

Vivir en Madrid

FORO MADRID DEBATE

 *madridiario.es*



NUEVO SABOR



www.vichycatalan.com



Vivir en Madrid

FORO MADRID DEBATE

 *madridiario.es*

Vivir en Madrid

Una producción de Madridiario, S.L.

Presidente-editor: Constantino Mediavilla
Consejero delegado: José Brías
Directora: María Cano
Gerente: Eva R. Picazo

Coordinación y edición

María Cano

Producción

Eva R. Picazo y Susana Pérez

Textos

Charo Barroso, Susana Pérez, Ángela Beato y María Cano.

Imágenes e infografías

Chema Barroso, Road Experience, Comunidad de Madrid, Ayuntamiento de Madrid, EMVS, Los Cerros, Crea madrid Nuevo Norte, FCC, PreZero, Valoriza, Metro de Madrid, Renfe.

Ilustración de portada

Jorge Iglesias

Coordinación editorial

Madridiario. S.L.

Maquetación y diseño

Jaime Torres

© Madridiario, S.L.

Santa Catalina de los Donados, 2, 1 Izqda., 28013 Madrid

www.madridiario.es

e-mail: madridiario@madridiario.es

Impreso en España por Jiménez Godoy S.A. Artes Gráficas

ISBN: 978-84-09-61121-8

Depósito Legal: M-11598-2024

Reservados todos los derechos. No se permite reproducir, almacenar en sistemas de recuperación de la información ni transmitir alguna parte de esta publicación, cualquiera que sea el medio empleado —electrónico, mecánico, fotocopia, grabación, etcétera— sin permiso previo de los titulares de los derechos de la propiedad intelectual.

Vivir en Madrid

DESARROLLOS URBANÍSTICOS

18

Más de 200.000 viviendas: la gran apuesta de Madrid



EMVS

26

Madrid amplía la oferta en alquiler



DESARROLLOS URBANÍSTICOS

34

Valdecarros: un entorno autosuficiente en el sureste



DESARROLLOS URBANÍSTICOS

40

Los Berrocales, el innovador urbanismo de las supermanzanas



DESARROLLOS URBANÍSTICOS

46

Los Ahijones: casi 20.000 viviendas nuevas en Vicálvaro



DESARROLLOS URBANÍSTICOS

52

El Cañaveral: un posible distrito independiente en el futuro



DESARROLLOS URBANÍSTICOS

Los Cerros, un nuevo pulmón verde para Madrid

58



DESARROLLOS URBANÍSTICOS

Madrid Nuevo Norte, futuro epicentro económico de la capital

60



DESARROLLOS URBANÍSTICOS

Madrid diseña sus nuevos barrios

66



SERVICIOS

Un referente en servicios al ciudadano

72



FCC

Tecnología digital aplicada a los servicios urbanos

74



VALORIZA

La gestión de los residuos, clave para la sostenibilidad

80



PREZERO

La gestión circular de los residuos

86



RED DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Madrid se mueve más y mejor

96



METRO

Metro apuesta por la vanguardia

106



RENFE

Cercanías de Madrid: una red que conecta

114



MOVILIDAD

Firme apuesta por la movilidad sostenible

94



Presentación



Vivir en Madrid
por Constantino Mediavilla 6



Madrid, el mejor hogar
por María Cano 8



*La vivienda, una prioridad en la agenda
de Madrid*
por José Luis Martínez-Almeida 10



El mayor reto de nuestro tiempo
por Jorge Rodríguez 12



Vivir en Madrid es un regalo
por Marcos Sánchez Foncueva 14



Arquitectura para el problema de vivienda
por Sigfrido Herráez 16

CONSTANTINO MEDIAVILLA - Presidente editor de los grupos Madridiario y Diariocritico



Vivir en Madrid

La necesidad urgente de impulsar políticas que fomenten la construcción de viviendas asequibles y accesibles para todos los ciudadanos se plasma en la cantidad de proyectos y realidades que analizamos en este nuevo volumen de la colección 'Foro Madrid Debate'.

Ninguno por sí solo sería suficiente, por lo que se hacía necesario recapitular, datar y profundizar en todos los que están en marcha para facilitar ese acceso a la vivienda en condiciones lo más asequibles para los ciudadanos de nuestra región. Hace falta inversión y gestión a ser posible que no implique una doble velocidad. No se trata sólo del centro de la Villa y Corte cuanto de todos los municipios hasta 179. Ese afán de la región por auspiciar este cambio se pone de manifiesto económicamente en el Presupuesto aprobado para el Ejercicio 2024 de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, que supera los 3.000 millones de euros, un 11 por ciento del total.

Sabemos que el stock de vivienda disponible en Madrid resulta limitado si tenemos en cuenta que la población supera los siete millones de habitantes con previsión de alcanzar los casi ocho millones en 2037.

Madrid apuesta por el desarrollo urbanístico como solución al déficit de vivienda. El desafío es grande y el objetivo ambicioso. El día a día sin bajar la guardia para combatir una escalada de precios, combinada con una oferta insuficiente y una demanda en constante aumento que dejan fuera del juego a muchas personas que intentan acceder, bien al alquiler bien a compra al mercado de la vivienda en Madrid es urgente.

Del Plan Vive que pasa por la construcción de 8.500 viviendas en 12 municipios durante esta legislatura a la aceleración de la construcción de vivienda pública privada sin complejos se suma el primer y mayor *hub* de construcción industrializada de España como herramienta de aceleración en la construcción de viviendas.

Analizamos en este volumen hasta 13 planes urbanísticos desde Madrid Nuevo Norte hasta Madrid Sureste y aun así largo me lo fiáis y se antoja insuficiente.

Madrid cautiva tu mirada. Su amplia oferta cultural, la vida nocturna, la diversidad y el dinamismo de su población, la excelencia de su gastronomía y oportunidades laborales se configuran como pilares de vivir en Madrid.

Por si los actores conscientes de esa necesidad urgente de vivienda no fueran suficientes ahora Google y Facebook quieren convertirse en nuestros nuevos caseros pudiendo generar unos insospechados escenarios distópicos de hiperdependencia y desprotección. Tras controlar nuestro ocio, la información y hasta nuestra salud las grandes tecnológicas también quieren cortar un buen trozo de un pastel "social" que produce cuando menos la alerta ante el que sería un nuevo nivel de incertidumbre. Los cantos de sirena no garantizan ladrillos. Los ladrillos solos no significan vivienda digna. Ahora la especulación inmobiliaria no debe jugar papel prioritario alguno más allá de los razonables beneficios empresariales y sobre todo como garante del acceso a la vivienda en régimen de compra o alquiler. Parafraseando a la presidenta Ayuso, el conjunto sostenido y sostenible nos conduciría a vivir en Madrid, "con ganas" pero sin pausa.

Madrid cautiva tu mirada

FCC Medio Ambiente, empresa del Grupo FCC que realiza servicios municipales y de gestión integral de residuos en 5.400 ciudades de todo el mundo, presta el servicio de limpieza viaria en la ciudad de Madrid desde 1977. En la actualidad atiende a 1.180.000 habitantes en los distritos de Carabanchel, Usera, Villaverde, Ciudad Lineal, Hortaleza, Barajas y San Blas-Canillejas.

FCC Medio Ambiente ha puesto recientemente en marcha en el lote 6 el nuevo proyecto de **reconocimiento visual mediante Inteligencia Artificial** para la detección de residuos fuera de contenedores, el cual reducirá en un 50% el tiempo de actuación ante estas incidencias. Todo el sistema está soportado por la **plataforma digital de gestión integral de servicios VISION**, desarrollada en exclusiva por la empresa.

MARÍA CANO. - Directora de Madridiario



Madrid, el mejor hogar

Nunca se ha hablado tanto de vivienda como en los últimos tiempos. No solo como necesidad y derecho, sino también como oportunidad. No hemos logrado acompasar el crecimiento demográfico al aumento de una oferta que, además de insuficiente, resulta inaccesible para gran parte de la población.

Según el portal Idealista, la oferta de viviendas en venta se ha reducido en España un seis por ciento durante el primer trimestre de 2024 con respecto al mismo periodo del pasado año. En el caso de Madrid, ese descenso ha sido del once por ciento en Madrid ciudad y de un nueve por ciento en toda la región. No son los peores datos del territorio nacional pero tampoco los mejores. Ante la imposibilidad de acceder a una vivienda en propiedad, el mercado del alquiler ha ido escalando precios a una velocidad de vértigo y en estos momentos ya no compensa pagar una renta que en muchos casos supera el posible pago de una hipoteca.

En este escenario, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de la capital han apostado fuerte por el capítulo de la vivienda. Son 13 los desarrollos urbanísticos que colocarán en el mapa más de 207.000 viviendas en los próximos años, gran parte de ellas con algún tipo de protección. Los Cerros, Madrid Nuevo Norte, Los Ahijones, Valdecarros, Los Berrocales, Operación Mahou-Calderón... Algunas se convertirán en auténticas ciudades dentro de Madrid como es el caso de Los Berrocales, que contará con una población de unas 70.000 personas, equivalente a la de Majadahonda.

Además, el diseño de estos barrios supone una oportunidad única a la hora de aplicar ya desde los planos lo que ya hemos aprendido sobre movilidad, sostenibilidad y eficiencia energética. Serán barrios más verdes, con menos coches (en algunos se implementarán las 'supermanzanas' a las que solo podrán acceder residentes y determinados vehículos), y con vocación de convertir en realidad la ciudad

de los 15 minutos. Pero, además, brindarán a miles de personas y familias la oportunidad de vivir en un entorno tranquilo y más verde alejado del bullicio del centro de la ciudad.

Las máquinas ya están trabajando y pasarán al menos dos décadas hasta que todos estos proyectos hayan sido terminados pero lo que es seguro es que estamos asistiendo a una expansión histórica de la ciudad a través de la configuración de nuevos barrios.

Y mientras tanto, habrá que seguir ofreciendo alternativas de alquiler asequible como las de la EMVS, que además de las 8.200 viviendas con las que ya cuenta pondrá en el mercado otras 6.700 en cuanto se terminen de construir. El Programa Reviva Madrid busca poner en el mercado viviendas vacías y el Programa conFIANZA Joven permite a los menores de 35 años anticipar el pago de la fianza requerida por los arrendadores y devolverla en un plazo máximo de 24 meses sin intereses. Además, el Servicio de Intermediación del Alquiler asesora a propietarios que quieran alquilar.

¿Y qué hacemos con el resto de las viviendas? Urge fomentar la rehabilitación de las mismas para mejorar su eficiencia energética, que redundará no solo en rebajar la factura a la hora de calentar o enfriar la casa sino también en el medioambiente.

Para cerrar el círculo, y como la calidad de vida viene también determinada por la de los servicios a nuestra disposición, hemos puesto el foco en la importancia de una movilidad multimodal y eficiente en la que el transporte público juega un papel esencial. Y también hemos destacado otro servicio urbano vital y no siempre valorado que es el de la limpieza viaria y la recogida de residuos, así como su papel en el reciclaje, la reutilización y la valorización energética.

De todo ello hemos querido hablar en este libro que recoge esos esfuerzos y también, por qué no decirlo, ese orgullo que sentimos los madrileños por vivir en el mejor lugar del mundo.

La Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de la capital han apostado fuerte por el capítulo de la vivienda



¿Son solamente residuos? **¡Son recursos!**

Donde unos ven únicamente basura,
nosotros obtenemos materias primas.

Avanzamos hacia la economía circular
con soluciones innovadoras para el
cuidado del medioambiente.

**Una nueva forma de pensar
para un futuro más limpio.**

www.prezero.es

Con más de 50 años de experiencia, PreZero España y Portugal (antigua Cespa-Ferrovial Servicios Medioambiente) forma parte de PreZero International, compañía especializada en servicios urbanos (recogida de residuos, limpieza viaria y gestión de zonas verdes), el tratamiento y el reciclaje de residuos con el objetivo de cerrar el círculo, reducir el consumo de materias primas y alargar su ciclo de vida.

JOSÉ LUIS MARTÍNEZ-ALMEIDA. - Alcalde de Madrid



La vivienda, una prioridad en la agenda de Madrid

Madrid es una ciudad dinámica en continua evolución que fusiona la riqueza de su historia con la experiencia cultural y de ocio. Su ubicación estratégica en el corazón de España la convierte en el destino elegido por profesionales y empresas, gracias a su creciente relevancia como centro neurálgico del país. A esto se añade que Madrid es una de las ciudades con mayor calidad de vida del mundo.

Somos conscientes de que la vivienda es una de las cuestiones que más preocupa a los españoles y por ende a los madrileños, de ahí la necesidad de establecer políticas específicas para hacer frente a esta situación, con el objetivo de convertir a Madrid en la primera ciudad europea en construcción de vivienda asequible.

Frente a otras políticas centradas en actuar sobre la demanda limitando los precios de los alquileres, la política del Ayuntamiento de Madrid pasa por aumentar la oferta mediante la construcción de nuevas viviendas en régimen de alquiler y la puesta en marcha de programas que incentiven el alquiler, aportando seguridad jurídica a los propietarios.

A través de EMVS Madrid, convertida en la mayor promotora de vivienda pública de España, seguiremos aumentando el parque público de alquiler y promoviendo la construcción de 12.000 nuevas viviendas aprovechando fórmulas de colaboración público-privada. De ellas, el 50 por ciento se destinará a jóvenes y familias jóvenes.

Cuenta con un patrimonio de más de 8.200 viviendas en régimen de alquiler, a las que añadiremos otras 6.700 viviendas en los próximos años. Cerca de 2.400 viviendas se encuentran ya en distintas fases de construcción en gestión directa y hemos cedido a EMVS Madrid 53 parcelas para otras 3.300 viviendas que se licitarán en los próximos meses.

La sostenibilidad se ha convertido en el epicentro de todos los debates. El parque

de vivienda en Madrid es uno de los más antiguos de Europa, responsable del 35 por ciento del CO2 emitido a la atmósfera y consume el 40 por ciento de la energía total. En este sentido, hemos elevado a lo más alto el compromiso europeo con la rehabilitación, la eficiencia energética y la sostenibilidad del tejido residencial construido. Gracias a los Planes Adapta, Rehabilita y Transforma Tu Barrio y con una inversión de 190 millones de euros, en los últimos cuatro años hemos logrado rehabilitar 70.000 viviendas. Nuestro nuevo objetivo es rehabilitar otras 90.000 más para 2027.

Estas iniciativas no solo tienen un impacto positivo en el ámbito de la sostenibilidad, sino que también impulsan la reactivación económica del sector de la construcción con una movilización de inversión público-privada de más de 323 millones de euros, así como la generación de empleo, ya que se estima que anualmente se crean 6.000 empleos vinculados a la rehabilitación a través de los planes municipales. Gracias a las actuaciones en materia de rehabilitación energética, hemos conseguido mejorar la eficiencia energética con un ahorro de 47,8 millones de KW/h y más de 11.300 Tn de CO2 se han dejado de emitir a la atmósfera.

Es importante actuar también sobre los espacios libres asociados, garantizando las condiciones de habitabilidad que deben reunir. Hemos elaborado un Plan Estratégico de Regeneración de Barrios con el objeto de identificar, analizar y proponer nuevos ámbitos y espacios para el desarrollo de actuaciones de regeneración. El Ayuntamiento de Madrid quiere ser actor principal y partícipe del mundo que debemos construir entre todos. Asumimos, por tanto, un papel clave a la hora de establecer las bases de un modelo estable y de futuro en materia de vivienda con el objetivo de seguir haciendo de Madrid la mejor elección para vivir.

La política del Ayuntamiento de Madrid pasa por aumentar la oferta mediante la construcción de viviendas de alquiler



Conoce Los Cerros, la ciudad verde.

470
hectáreas

Último desarrollo
urbanístico de la zona
sureste de Madrid

170
hectáreas

La mayor superficie de
zonas verdes públicas
de Madrid

14276
viviendas

De las que el 50%
tendrán algún tipo de
protección



Más información en
loscerros.es



Visita nuestro
instagram



Síguenos en
X (twitter)


los cerros

JORGE RODRIGO. - Consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid



El mayor reto de nuestro tiempo

La Constitución atribuye a los poderes públicos la obligación de promover las condiciones necesarias para que los españoles puedan disfrutar de una vivienda digna y adecuada. La vivienda resulta ser, así, un bien esencial de rango constitucional, sin dejar de ser un bien material que acota un sector económico trascendente.

En la Comunidad de Madrid, para la que la Carta Magna es, además de la norma suprema del Estado, un código de convivencia y valores, cuyo cumplimiento y vigencia se debe garantizar, siempre hemos mantenido un potente compromiso con la vivienda, que hemos entendido como una obligación fundamental.

Hoy con más fuerza que nunca, porque el problema estructural que siempre ha representado se multiplica debido a situaciones coyunturales, tanto del contexto económico de costes de construcción y tipos de interés muy altos, como del contexto jurídico de una legislación estatal que provoca inseguridad jurídica y desacelera el mercado del alquiler, como señalan numerosas entidades de análisis, incluidos el Fondo Monetario Internacional y el Banco de España.

Es por todo ello que nuestra Administración ha decidido dar un paso al frente, convirtiendo esta materia en prioridad central de su acción de Gobierno. Un empeño que nos convierte en la administración pública española que más vivienda pública construye y que más vivienda asequible promueve. Ahora, reduplicando esfuerzos a través de un ambicioso Plan de Choque con medidas nuevas de impulso, destinado a incrementar la oferta, a generar más suelo, a flexibilizar el urbanismo y a reforzar nuestra propia capacidad de gestión, removiendo los obstáculos que perjudican a la construcción, el alquiler y los precios.

Medidas como la actualización del módulo, ya aprobada, o la reforma legislativa que transformará oficinas en desuso en viviendas. Iniciativas como el nuevo Reglamento de

Viviendas o las versiones plus del Plan Alquila y el Plan Mi Primera Vivienda, con mayor alcance. Abarcando más ámbitos, incluidos los municipios, con ayudas específicas del PIR, e incluyendo importantes bonificaciones fiscales asociadas a la compra y al alquiler. E impulsando el ambicioso proyecto de crear en Madrid el mayor hub de industrialización de vivienda de toda España.

Un plan completo, que vamos a desarrollar en el próximo año y medio, mientras prosiguen las políticas contrastadas que funcionan, como el Plan Vive, que ya ha entregado las primeras 274 viviendas de un despliegue total de 8.500, o el trabajo de la Agencia de Vivienda Social, que contempla 1.681 pisos en la legislación, así como el impresionante catálogo de programas y líneas de ayudas e intermediación de que dispone nuestra Administración.

Un contexto del que también forman parte los nuevos desarrollos urbanos, que apoyamos al cien por cien, porque llevan aparejada la construcción de miles de viviendas y serán claves para cubrir la demanda en nuestra región.

Una suma de esfuerzos en la que nos gustaría estar acompañados por el Gobierno central, que tendría que derogar su Ley de Vivienda y rebajar el IVA sectorial, sustituyendo la ideología y las promesas hiperbólicas que generan frustración por el sentido de Estado y el principio de responsabilidad, y entendiendo que la cogobernanza no es expropiar el trabajo y el mérito que desplegamos las administraciones competentes en materia de vivienda.

