

GETAFE DE UNA CIUDAD DORMITORIO A UNA CIUDAD VIVIDERA. LAS OPORTUNIDADES DE RECALIFICACIÓN DE SUELO URBANO.

Getafe es una ciudad que tiene un primer gran desarrollo en la década de los 60 de 50.000 habitantes en el año 1.960 a 100.000 habitantes en los 80.

Es una ciudad que recibe la inmigración española al estar en el primer cinturón de la gran ciudad.

Uno de los primeros retos que asume el Gobierno de la ciudad, es enraizar a sus ciudadanos, transformar la ciudad dormitorio, ciudadanos que utilizan la ciudad para dormir porque se pasan el día trabajando fuera o porque no tienen prácticamente ofertas atractivas que les atraiga en la ciudad, en una ciudad vividera, donde se puede trabajar, divertirse y dormir.

Se diseñó un plan ambicioso que abarca desde:

- Creación de infraestructuras culturales y deportivas.
- Creación de una red sanitaria.
- Creación de una red educativa.
- Programas de atención especial sectores con mayor necesidad: mayores, dependientes, emigrantes.
- Creación de una red de participación social.
- Atención especial al empleo.

Esto último fue lo primero que se atajó. En Getafe en 1.982 había un 35% de paro. Un programa de atención pública al empleo que tiene como directrices:

- 19 millones de metros de suelo industrial gestionados desde lo público.

- Una ventanilla única para empresarios.
- Un programa de formación a la carta.
- Una empresa G.I.S.A. (Getafe Iniciativas, S.A.) trabajando para el mundo empresarial.

Ha dado sus resultados y hoy en Getafe existe el paro técnico 5,1% de desempleo.

Las actuaciones urbanísticas tienen especial atención a valorar las oportunidades que generan en clave de consolidación y mejora del empleo.

Les traigo a colación un ejemplo.

ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA DE LOS TERRENOS AFECTADOS POR EL SOTERRAMIENTO DE LA VÍA DE FERROCARRIL.

II.7. UNA OPORTUNIDAD DE RECUALIFICACION DEL SUELO URBANO. LAS ESTRATEGIAS DE ORDENACION URBANISTICA DE LOS TERRENOS AFECTADOS POR EL SOTERRAMIENTO DE LA VIA DEL FERROCARRIL.

Una de las actuaciones que ha de incidir de forma decisiva en la recuperación del núcleo urbano de Getafe, ha sido el enterramiento de la vía del ferrocarril, que discurría en sentido norte-sur y representaba una barrera física y psicológica de división de los barrios, siendo los terrenos contiguos a dicha actuación los llamados a jugar un importante papel en la regeneración de la trama urbana.

Especial relevancia en esta cuestión la presentan los terrenos de la Zona Noroeste, actualmente ocupados por instalaciones industriales, en muchos casos obsoletas, inadecuadas e incluso desocupadas, que, por el crecimiento de la ciudad han quedado como una isla, rodeados de nuevos usos residenciales y equipamientos, como la Universidad Carlos III, que evidencian aún

más su inadecuación y la necesidad de una transformación que posibilite la articulación de la trama urbana surgida del soterramiento de las vías del ferrocarril de cercanías.

Con arreglo a esta situación el Ayuntamiento de Getafe por acuerdo de Pleno de 25 de junio de 1998, aprobó un documento de Estrategias de Ordenación Urbanística de los terrenos afectados por el soterramiento de la vía de Ferrocarril, en el Suelo Urbano de Getafe.

El enfoque del análisis de la propuesta planteada tiene como punto de partida la consideración del enterramiento de la vía como oportunidad para recualificar la ciudad concluyendo en el estudio de cuestiones sectoriales afectadas igualmente por la actuación planteada.

II.7.1. Introducción

- El enterramiento de la vía como oportunidad para recualificar la ciudad.

No sólo se trata de soterrar la vía, sino que hay que “aprovechar” al máximo ese soterramiento desde los dos aspectos resultantes. El primero, que la vía sigue existiendo, aunque bajo tierra y el segundo, que ha quedado libre un enorme espacio lineal en el centro de la ciudad, que la recorre desde el norte hasta el sur. En estos dos aspectos es dónde es preciso volcarse para obtener los máximos beneficios para la ciudad y sus ciudadanos, aunque los esfuerzos, no sólo económicos y financieros, sean muy elevados.

El primer aspecto de oportunidad se deriva de la propia existencia de la línea de cercanías, una vez soterrada, que es cada vez más utilizada como modo de transporte público por los ciudadanos de Getafe, así como por quienes acuden a Getafe. La accesibilidad a la Universidad Carlos III y de los Institutos da lugar a un uso intensivo del ferrocarril por los jóvenes que vienen a estudiar a Getafe desde otros municipios; y la situación de la estación Getafe-Centro, junto a los ejes comerciales, de servicios, administrativos y de ocio del entorno de las calles Madrid y Ramón y Caja favorece el uso de ésta línea de cercanías como medio de transporte de los usuarios de éstas actividades. Mejoras en los accesos a la estación, establecimiento de aparcamiento suficiente en su proximidad y soluciones de intercambio con autobuses y taxis deberán ser cuestiones a resolver

con el proyecto de la nueva estación centro de la línea soterrada, para favorecer e incrementar el uso del ferrocarril dando las máximas facilidades a los ciudadanos de Getafe.

El segundo y fundamental aspecto es consecuencia de la oportunidad espacial derivada de la reconversión de los terrenos liberados que pasan a constituir nuevas piezas urbanas, dotadas de una gran potencialidad innovadora y enriquecedora del tejido urbano, por su localización central, de “espina vertebral”, con un marcado aspecto positivo en la construcción ó renovación de la ciudad.

La aparición de éstos nuevos terrenos, liberados de las instalaciones ferroviarias, vendrán a enriquecer el patrimonio de suelo público, no sólo en cantidad sino sobre todo en situación en la ciudad y en sus usos que irán orientados a la mejora del entorno urbano, completando y mejorando el sistema viario, peatonal y rodado y constituyendo el soporte de espacios libres, zonas verdes y equipamientos públicos.

