enrique Álvarez-Sala, y, finalmente, el estudio Pei Cobb Freed & Partners.

Junto a los edificios singulares fruto de la iniciativa privada, la iniciativa pública, concretamente el Ayuntamiento de Madrid, construirá también dentro de este complejo, su Centro Internacional de Convenciones, cuya primera piedra se puso el pasado 25 de noviembre.

Todo ello acredita que la sólida posición alcanzada por la zona norte de Madrid como centro de actividad económico-financiera, no es fruto de la improvisación, sino que representa la concreción de un modelo de ciudad en cuyas piezas venimos trabajando desde la anterior legislatura, y que es el resultado de la estrecha colaboración entre los distintos sectores.

Hoy tenemos la satisfacción de dar un paso más en este proceso, a través de la nueva sede del BBVA que se va a situar también en el ámbito económico-financiero de la zona norte, entre los nuevos barrios de Las Tablas y de Sanchinarro, en el distrito de Fuencarral-El Pardo, estando delimitada por la Autovía A-1-Avenida de Burgos y las calles Fresneda, Saucedo y Abedul.

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

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

El Ayuntamiento de Madrid, desde luego, prestará la máxima colaboración al BBVA en el proceso que ahora se inicia, desde la convicción de que la suma de los esfuerzos y de los recursos públicos y privados para el desarrollo de iniciativas urbanas de carácter transformador, el impulso de proyectos estratégicos orientados a reforzar nuestra competitividad, el aprovechamiento de los recursos técnicos y humanos y las oportunidades que generan las infraestructuras de movilidad con las que Madrid cuenta, son factores esenciales para afrontar con eficacia la actual situación económica, y a todo ello contribuye el proyecto liderado por el BBVA, al que damos la bienvenida y reiteramos nuestro apoyo."

En este marco de colaboración se presenta, conforme a lo dispuesto en los arts. 56.1 y 59 de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, el Plan Especial de Mejora de la Ordenación Urbana del APE 08.14 para la Ejecución del proyecto de Nueva Sede del BBVA, encargado a la Unión Temporal de Empresas Herzog & De Meuron, Drees & Sommer, Martínez FM Arquitectos.

En el escrito de inicio del Director General de Planeamiento Urbanístico se señala que la propuesta planteada sirve para la materialización del compromiso público asumido en el documento de Acción Estratégica para el Suelo de Actividad Económica y el Desarrollo Tecnológico y Financiero de Madrid, en el sentido de conseguir el objetivo de la adecuación de los espacios de oficinas e industriales a las necesidades actuales y futuras de las empresas con el fin de incrementar la competitividad de Madrid en un marco de economía globalizada, con la ejecución de operaciones de creación de nuevas centralidades, que han de surgir como ámbitos de oportunidad en los que localizar las expectativas vertebradoras y cualificadoras que contiene el Plan General. Como consecuencia de ello determina la compatibilidad de la propuesta con las directrices urbanísticas del Ayuntamiento de Madrid, concluyendo con la instrucción para su tramitación por iniciativa pública.

4.1. Propuesta de ordenación

Bajo la siguiente justificación:

- la acomodación del planeamiento existente a las nuevas necesidades e iniciativas debidas precisamente al desarrollo del Plan General,
- la evolución de las necesidades de las empresas, y la transformación espacial propiciada por el Modelo Territorial expresado en el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid ha dado lugar a que instituciones relevantes, instaladas fragmentariamente y diseminadas en el tejido urbano de la ciudad, deban optar en la modernización y adaptación de sus servicios a una economía globalizada...
- la creación de propuestas arquitectónicas que se conviertan en reflejo de la transformación de la entidad,

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

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

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



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

Respecto de la ordenación actualmente vigente la propuesta supone:

1. La adaptación de la trama viaria, desapareciendo la calle central (Foresta) y las perpendiculares a ella para transformarse en un anillo perimetral que rodea la nueva manzana terciaria.
2. La transformación de la estructura parcelaria: las nueve manzanas lucrativas previstas en la ordenación se concentran en una sola manteniendo aproximadamente la misma superficie de suelo total y la misma edificabilidad, con una mínima variación en el índice neto de edificabilidad sobre parcela.
3. La relocalización y ampliación de superficie de las parcelas calificadas como Zona Verde.
4. La concentración del suelo destinado a viario con traslado de parte de su superficie a Equipamiento público.