Mientras tanto, nosotros, por nuestra parte, estamos poniendo todo lo que tenemos: suelo público, rebajas fiscales, avales a jóvenes, presupuestos crecientes, medidas imaginativas y vanguardistas, esfuerzo, determinación y capacidad de diálogo. No nos dejamos nada, porque sabemos que de ello dependen los sueños y los planes de un número importante de ciudadanos y prácticamente de todos los jóvenes.

Nuestra Administración
ha decidido dar un paso al
frente, convirtiendo esta
materia en prioridad central
de su acción de Gobierno

CREEMOS JUNTOS UN FUTURO SOSTENIBLE

VALORIZA responde al compromiso de la sociedad para alcanzar un **desarrollo sostenible** y mitigar los efectos del **cambio climático**, aportando a todos sus servicios soluciones eficientes que guarden siempre un equilibrio **económico, técnico y medioambiental**.



MARCOS SÁNCHEZ FONCUEVA. - Gerente de la Junta de Compensación de Los Cerros



Vivir en Madrid es un regalo

Los dos mayores desafíos
que afronta Madrid hoy
son el de la vivienda y el
de su capitalidad

De un tiempo a esta parte miramos a las ciudades como fuente de conflicto social y de desigualdad, como propagadoras de enfermedades, como fábricas de polución que aceleran el cambio climático, como generadoras, en definitiva, de la mayoría de los problemas con los que las generaciones presentes y futuras habrán de lidiar, cuando no de soportar sin remedio. Como gestor urbano esa visión es uno de los estereotipos contra los que me enfrento en mi quehacer diario y ello, lejos de acercarme a la desgracia del pobre Sísifo o de colocarme bajo el peso de todos los cielos que cargara Atlas, supone un acicate que me ayuda a investigar causas y a proponer soluciones para la consecución de la ciudad que queremos.

Vivir en Madrid es un regalo. El privilegio de haber nacido en esta ciudad solo es superado por mi dedicación profesional, por mi trabajo en la construcción de la mejor ciudad del mundo. Es una experiencia positiva que conforma mi identidad y mi esencia. Y así es como veo a Madrid. Como una ciudad que ofrece un extraordinario abanico de oportunidades a sus habitantes para el crecimiento individual y profesional y para el continuo aprendizaje, encontrando en sus calles y espacios públicos las mejores herramientas para la generación de su identidad urbana, de su identidad madrileña y española. Madrid es un fenómeno multidimensional y urbano que participa de todas las teorías, las corrientes, las disciplinas que se ocupan de la ciudad, protagonizando todas las transformaciones económicas,

sociales, arquitectónicas y tecnológicas que caracterizan a la ciudad del siglo XXI.

Los dos mayores desafíos que afronta Madrid hoy, como ciudad moderna y a la vanguardia de Europa, son el de la vivienda y el de su capitalidad. Las administraciones madrileñas han afrontado el problema de la vivienda desde la valentía y la acción decidida, impulsando la generación de ciudad como herramienta primera con la puesta en el mercado de las más de 120.000 nuevas viviendas que la estrategia de los desarrollos del sureste implica y procurando la regeneración y rehabilitación de la ciudad construida. La capitalidad de Madrid vive un continuo proceso de reformulación y adaptación, demostrando el carácter cosmopolita del ser madrileño, el multiculturalismo y la españolidad de sus habitantes. La identidad ha sido siempre un rasgo esencial de Madrid. Sus habitantes son y se sienten madrileños desde que se instalan en Madrid y transmiten y contagian aquella identidad casi desde el primer día. El reto, pues, fomentar y no perder nunca esa identidad que ha conseguido consolidar una capitalidad que los madrileños no se esfuerzan en defender o proclamar, la defienden todos los días con su trabajo y con su ejemplo. Madrid es un mosaico, un organismo autónomo, vivo, cuya población constituye la sangre que lleva el oxígeno a sus partes. Es la sociedad civil la protagonista de su capitalidad, la que la fortalece y propaga y en ella encuentran las administraciones públicas madrileñas el mejor aliado para seguir haciendo de Madrid la ciudad querida por todos, vengan de donde vengan.



TRANSFORMANDO LA ATENCIÓN EN LA INFANCIA Y ADOLESCENCIA

Un proyecto financiado por el Fondo Europeo de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030, que tiene como objetivo atender a los colectivos de infancia y adolescencia a través de la transformación digital



➞ Conoce todo sobre Actuar en Digital en
www.ginso.org



Financiado por
la Unión Europea
NextGenerationEU



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE DERECHOS SOCIALES
Y AGENDA 2030

SECRETARÍA DE ESTADO
DE DERECHOS SOCIALES



Plan de Recuperación,
Transformación
y Resiliencia

SIGFRIDO HERRÁEZ - Decano del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid



Arquitectura para el problema de vivienda

La vivienda, y más concretamente la problemática en el acceso a la vivienda, está siendo un tema de profundo debate en nuestra sociedad en los últimos años. Los arquitectos no somos ajenos a ello ya que representa el 90% de nuestro trabajo, tanto en nueva construcción, como en materia de rehabilitación.

Los datos del visado del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid recogen que, desde el año 2019, se han construido 109.750 viviendas en la Comunidad de Madrid, mientras que, en rehabilitación, se ha intervenido en 29.972. De acuerdo con estos datos, podemos afirmar que queda mucho por hacer para responder a una de las necesidades básicas del ser humano, como es tener un lugar digno para vivir.

Por ello, desde el mundo de la Arquitectura estamos llamando a todas las puertas posibles para ponerle remedio. Este mes de abril le trasladamos al Gobierno de España, a través de nuestro Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España (CSCAE), en el que el COAM está representado, que la respuesta a los problemas de acceso a la vivienda, pasan, necesariamente, por grandes consensos entre todos los agentes del sector y la puesta en marcha de unas políticas a nivel estatal, regional y municipal a largo plazo que faciliten el acceso a una vivienda digna y asequible; en línea con las conclusiones a las que llegamos en el Foro Internacional Affordable Housing Activation: removing barriers, celebrado en nuestra región hace dos años.

En este encuentro internacional, organizado por la Unión Internacional de Arquitectos (UIA) y el CSCAE, con el respaldo del Gobierno, a través del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la Comunidad de Madrid, ONU-Hábitat y el Colegio de Arquitectos de Madrid; identificamos seis factores

que dificultan el acceso a la vivienda: el desajuste entre la oferta y la demanda, las políticas que se están llevando a cabo y las regulaciones, el acceso a la financiación, el diseño y los desarrollos urbanos, así como la promoción y la producción de vivienda y propiedad y tenencia.

Seis obstáculos para los que propusimos soluciones, que pivotan alrededor de tres objetivos clave: la sostenibilidad medioambiental, económica y social, la regeneración urbana y la dignificación de los ambientes degradados; y que pasan, todas ellas, por llegar a grandes consensos y políticas de acceso a la vivienda a largo plazo, como ya he señalado anteriormente.

Entre las medidas a tomar, también hay que tener en cuenta la colaboración público-privada. Es esencial para aumentar el parque de vivienda asequible en nuestra región, tanto en venta como en alquiler. En esto contamos con gran experiencia, ya que se ha hecho durante muchos años en las principales ciudades madrileñas y municipios, sólo hay que retomarlo, pero desde una construcción sostenible y con calidad arquitectónica, en los parámetros que establece la Ley de Calidad de la Arquitectura que tanto defendemos en el COAM.

Además, necesitamos intervenir en el parque ya construido de viviendas y rehabilitarlos para que cumplan los estándares de confort, habitabilidad, accesibilidad y ahorro energético vigentes en la actualidad. Otra cuestión a tener en cuenta sería la planificación: las administraciones deben establecer un plan común en el que se identifiquen las áreas prioritarias de actuación y las medidas a adoptar, adecuadas a cada una de ellas.

El reto es grande, pero los arquitectos consideramos que merece la pena abordarlo conjuntamente para mejorar nuestra sociedad, nuestro entorno y nuestra calidad de vida.

Las administraciones deben establecer un plan común en el que se identifiquen las áreas prioritarias de actuación y las medidas a adoptar



Para estar informado de lo que ocurre en la Comunidad de Madrid

mdo *madridiario.es*

Más de 200.000 viviendas: la gran apuesta de Madrid

Acceder a una vivienda se ha convertido en un desafío cada vez más complicado en la Comunidad de Madrid y en toda España. La escalada de precios combinada con una oferta insuficiente y una demanda en constante aumento ha generado una situación en la que muchas personas se ven excluidas del mercado de la vivienda. Este panorama se ve agravado por la inestabilidad laboral y económica, que dificulta aún más la capacidad de acceso a préstamos hipotecarios o para afrontar los precios del alquiler. El Gobierno regional y el Ayuntamiento de Madrid han colocado este asunto entre las prioridades de su gestión.



En un intento por combatir el constante encarecimiento de los precios, el Gobierno regional y el Ayuntamiento de Madrid han puesto en marcha hasta 13 planes urbanísticos, entre los que destacan proyectos ambiciosos como Madrid Nuevo Norte y Madrid Sureste. Sin embargo, la tarea no es sencilla, especialmente cuando el precio medio de la vivienda nueva supera los 4.300 euros por metro cuadrado, convirtiéndose en una barrera insalvable para muchos ciudadanos.

Según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) correspondientes a 2021, en la Comunidad de Madrid se ubican un

La aceleración de la demanda y la falta de oferta suben los precios de la vivienda

total de 2.956.941 viviendas, de las cuales 1.885.554 están en propiedad y 525.834 en alquiler, con 6.751.251 habitantes. En la capital, estas cifras se reducen a 1.553.221 hogares, con 927.975 en propiedad y 317.766 en régimen de arrendamiento, y la población es de 3.305.408 personas. Sin embargo, este número aún no es suficiente para satisfacer la demanda actual, que exige casi 77.000 viviendas adicionales.

La evolución de estas cifras a lo largo del tiempo es reveladora. En la década de los 80, el número de viviendas en la región ascendía a 1.710.371 que acogían a 4.675.012 habitantes, mientras que en la ciudad de Madrid alcanzaba las 901.698 unidades con 3.158.818 residentes. Estos datos muestran un incremento significativo en la demanda de vivienda a lo largo de los años, lo que subraya la urgencia de abordar este problema de manera efectiva.

En base a los datos del último censo de viviendas en la Comunidad de Madrid, el número de hogares, correspondientes a enero de 2024, asciende a 2.691.644 con una población de 7.000.621. En la capital, las viviendas alcanzan las 1.531.490 en las que reside un total de 3.332.035 ciudadanos. La previsión es que se superen los 7,8 millones de habitantes en 2037.

En un intento por dar respuesta a esta creciente demanda, se han solicitado 15.979 licencias para iniciar obras este año. Madrid encabeza la lista con 2.346 peticiones, seguida por municipios como Valdemoro, Parla, Pozuelo de Alarcón y Navalcarnero. Estas cifras ponen de manifiesto la necesidad de impulsar políticas que fomenten la construcción de viviendas asequibles y accesibles para todos los ciudadanos.

Incrementar la oferta de la vivienda, tanto pública como privada, recuperar la confianza y la seguridad jurídica, generar suelo para nuevas viviendas, impulsar la emancipación de los jóvenes, flexibilizar el urbanismo de una manera mucho más eficaz y potenciar la colaboración público-privada figuran como los ejes de la estrategia de la Comunidad Autónoma de Madrid. En ocasiones, en confrontación con el Gobierno central. Su posición sobre la nueva Ley de Vivienda





aprobada por el Ejecutivo de Pedro Sánchez es contraria a la misma porque estima que se trata de una legislación intervencionista que invade las competencias de la Comunidad de Madrid y el derecho a la propiedad. Entre otras medidas, establece el tope a los precios y la declaración de zonas tensionadas, normas que según la Comunidad de Madrid solo consiguen disminuir la oferta y aumentar la demanda.

El afán de la región por auspiciar un cambio lo pone de manifiesto el Presupuesto aprobado para la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras en el Ejercicio de 2024, que asciende a más de 3.000 millones de euros, un 11 por ciento del total regional. Con el fin de alentar un escenario que movilice a todos los agentes, públicos y privados con un papel relevante en el sector, se ha puesto en marcha el Pacto Regional por la Vivienda, un foro para escuchar a la sociedad civil que celebró su primera reunión técnica el pasado mes de febrero.

El Plan Vive de la Comunidad levantará 8.500 viviendas en 12 municipios

Vivienda protegida

Diversas coyunturas conforman una situación delicada. Un informe publicado por la sociedad de tasación Uve Valoraciones indica que el stock de vivienda disponible en Madrid resulta limitado, a pesar de disponer de un parque de tres millones.

Uno de los principales problemas para acceder a las viviendas protegidas era la falta de actualización de los precios de las mismas. El Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (BOCM) publicó el pasado mes de febrero la orden con los nuevos precios del metro cuadrado por superficie útil de vivienda con protección, tanto para arrendamiento como para venta, que

se colocan entre 1.900 y 2.820 euros, dependiendo del municipio, y su tipo de protección, básica o limitada. A partir de 2025, se actualizará el precio cada mes de enero según el Índice de Precios de Consumo (IPC).

Esta iniciativa, criticada por la oposición, responde a las peticiones del sector privado sobre la actualización de precios para poder encarar con perspectivas de rentabilidad la construcción de este tipo de viviendas. Tras más de 15 años sin tocar los valores máximos, el incremento de costes derivados de la pandemia de Covid-19, la subida de petróleo y gas, la inflación y las obligaciones normativas vinculadas a la mejora de la eficiencia energética podían frenar la edificación de viviendas a precio asequible en la región.

La actualización incluye un reajuste de la zonificación de algunos municipios, que pasan de formar parte de cuatro zonas (A, B, C y D) a tres (A, B y C), debido al impacto de los costes de construcción. Así, los precios máximos de venta por metro



cuadrado de las residencias de protección básica de la zona A (Alcobendas, Las Rozas, Madrid, Majadahonda, Pozuelo de Alarcón, San Sebastián de los Reyes, Boadilla del Monte y Tres Cantos) pasan de los 1.940 a 2.450 euros, lo que supone un alza del 26 por ciento. Los municipios de la zona B (Alcalá de Henares, Alcorcón, Leganés o Fuenlabrada, entre 40 localidades) suben de 1.576 a 2.110 euros, un 33 por ciento. Y, por último, las localidades de la zona C (Alpedrete, El Molar o Torrejón de la Calzada) aumentan de 1.394 a 1.900 euros, un crecimiento del 36 por ciento.

Plan Vive

La previsión del Plan Vive pasa por la construcción de 8.500 viviendas en 12 municipios durante esta legislatura (entre los que figuran Alcalá de Henares, Alcorcón y Tres Cantos), en suelos de titularidad de la Comunidad y mediante colaboración pública-privada. El Plan Mi Primera Vivienda constituye otra de las iniciativas regionales, que consiste en avalar a meno-

Impulso de 12 planes urbanísticos, con el este y el sur como protagonistas

res de 40 años facilitando el acceso a una hipoteca con una financiación que puede llegar al cien por cien del importe total. Entre los Ejercicios de 2022 y 2023, se invirtieron más de 36 millones de euros en esta iniciativa y el plan ha superado la cifra de mil jóvenes beneficiados. Además, siete entidades financieras forman parte del convenio de colaboración: CaixaBank, Ibercaja, Banco Santander, ING, Kutxabank, Abanca y Unicaja.

Al Plan Vive hay que sumar 1.200 viviendas del Plan Solución Joven y 1.576 viviendas nuevas de la Agencia de Vivienda Social. El presupuesto de esta entidad asciende a 152 millones de euros, mien-

tras que la Dirección General de Vivienda cuenta con 320 millones. Además, el Ejecutivo madrileño ha propuesto, para incentivar los alquileres, la ampliación a tres anualidades del seguro de impago gratuito, programas de intermediación para fomentar el alquiler como el Plan Alquila, la movilización de pisos desactualizados poniendo en contacto a los futuros arrendatarios con empresas rehabilitadoras acreditadas y la puesta en marcha del Plan Alquila Comparte, iniciativa que surge con el objetivo de ofrecer seguridad jurídica a los propietarios que deseen arrendar pisos por habitaciones. También dispone de un sistema de ayudas de accesibilidad y un Plan Regional de Ascensores dotado con más de 52 millones de euros.

Hub de construcción industrializada

Por otra parte, las promociones del Plan Vive cuentan con edificación industrializada, que consiste en elaborar una parte importante de los componentes estructurales y superficiales fuera del

emplazamiento final. Este sistema constituye una oportunidad para la transformación del modelo vigente por otro más eficiente desde el punto de vista energético, ya que permite un ahorro de costes y tiempo de un 30 por ciento, mayor tecnificación, menores residuos y empleo de más calidad y seguro, que facilita la incorporación de la mujer a este ámbito laboral. Además, el sector dará el salto definitivo a la digitalización con la creación del primer y mayor hub de construcción industrializada de España, ya que el Gobierno regional es consciente de que el crecimiento de la oferta pasa por la aceleración de la construcción de viviendas.

El objetivo es que constructoras y promotoras se instalen en Madrid, en los parques tecnológicos adecuados, para establecer numerosas sinergias en el ámbito de las comunicaciones, servicios y universidades. La Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura contempla la posibilidad de incluir la formación profesional e universitaria en esta medida para que los estudiantes cierren su ciclo académico en este gran punto de conexión.



Ley antiokupación

Por otra parte, en su defensa de la propiedad privada, la Comunidad de Madrid impulsa que la Administración General del Estado dicte una ley para desalojar a los okupas en 24 horas, una reivindicación del Partido Popular en toda España. De hecho, el pasado mes de febrero el Pleno del Senado aprobó tomar en consideración

la Ley antiokupación que presentaron los populares. Entre las propuestas figura el endurecimiento de penas por okupación ilegal, facilitar el desalojo de los okupas en 24 horas e impedir el empadronamiento en las viviendas okupadas. Incluye también el establecimiento de penas para aquellos que inciten o fomenten la okupación y promueve nuevas medidas para habilitar a las comunidades de vecinos en el caso de encontrarse indefensos si los propietarios tardan en iniciar los trámites. En este caso, disponen de otros recursos judiciales para echarlos de la vivienda y podrán denunciar la okupación si se percatan de la entrada de unas personas que no son los propietarios porque se estaría produciendo un delito de allanamiento de morada.

Para hacer frente al problema, la Comunidad ha puesto a disposición de los ciudadanos una oficina para asesorar telefónicamente a las personas que sufren estos actos delictivos, un servicio que ofrece seguridad y cobertura jurídica.

Según los datos del Sistema Estadístico de Criminalidad del Ministerio del Interior a enero de este año, la Comunidad de Madrid registró 1.025 okupaciones





de viviendas en el primer semestre de 2023, solo por detrás de Cataluña, Andalucía y Comunidad Valenciana. Aunque la tendencia general experimenta un leve descenso, el Partido Popular asegura tener contabilizados unos 100.000 inmuebles ocupados de manera ilegal en España.

Precios de compraventa y alquiler

La compraventa de viviendas en la ciudad de Madrid ha descendido un 12,3 por ciento respecto a 2022. La aceleración de la demanda, estimulada por la tendencia al alza de la compra que provoca la escalada de los tipos de interés y la falta de oferta suficiente encarecen los precios.