La propuesta realizada por el Gobierno municipal de Getafe al Proyecto de soterramiento de la vía se centra, en primer lugar, en ampliar el ámbito de la intervención a todo el espacio comprendido entre el acceso norte a Getafe de la Carretera N-401 de Toledo a la rotonda de las Margaritas (Plaza de Victoria Kent) y la circunvalación sur, enlace de Carretera de Toledo y Sector 3, es decir a todo el tramo urbano.

En el acceso norte se proyecta crear una nueva rotonda que marcará el inicio del nuevo eje ó Avenida sobre los terrenos del ferrocarril soterrado, que a su vez comunicará con la estación de las Margaritas y con la zona norte del Rosón; resolviendo éste difícil acceso.

De esta rotonda hasta la estación Getafe-Centro el trazado previsto es el de una Avenida con un ancho medio de 50 metros, provista de amplias aceras arboladas a ambos lados, con aparcamientos y vías de circulación rodada con 2 carriles por sentido, separadas por un “bulevar” central de una anchura media de 20 metros, en el que además de espacios libres, zonas verdes de recreo y ocio podrán disponerse equipamientos y usos dotacionales que resalten el marcado carácter de “nuevo eje de centralidad” y lugar de relación y encuentro de los ciudadanos.

La nueva estación de Getafe-Centro proyectada con una cubierta de bóveda acristalada que permite, a pesar del soterramiento, su iluminación natural, al liberar amplios espacios en su entorno posibilita su ordenación como un gran espacio peatonal y la creación de un punto de intercambio de modos de transporte, acondicionando espacios para autobuses, parada de taxis y aparcamientos públicos, a la vez que se mejora el acceso peatonal al ferrocarril.

Esta zona central de la actuación se verá potenciada por la puesta en funcionamiento de los nuevos equipamientos municipales de la antigua Fábrica de Harinas, transformada en Centro Cultural, Teatro y Auditorio García Lorca que, a su vez, verá mejoradas sus condiciones de accesibilidad y, por tanto, de utilización.

El tramo sur, entre la estación y la zona de El Greco, al discurrir por una zona más colmatada por edificaciones de los barrios de Centro y Alhóndiga, permite una Avenida con anchura media de 30 metros provista de amplias aceras arboladas a ambos lados, con aparcamiento, y vías de circulación rodada de 2 carriles por sentido, separadas por una franja central arbolada y ajardinada.

Los cruces con las calles existentes o de nueva creación, en el sentido este-oeste, se resolverán mediante rotondas ajardinadas en las que deberán incluirse elementos escultóricos y fuentes ornamentales que eleven la calidad de la escena urbana.

Este eje que vertebra la ciudad en el sentido norte-sur no ha de constituir solamente un eje de comunicaciones y transporte, sino que será preciso orientar las oportunidades que ofrece en su condición de lugar de encuentro y relación, para actuar sobre el entorno y transformar usos y edificaciones existentes, en muchos casos, obsoletas y carentes de funcionalidad, introduciendo nuevos usos residenciales, de servicios, de ocio y relación, así como comerciales, en pequeños locales en las plantas baja de la nueva edificación, que cumplan la doble función de mejorar el comercio local tradicional y contribuir a potenciar las actividades de relación en el nuevo eje.

El resultado más significativo de las intervenciones descritas es, desde el punto de vista urbanístico, una nueva configuración de la trama urbana que se verá enriquecida además por la creación de nuevas vías, mejores y más eficaces conexiones este-oeste, dotadas de gran versatilidad y fluidez.

Pero para que el resultado sea completo será preciso dotar a esta nueva vía de unas nuevas “fachadas” urbanas, transformando el antiguo carácter de “traseras”, que proporcionen una “imagen” urbana unitaria y que la confieran un carácter propio y diferenciado, con independencia de las distintas áreas, zonas ó barrios de la ciudad por lo que transcurre.

- Otras consideraciones sectoriales.

El PAC (Programa de Actuación Comercial) de Getafe elaborado por la Dirección General de Comercio y Consumo de la Consejería de Economía y Empleo de la Comunidad Autónoma de Madrid, en sus conclusiones plantea como propuesta de actuación nº IX.3.4 lo siguiente:

- Objetivo.- Continuidad de la trama urbana.
- Propuestas.-

. Enterramiento de las vías del ferrocarril que aíslan el resto del casco urbano.

. Reconversión del suelo industrial del polígono industrial El Rosón en suelo residencial. Por el crecimiento de la ciudad ha quedado englobado por el suelo residencial, y con el futuro enterramiento de las vías del ferrocarril tendrá una difícil articulación con el resto de la trama urbana.

II.7.2. Bases y Objetivos de la Propuesta de Ordenación

Las bases sobre las que se está elaborando la propuesta de ordenación global del entorno de la vía, en síntesis, han sido las siguientes:

- La intervención global pretende contribuir a la recualificación de los terrenos que colindan con el trazado de las vías del ferrocarril, extendiendo la ciudad en el sentido este-oeste, para compensar la tradicional extensión norte-sur.

- El carácter global y unitario de la propuesta no puede dejar en segundo plano la necesidad de conseguir en cada una de las localizaciones una respuesta de carácter específico, en consonancia con las demandas de su ubicación; ordenación, continuidad de la red viaria, reequipamiento, habilitación de espacios libres, compleción de tejidos edificados, revitalización de usos, etc.
- Las mejores oportunidades de la actuación responden a la localización de algunas de las piezas, especialmente de la estación Getafe Centro, cuya nueva localización y características permite impulsar un nuevo foco de centralidad urbana, basado en el intercambio de modos de transporte.
- La posición inequívocamente central del suelo liberado por el ferrocarril, permite concebir la propuesta como una gran operación de engarce de nuevas piezas de diversa funcionalidad, carácter e imagen urbana, a partir de cuya ordenación se posibilita completar la trama viaria, recomponer la estructura de la ciudad y crear nuevos centros o focos de centralidad urbana.
- Las características actuales propias del pasillo ferroviario junto con las de su entorno inmediato y de segundo nivel, conducen a considerar la operación global como dos actuaciones diferenciadas.