La descripción de la ordenación en relación con el espacio privado se puede sintetizar señalando que “La propuesta pretende concentrar en un espacio integrado todas las funciones propias de la Nueva Sede Corporativa del BBVA, distinguiendo dos áreas: elementos corredor en horizontal que no superan en todo su recorrido las tres plantas, que como una alfombra se adaptan a la topografía natural del terreno y que se completan con patios vegetales; horizontalidad que es sinónimo de luz natural y de interacción social; y un elemento vertical como un icono de referencia, torre, que pretende convertirse en el volu-

men más reconocible de la actuación, y que es fachada vertical de un amplio espacio interior, que a modo de plaza alberga los usos comunitarios del programa previsto.”

De esta forma se podrá concretar el lema del proyecto ganador: “Una alfombra, un edificio corporativo y una plaza”, que definía una propuesta basada en la diversidad tipológica de los edificios para mejorar las condiciones de trabajo y en la sostenibilidad para avanzar en la eficiencia energética.

4.1.1. Calificación y usos de suelo. Normativa

El Plan Especial establece las calificaciones de las manzanas resultantes de la ordenación conforme a la zonificación siguiente:



USOS

- AE-Actividad Económica
- CT-Centro de Transformación Existente

DOTACIONES

- VB-Zona Verde Básica
- EB-Equipamiento Básico
- RV-Red Viaria Pública
- Sistema General Red Viaria Pública (dentro del Ámbito del Plan Especial)
- Sistema General Red Viaria Pública (exterior al Ámbito del Plan Especial)

Calificación.

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

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



Alineaciones y rasantes. Condiciones de la edificación.



Inserción del ámbito de ordenación en la estructura viaria territorial.

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

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

- b) La edificabilidad, concentrada en una única parcela lucrativa, se fija en 96.373,73 m² (iedif.neto=1,6563 m²/m²) y se reparte a través de la composición volumétrica propuesta para el conjunto edificatorio.
- c) El uso que se pretende implantar en el recinto es el terciario en la categoría de oficinas, con referencia en el uso cualificado previsto en la NZ 9.3^º del PGOUM 97 (industrial en coexistencia con terciario de oficinas). Por otra parte se mantiene inalterado el régimen de los usos compatibles (asociados y complementarios) y usos alternativos.

4.1.2. Estructura viaria. Transporte público

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

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

4.1.3. Movilidad

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

4.1.4. Gestión y Ejecución

El proceso de desarrollo del PEM se caracteriza por no ser necesaria la redistribución de beneficios y cargas entre propietarios distintos de quien impulsa la propuesta, único titular de suelo en unión con el Ayuntamiento de Madrid. El PEM no genera beneficio distinto del existente, asumiendo quien concreta la iniciativa el levantamiento de las cargas causadas por el mismo. Por otra parte el Plan Especial establece como modalidad de gestión urbanística "la reparcelación sin finalidad

equidistributiva” para adaptar las parcelas a las exigencias del PEM, coincidiendo el área reparcelatoria con la del ámbito y siendo imputables a la propiedad el conjunto de las cargas de urbanización.

4.2. Características cuantitativas de la ordenación propuesta

4.2.1. Suelo

Suelo: Características cuantitativas			
	APE 08.14 (Fragmento) (m ²)	PEM (m ²)	Variación
Superficie ámbito	96.787,88	96.787,88	
Parcela lucrativa	59.124,99	58.184,23	-940,76 (-1,59 %)
Redes públicas			
Zonas verdes	2.251,11	8.234,31	+5.983,20 (+265,78 %)
Equipamientos	0,00	3.423,17	+3.423,17
Viaro local	30.225,03	21.747,42	-8.477,61
Vía pública principal	5.176,85	5.176,85	0
Total viario	35.401,88 90.717 (total APE)		-8.477,61
Servicios infraestructurales	0,00	14,14	+14,14
Parcial redes públicas	37.662,89	38.603,65	+940,76 (+2,49 %)

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

- Se disminuye la superficie de suelo lucrativa en un 1,59 %.
- Se aumenta la superficie de suelo destinada a zonas verdes en 5.983 m² (de 2.251 m² a 8.234 m²).
- Se destina una superficie de suelo de 3.423 m² a equipamiento.
- Este incremento en la superficie de suelo dedicada a redes locales se obtiene de la desafección y nuevo destino de 8.477 m² de viario local y la aportación de 940 m² de la superficie de parcelas privadas.

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

4.2.2. Edificabilidad

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

Edificabilidad: Características cuantitativas		
	APE 08.14	PEM
Edificabilidad	96.373,73 m ²	96.373,73 m ²
Índice neto de edificabilidad	1,63 m ² /m ²	1,6563 m ² /m ²