En relación con el precio de la vivienda nueva, el mercado inmobiliario ha sufrido un importante incremento del coste en

La vivienda nueva supera los 4.300 euros por metro cuadrado

2023, según revela un estudio realizado por la Sociedad de Tasación. Las cifras muestran que el precio medio por metro cuadrado ha aumentado un 6,3 por ciento en la capital, lo que ha llevado a superar los 4.300 euros por metro cuadrado. Este crecimiento resulta mayor en los distritos de Barajas, Villa de Vallecas y Arganzuela, donde los aumentos anuales rondan el siete por ciento. Asimismo, la tendencia refleja la fuerte demanda de vivienda

nueva. El distrito de Salamanca continúa como el más caro para la adquisición de vivienda nueva en Madrid, con un precio medio de 7.425 euros por metro cuadrado.

En cuanto a la residencia de segunda mano, 2023 cerró con una subida anual de precios del 7,4 por ciento hasta los 2.203 euros por metro cuadrado, explica el informe 'La vivienda en venta en 2023', realizado por Fotocasa. Madrid sufrió un aumento del 15 por ciento, lo que se traduce en 4.828 euros por metros cuadrado.

El portal inmobiliario Idealista señala que, al cierre de 2023, el precio de los alquileres en Madrid se encareció a 17,9 euros por metro cuadrado. Los barrios más asequibles corresponden a los que se ubican en los límites municipales o nuevos desarrollos urbanísticos. En cambio, los más caros se sitúan en las zonas más céntricas. Recoletos es la zona más cara con un precio que alcanza los 26,1 euros por metro cuadrado. Por su parte, Águilas, en el distrito de Latina, es el barrio más barato: con 12,3 euros por metro cuadrado.

El Ayuntamiento de Madrid también persigue aumentar la oferta de vivienda disponible para facilitar el acceso a un hogar a los vecinos de la ciudad, y las herramientas van desde la reactivación de planes urbanísticos, enfocados a colocar en el mercado más vivienda protegida y libre para su compra, al impulso de iniciativas de fomento del alquiler asequible. La estrategia del Área de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, liderada por Borja Carabante, consiste en la aprobación, desde junio de 2023, de una serie de medidas que conseguirán la construcción de 25.680 nuevas viviendas.

Alquiler asequible

En la esfera del alquiler asequible, dos son las fórmulas que permitirán la construcción de 2.766 nuevos pisos con un precio por debajo del mercado gracias a la enajenación de diferentes parcelas municipales. Por un lado, el Gobierno municipal ha cedido 25 parcelas con derechos de superficie en 11 distritos que harán posible la construcción de 2.126 viviendas, situadas en tres parcelas en Arganzuela, dos en Retiro, una en Moncloa-Aravaca, tres en Fuencarral-El Pardo, una en Latina, tres de Carabanchel, dos en Usera, dos en Ciudad Lineal, tres en Hortaleza, cuatro en Villa-verde y una en San Blas-Canillejas.

Por otra parte, el Consistorio ha alenado la venta social de suelo a precio de alquiler reducido en 12 parcelas residenciales de su propiedad destinadas a la construcción de viviendas libres. Durante un



plazo de 15 años se obliga al mantenimiento de rentas de alquiler asequibles a los inquilinos. Así, se construirán 640 pisos en los distritos de Arganzuela, Chamartín, Latina, Carabanchel, Puente de Vallecas, Ciudad Lineal, Villaverde y Barajas.

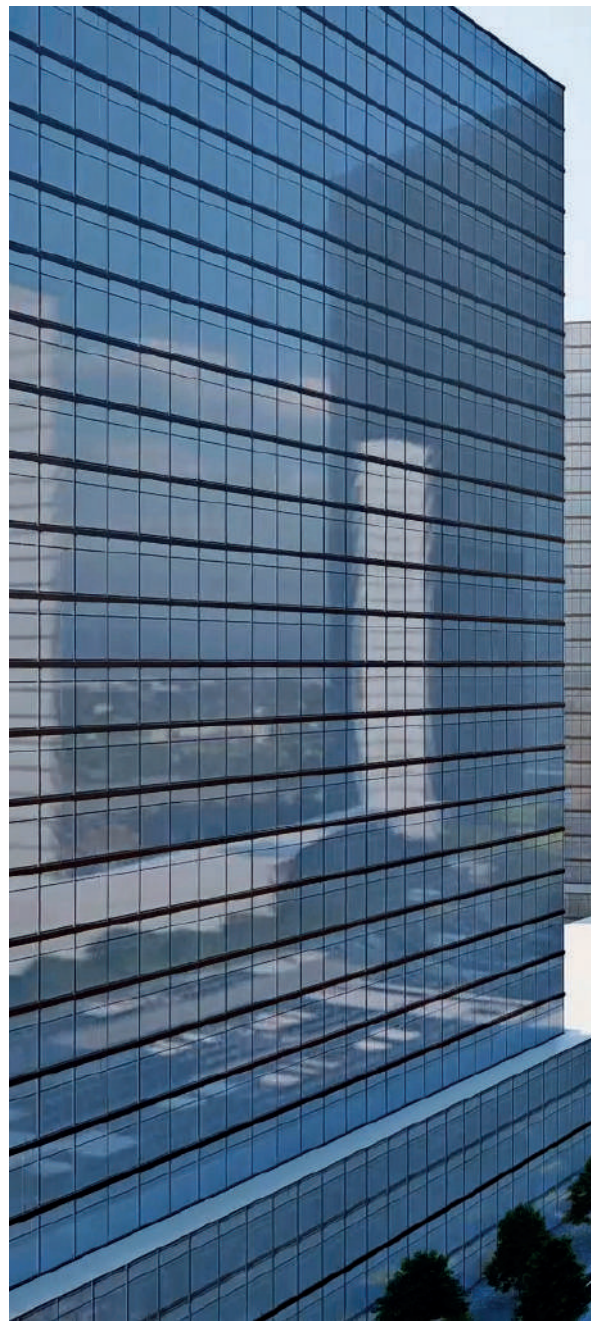
Estos dos programas pretenden contribuir a limitar el esfuerzo económico familiar preciso para que el pago del alquiler no supere el 25 por ciento de los ingresos, que en la actualidad ronda el 42 por ciento. Establece, además, la colaboración público-privada en materia de suelo para que la oferta de vivienda asequible favorezca la bajada de precios en los entornos donde se ubicarán estas promociones.

Planes urbanísticos

El Ayuntamiento de Madrid impulsa 13 planes urbanísticos, con especial protagonismo en el este y sur de la capital, para multiplicar las posibilidades de acceso a una vivienda en propiedad tanto libre como protegida. Algunos de estos hogares se encuentran habitados, otros continúan en construcción y algunos todavía se hallan en una fase muy inicial de su planificación. En total, se trata de 207.426 viviendas nuevas.

Villa de Vallecas albergará el desarrollo de Valdecarros, donde se levantarán 51.600 viviendas, de las que el 55 por ciento contará con algún tipo de protección. Además, Madrid Nuevo Sur-Abroñigal hará posible la edificación de 40.000 nuevas viviendas. Los Berrocales, en Vicálvaro, acogerán la

construcción de 22.285 residencias. En la zona de San Blas-Canillejas se levantarán 20.000 viviendas, dentro del Plan Nueva Centralidad del Este. En el desarrollo de Los Ahijones, con una superficie de 5,7 millones de metros cuadrados en el distrito de Vicálvaro, van a edificarse 19.000 viviendas. Los Cerros, también en Vicálvaro, tendrán en los próximos años 14.276 nuevos hogares. Este distrito contará además, gracias a El Cañaveral, con 14.000 pisos más. Por otra parte, la Operación Campamento va a suponer la creación de 12.000 casas, un 60 por ciento de ellas con algún tipo de protección. En Madrid Nuevo Norte, situado en Las Tablas Oeste, sobre un terreno de 204.976 metros cuadrados en el distrito de Fuencarral-El Pardo, se construirán 11.241 viviendas. De ellas, el 52 por ciento presentará alguna fórmula de protección pública. La Solana de Valdebebas, en Hortaleza, edificará 1.393 viviendas, de las que el 45 por ciento será de protección oficial. El espacio que ocupaba el estadio del Atlético de Madrid marca el desarrollo de la Ribera del Calderón, una actuación que supone para el distrito de Arganzuela 1.312 nuevas viviendas, un 10 por ciento de ellas con protección. La previsión de planes urbanísticos se amplía a Carabanchel, en los terrenos de la antigua prisión (640 viviendas, de las que el 34 por ciento serán protegidas). También se construirán nuevas viviendas en Arroyo Butarque, en Villaverde: en 91.000 metros cuadrados se levantarán 420 viviendas.



Nuevas reglas

Para actualizar e impulsar el urbanismo madrileño, el Ayuntamiento ha otorgado especial relevancia a la regulación normativa. La nueva legislación concede importancia a la mejora de edificaciones y viviendas, con el fomento de la sostenibilidad y la eficiencia. También se han activado los mecanismos para redactar el nuevo Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PGOUM) y se ha formado el Consejo Asesor Urbanístico, integrado por nueve expertos independientes de reconocido prestigio.

Uno de los problemas de la edificación en la ciudad de Madrid es la excesiva burocracia y los plazos tan dilatados para la concesión de licencias urbanísticas. El Ayuntamiento va a ser pionero en la digitalización del proceso con la finalidad de



que los promotores puedan saber desde el principio si los proyectos son viables.

El proyecto se apoya en el grupo de trabajo ‘Transformación digital del proceso urbanístico’, integrado en el Clúster de la Edificación. Lidera la iniciativa el Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, del que también forman parte de la Asociación de Promotores Inmobiliarios de Madrid (Asprima), el Colegio de Registradores, Catastro, el despacho de abogados Uría Menéndez, Nueva Centralidad del Este y la promotora Vía Ágora.

El Clúster de la Edificación estima que la digitalización de los permisos de construcción (DBP) facilitará que el proceso urbanístico se agilice, gracias a una

mayor transparencia, flexibilidad y seguridad jurídica. Junto a la automatización de licencias, también se ocupa el grupo de distintas líneas complementarias como la coordinación de plataformas, cuyo propósito consiste en compartir información y datos entre Ayuntamiento, catastro y registros, buscando evitar las disconformidades entre distintas fuentes de datos y facilitar así el acceso a la información y a los trámites de la ciudadanía o el proyecto piloto de Nueva Centralidad del Este (futuro distrito tecnológico de Madrid), que ejerce como banco de pruebas para escalar la experiencia a otros ámbitos de desarrollo de Madrid.

El sistema automatizado y digitalizado se basa en la tecnología Building Information Modeling (BIM) mediante la utili-

zación de una herramienta de validación temprana de los parámetros urbanísticos de la edificación, que traducirá los parámetros a un lenguaje informático y además detectará de manera automática las posibles interferencias entre la normativa urbanística con un modelo de edificación 3D.

El Ayuntamiento analiza también la implementación de la herramienta por fases. En una primera etapa, se parametrizarán los requisitos esenciales con el objetivo de automatizar el Informe de Viabilidad Urbanística (IVU) y la Licencia Básica (LB), con el foco en los nuevos desarrollos de la ciudad. En las siguientes, se ampliarán los parámetros urbanísticos automatizados y los restantes ámbitos de ordenación, con la finalidad de abarcar la totalidad del municipio.

Madrid amplía la oferta en alquiler

“La casa debe ser el estuche de la vida, la máquina de la felicidad”, decía Le Corbusier, uno de los arquitectos que más influencia generó en el siglo XX. Un refugio físico y espiritual del que nadie debería quedar excluido, como recoge el Artículo 47 de la Constitución Española. Pero la realidad es que el acceso a la vivienda es uno de los males del siglo XXI y por ello, las administraciones han arrimado el hombro para ofrecer alternativas y soluciones. Es el caso de la Empresa Municipal de la Vivienda y Suelo de Madrid, convertida ya en la mayor promotora de vivienda pública de España con un patrimonio de 8.200 viviendas que pronto sumará otras 6.700.

Facilitar el acceso a una vivienda digna es uno de los objetivos principales de las autoridades municipales de Madrid. La Empresa Municipal de la Vivienda y Suelo de Madrid (EMVS) se configura como pieza fundamental en la gestión y promoción de políticas habitacionales inclusivas y equitativas. Desde sus inicios, EMVS se ha constituido en un pilar fundamental en la promoción de políticas sociales de vivienda en la ciudad. Heredera de una larga tradición de instituciones dedicadas a este fin desde el siglo pasado, como el Patronato Municipal de Casas Baratas (1932-1944), el Patronato Municipal de la Vivienda, que operó hasta 1970, y la Sección de Viviendas de la Gerencia Municipal de Urbanismo que terminó su gestión en 1981 con la creación de EMV (Empresa Municipal de la Vivienda), la EMVS ha evolucionado para adaptarse a las necesidades de la sociedad madrileña.

Fusión estratégica

El organismo fue creado en 2005 de la unión decisiva entre la EMV y la Empresa Municipal del Suelo (EMS) con un propósito claro: preservar el derecho a una vivienda adecuada para la población madrileña. Este compromiso se traduce en la implementación de programas establecidos en el reglamento de adjudicación de viviendas así como en la ejecución de otros programas sociales dirigidos a personas en situaciones de vulnerabilidad residencial extrema.

EMVS Madrid gestiona un patrimonio de más de 8.150 inmuebles destinados al alquiler asequible, a los que se suman otras 2.500 viviendas en 29 promociones, a día de hoy, en diversas etapas de construcción. Este patrimonio

se expande de manera constante mediante la construcción de nuevas promociones y la adquisición de viviendas en el mercado libre.

Entre las funciones destacadas de EMVS se encuentra su participación en la gestión de las Áreas de Rehabilitación Integral (API), así como en las Áreas de Rehabilitación Preferente (ARP) y las Áreas de Rehabilitación del Centro Histórico (ARCH), conforme al Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997. Estos proyectos son clave para revitalizar zonas urbanas degradadas y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Uno de los mayores retos de la institución lo constituye el combate contra el chabolismo en Madrid. Entre 2003 y 2013, lideró operaciones conjuntas con la Comunidad de Madrid para desmantelar 11 poblados de núcleos chabolistas y ‘barrios de tipología especial’ como El Cañaveral o El Ventorro, en el distrito de Villaverde. Estas acciones implicaron el realojo de casi 500 familias, evidenciando así la complejidad de abordar esta problemática social.

Protagonismo promotor

Aunque las competencias sobre vivienda recaen de forma exclusiva en la Comunidad de Madrid, desde 2015 la EMVS asume también el protagonismo en la ampliación del parque público de viviendas a través de la rehabilitación de edificios y la construcción de nuevas unidades habitacionales. Se ha convertido así en un destacado promotor de vivienda en la capital.

Además de la construcción de nuevas viviendas, EMVS actúa sobre el mercado secundario mediante la compra de pisos que aumentan su patrimonio y a través



EMVS gestiona más de 8.150 inmuebles destinados al alquiler asequible

de herramientas de colaboración entre propietarios e inquilinos. El derecho a una vivienda adecuada no resulta sencillo en entornos urbanos poblados como Madrid. EMVS trabaja para conseguir sus objetivos tanto de demanda como de oferta en el mercado del alquiler. El Reglamento de Adjudicación de Viviendas, modificado en enero de 2019, establece el procedimiento para acceder a una vivienda protegida en Madrid. Este reglamento se convierte en una herramienta



clave para brindar soluciones habitacionales a un amplio sector de la población madrileña, así como para poner en marcha programas sociales destinados a los más vulnerables.

El Plan Integral de Alquiler Municipal busca revitalizar el mercado del alquiler con la oferta de viviendas y mejorar las condiciones de acceso para los inquilinos, haciendo hincapié en los jóvenes menores de 35 años, un segmento que a menudo afronta dificultades para encontrar residencia. Las opciones que ofrece este plan a propietarios y arrendatarios son el Programa Reviva Madrid, el Programa conFIANZA Joven y el Servicio de Intermediación del Alquiler (SIA).

El Programa Reviva Madrid pretende reactivar el mercado del alquiler con la recuperación de viviendas vacías y el aumento de la oferta vinculada al arrendamiento. Los propietarios pueden ceder



sus viviendas vacías a EMVS Madrid (durante un mínimo de cinco años hasta un máximo de 10 años) a cambio de múltiples ventajas y una renta mensual garantizada durante todo el periodo de cesión.

Por su parte, el Programa conFIANZA Joven, dirigido a menores de 35 años, posibilita a los jóvenes anticipar el pago de la fianza requerida por los arrendadores al inscribirse en el Programa de Intermediación SIA. Esta fianza puede ser devuelta en 24 meses sin intereses. El requisito para acceder a este programa incluye haber estado empadronado en Madrid durante, al menos, los cinco años anteriores a la solicitud, disponer de ingresos anuales inferiores a cuatro veces el IPREM (Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples) y gestionar el contrato de alquiler a través de EMVS Madrid dentro del Programa de Intermediación SIA.

La institución surge en 2005 de la unión entre la EMV y EMS

Por su parte, el Servicio de Intermediación del Alquiler (SIA) asesora, de manera gratuita, a propietarios que desean alquilar sus viviendas y a inquilinos en búsqueda de un hogar. La EMVS acompaña a las partes durante toda la vigencia del contrato y proporciona orientación y garantías para facilitar el proceso de alquiler.

Obra nueva y actuaciones singulares

Las distintas promociones de viviendas públicas jalonan los distritos que conforman el municipio de Madrid. Estos hogares se levantan en función de las necesidades de la población y cumplen con los más altos estándares de calidad, confort y eficiencia energética. Entre las promociones ya entregadas: Carabanchel 29 (159 viviendas), Nuestra Señora de los Ángeles 13 (131) y La Rosilla 4 (71). Y en obra se encuentran, entre otras, Ingenieros 1 (120 viviendas) y Vallecas 62 (100).

Además de su labor en la promoción de vivienda pública, la EMVS también se dedica a actuaciones singulares que contribuyen a la regeneración urbana y al reequilibrio territorial. Entre las acciones realizadas en este ámbito destacan Tres Peces 9, Colegio Santa Marta de Babio, Colegio Antonio Moreno Rosales, San Fermín, Plata y Castañar, Caronte, Arturo Barea y Maris Stella.

A lo largo de los años, ha desarrollado proyectos históricos que han sido reconocidos en el entorno tanto nacional como internacional, destacando por su creatividad, innovación y sostenibilidad. Estas iniciativas no solo han sido clave en la construcción y rehabilitación de edificios de viviendas, sino que también han jugado un papel fundamental en la recuperación de barrios y calles e infraestructuras tratadas de manera conjunta en las Áreas de Rehabilitación. Entre los proyectos, muchos de ellos distinguidos con premios, se pueden citar San Francisco Javier VII, Martín de Vargas 4, Margaritas 52, Hortaleza 76, Olmo 21, Lope de Vega 10, Sombrerete 14 o la rehabilitación de corralas.

La EMVS mantiene un firme compromiso con la eficiencia energética y la sostenibilidad en todas las promociones que desarrolla. Se establecen estándar





El Plan Integral de Alquiler Municipal revitaliza el mercado del alquiler

res rigurosos en soluciones constructivas pasivas y altos rendimientos en instalaciones para garantizar viviendas de bajo consumo energético y alto confort para sus residentes. Asimismo, la empresa pone a prueba de manera constante sistemas innovadores para garantizar la eficiencia de sus proyectos, contribuyendo así a la construcción de un futuro habitacional más sostenible en Madrid.