. La zona noroeste, entre el acceso a través del paso elevado desde la Carretera N-401 de Toledo a la Glorieta de las Margaritas y el cruce de la calle Leganés.

. La zona sur, entre el cruce de la calle Leganés y el paso elevado de la circunvalación sur de Getafe y enlace con la N-401 en el Sector III.

La primera, zona noroeste, incluye terrenos del viejo polígono industrial de El Rosón, en el que coexisten factorías en funcionamiento, con instalaciones industriales abandonadas y terrenos industriales vacantes.

La rehabilitación y reutilización de esta zona presenta como bases fundamentales, en su parte norte, los terrenos de la Huerta del Jardinero previstos para la ampliación de las instalaciones de la Universidad y la Glorieta de unión de la prolongación de la Carretera de Villaverde, desde la Glorieta de Victoria Kent, con el nuevo eje bulvar, punto este que a su vez sería el origen de la vía de comunicación con el nuevo desarrollo del PAU del Bercial, a través de

terrenos del polígono de El Rosón. Al sur, otro punto fundamental lo constituye la estación Getafe-Centro y la oportunidad de crear entorno a ella una gran plaza, como nuevo centro de actividades urbanas a partir de su condición de centro de intercambio de modos de transporte.

La segunda, zona sur, se trata de áreas consolidadas o semiconsolidadas por edificación residencial de baja calidad arquitectónica y constructiva, edificaciones de los años 50-60 realizadas “de espaldas” a la vía y a partir del efecto barrera que siempre ha producido.

La rehabilitación y revitalización de ésta zona debe tener como objetivo el mantener su carácter eminentemente residencial, incorporando de forma controlada usos y actividades que potencien la formación de un carácter de centralidad en el nuevo eje, de encuentro y relación cívica, con especial cuidado en el mantenimiento de la población residente.

En esta zona es fundamental la recomposición del tejido urbano, suturando las estructuras y tramos viarias de los barrios al este y oeste, totalmente inconexas al haberse desarrollado con la barrera constituida por la traza ferroviaria.

II.7.3. Propuesta de Gestión de la Actuación

A partir del entendimiento de cada una de las piezas de la actuación en clave de operación urbana se plantea la propuesta de gestión por unidades de ejecución.

Al tratarse de una gran operación urbana, tanto por su dimensión como por sus objetivos o por su complejo contenido, es evidente que presenta un fuerte carácter estratégico para la ciudad, en el que se pueden destacar:

. La eliminación del efecto barrera derivado de la previa existencia del trazado ferroviario y su sustitución por una evidente mejora en la conexión de los tejidos urbanos, actuales y futuros.

. El potencial efecto en la configuración de un nuevo modelo de centralidad urbana, mediante la creación y engarce de diversos polos con diferentes funcionalidades urbanas.

. El valor de oportunidad como motor y origen de actuaciones infraestructurales y de equipamiento urbano.

. La significación como modelo de nuevas opciones de reequilibrio en las tendencias y directrices del crecimiento de la ciudad.

. Las sinergias o externalidades positivas que puede generar, como factores potenciadores de procesos de transformación y recualificación en un entorno más amplio de la ciudad.

Analizada la propuesta global de actuación desde la óptica de la gestión, es decir de las exigencias y los planteamientos que requiere su puesta en marcha y su ejecución material, se manifiestan inmediatamente los rasgos o señas de complejidad que acompañan y caracterizan las operaciones urbanas de gran escala, como son:

. El amplio periodo de ejecución en el tiempo, que impone la necesidad de disponer de una estratégica visión de conjunto que integra tanto los diversos aspectos funcionales de carácter sectorial, urbanísticos, inmobiliarios, financieros, etc., como las diferentes fases de actuación de las distintas piezas.

. La intervención de múltiples agentes, con diferentes y, a veces, encontrados intereses, distintas capacidades de protagonismo y liderazgo, que es necesario coordinar, dirigir u orientar de forma ponderada desde una estructura organizativa en la que, primando el carácter de función pública de la ordenación urbanística, se actúe de una forma más de corte gerencial.

. La reconducción de la interdependencia entre las diferentes piezas de la ordenación propuesta, a un esquema flexible de ejecución en el que puedan compatibilizarse las exigencias de programación con el máximo grado de autonomía en el desarrollo de cada una de las piezas o actuaciones, con el objeto de dotarles del mayor margen de adaptación a las circunstancias

cambiantes del mercado, identificando las acciones clave con su programación como elementos fijos.

. La estrategia de gestión a partir de la división de la actuación global en dos zonas se plantea de manera diferenciada en cada una de ellas.

Para la zona sur, por sus características, se propone la realización de un Plan Especial y en la zona noroeste se plantea una actuación estratégica a desarrollar mediante convenios urbanísticos, tal y como se descubre en los apartados siguientes de este documento.

II.7.4. Bases para un enfoque inmobiliario de la actuación

Las características peculiares de la operación que se plantea, en su vertiente inmobiliaria, merecen especial consideración, al menos para clarificar de antemano algunas cuestiones cuyo entendimiento resulta esencial para la apreciación que, en su conjunto, puede merecer la propuesta.

La coexistencia de titulares de naturaleza institucional con privados en la distribución de los propietarios de los terrenos afectados por la actuación, junto con el hecho de que el promotor es la propia administración municipal, confiere a la promoción inmobiliaria que en ella se plantea, un perfil específico, que no se puede asimilar enteramente al que tendría si quien la hubiera formulado fuera un operador o propietario privado exclusivamente.

Así como en el operador privado es la pretensión de máxima rentabilidad lo que prima sobre los aspectos propiamente urbanísticos, la administración como operador institucional debe plantear una inversión en los términos, colocando en primer lugar la prueba de la oportunidad y conveniencia urbanística de lo que propone.