La apuesta por las tecnologías innovadoras constituye una seña de identidad de la institución. Entre las innovaciones

merece mención especial el modelado de información BIM para mejorar los procesos desde las etapas iniciales. Se logra así evitar errores y facilitar la obtención de un gemelo digital que contribuye a que la EMVS lleve a cabo el mantenimiento a lo largo de la vida útil del edificio. Las directrices han sido definidas en el documento de Requisitos de Información del Empleado.

Oficina Virtual y Oficina Verde

En un mundo cada vez más digitalizado, la gestión de trámites administrativos se ha vuelto una tarea más sencilla y accesible gracias a la implementación de plataformas electrónicas. En este contexto, la Oficina Virtual de la EMVS se ha convertido en una herramienta fundamental para facilitar los procesos relacionados con la empresa municipal de manera eficiente, intuitiva y segura.



Se trata de una plataforma electrónica diseñada para realizar trámites relacionados con la empresa municipal de manera digital. Entre las ventajas que ofrece destacan el acceso a servicios y trámites electrónicos sin necesidad de desplazamiento, la disponibilidad todos los días de la semana y a cualquier hora y la facilidad de uso y total seguridad en todas las operaciones.

Para utilizar la Oficina Virtual y realizar trámites se precisa seguir algunos pasos simples: registrarse en la plataforma, disponer de un certificado digital para garantizar la seguridad en las transacciones y contar con la aplicación AutoFirma para firmar de manera electrónica los documentos necesarios.

La EMVS de Madrid también fomenta la rehabilitación de viviendas, edificios y barrios en la ciudad: facilita el acceso a ayudas económicas y a la financiación de obras.

Las ayudas a las actuaciones de rehabilitación en los barrios están previstas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, financiado por la Unión Europea. Las últimas ayudas, otorgadas en 2023, tienen como objetivo la

El Servicio de Intermediación del Alquiler asesora a propietarios que quieren alquilar



EMVS también se dedica a actuaciones singulares que contribuyen a la regeneración urbana

financiación de obras de rehabilitación y urbanización en áreas designadas como Entornos Residenciales de Rehabilitación Programada (ERRP).

Los beneficiarios son comunidades o entidades responsables de la ejecución integral del ámbito del ERRP. Además, es fundamental que las áreas a rehabilitar pertenezcan a barrios o zonas delimitadas territorialmente, donde al menos el 50 por ciento de la edificabilidad sobre rasante tenga como uso principal la vivienda residencial.

Las actuaciones subvencionables para edificios abarcan una amplia gama de mejoras y rehabilitaciones orientadas a promover la eficiencia energética. Es fundamental que se logre una reducción de, al menos, un 30 por ciento del consumo de energía primaria no renovable, referido a la certificación energética del edificio. Las ayudas oscilan



entre los 8.100 euros y los 21.400 euros por vivienda, dependiendo del ahorro energético obtenido, con una subvención que puede llegar desde el 40 por ciento hasta el 80 por ciento del importe total.

Oficina Verde

Por otra parte, la iniciativa pionera del Ayuntamiento de Madrid de la Oficina

Verde se presenta como un espacio dedicado a concienciar a la ciudadanía sobre la importancia de la eficiencia energética y la sostenibilidad en el tejido residencial de la capital. Esta oficina no solo informa sobre los beneficios medioambientales de estas prácticas, sino que también destaca sus ventajas en términos de salud, ahorro energético y revalorización de los inmue-

bles. Con la colaboración público-privada como eje central, la Oficina Verde ha logrado llegar a un amplio espectro de empresas y ciudadanos, contando con la participación de 34 asociaciones y colegios profesionales.

Ahorro energético

La rehabilitación energética de edificios, que incluye medidas como el aislamiento térmico, representa una estrategia clave para mejorar la eficiencia energética y reducir el impacto ambiental. Para aislar térmicamente una vivienda se debe conseguir que los elementos en contacto con el exterior acrecienten su resistencia al paso del calor o del frío, circunstancia que se obtiene con la incorporación de materiales aislantes en muros exteriores, cubiertas, suelos, tabiques y huecos.

Algunos de los beneficios de estas actuaciones incluyen la reducción de la factura energética, el aumento del confort para los usuarios y la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero. Uno de los aspectos más notables al incorporar aislamiento térmico a un edificio es la reducción significativa de la

factura energética. Gracias a la capacidad de aislamiento se minimizan las pérdidas de calor o frío del edificio. Al mantener una temperatura interior más estable, se reduce la necesidad de utilizar sistemas de calefacción o refrigeración, lo que se

traduce en un menor consumo de energía y por tanto en un ahorro sustancial en la factura.

El confort en el hogar constituye otro aspecto fundamental para el bienestar de sus habitantes. Un hogar bien aislado



La rehabilitación energética también reduce la emisión de gases contaminantes

desde el punto de vista térmico contribuye a lograr este propósito porque mantiene una temperatura interior confortable durante todas las estaciones del año. Ya sea en invierno, donde el frío se mantiene a raya, o en verano, cuando el calor no logra penetrar, el aislamiento térmico garantiza un ambiente interior óptimo que fomenta el bienestar y la comodidad de los habitantes.

Más ventajas de la rehabilitación energética: el aislamiento térmico juega un papel crucial al ayudar a la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero. Como disminuye la necesidad de utilizar sistemas de climatización, se reduce también el consumo energético asociado, lo que a su vez reduce la emisión de gases contaminantes al medio ambiente.

Otro beneficio derivado de la mejora notable de la calidad del ambiente interior y la reducción de las pérdidas de calor: la eliminación de la condensación en las superficies interiores, lo que sirve para prevenir la formación de humedades y moho, circunstancia que redundaría en la salud ambiental del hogar. Además, el aislamiento térmico actúa como un excelente aislante acústico, limitando el ruido procedente del exterior o de los vecinos, garantía de un ambiente más tranquilo y relajado. Por último, el aislamiento térmico puede añadir un valor considerable al edificio, susceptible de usarse como argumento positivo en caso de alquiler o venta.

Estas mejoras se pueden aplicar en diferentes áreas de los edificios como fachadas, cubiertas, suelos y techos, y pueden ser complementadas con la instalación de ventanas más eficientes. Además, los ciudadanos disponen de ayudas como las contempladas en el Real Decreto 853/2021, que pueden contribuir a financiar este tipo de actuaciones y mejorar la calificación energética de los edificios.

La Oficina Virtual de EMVS y la labor de la Oficina Verde son ejemplos claros del compromiso de la ciudad con la eficiencia energética y la sostenibili-



dad. Estas iniciativas no solo simplifican los trámites administrativos, sino que también promueven prácticas responsables que benefician tanto al medio ambiente como a la calidad de vida de los ciudadanos.

Gestión al día

Un ejemplo de la actividad en materia de vivienda es la reciente transferencia, el mes de abril, del Ayuntamiento de Madrid a la EMVS de 27,9 millones de euros para gastos corrientes y para la financiación de la construcción de nuevas promociones de viviendas de alquiler asequible para los madrileños. Gracias a esta nueva aportación, el orga-

La Oficina Virtual y la Oficina Verde, ejemplos del compromiso con la eficiencia energética

nismo podrá continuar ocupándose de la gestión y el patrimonio de la empresa municipal para ampliar el número de viviendas destinadas a alquiler para los ciudadanos y colectivos que presentan mayores dificultades para el acceso a una vivienda.



Esta es la segunda aportación económica del área de Políticas de Vivienda en 2024 de las cuatro previstas para este Ejercicio. Por otra parte, se ha destinado un total de 15,5 millones de euros a financiar la construcción de nuevas promociones de viviendas este mismo año, continuando las principales líneas de actuación de la EMVS Madrid. También se aportarán 12,4 millones para seguir con la gestión del parque de más de 8.200 viviendas públicas en régimen de alquiler asequible y realizar otros programas de acceso a la vivienda. El total del presupuesto para 2024 llega a los 121,6 millones de euros en inversión de capital y gastos corrientes.



Valdecarros: un entorno autosuficiente en el sureste

Un nuevo proyecto urbanístico en el sureste de Madrid, en Vallecas, propone un concepto que supera la idea de barrio. Valdecarros se configura como una auténtica ciudad dentro de Madrid y se perfila como un enclave que cambiará la faz de esta zona de la capital española. Con una planificación meticulosa y una visión holística, este desarrollo no solo ofrecerá viviendas, también un entorno completo y autosuficiente para sus residentes.



El desarrollo urbanístico de Valdecarros ha sido diseñado para albergar una amplia gama de servicios esenciales para la vida cotidiana: guarderías, centros de salud, colegios, hospitales, zonas de oficinas, centros comerciales, comercio de proximidad, instalaciones deportivas y parques. Dispondrá de todo lo necesario para satisfacer las necesidades de sus habitantes en un ámbito que favorecerá la creación de empleo y la dinamización económica del área.

Las cifras de Valdecarros muestran la grandeza del proyecto. De las 51.656 vivien-

Supondrá la construcción de 51.656 viviendas, un 55 por ciento con protección

das, un 55 por ciento (28.410) disfrutará de algún tipo de protección. Además, el desarrollo urbanístico contará con 19 millo-

nes de metros cuadrados de superficie, de los cuales siete de ellos se destinarán a zonas verdes. Con una dimensión para albergar 150.000 habitantes, esta zona del sureste de Madrid generará 450.000 empleos y de estos, más de 70.000 puestos de trabajo se ubicarán en la zona en los 462.000 metros cuadrados de superficie comercial.

La calle mayor articulará la zona hasta llegar al denominado Hipódromo, un gran espacio dotacional de 200.000 metros cuadrados que simulará un circo romano rodeado de edificios en cuyos extremos se edificarán dos rascacielos de oficinas de 45 plantas, lo que ayudará a convertir Valdecarros en un destacado polo empresarial del sureste.

Uno de los más grandes de Europa

El proyecto se erige como una solución integral para los problemas de acceso a la vivienda. Este desarrollo urbanístico, entre los más grandes de Europa y el mayor de España, incluirá entre su oferta Viviendas de Protección Pública Limitada (VPPL), una auténtica tabla de salvación para aquellos que luchan por acceder a un hogar propio. Estas residencias buscan promover la igualdad de oportunidades y mejorar la calidad de vida de quienes afrontan dificultades económicas. Este enfoque refleja el compromiso de Valdecarros de proporcionar opciones habitacionales asequibles y garantizar que una parte significativa de la nueva construcción se dirija a quienes sufren problemas financieros en la búsqueda de vivienda.

Un 36 por ciento de suelo público

Uno de los aspectos más destacados de este desarrollo urbanístico es el porcentaje de suelo público disponible. Con el 36 por ciento de la propiedad en manos de las administraciones públicas (Ayuntamiento de Madrid, Comunidad Autónoma de Madrid y Patrimonio del Estado), el proyecto representa una oportunidad única para la creación de un espacio urbano equitativo y accesible gracias a sus 350 hectáreas de equipamientos sociales. De la totalidad de la superficie de Valdecarros, el 61,8 por ciento se destinará a fines residenciales y el 38,2 por ciento, a actividades económicas.

Ocho son las etapas del desarrollo de Valdecarros, concebidas para una integración gradual en el tejido urbano de Madrid. Esta estrategia asegura que la expansión de Valdecarros se adapte a las necesidades cambiantes del mercado y garantice un crecimiento sostenible y ordenado. Además, estas etapas permiten una implementación cuidadosa de la infraestructura necesaria,





evitando así problemas de saturación y congestión.

Después de la aprobación de los Estatutos y las Bases de Actuación en 2008, se constituye la Junta de Compensación en 2009, año en el que se aprobó el Proyecto de Urbanización. El Planeamiento General y de Desarrollo salió adelante en 2013 y resultó validado por el Tribunal Supremo en 2016. El Ayuntamiento de Madrid firmó el Convenio de Gestión en mayo de 2021, lo que supuso el pistoletazo de salida para el comienzo de las obras en septiembre de ese mismo año.

En octubre de 2022, la asamblea de propietarios aprobó el proyecto de reparcelación de las fincas aportadas y resultantes, lo que permitiría, con la aprobación municipal en vigor, disponer la construcción de las primeras viviendas del futuro barrio. En marzo de 2023, se aprobó inicialmente la adaptación del Proyecto de Urbanización a las ocho etapas del desarrollo de Valdecarros y en mayo de 2023, la adaptación a sus ejecuciones. También el proyecto de expropiación de los propietarios que no se habían adherido a la Junta de Compensación.





Se trata del mayor proyecto de España en cuanto a edificación de viviendas

Las viviendas, a partir de 2025

La construcción arrancó de manera formal con la urbanización correspondiente a la primera etapa, en torno a la avenida del Mayorazgo. El pasado mes de enero se celebró la simbólica colocación de la primera piedra de las obras de urbanización de la segunda y la tercera etapa de Valdecarros. En estas fases, se construirán 10.793 viviendas, que se sumarán a las 2.580 de la primera, en proceso de urbanización. Estas dos etapas supondrán un coste de 124 millones de euros (70,8 millones de la segunda y 53,2 de la tercera). Todas las viviendas de las etapas 1, 2 y 3 empezarán a construirse en 2025.

Esta segunda etapa, que será ejecutada por Dragados, afecta a una superficie de 627.000 metros cuadrados, sobre los que se edificarán 4.608 viviendas. Los vecinos podrán disfrutar de 160.000 metros cuadrados de zonas verdes, en los que se plantarán 3.800 árboles y 25.600 arbustos. Se completa la fase con 20.000 metros cuadrados de oficinas, 7.500 metros cuadrados destinados a otros usos de suelo terciario y 20.000 metros cuadrados, a dotacional privado.

En cuanto a la tercera fase, las obras contarán con en una superficie de 707.000 metros cuadrados para construir 6.185 viviendas. Los trabajos serán ejecutados por Acciona y Ortiz. Las zonas verdes se extenderán a lo largo de 200.000 metros cuadrados con 5.100 árboles y 69.800 arbustos. Casi 34.000 metros cuadrados corresponderán a un parque industrial, mientras que otros 30.000 metros cuadrados se destinarán a edificios de oficinas. También participan en el desarrollo de Valdecarros promotoras como Pryconsa, Habitat Inmobiliaria y Aedas Homes, entre otras.

Conectividad

El barrio limita al este con el Ensanche de Vallecas, al oeste con el parque lineal del Manzanares, al norte con Mercamadrid y el polígono La Atalayuela y al sur con la autopista de circunvalación M-50. También es atravesado por la autopista M-45 y por la M-31, conocida como la Gran Vía del Sureste. Además, contará con un acceso

cercano a la A-3. Valdecarros disfrutará de una excelente conectividad con el resto de Madrid, sus alrededores y con las principales arterias de la región. Su proximidad al aeropuerto Madrid-Barajas Adolfo Suárez y la estación de Atocha asegura una accesibilidad excepcional para los residentes y visitantes. La red viaria de Valdecarros cuenta con una longitud superior a los 102 kilómetros.

Para este desarrollo urbanístico resulta relevante la autopista que unirá Madrid con Valdecarros. El pasado mes de marzo, la delegada de Obras y Equipamientos del Ayuntamiento de Madrid, Paloma García Romero, anunció la luz verde para esta tan deseada autopista vertebradora.

Otro pilar fundamental de la estrategia de conectividad es el fortalecimiento del transporte público. El estudio realizado por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid para los futuros desarrollos urbanísticos en los distritos de San Blas, Vicálvaro, y Villa de Vallecas apuesta por una solución doble: la radial, que consiste en la dotación de una infraestructura de gran capacidad para atender la demanda centro-periferia, y la transversal para resolver la propia conectividad interna. El diseño de Valdecarros responde así al modelo que descongestiona el tráfico con el transporte público. Los nuevos desarrollos, con Valdecarros a la cabeza, serán claves con los objetivos europeos de descarbonizar el transporte y apostar por una ciudad libre de emisiones.

Con previsiones de conexión a través de la Línea 1 del metro, con tres estaciones en servicio (La Gavia, Las Suertes, y Valdecarros), localizadas en el colindante Ensanche de Vallecas y varias líneas de autobuses, hasta ocho, el barrio también se puede fortalecer con una nueva línea de Metro en estudio, el tren ligero previsto a lo largo de la Gran Vía del Sureste para conectar con el resto de los desarrollos hasta Coslada y las plataformas reservadas a líneas de autobuses. Esa posible nueva línea de Metro partiría de Atocha y la de Metro Ligero partiría desde la estación de Cercanías de Getafe hasta San Fernando de Henares. Se contempla que cuente con tres paradas en el barrio de Valdecarros.

El desplazamiento entre espacios transversales mediante Autobuses de Plataforma Reservada, un sistema de Autobús de Uso Prioritario (BuP) de alta capacidad con

Valdecarros se conecta con el aeropuerto y con la estación de Atocha





preferencia semafórica en las intersecciones conectará también a los residentes con otras zonas, lo que facilitará que tengan opciones accesibles y eficientes para desplazarse por la ciudad.

En la actualidad, en la denominada zona de influencia de Valdecarros, el 25 por ciento de la movilidad se realiza a pie, un 25 por ciento en transporte público y más del 50 por ciento en vehículo privado. El nuevo barrio presentará un porcentaje de solo un 36 por ciento del transporte en turismo.

Movilidad

En un contexto donde la sostenibilidad y la lucha contra el cambio climático resultan imperativos, el desarrollo urbanístico de Valdecarros surge como un modelo ejemplar de movilidad urbana sostenible. Este ambicioso proyecto no solo apunta a transformar la infraestructura física de la ciudad, también modifica los hábitos y comportamientos de sus habitantes en favor de un marco más propicio para la salud y que respete el medio ambiente.

El modelo de movilidad urbana ha estado dominado por el uso del vehículo privado, lo que ha generado problemas de congestión del tráfico y contaminación ambiental. Sin embargo, la creciente conciencia sobre los impactos negativos del

El diseño urbano privilegia al peatón y la micromovilidad

transporte motorizado ha impulsado un cambio hacia formas más sostenibles de desplazamiento. En este sentido, Valdecarros se posiciona a la vanguardia al promover la movilidad peatonal, transporte público colectivo y reducir así la dependencia del automóvil.

Para transformar los hábitos de movilidad, el diseño urbano privilegia al peatón y la micromovilidad, con calles adaptadas para caminar y amplias redes de carriles para bicicletas, patinetes y scooters (127 kilómetros). El objetivo consiste en construir un barrio sencillo para recorrer a pie en un terreno casi llano.

La red de itinerarios peatonales dispone de aceras con una dimensión de entre cuatro y hasta nueve metros de ancho en las calles secundarias y principales. Además, los trazados accesibles y los pasillos visuales verdes cuentan con una anchura mínima de 120 centímetros de ancho, una pendiente longitudinal menor del seis por ciento y

una pendiente transversal inferior al dos por ciento.

El 70 por ciento de las calles presentan una pendiente longitudinal menor al dos por ciento, porcentaje que aumenta al 86 por ciento cuando se consideran pendientes inferiores al tres por ciento y a un 99,5 por ciento, si se tienen en cuenta pendientes longitudinales por debajo del seis por ciento.

Superar este reto y ajustar los viarios y las parcelas a estas pendientes, allanándolas todo lo posible supone el movimiento de 30 millones de metros cúbicos de tierra con un esfuerzo financiero adicional de 250 millones de euros. Se estima que más del 40 por ciento de los desplazamientos en Valdecarros se realizarán a pie o con micromovilidad, lo que representa un aumento significativo, el doble en comparación con las zonas circundantes.

Zonas verdes

Uno de los puntos clave su desarrollo es el compromiso con la sostenibilidad y la preservación del entorno natural. Con más de siete millones de metros cuadrados destinados a zonas verdes, un 40 por ciento de la superficie de Valdecarros, este nuevo barrio se convertirá en un oasis de naturaleza en medio del bullicio urbano. Cual-



quier vivienda distará menos de doscientos metros de alguna de las zonas verdes que formarán parte del nuevo Bosque Metropolitano de Madrid.

En su compromiso con el medio ambiente, Valdecarros también está implementando medidas innovadoras para la gestión del agua y la preservación de los recursos naturales. La creación de una red de agua reciclada, procedente de la depuradora de La Gavia, permitirá reutilizar el agua regenerada para el riego de las zonas verdes no solo de Valdecarros, sino de otros sectores de la Estrategia del Sureste,

Más de siete millones de metros cuadrados destinados a zonas verdes

reduciendo así el consumo de agua potable y promoviendo la conservación de este recurso vital.

Además, el enfoque en la integración de arroyos históricos y la plantación de más de 110.000 árboles (a los que habrá que añadir

los situados en los parques urbanos) en el nuevo pulmón verde de Madrid contribuirá a mejorar la calidad del aire y a crear un entorno más habitable.

Otro aspecto que tendrá en cuenta el desarrollo de Valdecarros es su atención al impacto ambiental de la infraestructura urbana. La mitigación del ruido generado por las vías de alta capacidad (con la formación de caballones reforestados paralelos a la M-31, M-45 y M-50) y la instalación de luminarias led de bajo consumo son medidas diseñadas para reducir la contaminación acústica y lumínica, mejorando así la calidad de vida de los residentes y minimizando el impacto negativo en el entorno natural.

En un mundo en constante evolución, las ciudades afrontan el desafío de adaptarse a las necesidades cambiantes de sus habitantes, al tiempo que promueven la sostenibilidad y el cuidado del medio ambiente. En este contexto, proyectos urbanos como Valdecarros en el sureste de Madrid se posicionan como ejemplos de planificación inteligente y desarrollo urbano sostenible. Con una visión centrada en la creación de una ciudad compacta y amigable con el entorno, Valdecarros se presenta como un ejemplo en la ruta un hacia un futuro más verde, habitable, inclusivo y resiliente.





Los Berrocales, el innovador urbanismo de las supermanzanas

Calles a las que solo accederán residentes, más de dos millones de metros cuadrados de espacios y zonas verdes transitables a través de corredores verdes y carriles bici, más de 22.000 viviendas, la mitad de ellas en régimen de protección... Los Berrocales constituye uno de los mayores proyectos urbanísticos de Madrid con todos los servicios, accesibilidad y facilidades para cumplir con la ciudad de los 15 minutos. Un nuevo e innovador desarrollo urbanístico en el sureste de la capital que promete redefinir la forma en la que vivimos y nos movemos en las ciudades.

Se calcula que más de 70.000 vecinos vivirán en Los Berrocales a partir de 2035

5.200 millones de euros y constituye uno de los mayores proyectos urbanísticos de la capital. Y no es para menos, ya que las previsiones apuntan a que podría acoger hasta a 70.000 vecinos -los mismos habitantes que en todo el municipio de Majadahonda- convirtiéndose en una pequeña y nueva ciudad en 2035.

Los Berrocales ha apostado por un modelo de usos mixtos que mezcla lo público y lo privado, combinando la creación de viviendas con dos millones de metros cuadrados de zonas verdes y con espacio para comercios y servicios públicos y privados como colegios, hospitales o polideportivos y zonas industriales-logísticas y áreas de negocio. Un nuevo desarrollo urbanístico que se

adapta a un estilo de vida tranquilo y que además se encuentra a un paso de Madrid central para los que no quieran perder el vínculo con la gran ciudad.

Movilidad multimodal

Pero además de la amplia variedad de usos, la gran conectividad a las redes de transporte público es otro aspecto clave y singular de este nuevo barrio. La reciente apertura de dos puentes que conectan el área con el Ensanche de Vallecas sobre la A-3 fortalece las conexiones peatonales y vehiculares entre los distritos vecinos, mejorando la accesibilidad y facilitando la integración del nuevo desarrollo en el tejido urbano existente. Así, las estructuras denominadas E-1 y E-2 permanecen abiertas a peatones, vehículos y, en el caso del puente E-2, también a bicicletas, donde un carril bici conecta con el Ensanche de Vallecas. Delimitado en el este de Madrid por la M-50, con la línea 9 de Metro en el norte, con la autovía del Este o A3 por el sur con dirección a Valencia y, por último, con la autopista M-45 en el oeste es un barrio accesible que contará



Con más de ocho millones de metros cuadrados destinados a su desarrollo, Los Berrocales se convertirá en un barrio pujante, moderno y sostenible. En total se construirán 22.285 viviendas, de las cuales más del 50 por ciento (6.994 de precio tasado y 4.241 de protección oficial), se destinarán a algún tipo de protección pública y serán erigidas en ese vasto terreno del sureste de Madrid enclavado entre la M-45 y la M-50, en la salida 10 de la autovía A-3. El plan, que se ejecutará en seis etapas, cuenta con una inversión estimada de más de



con una gran conectividad a los diferentes modos de transporte público de Madrid, tanto metro como bus.

Se espera que en 2028 esté lista una estación de Metro que formará parte de la actual línea 9B, que une Puerta de Arganda, en el distrito de Vicálvaro, con los municipios de Rivas-Vaciamadrid y Arganda. Esta nueva estación, además de conectar los dos nuevos barrios de Los Ahijones y Los Berrocales, operará a modo de intercambiador al ofrecer una unión vertical con el paso superior que se construirá sobre la Gran Vía del Sureste. Una línea de autobús con prioridad semafórica unirá estos barrios con el Ensanche de Vallecas en superficie. También se contempla la construcción de un aparcamiento disuasorio, ya que solo se contempla una estación de Metro para una zona de unos diez kilómetros cuadrados de extensión.

Las fases

Para su desarrollo y ejecución, el Sector se ha fraccionado en seis etapas. Las etapas 1, 2, 3 y 6 son de uso residencial y la 4 y 5, de uso industrial en su totalidad. Las primeras en ejecutarse serán la 1 y 3, que se apoyan en la ciudad consolidada por su proximidad al Ensanche de Vallecas y a Santa Eugenia, siendo fácilmente accesibles desde la autovía A-3. El 50,38 por ciento de los hogares que se construirán en este nuevo barrio serán de vivienda social y pertenecerán a la Comunidad y al Ayuntamiento de Madrid, siendo este el mayor propietario del suelo del nuevo desarrollo urbanístico. La etapa 1 cuenta con suelo para unas 4.505 viviendas, de las que 2.337 son viviendas libres y el resto, protegidas que comienzan su construcción en 2024 y que esperan a los nuevos vecinos para 2025. Una gran oportunidad para la vivienda de alquiler y uno de los principales sectores de suelo urbanizable para absorber la futura expansión urbana de la capital.

Por ello, algunas de las mayores promotoras inmobiliarias del país como Kronos, H. Santos Solares, Ebrosa, Vía Celere, Aedas, Hábitat, Pryconsa, Inmobiliaria Sandi o Ibosa han apostado con fuerza por este desarrollo, abriendo sus oficinas de venta al público para comercializar sus promociones, lo que permitirá acceder a viviendas asequibles en la capital en el primero de los últimos grandes proyectos en la ciudad de Madrid llamado a convertirse en un referente de la vivienda del futuro.

El Metro llegará a Los Berrocales y Los Ahijones en 2028 y formará parte de la línea 9B

Supermanzanas

Entre las novedades más destacadas de este proyecto se encuentran las supermanzanas, una innovadora propuesta urbanística que redefine el concepto de movilidad y convivencia en la ciudad. Estas unidades urbanas, compuestas por varias manzanas básicas, priorizan el acceso peatonal y ofrecen amplios espacios ajardinados para la recreación y el encuentro social. Así,

Berrocales contará con una red viaria de vías rápidas por donde circularán los vehículos de paso y el transporte público de superficie, mientras que las vías interiores de las supermanzanas quedarán para el transporte de distribución y servicios, los peatones, las bicicletas, las emergencias y los vehículos de los residentes. Una estructura que redundará en entornos más saludables que proporcionan una mayor calidad de vida con menor contaminación acústica y una significativa mejora de la calidad del aire. Con más de 714.000 metros cuadrados destinados a aceras y espacios peatonales, con calles con casi 5.000 puntos de luz de alta eficiencia energética y en las que se plantarán más de 12.600 árboles, Los Berrocales se erige como un modelo de urbanización sostenible y amigable con el medio ambiente.





Contará con casi 2,2 millones de metros cuadrados de espacios libres y zonas verdes

Espacios libres y zonas verdes

El compromiso con la sostenibilidad y la calidad ambiental es una piedra angular de Los Berrocales. Con casi 2,2 millones de metros cuadrados de espacios libres y zonas verdes, transitables a través de corredores verdes y carriles bici que alcanzan los 2,5 kilómetros, este desarrollo busca no solo ofrecer un hogar a sus residentes, sino también crear un entorno





saludable y equilibrado. Más del 50 por ciento de estos espacios verdes formarán parte de un futuro parque forestal, lo que garantiza un pulmón verde para la ciudad en medio de su expansión urbana.

Para hacer posible un espacio urbano más sostenible, el proyecto incluye el diseño de los más avanzados sistemas de drenaje tanto en aceras como en zonas verdes, siendo pionero en la implantación del uso eficiente del agua (la red de agua potable contará con 140 kilómetros de extensión y la de saneamiento, con 102 kilómetros), la introducción de medidas para la mejora de la biodiversidad y el mantenimiento de acuíferos y, por tanto, de las zonas verdes sostenibles.

Los promotores de viviendas en Los Berrocales señalan que entre los grandes beneficios de

Este barrio será pionero en la implantación del uso eficiente del agua

vivir en un desarrollo urbanístico nuevo y alejado del centro urbano, además de la posibilidad de optar a viviendas mucho más económicas, figura la tranquilidad de su entorno, alejado del bullicio de la ciudad, con amplias calles y avenidas y zonas verdes para disfrutar de la naturaleza sin tener que desplazarse fuera del barrio. Y ponen en valor los beneficios de viviendas residenciales privadas con zonas en común que aportan seguridad, ahorro de tiempo en los

desplazamientos, mayor confort y calidad de vida en un ambiente familiar y joven.

Impacto económico

Pero Los Berrocales no es solo un proyecto urbano, también es un motor económico. Según el informe de impacto económico, se estima que el proyecto generará más de 167.000 empleos acumulados a lo largo de la vida del proyecto y contribuirá con más de 8.700 millones de euros al PIB de la Comunidad de Madrid. Los datos los recoge el informe 'Impacto socioeconómico del proyecto Berrocales en Madrid', elaborado por la consultora PwC, que analiza la fase de urbanización y las posteriores de edificación y explotación del ámbito, es decir, no solo la construcción de las calles, la instalación



del alumbrado y las tuberías, sino también la construcción de viviendas y la actividad económica que generará el nuevo barrio con locales comerciales, bares o restaurantes. Este impacto económico sostenido a lo largo de las distintas fases del proyecto no solo impulsará el crecimiento de la región, sino que también brindará oportunidades de empleo y desarrollo para sus habitantes.

La fase de urbanización es la que requiere menor inversión: 627 millones de euros, mientras que la de edificación supondrá más de 4.800 millones de euros y un impacto total en el PIB madrileño de casi 3.300 millones y más de 69.000 empleos. Una vez se vaya desarrollando la edificación, comenzará la fase de explotación comercial e industrial que será la que mayor impacto tendrá sobre la economía y el empleo de la capital: permitirá mantener unos 10.700 empleos al año. El comercio minorista y la hostelería ocuparán alrededor del 60 por ciento de los locales y la industria manufacturera y la logística, cerca del 80 por ciento de las naves industriales que se construyan.

Por todo ello, los Berrocales representa mucho más que un simple proyecto urbanístico; es un símbolo del progreso y la innovación en Madrid. Con su enfoque integral, su compromiso con la sostenibilidad y su impacto económico positivo, demuestra que un nuevo modelo de ciudad ecológico y sostenible es posible adaptándose a las nuevas necesidades del ciudadano.



Los Ahijones: casi 20.000 viviendas nuevas en Vicálvaro

Un innovador proyecto urbanístico en el sureste de Madrid, Los Ahijones, se perfila como un desarrollo crucial en el distrito de Vicálvaro con una superficie de 5.762.000 metros cuadrados. Su ambicioso plan prevé la construcción de 18.724 unidades habitacionales, con un destacado 56 por ciento destinado a viviendas de protección oficial. Este desarrollo va más allá de ampliar el inventario residencial de la ciudad, ya que su enfoque en la calidad promete transformar el área en un espacio accesible. Al priorizar viviendas asequibles, pero con elevados estándares de calidad, Los Ahijones se dirige a la población joven y busca no solo ofrecer un techo, sino también fomentar una comunidad diversa y dinámica.



En la vasta y compleja trama que compone la ciudad de Madrid, surge un nuevo capítulo lleno de promesas y desafíos: los Ahijones. Este desarrollo urbanístico, ubicado en el sureste de la capital, no solo simboliza un crecimiento residencial, sino también una reconceptualización de lo que significa vivir en una metrópolis del siglo XXI. Este ambicioso proyecto se presenta como un oasis de sostenibilidad, accesibilidad y vida comunitaria en el paisaje de la urbanización moderna.

El territorio limita al nordeste con el barrio de El Cañaveral, del que le separará la autopista de peaje R-3; al noroeste, con el polígono industrial de Vicálvaro, espaciado

por la M-45; al sureste, con las vías del AVE, la M-50 y la Cañada Real; y al suroeste, con el desarrollo urbanístico de Los Berrocales, separado por las vías del metro en superficie de la Línea 9.

Se calcula que el coste de los trabajos de urbanización sumará 480 millones de euros y la previsión del importe del desarrollo completo, en el que se incluye la construcción de las edificaciones, asciende a 3.000 millones de euros. Esta inversión de la iniciativa privada conlleva la creación de 20.000 puestos de trabajo directos y 10.000 indirectos.

El proyecto se concibe como una respuesta integral a los desafíos urbanos de Madrid y pretende equilibrar el crecimiento poblacional con una planificación urbana consciente y respetuosa con el medio ambiente y las dinámicas sociales. Este enfoque representa una nueva forma de entender el desarrollo urbano, donde cada elemento, desde la planificación de espacios hasta la accesibilidad económica, se integra para construir no solo un lugar donde vivir, sino también para fomentar una comunidad diversa y dinámica.

Transformación en seis etapas

El pasado mes de septiembre, el Ayuntamiento de Madrid dio luz verde definitiva al proyecto de reparcelación de Los Ahijones y este año se empezarán a construir las primeras viviendas que comenzarán a entregarse

en 2026. Algunas de las principales promotoras de España apuestan por este desarrollo urbanístico como Pryconsa, Kronos, La Llave de Oro, Vía Ágora, Habitat Inmobiliaria o Iberdrola Inmobiliaria, entre otras.

El sector se desarrollará en seis etapas, cinco si se tiene en cuenta que las etapas tres y cuatro en realidad forman una sola a efectos de su ejecución. Durante las etapas dos, tres y cuatro, se urbanizará de forma simultánea. La segunda fase se centrará en un uso principalmente residencial con la edificación de 4.245 viviendas, de las que el 60 por ciento contará con algún tipo de protección, y 95.000 metros cuadrados edificables de actividad económica. La tercera y cuarta etapa, por su parte, se orientarán también a un uso único de actividad económica con 284.000 metros cuadrados edificables.

Durante la quinta etapa, que tendrá lugar entre finales de 2026 y el primer trimestre de 2029, se construirán 4.441 viviendas, de las que el 26 por ciento serán protegidas y se incorporarán otros 183.000 metros cuadrados edificables de actividad económica. Por último, la sexta etapa se desarrollará entre mediados de 2029 y finales de 2032. Se construirán 6.906 viviendas, de las que el 74 por ciento serán protegidas, y se adecuarán otros 59.000 metros cuadrados edificables de actividad económica. El uso residencial constituye el 66 por ciento del total de la edificabilidad. El sector cuenta con un 34 por ciento de actividad económica desglosado en 19 por ciento industrial, nueve por ciento terciario, cinco por ciento terciario de proximidad y uno por ciento de dotacional privado.

La transformación del suelo logístico la lidera Newdock, la compañía creada por Goldman Sachs que en 2022 realizó una adquisición estratégica a la Junta de Compensación de Los Ahijones: ocho parcelas de

Los Ahijones cuenta
con una superficie
de 5.762.000 metros
cuadrados en Vicálvaro



uso terciario que suman en total 175.000 metros cuadrados y que se destinarán a crear plataformas logísticas que ofrezcan cobertura en un punto estratégico de la capital durante la fase 3 y 4 del proyecto. Esta operación supondrá la consolidación inmediata del sector, debido al fuerte impacto económico, social y de sinergias generado por la ejecución de este proyecto industrial y terciario abanderado por uno de los grandes actores financieros del mundo.

Se prevé que estos terrenos permitan a Newdock desarrollar cerca de 100.000 metros cuadrados de instalaciones logísticas de máximo nivel. La parcela más grande dispone de unos 20.000 metros cuadrados y la inversión ascendió a 40 millones de euros. Gracias a esta operación, los futuros residentes podrán disfrutar de la oportunidad de trabajar en su propio barrio.

Ocho rascacielos empresariales

La fisonomía de Madrid contará con ocho nuevos rascacielos en Los Ahijones que modificarán el skyline de la ciudad. Estas construcciones, que resaltarán especialmente en el horizonte, acogerán oficinas. Se trata nada menos que de 81.675 metros cuadrados destinados exclusivamente a la creación de estos grandes edificios para empresas.

Cada oficina tendrá una distribución de 4.000 metros cuadrados y se enclavarán en el área de la zona residencial manzana abierta, el eje central del barrio, donde además se construirán viviendas con alturas de entre seis y diez plantas, más el ático. Los edificios se ubicarán contiguos en dos hileras, al estilo de un parque empresarial.

Junto a esta manzana abierta otras cuatro áreas conforman la estructura de Los Ahijones: la zona residencial manzana cerrada dispondrá de viviendas de cinco plantas y locales comerciales; la zona residencial bloque parque contará como punto principal con el Parque Lineal que recorrerá el barrio de norte a sur; la zona residencial torre acogerá edificios de 20 pisos cada uno; y por último, la zona residencial bloque abierto se ubicará en el extrarradio de los Ahijones.