Se hace necesario, por tanto, evidenciar que los efectos indiscutiblemente positivos de la actuación, cuyo punto de partida es la liberación de los terrenos actualmente ocupados por las instalaciones ferroviarias, no se neutralizan, ni mucho menos desaparecen, como consecuencia de la utilización que se haga, con carácter inmobiliario, de los terrenos de su entorno.

En este sentido la propuesta que se formula trata de encontrar su legitimación en el equilibrio ponderado entre dos clases de resultados diferentes, los que se derivan de los beneficios y costes de naturaleza urbanística y los estrictamente económicos, en su consideración de soporte fundamental para poder llevar efectivamente a término la propuesta. Aunque es fácil pensar que ambos términos son necesariamente antagónicos, sin embargo lo cierto es que es posible buscar la convergencia entre ellos. Ese es uno de los objetivos fundamentales de la propuesta de actuación planteada.

La decidida voluntad de recalificar una zona de la ciudad, históricamente marcada por la presencia del trazado ferroviario que la secciona, dotándola de funciones urbanas acordes con su localización geoméricamente central e incluso potenciando su centralidad, lleva aparejada una alteración de la estructura de precios que, a su vez, vendrá a desencadenar un proceso de generación y afloración de plusvalías urbanísticas.

La meta o aspiración de toda operación inmobiliaria es, sin duda, la búsqueda de estos últimos resultados. En este sentido, la diferencia principal entre una actuación pública y una promoción inmobiliaria privada consistiría, al contrario de lo anteriormente descrito, en que la recalificación urbana vendría a ser el efecto inducido por una estrategia que persigue la revalorización del producto mediante la captación de los segmentos de la demanda situados en los niveles superiores del mercado. Ambas estrategias, pública y privada, que tienen en común el producir una alteración en la estructura de los precios, ya sea como objetivo central, actuación privada, o como efecto secundario, actuación pública, deben presentar sus mayores diferencias en su finalidad última, es decir en la asignación y destino de las plusvalías urbanísticas resultantes.

En este caso las plusvalías generadas han de contribuir a sufragar no solamente los costes propios de la operación inmobiliaria, sino también una parte de las obras del soterramiento y la remodelación de las instalaciones ferroviarias ya que éstas son las que posibilitan la liberación de los terrenos en que se fundamenta la operación en su conjunto.

Si desde el punto de vista de la actuación urbanística, tanto de su planificación u ordenación como de su ejecución, resulta fundamental remarcar la globalidad de la propuesta, la interdependencia de las diferentes piezas y su especialización dentro de una operación de carácter

integral, más decisiva aún puede ser la adopción de un enfoque similar para la estrategia inmobiliaria.

Efectivamente, el desarrollo total de la actuación, en su condición de promoción inmobiliaria, requiere, tanto por su tamaño y previsible duración, como por operatividad, una fragmentación del conjunto en piezas relativamente autónomas.

La percepción de cada una de las piezas como una parte perteneciente a una gran operación que en su conjunto representa una potente imagen de recualificación y centralidad urbana, es fundamental para que el mercado local, tanto los demandantes como los operadores, acepte y fomente cada actuación por separado, con independencia, al menos relativa, del valor intrínseco de cada una de las piezas por separado.

En este sentido, la programación propiamente inmobiliaria, es decir el ritmo, la secuencia y la determinación de las prioridades en la selección de las piezas a introducir en el mercado en cada momento, resulta ser una variable fundamental de la estrategia de la actuación inmobiliaria. El esquema ideal de incorporación siguiendo un orden ascendente de menor a mayor dificultad, según criterios de posición relativa de las piezas en el actual modelo urbano y de estructura de precios, podría no resultar viable al analizarlo en función de los tiempos necesarios para la preparación de los terrenos o con los plazos y posibilidades reales de ejecución de determinadas obras indispensables para la puesta en valor de cada una de las piezas.

Si en los aspectos cualitativos la actuación considerada en su conjunto está destinada a producir un gran impacto, algo similar puede decirse en lo que respecta a su dimensión cuantitativa y a su participación relativa en la futura oferta inmobiliaria del conjunto del municipio, e incluso, teniendo en cuenta su encuadre metropolitano, de su entorno más o menos próximo.

Por ello, las características de la propuesta, su dimensión respecto del mercado inmobiliario local, así como la cuota de éste que puede pretender absorber y en qué periodos, constituyen otra de las principales variables a tener en cuenta en la estrategia de la operación, en especial en los aspectos inmobiliarios, económicos y financieros, cobrando una especial relevancia la determinación de los usos, residenciales y compatibles, así como las tipologías residenciales y las

proporciones de la mezcla de viviendas libres y protegidas, en sus diferentes formas y modalidades de protección.

Es importante finalmente recoger aquí que en este tipo de operaciones urbanísticas, a la hora de establecer la evaluación económica de los costes y beneficios generados, las cuestiones de mayor complejidad se suelen suscitar en la identificación y posterior cuantificación de los costes que han de ser imputados a cargo de la componente inmobiliaria. La resolución de estas cuestiones ha de situarse decididamente en el plano de la concertación, es decir, en el de la negociación y el acuerdo entre las partes implicadas, a partir de la ponderación de sus legítimos intereses. Para ello y por encima de otros criterios exclusivamente técnicos que puedan aportarse al respecto, el principio esencial ha de ser el de la proporcionalidad entre los beneficios que cada parte espera extraer de su participación en la operación y las cargas que ha de soportar para esa consecución.

La necesaria traducción a términos económicos de los costes y beneficios de naturaleza social, constituirá, sin duda alguna, la principal dificultad a superar a la hora de determinar el principio de proporcionalidad antes expuesto.

Otras cuestiones de análoga complejidad son las que se derivan de la corrección de los desequilibrios, en algunos casos solamente aparentes, en el reparto espacial de beneficios y cargas entre las diferentes piezas que integran la actuación. Vinculada a la anteriormente explicitada necesidad operativa de descomponer la actuación propuesta en piezas autónomas en su ejecución, aparece aquí la exigencia de introducir mecanismos correctores de la distribución de beneficios y cargas que resulta directamente de la ordenación urbanística que, por definición, resulta desigual.