Movilidad y conexión

El diseño urbanístico de Los Ahijones pone énfasis en la movilidad sostenible. Desde su concepción, el proyecto incluye una estación de Metro de la Línea 9, Paco de Lucía-Arganda del Rey, que garantiza una conexión fluida con el corazón de Madrid en solo 15 minutos, y al intercambiador de RENFE de Vicalvaro en una sola parada.

La presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso, anunció en

Más de la mitad de las viviendas, de protección oficial

octubre de 2022 la construcción de esta nueva estación en superficie de la Línea 9 con el objetivo de convertirse en un intercambiador de transporte colectivo tanto para las áreas residenciales como para las terciarias de los futuros desarrollos. Contará, además, con un aparcamiento disuasorio. El consejero de Vivienda, Transportes e Infraestructuras de la región, Jorge Rodrigo, afirmó el pasado mes de enero que la nueva estación se inaugurará en 2028.

La implementación de un sistema de BRT (Bus de Tránsito Rápido) recorrerá la Gran Vía del Sureste y tendrá varias paradas dentro del barrio, lo que asegura que Los Ahijones no será solo un lugar para vivir, sino también un núcleo de fácil acceso en la extensa red de transporte de la capital. Estos BRT, también conocidos como Bus eléctricos de Uso Prioritario (BuP), ofrecen alta capacidad, preferencia en los semáforos y pueden circular por terrenos con características geológicas que impiden la construcción de un Metro subterráneo. Circularán en paralelo a las carreteras M-45 y M-50 con paradas a una distancia de entre 300 y





500 metros. Se asemejará al Metro Ligero y su frecuencia de paso será de tres a diez minutos con una velocidad de entre 15 y 30 kilómetros por hora.

La ubicación de Los Ahijones permite una excelente conexión a distintos sectores cercanos como El Cañaveral, Los Berrocales y el Polígono Industrial de Vicálvaro. También cuenta con cinco vías que conectan con estas zonas y un acceso directo a la M-45 mediante una moderna glorieta elipsoidal. Esta conexión va a permitir llegar al aeropuerto en 15 minutos. Por otra parte, también se habilitará un acceso sencillo a las carreteras M-203 y M-823 desde la zona este de Los Ahijones.

Para alentar la movilidad sostenible, contará con una amplia red de más de 24 kilómetros de carriles bici segregados del tráfico rodado que conectará las zonas verdes y los principales polos de atracción del sector.

Un compromiso con la sostenibilidad

Los Ahijones no solo será conocido por sus viviendas, sino también por su integración en el Bosque Metropolitano, un anillo forestal que se perfila como la

La previsión del coste del desarrollo completo asciende a 3.000 millones de euros

mayor infraestructura verde de Europa. El sector aportará un millón de metros cuadrados (un 18 por ciento de su superficie) a la considerada mayor actuación referida a sostenibilidad y reforestación que se ha realizado en la ciudad de Madrid. Esta filosofía verde se complementa con la regla 3-30-300, garantizando que desde cada ventana se vean al menos tres árboles, el 30 por ciento del área haya sido reforestada y que, a menos de 300 metros, cualquier vecino disfrute de una zona verde.

El Bosque Metropolitano responde a una infraestructura verde que se extenderá a lo largo de 75 kilómetros en Madrid, que busca contribuir al reequilibrio de la ciudad, a la reducción de las emisiones de CO₂, a

la lucha contra el desastre climático, a la restauración ecológica y paisajística de aquellas zonas que han sufrido degradación, así como a aumentar el número de itinerarios peatonales y ciclistas, lo que redundará en beneficios para la salud de los ciudadanos.

El cinturón forestal circunvalará Madrid apoyándose en las zonas verdes calificadas por el planeamiento urbanístico, las ejecutadas y las pendientes, para así conformar un corredor verde que discurrirá por el borde del término municipal. De la extensa red de parques y zonas verdes, dos de ellos presentan el tamaño equivalente a cuatro campos de fútbol.

Este circuito favorecerá la biodiversidad con el mantenimiento de especies autóctonas, símbolo del patrimonio natural madrileño, como encinas, álamos, acebuches, madroños, pinos piñoneros y carrascos, algarrobos, sauces, fresnos, olmos y otras especies arbóreas, junto a retamas, majuelos, adelfas, romeros, tomillos, enebros, jaras y otros arbustos y matas. Los senderos dentro de las masas forestales propiciarán el paseo y la práctica del deporte. También se prevé construir ecoductos en aquellos puntos



donde puedan evitarse las infraestructuras de transporte para lograr la continuidad ecológica del corredor.

Este desarrollo participará en el Proyecto Life, una iniciativa de la Comisión Europea dedicada al medio ambiente que establece un modelo para el tratamiento sostenible del ciclo del agua. Este sistema ayudará a analizar la calidad de agua y a conseguir regenerarla, para abastecer a gran parte de los parques de las urbanizaciones. El drenaje urbano sostenible en los viarios y zonas verdes promueve una gestión responsable de los recursos hídricos en el sector. Además, se recuperarán el Arroyo de los Ahijones y la Vereda de Estevillas, dos importantes zonas incluidas en un parque lineal de 30 hectáreas que cruza el sector en el eje norte-sur.

Hacer ciudad

Los Ahijones, testimonio del moderno concepto de 'hacer ciudad', integrará servicios y comodidades dentro de una trama urbana que permitirá a sus residentes acceder, en menos de 15 minutos, a equipamientos públicos y privados. Está prevista la construcción de guarderías, centros de enseñanza, clínicas, hospitales, gasolineras, centros de ocio, polideportivos, supermercados y una amplia variedad de comercios locales. El diseño del sector pone los acentos en la utilización del transporte público, la electrificación del transporte privado y el fomento de la energía fotovoltaica. Se van a edificar

Se crearán 20.000 puestos de trabajo directos y 10.000 indirectos

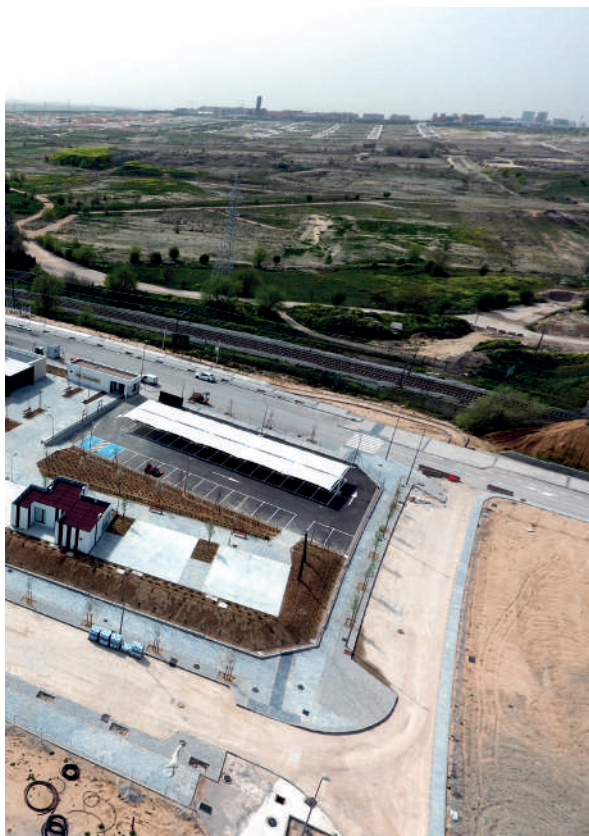
113.000 metros cuadrados de zonas terciarias de proximidad, distribuidas de manera estratégica por todas las vías principales del sector. Asimismo, la capacidad del barrio permitirá levantar importantes dotaciones como una universidad o un museo.

Además de su infraestructura física, Los Ahijones lanza una apuesta significativa por la cultura y la memoria colectiva, dedicando cinco de sus calles y glorietas a grandes obras de la literatura española: La Regenta, El Lazarillo de Tormes, Nazarín, Los Pazos de Ulloa y La Colmena. La Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid tomó esta decisión tras la propuesta de la Junta Municipal de Vicálvaro. Este gesto no solo enriquece el panorama cultural del barrio, sino que también sirve como un recordatorio de la riqueza literaria de España, creando un diálogo continuo entre el pasado, presente y futuro de la comunidad.

El futuro de la vida urbana

Los Ahijones representa más que un desarrollo urbanístico, es un microcosmos de lo que podría ser el futuro de la vida





La Línea 9 de Metro conectará con el corazón de Madrid en tan solo 15 minutos

urbana en Madrid y en otras metrópolis del mundo. Con el enfoque en la sostenibilidad, la movilidad, la accesibilidad y la vida comunitaria, este proyecto desafía las normativas tradicionales de urbanización y se perfila como un modelo a seguir.

Mientras Los Ahijones avanza hacia su finalización, prevista entre 2030 y 2031, su desarrollo continuará siendo objeto de seguimiento y análisis. Las promesas y desafíos que presenta este barrio serán, sin duda, un referente en los debates sobre urbanismo sostenible, movilidad y planificación de ciudades. Los Ahijones no solo ampliará la oferta de viviendas, sino que redefinirá lo que significa vivir en Madrid.

Este proyecto invita a reflexionar sobre el futuro de nuestras ciudades y el papel que cada uno de nosotros desempeña en la construcción de comunidades más habitables, sostenibles y conectadas. Los Ahijones, con su visión y ejecución, se convierte en una página vibrante en la crónica urbana de Madrid, que disfrutarán también las generaciones venideras.



El Cañaveral: un posible distrito independiente en el futuro

En el este de Madrid, allá donde se dan la mano la ciudad más febril con la naturaleza prometedora, se alza un lugar repleto de futuro: El Cañaveral. Este barrio, perteneciente al distrito de Vicálvaro y creado en 2017, se ha convertido en un especial punto en el mapa gracias al proyecto de desarrollo urbanístico. Con el crecimiento planificado y su compromiso con la calidad de vida de sus habitantes, El Cañaveral se presenta como uno de los símbolos del futuro de la capital. Los datos del Instituto Nacional de Estadística de 2021 conceden a la zona el segundo mayor potencial urbanístico en España, solo superado por el también madrileño barrio de Valdebebas.

Ubicado estratégicamente a 12 kilómetros del centro de Madrid, este territorio se extiende sobre una superficie de 5.388.384 metros cuadrados de superficie, de los que se dedican 100 hectáreas

a zonas verdes. Limita al este con la Cañada Real, al oeste con la que será la Centralidad del Este, al norte con el municipio de Coslada y al sur con el futuro desarrollo de Los Ahijones, separado por la autopista Radial 3.

El corazón de El Cañaveral está marcado por su desarrollo urbanístico principal, que prevé la construcción de 14.000 viviendas, con el 53 por ciento de ellas destinadas a algún régimen de protección,



Limita con la Cañada Real, la Centralidad del Este, Coslada y Los Ahijones

un compromiso con la diversidad y la inclusión social en el tejido urbano. Las previsiones apuntan a que podrá albergar una población aproximada de 52.000 habitantes. El desarrollo está localizado en el exterior de la autopista de circunva-

lación M-45, aunque la zona colindante con la futura Centralidad del Este se halla en el interior de dicho anillo. La fase 1 del desarrollo, que agrupa los bloques de vivienda, se sitúa en el exterior de la M-45, mientras que la fase 2, con sus edificios logísticos e industriales, se encuentra dentro del anillo de la M-45.

El crecimiento de la zona se estimulará gracias a la construcción de viviendas, con un 85 por ciento de las unidades previstas en la primera fase del proyecto ya en desarrollo. La segunda fase se enfocará en el Parque Central de El Cañaveral. La ordenación del sector se estructura en tres zonas. En la residencial, que ocupa la mayor parte, su esquema responde a un cruce de tramas ortogonales. El núcleo central, compuesto por una gran plaza o espacio público representativo, se rodea por un viario perimetral distribuido en dos niveles conectados con los cuatro ejes viarios que confluyen en él. A su alrededor se dispone el gran parque central de la zona residencial.

Centro comercial Solía

El sector industrial, localizado al oeste y separado del residencial por la M-45, alberga la totalidad de los usos industriales, pero con un mínimo de perturbación para el resto de los usos previstos en la zona, y también con favorables condiciones de acceso desde las vías rápidas metropolitanas. El uso terciario destaca por uno de los proyectos más ambiciosos que se vislumbran en el horizonte, la construcción del centro comercial Solía Live Center, situado en la zona colindante con la Avenida de Manuel Azaña, en Coslada. Este centro comercial tiene visos de convertirse en uno de los más grandes de la Comunidad de Madrid, con oferta no solo de espacios comerciales, sino también con opciones de ocio y restauración para residentes y visitantes.

La gestora destacada, Omo Retail, ha firmado un acuerdo con la Junta de Compensación de El Cañaveral para llevar a cabo el Proyecto de Omo, una iniciativa monumental que abarcará un terreno de 216.000 metros cuadrados. Conocido como MCO, esta superficie permitirá un aprovechamiento de uso terciario-comercial, de ocio y recreo de 90.000 metros cuadrados. El proyecto abarca la construcción de unos 60.000 metros cuadrados de área edificada y entre 2.500 y 3.000 plazas de estacionamiento, lo que generará un destino comercial de primer nivel en Madrid. Las obras, programadas para esta primavera, se prevé que terminen a finales de 2025.

Una de las características más destacadas de este proyecto es su enfoque en la sosteni-

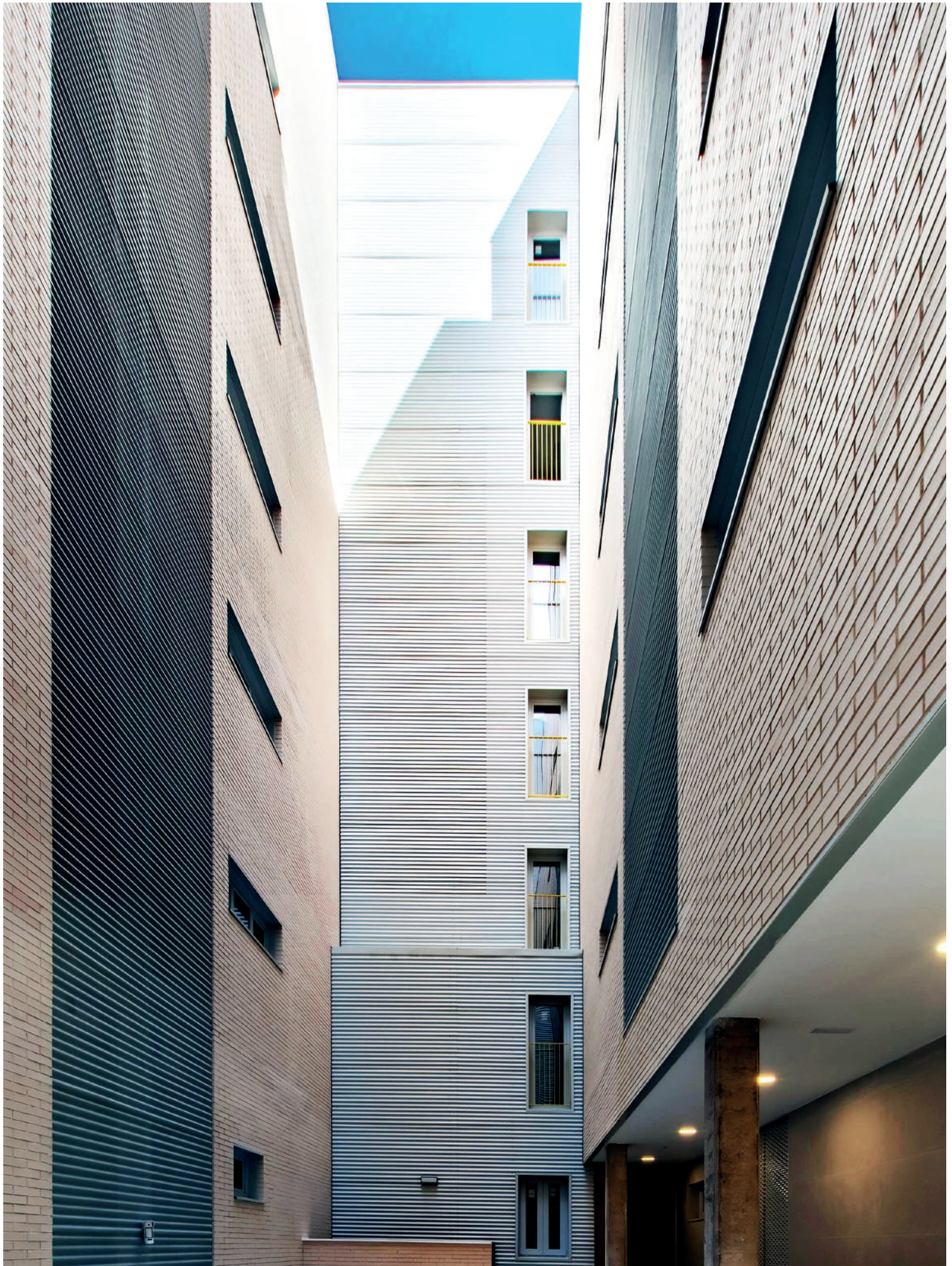
bilidad medioambiental. Omo Retail se ha comprometido a priorizar este aspecto en todas las etapas del desarrollo, reflejando así la creciente importancia de la sostenibilidad en la construcción de espacios comerciales modernos. Liderada por Juan Olivie y Javier Fernández, Omo Retail ha permanecido activa en el mercado desde 2019, participando en numerosas transacciones y demostrando un compromiso firme con la innovación y la excelencia en el sector.

La comercialización de este nuevo espacio correrá a cargo de Savills, una empresa líder en el sector inmobiliario. Esta firma ya ha iniciado conversaciones con los principales operadores interesados en formar parte de este proyecto único en su clase. Los parques de medianas (superficies), como el que se está desarrollando en El Cañaveral, se caracterizan por contar con edificios independientes destinados al comercio minorista, la restauración y el ocio, además de áreas de estacionamiento que los conectan.

El auge de los parques de medianas en España resulta innegable. Según datos de Savills, la inversión en este tipo de activos alcanzó los 311 millones de euros en 2022, un incremento significativo en compara-

De las 14.000 viviendas
previstas, el 53 por ciento
tendrán protección





ción con años anteriores. Este crecimiento refleja el interés de los inversores por este tipo de recursos financieros, que ofrecen oportunidades únicas en un mercado en constante evolución.

Un sueño desde 1996

En 1996, se firmó el Texto definitivo del Convenio Urbanístico entre la Administración y los propietarios del sector, que se constituyeron en Agrupación en asamblea general en 1997. Fueron los primeros pasos del proceso del Sector UZP 2.01 Desarrollo del Este-El Cañaveral, que se marcó como objetivo la creación de una ciudad moderna, sostenible e integrada en el entorno y que ofreciera a sus habitantes comodidad y calidad de vida, elemento diferenciador y seña de identidad del sector.

Otro logro crucial marcó el camino en 2003, cuando se consolidó la iniciativa inicial. Apenas dos años después, en 2005, se estableció formalmente la Junta de Compensación, encargada de la gestión integral del proyecto. Este hito allanó el camino para un avance significativo: en 2006, el proyecto de urbanización obtuvo la aprobación definitiva por parte de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid. Con esta aprobación, se abrió la puerta para un acontecimiento trascendental en 2013, cuando las cooperativas de viviendas Mille-

La construcción del centro comercial Solia es uno de los atractivos

nium, Platinum y Puerta de San Fernando celebraron la ceremonia de colocación de la primera piedra. Este acto simbólico marcó el inicio de la construcción, anticipando la futura llegada de los primeros residentes en 2016, un paso fundamental hacia la concreción del proyecto.

Sin embargo, el desarrollo del proyecto no se detiene ahí. El horizonte futuro presenta desafíos, entre ellos la próxima fase prevista en las cercanías de la Avenida de Manuel Azaña en Coslada. Esta nueva etapa dará lugar a la creación de una zona industrial y un parque de medianas. En este núcleo del barrio, se vislumbra la creación de un espacio de encuentro comunitario, que servirá como punto de reunión y cohesión aún más a los residentes.

Con el crecimiento proyectado de la población, es probable que El Cañaveral se segregue en un distrito independiente en el futuro, reflejando así su importancia y su ascendente influencia en el panorama urbano de Madrid. El desarrollo de estas nuevas

zonas provocará que la localidad de Coslada quede rodeada por la capital y límite con Madrid al sur, al norte, al oeste y parte del sureste cerca del Hospital del Henares.

Más allá de la edificación, El Cañaveral anhela conseguir el bienestar y la calidad de vida de sus habitantes. La llegada de nuevos residentes ha generado una demanda creciente de servicios e infraestructuras, un desafío que las autoridades locales y las asociaciones se esfuerzan por abordar de manera proactiva. Se prevé la habilitación de nuevas zonas verdes y la implementación de servicios públicos que den respuesta a esta creciente población, decisiones fundamentales para evitar situaciones críticas en materia de servicios básicos.

Movilidad

La conectividad es otro pilar fundamental en el desarrollo de El Cañaveral. En la actualidad, el barrio cuenta con diversas líneas de transporte público que lo conectan con el resto de la ciudad. La línea 290 de la CRTM lo vincula directamente con la estación de Cercanías de Coslada, mientras que las líneas 159 (hasta el barrio madrileño de Alsacia) y E5 (servicio exprés hasta Manuel Becerra) de la EMT ofrecen acceso a otros barrios de la ciudad. Incluso durante la noche, la línea nocturna N6 garantiza la movilidad hacia distintos distritos de



Madrid, demostrando así un compromiso con la accesibilidad las 24 horas del día. El barrio prevé mejoras para favorecer la implantación de servicios de proximidad, así como la creación de suelo para un futuro intercambiador modal de transporte público en coordinación con el Consorcio Regional de Transportes. Además, se encuentra en estudio la prolongación de la Línea 2 del Metro. Los vecinos piden que llegue desde Las Rosas hasta El Cañaveral y llevarlo más allá de La Cañada.

Aquellos que prefieren viajar en automóvil disponen de dos rutas principales que conectan El Cañaveral con el centro de Madrid: a través de la M-45 y la A-3 hasta Conde de Casal o mediante el peaje de la R-3 hasta O'Donnell. La concesionaria de la autopista tiene contrato hasta 2049.

El pasado mes de febrero, los vecinos de El Cañaveral pudieron empezar a disfrutar del funcionamiento de los tres enlaces de El Cañaveral con la M-45 que faltaban por abrir. Se trata de dos conexiones de entrada al desarrollo, una en sentido Madrid y otra hacia la A-2, junto con una salida en dirección Madrid, todas ellas estratégicamente localizadas en torno al punto kilométrico 23 de la M-45.

Esta apertura, fruto del esfuerzo conjunto del Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid y la Junta de Compensación, ejemplifica lo que se puede conseguir con cooperación y determinación. Aunque restan por realizarse algunos remates pendientes en las zonas verdes cercanas, estos flecos no afectan a la seguridad ni a la operatividad de las conexiones. La mejora en la movilidad no solo beneficia a los residentes actuales, sino que también contribuye al atractivo y la viabilidad del proyecto en curso.

Uno de los principales retos del nuevo desarrollo urbanístico consiste en reducir la dependencia del automóvil y fomentar el transporte público. Una nueva dinámica de movilidad sostenible contribuye también a la salud ciudadana. Y a ello dedica sus esfuerzos el Ayuntamiento para atender las peticiones de las organizaciones vecinales.

Zonas verdes

La transformación significativa que está experimentando El Cañaveral se debe a la modificación, aprobada en mayo del año pasado por el Ayuntamiento de Madrid, del Plan Parcial del Sector de Suelo Urbanizable Programado Desarrollo del Este-El Cañaveral. Esta iniciativa tiene como objetivo principal la creación de un gran parque que se extenderá hacia el este.



El Cañaveral, a 12 kilómetros del centro de Madrid

La reordenación de la zona central del sector, que incluye la manzana y el futuro parque central, supone la resituación del área edificada hacia el este y una mayor integración del espacio natural en el entorno, con la reducción de alturas y la reformulación de la Gran Vía del Sureste como un sistema ambiental verde con múltiples modos de transporte público. El área afectada por esta modificación abarca una superficie de 538,8 hectáreas y limita al este con Los Cerros; al sur, con Los Ahijones; al norte, con el municipio de Coslada; y al oeste, con el resto del distrito de Vicálvaro.

La protección del medio ambiente y el desarrollo vital en contacto con la naturaleza es una de las máximas de El Cañaveral. El proyecto para parques y jardines se estruc-

tura a la medida de los conceptos verdes del sector. El Parque Central, ideado como un gran espacio público natural, servirá para potenciar la biodiversidad de los ecosistemas y funcionará como un parque de distrito. Este gran pulmón verde ocupará una superficie de 24 hectáreas. En él se darán cita una gran variedad de escenarios, paisajes y usos para el goce de los ciudadanos en contacto con la naturaleza al aire libre. El Parque Lineal, concebido como un gran anillo verde, será conformado por pequeños parques de barrio. El Parque Norte concentrará todo lo descrito para el Parque Central y el Parque Lineal y, además, incluirá distintos caminos peatonales y carriles bici. Asimismo, la jardinería de viario y las glorietas también contribuirán a que el vecino se empape de zonas verdes gracias a la fusión de los elementos de la vegetación con el resto de la urbanización.

Calidad de vida

El distrito de Vicálvaro cuenta con un ambicioso proyecto presupuestario para 2024, con un significativo incremento del



12,6 por ciento respecto al año anterior. Este aumento de la partida refleja el compromiso del Ayuntamiento con el desarrollo y la mejora de la calidad de vida de sus residentes, con especial atención al barrio de El Cañaveral y a las necesidades sociales de la comunidad.

Con un presupuesto total de 32,98 millones de euros, el distrito de Vicálvaro destinará una parte importante de sus recursos a inversiones territoriales, con una asignación de 10,28 millones de euros. Este enfoque estratégico se traduce en un conjunto de proyectos destinados a mejorar las infraestructuras y los servicios en El Cañaveral, así como en otras áreas de interés dentro del distrito. La transformación y desarrollo continuo de Vicálvaro está unido al del desarrollo urbanístico.

Entre las inversiones planificadas para El Cañaveral se encuentran la construcción de un nuevo campo de fútbol, la creación de un área infantil singular, la habilitación de una nueva zona verde con área canina y la mejora de la semaforización del barrio.

Los Cerros, un nuevo pulmón verde para Madrid

El distrito de Vicálvaro acogerá uno más de los ambiciosos proyectos urbanísticos que van a cambiar esta zona de la ciudad: Los Cerros, un anhelo desde hace 25 años y que va a generar un nuevo pulmón verde para la capital. Otros desarrollos como El Cañaveral, Valdecarros, Los Berrocales y Los Ahijones completarán la expansión del sureste de Madrid con la construcción de 118.000 nuevas viviendas.

La extensión total de 4,7 millones de metros cuadrados servirá a Los Cerros para albergar un total de 14.276 viviendas en las que residirán unas 40.000 personas. Este proyecto comprometido con el medio ambiente surge con el objetivo de contribuir a crear una ciudad más verde y habitable.

Situado estratégicamente entre Coslada, El Cañaveral y San Fernando de Henares, Los Cerros se integra de manera armónica con espacios naturales como el Cerro de la Herradura, la Vega del Río Jarama y el Bosque Metropolitano, el gran proyecto del Ayuntamiento de Madrid.

Las obras de urbanización de la primera fase de un total de tres, que supondrá la construcción de 4.175 viviendas, comenzaron en septiembre de 2022. En la segunda etapa se levantarán 6.953 y en la tercera, 3.148. Este desarrollo implica una inversión total de 3.000 millones de euros y generará más de 15.000 puestos de trabajo, marcando así el inicio de una transformación que beneficiará tanto a los habitantes de la ciudad como a la economía local. Grandes empresas españolas como Vía Célere, Vía Ágora, Metrovacesa, Kronos, Landco, Grupo Ortiz o Eurocis, entre otras, se han involucrado en este proyecto.

Además, se destinarán 550.650 metros cuadrados a uso terciario y comercial con el propósito de promover la dinamización económica del nuevo barrio. En este sentido, se habilitará una parcela comercial con una superficie de 12.000 metros cuadrados y una edificabilidad de 72.000 metros cuadrados.

Combinar naturaleza y ciudad

El pasado 18 de octubre se celebró por todo lo alto la presentación oficial del ambicioso proyecto urbanístico de Los Cerros. El

La extensión alcanza los
4,7 millones de metros
cuadrados

evento congregó a autoridades, destacados profesionales del sector y medios de comunicación por la magnitud de un proyecto que promete convertirse en un hito en el desarrollo urbano de la zona sureste de Madrid. En el horizonte, el desarrollo de una zona destinada a convertirse en un referente en sostenibilidad y calidad de vida.

Con el arranque de la construcción de las primeras viviendas previsto para el último trimestre de 2024, este desarrollo se perfila como un ejemplo de cómo la planificación urbana puede combinar naturaleza y ciudad, gracias a un entorno único en el que sus habitantes podrán disfrutar de una vida saludable sin renunciar por ello a las comodidades de la vida moderna. La altura mínima de los edificios será de cuatro pisos y la máxima, de 20.

Un aspecto destacado del proyecto es su compromiso con la diversidad social. De las 14.276 viviendas planificadas, el 50 por ciento (7.138) contarán con algún tipo de protección, lo que ayudará a garantizar un acceso equitativo a la vivienda y a mantener un balance en los precios del mercado inmobiliario.

El desarrollo tanto de vivienda libre como de protección oficial contribuye a introducir en el mercado residencias asequibles y de calidad. El objetivo es atraer a población y familias jóvenes, pero también a población mayor con un diseño



urbano diferenciado e integrado en los nuevos desarrollos del sureste.

Movilidad

Otro papel protagonista en este desarrollo recae sobre la movilidad. A tan solo 20 minutos del centro de la capital, Los Cerros dispone de acceso directo a importantes vías como la M-45 y la R-3, y a otras como la M-203 y la M-206, lo que facilita los desplazamientos tanto dentro del nuevo barrio como hacia otras zonas de la ciudad. Además, se prevé la posible llegada del autobús de acceso rápido y líneas de la EMT para garantizar una conexión fluida con todos los puntos de Madrid.

La sostenibilidad en este desarrollo no se circunscribe solo al aspecto ambiental, sino que también se refleja en la planificación urbana del proyecto. Con solo un 12 por ciento de edificación en su superficie total, Los Cerros prioriza la creación de espacios verdes y peatonales, fomentando el uso de la bicicleta con la incorporación de carriles



Los Cerros albergará 14.276 viviendas

El necesario contacto con la naturaleza no es un capricho. La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que cada habitante precisa entre diez y quince metros cuadrados de zona verde que le puedan garantizar un mínimo de calidad de vida, tanto desde el punto de vista físico como anímico. El inexorable crecimiento poblacional de los núcleos urbanos solo podrá amortiguarse si se promueven estos espacios naturales.

Estas zonas verdes en Los Cerros tendrán una relevancia similar a otros parques de Madrid, como la finca de la Fuente del Berro, el jardín de El Capricho o el de la Quinta de los Molinos. Espacios que complementan a dos grandes pulmones verdes de la ciudad: el Retiro y la Casa de Campo, y que tienen en cuenta innovaciones como los jardines verticales, los huertos urbanos o las cubiertas vegetales en las azoteas.

Vida saludable

Este espacio verde quedará integrado dentro del barrio cuando comience a dibujarse y también formará parte del Bosque Metropolitano, ese gran cinturón verde que bordea la ciudad. Este proyecto municipal, que se extenderá a lo largo de 75 kilómetros en la ciudad, va a mejorar, sin duda, la calidad del aire, conservará la biodiversidad y adaptará Madrid al cambio climático. Se trata de un cinturón forestal que dará la vuelta a la ciudad y para ello se apoyará en las zonas verdes calificadas por el planeamiento urbanístico. Se van a plantar más de un millón de árboles con el potencial de absorber 170.000 toneladas de CO₂.

Arropando este Bosque Metropolitano e integrado en un gran parque forestal, Los Cerros contribuirá a la salud de los ciudadanos, porque los espacios verdes consiguen reducir el estrés y el riesgo de padecer enfermedades cardiovasculares o afecciones respiratorias. Los organismos internacionales han fijado la proporción de vida: cada 0,1 por ciento de aumento de una zona verde cerca de los hogares reduce la mortalidad prematura un cuatro por ciento.

Un desarrollo urbanístico que se prepara para convertirse en un referente sostenible en Madrid, marcando un hito en la historia de la ciudad y sentando las bases para un futuro más verde y habitable para todos.



bici en todos los viales del sector y la incorporación de itinerarios peatonales.

Zonas verdes

Sus 1,7 millones de metros cuadrados dedicados a zonas verdes públicas superan en superficie al Parque del Retiro (1,118). Esta apuesta por la naturaleza pretende

brindar espacios de ocio y esparcimiento al tiempo que se promueve la biodiversidad y se reducen los efectos del cambio climático. Además, para enriquecer aún más su entorno y magnificar el ecosistema local, se ha planificado la plantación de más de 7.000 árboles, 100.000 arbustos y la reforestación de otras 2.500 especies arbóreas.

Madrid Nuevo Norte, futuro epicentro económico de la capital

El proyecto de Madrid Nuevo Norte irrumpe en un momento crucial para el desarrollo urbano y se presenta como un modelo innovador que redefine el concepto de ciudad del siglo XXI. Con un enfoque centrado en la sostenibilidad y la inclusión, contribuirá al cambio definitivo en la manera en que concebimos nuestras ciudades y en cómo interactuamos con ellas. Además del impacto en la vida cotidiana de los madrileños, tendrá un efecto transformador en la economía tanto local como nacional.

Madrid Nuevo Norte pretende rediseñar y modernizar el tejido urbano de la capital española. Con una extensión de 5,6 kilómetros de norte a sur, la distancia que existe entre Plaza de Castilla y Neptuno, este proyecto abarcará 3.356.196 metros cuadrados, de los que 400.000 se destinarán a zonas verdes.

En el nuevo desarrollo se edificarán 10.500 viviendas, el 38 por ciento de las cuales será de propiedad del Ayuntamiento de Madrid, que ya ha anunciado que las destinará a impulsar políticas de acceso a la vivienda a través de distintas fórmulas de alquiler protegido o de precio tasado.

Todos los datos confirman la magnitud del proyecto, que cambiará Madrid con un renacer urbano. Según un estudio realizado por la Universidad Autónoma, el impacto en la economía nacional alcanzará los 15.200 millones de euros, el equivalente al 1,3 por ciento del PIB actual; y en la Comunidad de Madrid supondrá 12.000 millones, el 5,2 por ciento del PIB autonómico. Los ingresos fiscales supondrán una repercusión de 5.868 millones de euros en las arcas para las Administraciones Públicas. Asimismo, está prevista la creación de 348.064 puestos de trabajo y se estima que la inversión que movilizará el conjunto de actuaciones urbanísticas durante los próximos 25 años llegará hasta los 25.197 millones de euros, de los que 11.069 millones se destinarán a las obras de transformación urbana, incluida la compra de suelos, a los que habrá que añadir 14.128 millones procedentes de transacciones inmobiliarias.

El nuevo desarrollo urbanístico contará con 10.500 viviendas



Centro de Negocios Chamartín

Madrid disfruta de una posición privilegiada, a la gente le gusta vivir y trabajar en esta ciudad por el estilo de vida, el clima, la oferta cultural y de ocio. Pero a la capital le falta una adecuada propuesta de oficinas de última generación. Madrid Nuevo Norte se perfila como la gran oportunidad para afrontar este desafío, para que un nuevo modelo ampare el desarrollo de las actividades económicas más avanzadas, vinculadas con el talento y la economía del conocimiento.

Así, Madrid Nuevo Norte supone una ocasión excepcional para transformar

la ciudad en un epicentro de actividad económica, una oportunidad única para Madrid en el escenario internacional en las próximas décadas. La propuesta de un nuevo concepto, el de los centros de actividad económicos accesibles y de usos mixtos, revolucionará el panorama, porque en él convivirán espacios de oficinas, residenciales, comerciales y culturales. El corazón de este proyecto es el Centro de Negocios Chamartín, que ofrecerá un entorno propicio para competir con las principales ciudades del planeta a la hora de atraer inversiones y talento de primer nivel.

El 38 por ciento corresponde a vivienda protegida

La empresa que dirige el proyecto, Crea Madrid Nuevo Norte, estima que las obras estarán concluidas para el año 2050. El nuevo Centro de Negocios empezará a levantarse en el primer semestre de 2028. Este espacio, proyectado con 70 plantas, superará los 300 metros de altura para convertirse en el rascacielos más alto de Europa.

En este distrito primará el concepto de Affordable Mixed-use District (AMD), en contraposición a los tradicionales Central Business Districts (CBD), que se han mostrado obsoletos y poco funcionales. No tienen sentido las zonas de oficinas donde solo hay vida de 7:00 a 19:00 horas y, una vez terminada la jornada laboral, se quedan desiertas.

Este centro no solo albergará modernas oficinas, sino que también contará con una amplia oferta habitacional, especialmente destinada a garantizar la accesibilidad a la vivienda para todos los ciudadanos. De hecho, el 62 por ciento de las 2.600 viviendas proyectadas en el ámbito del Centro de Negocios Chamartín será de carácter público, lo que refuerza el compromiso con la inclusión social. El sector se completa con zonas comerciales, zonas verdes y dotaciones singulares.

Las Tablas Oeste

Uno de los hitos más destacados es el desarrollo del primer barrio de este proyecto: Las Tablas Oeste. Con una superficie total de 204.976 metros cuadrados, este barrio, situado en el distrito de Fuencarral-El Pardo, integrará una cuidadosa planificación urbanística que contempla la construcción de 741 viviendas, así como espacios comerciales y de oficinas. La construcción comenzará en 2027.

Su edificabilidad total asciende a 211.922 metros cuadrados, cuyo reparto queda configurado de esta manera: 74.197 metros cuadrados de uso residencial, 123.795 de uso terciario de oficinas y 14.000 de uso

El corazón de este proyecto es el Centro de Negocios Chamartín



terciario comercial. El desglose de la edificabilidad residencial contempla 58.578 metros cuadrados de vivienda libre, 11.714 metros cuadrados de vivienda de protección pública básica y 3.905 metros cuadrados de vivienda de protección pública de precio limitado. Además, se destinarán 33.032 metros cuadrados a zonas verdes, 26.649 metros cuadrados a equipamientos sociales y servicios urbanos y más de 48.000 metros cuadrados a infraestructuras y vías públicas.