Es ese uno de los difíciles retos que ha de abordar la gestión urbanística. Sin embargo, la experiencia demostrada por el ayuntamiento de Getafe en la gestión urbanística, mediante el empleo de técnicas de equidistribución basadas en el concepto del aprovechamiento tipo y las transferencias de aprovechamiento urbanístico que, junto con la concertación de actuaciones con la iniciativa privada a través de convenios urbanísticos, ya conforman una cultura urbanística en el municipio, representa un valor añadido para el éxito final de la operación. La utilización inteligente de estos procedimientos en el enfoque de la delimitación de las unidades de ejecución y de los ámbitos unitarios o áreas de reparto, con la mayor flexibilidad que puede proporcionar su

definición discontinua, además de tener, en ese reto de la gestión, la ocasión de verificar su validez y eficacia, también vendrá a introducir un factor positivo

II.7.5. Criterios generales para la Actuación en la Zona Noroeste

- La ordenación de la zona noroeste al Suelo Urbano a partir del nuevo eje bulevar sobre las vías, dando respuesta a los siguientes condicionantes:
 - . Nuevos accesos desde la carretera de Villaverde y Glorieta de Victoria Kent.
 - . La ordenación del espacio de la ampliación de la Universidad (Huerta del Jardinero).
 - . La vinculación del barrio de El Bercial y el nuevo barrio previsto en el Plan (PAU 2 Bercial) con el núcleo de Getafe y a partir del eje bulevar.
 - . La estructura urbana, prolongando la trama actual en el sentido este-oeste.
- La necesidad de reconversión de las Áreas industriales que han quedado obsoletas y en situación inadecuada en relación con el desarrollo de la ciudad.
- La relocalización del tejido industrial en los nuevos polígonos de actividad (Olivos, Culebro, etc.). El objetivo fundamental es el mantenimiento de la actividad y el empleo fomentando su desarrollo y crecimiento en localizaciones más adecuadas, con mejores accesos, servicios, comunicaciones, etc., en los nuevos polígonos industriales.
- Los antiguos suelos industriales que por la relocalización de las factorías puedan quedar vacantes podrán ser recalificados para usos residenciales y de servicios, acordes con su localización en la estructura de la ciudad.

- Los criterios para la recalificación de éstos terrenos estará en función de los nuevos proyectos industriales, fomentando las actuaciones que tienden al desarrollo y crecimiento de la actividad industrial y el empleo a ella vinculado, a través de su traslado a los nuevos polígonos industriales, dentro del municipio, evitando tanto la fuga de empresas como su desaparición al amparo del cambio de las condiciones urbanísticas.

II.7.6. Características básicas de la Ordenación de la Zona Noroeste

- Se plantea una estructura de ordenación para el ámbito que abarca desde el acceso Norte de Getafe, desde la N-401 hasta la calle Leganés, con los terrenos liberados por el soterramiento de la vía y sus zonas aledañas, ámbito en el que está incluida zona de ordenanza nº 16-ABC. El Rosón de Suelo Urbano del vigente P.G.O.U.

En este ámbito, de una superficie aproximada de 71 Has., se establece la ordenación a partir de la vía-bulevar del soterramiento del ferrocarril, integrando la estructura urbana de la ciudad existente con las conexiones al nuevo barrio de El Bercial.

Este ámbito constituye la referencia de planeamiento en cuanto al establecimiento de los parámetros urbanísticos globales, para cuya determinación se han ponderado las condiciones urbanísticas de las zonas colindantes del Suelo Urbano residencias con las resultantes de las nuevas actuaciones residenciales de los suelos urbanizables, proponiéndose los siguientes parámetros:

- . Ámbito de estudio: 71 Has.
- . Capacidad residencial global del ámbito de estudio: 60 a 70 viv./Ha
- . Uso característico: Residencial colectivo
- . Usos lucrativos compatibles con residencial: $\leq 25\%$ del aprovechamiento
- . Aprovechamiento tipo o modal: $\cong 1,5 \text{ m}^2 \text{ R.C.L. /m}^2$
- . Participación pública en el aprovechamiento: $\geq 20\%$ al 25%
- . Ocupación privada máxima: $\leq 40\%$

- A partir de los criterios antes establecidos la estrategia de gestión se basa en el establecimiento de Convenios Urbanísticos individualizados para cada una de las industrias o instalaciones, que se constituirá en Unidad de Ejecución y, en su caso Área de Reparto, para la que se concretarán las determinaciones urbanísticas, a partir de sus propuestas de relocalización industrial con mantenimiento o crecimiento de la actividad y el empleo, con la participación y conformidad de los correspondientes comités de empresa y sindicatos representativos, ponderando el necesario equilibrio entre la transformación urbanística y la viabilidad de los objetivos de reinversión industrial planteados.

Estos convenios han dado lugar a la modificación puntual del Plan, caso de las modificaciones 8ª y 9ª, o se incluirán en el Revisión, para cada pieza de Suelo Urbano, determinándose las condiciones urbanísticas específicas para ella a partir de los parámetros globales, la ordenación del ámbito total y la localización de cada pieza dentro de él, por lo que cada pieza individual (Unidad de Ejecución) podrá presentar diferencias con respecto a otras y desviaciones respecto a los parámetros globales del ámbito total, si bien para obtener la máxima equidistribución de beneficios y cargas serán los Convenios específicos los que modularán y ponderarán los parámetros para equilibrar las aparentes diferencias.

Sin duda el gran aliciente como ya ha quedado dicho, era afrontar la reconversión del viejo Polígono de El Rosón (x empresas) antiguas y obsoletas, con problemas de continuidad (Ejem.: Galvanizadota Madrileña) por problemas medioambientales, en nuevas empresas modernas que conservaran puestos de trabajo y a ser posible, los aumentarán.

Para ello se firmó el siguiente convenio urbanístico con las empresas.

CONVENIO

En Getafe a

REUNIDOS

De una parte, Don **F. SANTOS VAZQUEZ RABAZ**, Concejal Delegado de Urbanismo, con D.N.I. y domicilio a efectos de notificaciones en el Ayuntamiento de Getafe, Plaza de la Constitución, 1.

Y de otra,

Don

Don

INTERVIENEN

D. Francisco Santos Vázquez Rabaz, en nombre y representación del Ilustrísimo Ayuntamiento de Getafe, encontrándose facultado para este acto por acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 30 de Diciembre de 2.004 (Anexo I).

Y el resto de los comparecientes por los títulos que han sido mencionados.

Todos ellos según interviene, tienen capacidad legal suficiente para la formalización del presente Convenio y a tal efecto,

EXPONEN

I.- Que el Plan General de Ordenación Urbana de Getafe, delimita el Ámbito de Actuación 01 “El Rosón” con la categoría de suelo urbano no consolidado.

II.- Que con fecha 5 de Julio de 2.004 se ha procedido a la publicación, en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y en el diario “La Razón” de 2 de Julio de 2.004, por parte de propietarios que representan más del 50% de la superficie del Ámbito de Actuación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 106.1.e) de la Ley 9/2001, de 17 de Julio, del Suelo de la

Comunidad de Madrid, de su intención de formalizar ante el Ayuntamiento de Getafe la iniciativa de ejecución directa del sistema de compensación por los propietarios del Ámbito de Actuación AA.01 de Getafe.

III.- Para la ejecución urbanística de la actuación los propietarios proponen la división del ámbito en 10 unidades de ejecución, satisfaciendo su delimitación los requisitos establecidos en el artículo 99.2 de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid (Anexo II).

Las unidades de ejecución delimitadas, conforme a las definiciones del artículo 98 de la ley 9/2001, son los suelos acotados en el interior de los ámbitos de actuación que se delimitan por el planeamiento, o por el procedimiento específico establecido en el artículo 100 de la citada Ley, para llevar a cabo la actividad de ejecución urbanística bajo la modalidad de actuación integrada definida en el artículo 79 de la misma Ley.

IV.- Que dentro del marco legal de la Ley 9/2001, de 17 de Julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, los intervinientes, excepto D. Juan Ballesteros Deleyto, suscribieron inicialmente el 1 de Marzo de 2.005 un convenio urbanístico, previa aprobación por la Junta de Gobierno Local el 30 de Diciembre de 2.004. El texto íntegro del convenio ha estado sometido a información pública durante el plazo de 20 días, mediante su publicación en el BOCM el 11 de Marzo de 2.005, en los diarios EL MUNDO el 19 de Marzo de 2.005 y LA RAZON el 31 de Marzo de 2.005 y su inserción en el Tablón de Anuncios municipal.

En virtud de cuanto anteceden y dentro del marco legal de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid –art. 247-, los intervinientes suscriben el presente texto definitivo del Convenio, que se atiene a las siguientes,

ESTIPULACIONES

PRIMERA. NATURALEZA Y OBJETO DEL CONVENIO URBANÍSTICO.

El convenio que se pacta tiene a todos los efectos carácter jurídico-administrativo, al establecerlo así el art. 243.4 de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid.

El objeto del presente Convenio es posibilitar el desarrollo urbanístico del Ámbito de Actuación AA-01 “El Rosón”, de acuerdo con lo establecido en el Plan General de Ordenación Urbana de Getafe y atendiendo a los siguientes criterios:

- 1.- Hacer viable lo establecido en el Plan General de Ordenación Urbana de Getafe, en el sentido de facilitar la transformación de una zona industrial, en gran medida obsoleta, en zona residencial-terciario, dando continuidad a la trama urbana de la localidad.
- 2.- Establecer las bases para que la gestión y ejecución del planeamiento no suponga por sí misma un deterioro del tejido industrial de la localidad o su zona inmediata de influencia económica, siendo, al contrario, un elemento de capitalización económica de las empresas que permita renovar y modernizar instalaciones en ámbitos geográficos más acordes con su actividad, eliminando una posible fuente de tensiones al producirse una progresiva cercanía en el territorio de usos residenciales e industriales.
- 3.- Adoptar las medidas necesarias para proteger los puestos de trabajo de las empresas incluidas en el Ámbito de Actuación, adaptando el desarrollo del mismo a las posibilidades de traslado y facilitando, al amparo del presente Convenio y de acuerdos anteriores de la Corporación, la reinstalación en modernos Polígonos Industriales de la localidad de las mencionadas empresas facilitando, además de la modernización de las instalaciones, el aumento de los puestos de trabajo tanto en número como en cualificación como consecuencia de la implantación de procesos productivos de última generación.

Las magnitudes o parámetros de la actuación propuesta, conforme el Plan General de Ordenación Urbana aprobado definitivamente, son las que se recogen en la ficha de ordenación del Suelo Urbano No Consolidado PP 01 “El Rosón” (Anexo III).

SEGUNDA. SISTEMA DE ACTUACIÓN.

El Sistema de Actuación que se fija para las Unidades de Ejecución delimitadas es el de Compensación. Por tanto, su formulación, gestión y ejecución corresponde a la iniciativa privada.

TERCERA. DEBERES GENERALES DE LOS PROPIETARIOS DEL SUELO AFECTADOS POR LA ACTUACION

La ejecución del Ambito de Actuación AA-01 “El Rosón” por parte de los propietarios de suelo afectados por la actuación urbanística, comportará para éstos el cumplimiento de los siguientes deberes:

- a) Cesión obligatoria, gratuita y para su incorporación al dominio público, libre de cargas, gravámenes y ocupantes de los terrenos que por su calificación urbanística, resulten destinados a Espacio Libre Público y Viario, Redes Públicas (Generales y Locales) en el Plan Parcial.
- b) Cesión gratuita de los terrenos urbanizados para situar el 10% del aprovechamiento lucrativo otorgado al Ambito.

La cesión se materializará en las unidades que pueden comprometer su transformación inmediata, es decir en la UE-1 y en la UE-5, de modo que esta obligación pueda cumplirse de una sola vez y previamente a la realización de cualesquiera aprovechamientos privados.

- c) Pago de las cantidades resultantes de la monetarización de la superficie de Redes Generales exteriores asignadas a cada Unidad de Ejecución, en las condiciones que determine el Plan Parcial.
- d) Poner a disposición de la Administración actuante terminados y en estado de funcionamiento los elementos de la urbanización así como las necesarias conexiones exteriores con las redes generales; de conformidad con las determinaciones establecidas en la legislación aplicable, en el planeamiento y en sus normas de desarrollo.
- e) Conservar y mantener en buen estado la urbanización, instalaciones y dotaciones, así como las edificaciones que se construyan para servir al destino previsto en la ordenación urbanística, sin verificar en ellas alteraciones, ni realizar actividades o usos no autorizados.
- f) Cumplir el plan de etapas fijado para el desarrollo de la actuación urbanística.

CUARTA. COSTES DE URBANIZACIÓN

Con objeto de garantizar el cumplimiento de la obligación de ejecución de las obras de urbanización de todo el ámbito de actuación y poder hacer frente desde el inicio del proceso a los gastos y cargas de urbanización, se establece que un 6,5% de los aprovechamientos de todo el Ámbito se localizan en las Unidades UE 1 y UE 5.

A la Junta de Compensación de la Unidad de Ejecución UE 1 se cede el aprovechamiento localizado en su Unidad, para que con su enajenación se financien los mencionados gastos.

A la Junta de Compensación de la U.E. 5 se le cede la parte del 6,5% del aprovechamiento localizado en su Unidad, pero deberá abonar a la Junta de Compensación de la U.E. 1 la misma cantidad por metro cuadrado del aprovechamiento cedido que el que obtenga la U.E. 1 por la venta del aprovechamiento que se le cede para financiar los gastos y cargas de urbanización.

Por tanto, y de manera expresa, se establece que la Junta de Compensación de la Unidad de Ejecución UE-1 se hace cargo de todo el proceso urbanizador del Ámbito, en los términos y condiciones establecidos en el presente Convenio Urbanístico, al reunir los requisitos necesarios, tales como, suficiente tamaño respecto de la totalidad del Ámbito y disposición de los propietarios que la integran a acometer los traslados pendientes de manera urgente.

El resto de las unidades de ejecución, desde el momento de la aprobación del texto definitivo de este Convenio y de la aprobación definitiva del Plan Parcial, se entenderá que habrán cumplido sus obligaciones de urbanización, restando únicamente la ejecución de las operaciones reparcelatorias, mediante las que se satisfarían las obligaciones de cesión y las de equidistribución de los terrenos en ellas comprendidos.

Los gastos de urbanización que se financiarán con cargo al 6,5% del aprovechamiento mencionado y que se integrarán en el Proyecto de Urbanización son los recogidos en los siguientes apartados, de conformidad con el artículo 97.2 de la mencionada Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid:

a) Obras de vialidad, incluyéndose en ellas las de explanación, afirmado y pavimentación de calzadas, construcción y encintado de aceras y canalizaciones que deban construirse en el subsuelo de las vías públicas para todo tipo de servicios, incluso los elementos de recogida de residuos sólidos urbanos..

b) Obras de saneamiento, que comprenden las relativas a colectores generales y parciales, acometidas, sumideros y atarjeas para aguas pluviales y estaciones depuradoras, en la proporción que afecte al Ámbito de Actuación.

c) Obras para el suministro de agua, en las que se incluyen las de captación cuando fueran necesarias, de distribución domiciliaria de agua potable, de riego y de hidrantes contra incendios.

d) Obras de suministro de energía eléctrica, comprensivas de la conducción y la distribución de ésta, de alumbrado público y demás servicios requeridos por el planeamiento urbanístico.

e) Obras de jardinería y arbolado, así como de amueblamiento necesario para el uso y disfrute de parques, jardines, plazas y vías públicas. El coste de la redacción técnica y los anuncios preceptivos en la tramitación administrativa del planeamiento de desarrollo preciso para la ordenación pormenorizada y del proyecto o proyectos de urbanización.

f) Los gastos de reparcelación o compensación y gestión del sistema de ejecución.

g) Los gastos de control de calidad de la urbanización.

h) Las obras de infraestructura y servicios exteriores a la unidad de actuación que sean precisas, como las que corresponden al Plan Especial para la ejecución de la red pública de infraestructuras viarias de conexión entre el núcleo urbano y el P.A.U.-2 “El Bercial-Universidad”, concretamente las denominadas puente PE-2 y pasarela VEP-1.

i) Las indemnizaciones que procedan a favor de propietarios o titulares de derechos, incluidos los de arrendamiento, referidos a edificios y construcciones que deban ser demolidos con motivo exclusivamente de la ejecución de la calle denominada “Comisaria”.

Únicamente serán a cargo de cada Junta de Compensación, o propietario único en su caso, las indemnizaciones que procedan a favor de propietarios o titulares de derechos, incluidos los de arrendamiento, referidos a edificios y construcciones que deban ser demolidos con motivo de la ejecución del planeamiento, así como de plantaciones, obras e instalaciones que deban desaparecer por resultar incompatibles con éste, que estén dentro de la Unidad de Ejecución correspondiente.

Para lo no regulado en este artículo, así como para aclaración de lo expresado, se estará a lo que dispone el vigente texto de la Ley 9/2001, de 17 de Julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (arts. 18, 20 y 97), el Reglamento de Gestión y el Plan General de Ordenación Urbana.

QUINTA. OBLIGACION DE LOS PROMOTORES DE PRESTAR GARANTÍA.

Con el fin de asegurar el cumplimiento de los compromisos, obligaciones y deberes asumidos por los promotores del Convenio, se obligan con carácter previo al comienzo de las obras de urbanización, a constituir una garantía por el 50% del importe total previsto para dichas obras de urbanización, según los términos previstos en el Plan General para los Proyectos de Urbanización.

Si la garantía se constituyese mediante aval este sería solidario e incondicional con expresa renuncia del fiador a los beneficios de excusión y división.

SEXTA. PLAZO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE URBANIZACIÓN.

Una vez aprobado el Proyecto de Urbanización se iniciarán las obras de urbanización en un plazo no superior a cuatro meses, ejecutándose en un plazo máximo de tres años desde su inicio.

La cesión de las obras de urbanización se efectuará por la Junta de Compensación de la Unidad de Ejecución UE-1 a favor del Ayuntamiento de Getafe, dentro de un plazo no superior a tres meses contados desde la recepción definitiva por la Junta de Compensación.

SEPTIMA. CONSERVACIÓN DEL TEJIDO INDUSTRIAL.

Uno de los objetivos del presente Convenio Urbanístico, de acuerdo con lo expuesto en la cláusula primera es la conservación y, en la medida de lo posible, ampliación del tejido industrial de la localidad, tanto en su faceta de modernización de instalaciones y procesos productivos, como en la de conservación y cualificación de los puestos de trabajo existentes.

Para acometer el cumplimiento de este objetivo, el Ayuntamiento de Getafe adquiere el compromiso de facilitar los traslados de las industrias incluidas en el Ámbito de Actuación a emplazamientos acordes con su actividad, y de manera preferente al denominado Sector UP-B “Los Olivos-Ampliación”. En caso de que por las características de la industria no fuera posible la ubicación en este Polígono Industrial, el Ayuntamiento de Getafe se compromete a realizar las gestiones necesarias para que ésta pueda instalarse en el Parque Empresarial de la Carpetania de Getafe, PAU-4, del Consorcio Urbanístico formado por la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Getafe, o en otra zona industrial de la localidad.

Las partes tienen por cumplido el mencionado compromiso respecto de las industrias incluidas en los acuerdos adoptados por la Junta de Gobierno Local celebradas los días 17 de Junio de 2.004, 29 de Julio de 2.004, 7 de Octubre de 2.004, 16 de Diciembre de 2.004 y 17 de Febrero de 2.005, relativos a la reserva de suelo para industriales del Ámbito de Actuación “El Rosón” de Getafe, los cuales se dan por reproducido en el presente Convenio.

Este compromiso se hará extensivo a todos aquellos industriales que acometan los traslados y acrediten todas aquellas circunstancias que, a juicio de la Administración Local, aseguren el cumplimiento de los objetivos del presente Convenio en cuanto a conservación del tejido industrial y laboral de la localidad.

OCTAVA. DESARROLLO DEL CONVENIO.

Como consecuencia de lo expuesto en cuanto a la división en diez Unidades de Ejecución del Ámbito de Actuación, y al diferente desarrollo a lo largo del tiempo de las mismas, con el fin de facilitar el cumplimiento de los objetivos previstos en el presente Convenio, las diferentes Juntas de Compensación que se constituyan, en su caso, en el futuro, podrán acordar con

la Administración Local el desarrollo del presente Convenio en lo que les afecte y sea de aplicación, mediante la suscripción de otros Convenios posteriores en los que se recojan los acuerdos necesarios para dar cumplimiento a los fines previstos.

NOVENA. TRANSMISIÓN.

En el supuesto de transmisión de los terrenos objeto del presente convenio, los actuales propietarios vendrán obligados a comunicarlo al Ayuntamiento de Getafe, al tiempo que deberán hacer explícita referencia de la existencia de este documento, subrogándose el adquirente en los derechos y obligaciones que del mismo dimanen en cuanto le sean de aplicación.

DECIMA . JURISDICCION.

Cuantas incidencias se produzcan en la ejecución o interpretación del presente documento, serán resueltas por la Jurisdicción contencioso-administrativa del Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Y en prueba de aceptación y conformidad con cuanto antecede, las partes interesadas suscriben el presente convenio, por triplicado ejemplar, en el lugar y fecha arriba indicados.

Del que hay que destacar:

1. La Plusvalía de la recalificación de suelo industrial en suelo urbano se dedicaba a comprar suelo industrial en los polígonos nuevos a precio público y a los gastos de traslado de las empresas.

2. Las empresas mantenían o aumentaban los puestos de trabajo y la actividad en el término municipal de Getafe.
3. El traslado lo supervisaban y autorizaban los sindicatos, en las empresas que tuvieran.
4. Las empresas adaptaban sus proyectos a las nuevas normativas urbanísticas y medioambientales actuales.

Todos ganábamos: El municipio aprovechaba la oportunidad del enterramiento de las vías del ferrocarril. Las empresas incrementaban su patrimonio incluso su productividad. Los trabajadores mejoraban su situación laboral. En algunos casos empresas importantes han visto una gran oportunidad y han mejorado considerablemente (Ejem. Siemens).

Dado el beneficio añadido conseguido por Siemens, han ampliado el convenio haciéndose cargo del coste del servicio público de transportes a todo el nuevo polígono. Ha habido otros proyectos que han servido para conseguir la transformación de la ciudad dormitorio en ciudad vividera.

- La peatonalización de 68 calles del casco antiguo.
- La red de metro. Siete estaciones de Metrosur en Getafe.
- La consolidación de 2 Universidades en Getafe.
- El 80% de las nuevas viviendas de Protección.
- El fomento de las señas de identidad (Catedral, fútbol...)

Y hay otros nuevos proyectos en ejecución:

- Conexión con el metro de Madrid.

- El enterramiento de la Ctra. de Toledo, 5 km. a su paso por la ciudad.
- La recuperación de los cuarteles militares, 68 hectáreas.

Hoy los grandes retos para hacer una ciudad vividera pasa inexorablemente por:

- La movilidad
- La sostenibilidad
- El I + D + I
- El contacto permanente con la ciudadanía.

Getafe, Noviembre de 2.007

**EL CONCEJAL DELEGADO DE URBANISMO Y
PATRIMONIO**

F. Santos Vázquez Rabaz