Movilidad

La creación del mayor espacio de actividad económica de la ciudad, con cientos de miles de puestos de empleo, precisa de un modelo de ciudad de proximidad complementado con una política de movilidad sostenible. La puesta en marcha de Madrid Nuevo Norte tiene como objetivo destacado priorizar el transporte público, articulado en torno a la estación de Chamartín, en un 80 por ciento de los trayectos. Este proyecto también permitirá mejorar la conectividad viaria en la corona norte de la ciudad, facilitando el acceso rápido y cómodo a todas las áreas de la ciudad. Madrid Nuevo Norte propiciará un ecosistema urbano sostenible y conectado donde la movilidad será fluida y eficiente.

En el horizonte, romper con las barreras sociales y evolucionar de la 'ciudad de los 15 minutos' hacia la región de los 45 minutos', para dar acceso a los mejores puestos de trabajo a todos los madrileños, que tendrán el privilegio de la conexión a escala global porque el aeropuerto internacional de Madrid se halla a menos de 15 minutos.

La potente red de transporte público se complementa con la posibilidad de cubrir las necesidades cotidianas con desplazamientos a pie en bicicleta en un radio menor a esos famosos 15 minutos. La posibilidad de disfrutar de oportunidades laborales, la cultura y el ocio que dispensa una ciudad como Madrid exige una movilidad sustentada en medios de transporte público. Este barrio ha sido concebido para el coche. Los cálculos prevén que más de 5 millones de personas podrán alcanzar este centro de negocios en solo 45 minutos.

El eje de movilidad de Madrid Nuevo Norte se compone de esta extensa red integrada por Metro, Cercanías, autobuses urbanos e interurbanos y un pionero sistema de autobús de alta capacidad, que facilitará que quienes precisen desplazarse a más distancia elijan estas opciones antes que el vehículo privado. El 90 por ciento de aquellos que residan o trabajen en esta zona dispondrán de puntos de transporte de alta capacidad (Metro o Cercanías) a menos de 10 minutos a pie.

Una de las novedades que afectará a este desarrollo es la creación de una nueva línea de Metro, la 13, que arrancará en Chamartín y dará servicio a Madrid Nuevo Norte. La primera inversión será de 4 millones de euros. El proyecto incluye un trayecto que contará con tres nuevas estaciones denominadas Fuencarral Sur, Fuencarral Norte y Centro de Negocios. También contará con otra en Chamartín. Los viajeros podrán usar esta línea para realizar transbordos en las Líneas 1 y 10 de Metro y el futuro intercambiador de Chamartín. La actualización de la estación de Chamartín Clara Campoa-

En el Centro de Negocios se levantará el rascacielos más alto de Europa





La nueva Línea 13 de Metro dará servicio a Madrid Nuevo Norte

mor contribuirá a aumentar la importancia de Madrid Nuevo Norte.

Se espera también construir nuevas conexiones sobre las vías de tren y la M-30: cinco puentes, un túnel y una pasarela peatonal, lo que se añade a la cubrición de 20 hectáreas de vías ferroviarias.

Zonas verdes

Su enfoque integral también se refleja en el diseño y la planificación del espacio público. La creación de zonas verdes, parques y jardines contribuirá a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y a fomentar un entorno más saludable y sostenible. El

elemento diferencial será el gran Parque Central, que se levantará frente a las torres de oficinas y viviendas sobre la losa que cubrirá las vías del tren, un enjambre de vías que ha formado parte del paisaje de la zona durante décadas. Con sus 14,5 hectáreas de superficie, el Parque Central ejercerá como puerta de bienvenida para los visitantes que accedan a Madrid desde la estación de Chamartín y su intercambiador de transportes.

La propuesta de WEST 8 y Porras Guadiana, los que llevarán adelante esta iniciativa, consiste en la creación de un gran bosque urbano con una identidad vinculada a la memoria del lugar. Su diseño se basa en la disposición de las vías y generará una serie de líneas fluidas que recorrerán longitudinalmente el parque. Así se unirán los barrios que la rodean para cerrar la herida en forma de brecha que parte en dos el norte de Madrid.

El Parque Central formará parte del gran sistema de zonas verdes de la ciudad que incluyen al Bosque Metropolitano, el Arco Verde y la propia red de parques de Madrid Nuevo Norte. Uno de sus elementos, el Jardín del Viento, se convertirá en un icono para Madrid: una estructura verde singular en forma de espiral en mitad del parque que quedará cubierta por vegetación, lo que facilitará que genere su propio microclima.

La apuesta por un parque lleno de vida implica actividad durante todo el día, porque potenciará las zonas comerciales en planta baja de los edificios del perímetro y su interior abierto a múltiples usos con sus ambientes distintos de kioscos, terrazas de restauración, pabellones dotacionales, food trucks y zonas deportivas. Medioambientalmente, el entorno contará con jardines de lluvia, parterres de polinización, huertos urbanos y una gran pradera estancial, que facilitarán la conexión de los vecinos con la naturaleza. Además, el parque será escenario de un espacio digital innovador e interactivo como ambientes sensoriales de luz y sonido, modificados a lo largo del año, que se distribuirán por la red de caminos.

Gestión hídrica

Muestra del compromiso de Madrid Nuevo Norte con el medio ambiente lo ejemplifica el proyecto piloto que acaba de arrancar, en colaboración con el Ayuntamiento de la capital, y que permitirá anali-



La estación de Chamartín será uno de los ejes de Madrid Nuevo Norte

Se reducirá hasta en un 70 por ciento el agua de lluvia que se pierde

zar durante un año las mejores técnicas de drenaje y eliminación de contaminantes del agua de lluvia que discurrirá por las calles dentro del desarrollo.

La iniciativa forma parte de la estrategia de gestión responsable del agua, enfocada en limitar al máximo el consumo hídrico, y aquí destaca la propuesta de incorporación de sistemas urbanos de drenajes sostenibles (SUDS) a los proyectos de urbanización.

En el proyecto piloto intervienen todos los ámbitos urbanísticos que componen Madrid Nuevo Norte. Durante el estudio se monitorizarán los resultados. La actuación va en línea con los propósitos del Área Demostradora de Acción Climática DEMO 360, espacio impulsado por el Ayuntamiento de Madrid y la Comisión Gestora del ámbito urbanístico Centro de Negocios de Chamartín para la implantación de las medidas de sostenibilidad más avanzadas. Aunque en este caso, los resultados servirán también para la definición de las técnicas de drenaje sostenible en el resto de zonas de Madrid Nuevo Norte.

Estos sistemas, como pavimentos porosos, jardines inundables y zanjas drenantes, son soluciones que captan y almacenan de manera temporal la lluvia y permiten devolver el agua al subsuelo para, así, recuperar su ciclo natural, facilitar el aprovechamiento y evitar la sobrecarga de la red de saneamiento.

El objetivo final de este piloto es conseguir recoger no solo el agua de aceras y parques, sino también la escorrentía de lluvia procedente de las superficies viarias y aparcamientos, acción que conseguiría reducir hasta en un 70 por ciento el agua de lluvia enviada a la red de alcantarillado.

El futuro de la ciudad

El destino de las ciudades ya no depende solo de las administraciones y las promotoras, cada vez se tiene más en cuenta el peso de la voz ciudadana en el futuro urbano. La Agenda 2030 indica que la gobernanza debe ser multinivel, multiactor, integrada e integrante. Según datos de la ONU, la mitad de las personas residen en ciudades y se prevé que la cifra aumente hasta el 66 por ciento en 2050. Ante estas circunstancias, los ciudadanos exigen su participación en



las decisiones y en la dirección en la que se transforman las ciudades.

La colaboración de la ciudadanía en las decisiones urbanísticas asegura la eficiencia de las intervenciones públicas. Un ejemplo de implicación vecinal lo constituye Madrid Nuevo Norte, que mantiene abiertas diversas iniciativas en las que puede participar la población, pionero también este desarrollo urbanístico a gran escala por apostar por una participación ciudadana sistematizada.

En resumen, Madrid Nuevo Norte representa un hito en la evolución de la ciudad hacia un modelo de desarrollo

El proyecto mejorará la conectividad viaria en el norte de la ciudad

urbano más inclusivo, sostenible y próspero. Con una visión audaz y un compromiso firme con el futuro, Madrid se prepara para convertirse en un referente internacional en materia de urbanismo y desarrollo económico.



elperiodigolf.com



¡Siente el green!

Y disfruta de todo lo que sucede en el mundo del golf como si estuvieras en el campo.

Madrid diseña sus nuevos barrios

El problema de la vivienda en la capital, reconocido por las distintas administraciones, comienza a ver una posible solución gracias a la apuesta municipal por el desarrollo de 13 nuevos ámbitos urbanísticos en la ciudad. Con la construcción de 207.426 nuevas viviendas y la inclusión de parques, oficinas y otras dotaciones en los proyectos, se espera frenar la subida de los precios en la compraventa y en el alquiler. Además, la creación de estos barrios implicará la ampliación o implantación de líneas de autobuses, de Metro y de Cercanías, mejorando así la accesibilidad y la movilidad dentro de la ciudad.

La transformación de Madrid va a consolidar la capital como un referente de innovación y sostenibilidad. El desarrollo de nuevas zonas supondrá un paso adelante en cuanto a la evolución en materia de urbanismo y

los vecinos se beneficiarán de estos nuevos polos de desarrollo.

Madrid Nuevo Sur-Abroñigal

El proyecto urbanístico de Madrid Nuevo Sur-Abroñigal, uno de los más importantes

de la capital, conectará tres grandes parques: el Tierno Galván, el Lineal del Manzanares y el de Entrevías. La actuación potenciará estos terrenos de Adif en el Abroñigal. Con ello se busca la creación de una zona moderna y sostenible con espacios verdes, equipamientos y servicios públicos de calidad, además de la construcción de 40.000 viviendas. Además, la ubicación, al sur de la ciudad, pretende revitalizar un espacio rodeado por varias infraestructuras ferroviarias.

Este desarrollo urbanístico se enmarca en una serie de actuaciones que modificarán de manera determinante el barrio, como el soterramiento de la M-30 a su paso por Vallecas y Méndez Álvaro, el Nudo Sur o la generación de un nuevo núcleo de oficinas en el sur de la ciudad. Conviene tener en cuenta que, a día de hoy, la zona cuenta con una importante población flotante: unas 40.000 personas trabajan en Abroñigal.

Nueva Centralidad del Este

Situado en el distrito de San Blas-Canillejas, la Nueva Centralidad del Este es un desarrollo urbanístico que ocupa



5,5 millones de metros cuadrados, junto a la M-40 y el estadio de fútbol Cívitas Metropolitano. El proyecto prevé la construcción de 20.000 viviendas, el 30 por ciento de ellas de protección oficial. Esta zona estaba destinada a albergar la Villa Olímpica cuando Madrid todavía soñaba con convertirse en la sede de los Juegos de 2020. Sin el plan de sectorización aprobado, el Ayuntamiento de Madrid y la comisión gestora de la Nueva Centralidad del Este impulsan que la tarea culmine con éxito. Dispone ya de infraestructuras viarias (M-40, R-3, M-21, M-201 y M-214), tren de Cercanías y Metro.

Concebido como el distrito de la innovación, el emprendimiento y la economía 4.0, se desarrolla todo bajo el paraguas de la 'ciudad de los 15 minutos'. Además, se inspira en otros casos de éxito ya testados en Miami o Berlín y se pretende que ejerza como polo de atracción de talento impulsando la actividad económica y proporcionando suelo para el desarrollo empresarial verde y nuevos modelos de oficinas.

Madrid Nuevo Sur- Abroñigal construirá 40.000 viviendas

La propuesta de la comisión gestora cifra en un 70 por ciento el porcentaje del espacio edificable que se dedicaría a uso residencial. El restante 30 por ciento se aplicaría a uso terciario. El proyecto también prevé la construcción de 50 kilómetros de carriles independientes de bicicletas y sendas verdes para corredores.

Asimismo, su diseño como barrio inteligente permitirá la utilización de energías renovables (paneles solares fotovoltaicos, energía eólica y biogás), pero también la automatización y gestión de diversos servicios. Además, se instalará una red de sensores para medir indicadores de calidad o movilidad.

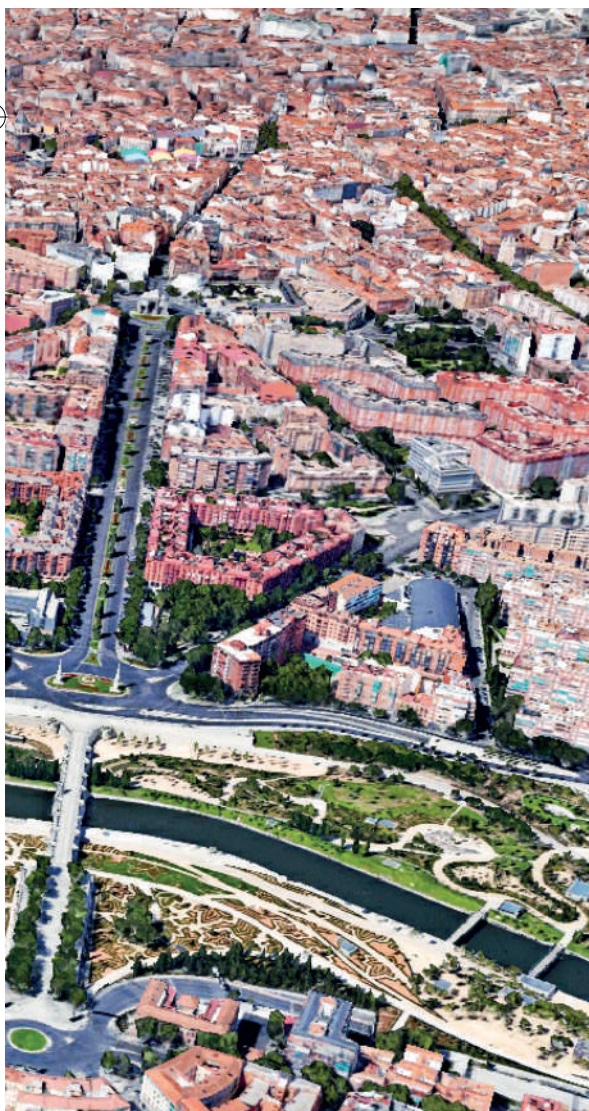
El barrio va a dedicar 2,2 millones de metros cuadrados, algo más de la tercera parte del total de la superficie, a zonas

verdes y al Bosque Metropolitano. Contará también con un parque con lagunas al sur del desarrollo, zona donde se congregará la mayoría de la oferta residencial. Dispondrá, además, de un sistema abierto de aguas pluviales para la recogida y limpieza del agua de lluvia.

Operación Campamento

Planeado en los años ochenta, el proyecto de la Operación Campamento tiene visos de entrar en una fase de reactivación porque tanto el Ayuntamiento como el Ministerio de Vivienda se han puesto manos a la obra para darle aire a esta iniciativa. Atrás quedaron los enfrentamientos entre el Gobierno central y el Consistorio. Sus más de ocho millones de metros cuadrados situados al oeste de la ciudad prevén albergar 12.000 viviendas, de las que el 60 por ciento serán protegidas.

Hay que remontarse a 1856 para datar el primer hito de la historia de la zona, cuando el Ministerio de Defensa decidió transformar el polvorín existente en un conjunto de instalaciones militares. Muchos



años después, en 1986, la Comunidad de Madrid, presidida por Joaquín Leguina, y el Ministerio de Defensa, encabezado por Narcís Serra, acordaron construir una pequeña ciudad en el barrio de Campamento. El pacto preveía la aportación para Defensa de 30.000 millones de pesetas.

El plan no se retomó hasta 1996, momento en que el Ayuntamiento, dirigido por José María Álvarez del Manzano, la Comunidad, presidida por Alberto Ruiz-Gallardón, y Defensa, con Federico Trillo-Figueroa a la cabeza, se comprometieron a que la operación saliera adelante en un plazo de 15 años.

Hubo que esperar a 2005 para que se oficializara el proyecto con el nombre de Operación Campamento. La Comunidad de Madrid y el Ministerio de Defensa acordaron derribar 11 cuarteles abandonados y se abordó el soterramiento de la A-5.

Pero la explosión de la burbuja inmobiliaria en 2008 y la crisis económica posterior llevó a nuestro país a una recesión histórica. Este contexto obligó a cancelar de nuevo la Operación Campamento. Tras el derribo del acuartelamiento militar, las competencias se cedieron al Ministerio de Vivienda.

Por fin, el actual Gobierno municipal ha puesto toda la carne en el asador para que la Operación Campamento sea una realidad. Las reuniones del pasado mes de enero entre el secretario de Vivienda, David Lucas, y el delegado de Urbanismo del Ayuntamiento, Borja Carabante, dieron como fruto el acuerdo de comenzar las obras en 2025, incluyendo el soterramiento de la A-5 en las acciones a emprender.

La Solana de Valdebebas

Otro proyecto en marcha se ubica en La Solana de Valdebebas, en el distrito de Hortaleza, que corresponde al sector US 4.10 del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid y proyecta la construcción de 1.393 viviendas, el 46 por ciento en régimen de protección.

Limita al norte con la calle Camino del Cura, al este con el término municipal de Alcobendas, al oeste con el campo de golf de La Moraleja y con la calle Agatha Christie y al sur por Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas.

Con una superficie total de 1.096.142 metros cuadrados, la edificación máxima alcanza los 289.669,65 metros cuadrados. Para uso residencial la edificación máxima es de 211.472,04 metros cuadrados; para los servicios terciario comercial, de 8.460,90 metros cuadrados; y para uso dotacional privado de servicios colectivos, 69.736, 71 metros cuadrados.

La Nueva Centralidad del Este ocupa el espacio diseñado para la Villa Olímpica

La Solana combina la reforestación de la zona con la reconversión de los sistemas naturales ya presentes en una propuesta de cohabitación de edificios y naturaleza respetuosa y positiva para ambos. El mantenimiento de pendientes y laderas permite que se preserven las brisas naturales para que sean aprovechadas en el control del confort tanto de espacios abiertos como edificados.

En cuanto al reparto de los terrenos, la estructura pública actúa como eje

de la utilización del suelo. El espacio público domina. Por eso serán habituales los corredores verdes y los recorridos peatonales. Los equipamientos ocupan una superficie extensa con el objetivo de paliar la carencia de ellos en el entorno, para así reequilibrar déficits urbanos. Los públicos se conectan con el sistema verde, calles principales y puntos a los que los vecinos pueden llegar a pie. Los privados se ubican en las zonas de transición entre los bordes y las áreas residenciales.

La Solana de Valdebebas aplica el concepto de ecourbanismo: los edificios se orientarán en sentido norte-sur con diferencias de nivel que posibilitarán la captura del viento, el soleamiento controlado y la presencia de un régimen regular de corrientes que ascienden por la ladera. Todos estos elementos favorecerán la eliminación de las necesidades de aportes energéticos para calefacción y





también reducirán la utilización de aire acondicionado en verano. Además, la estrategia de movilidad sostenible impulsará la limitación de reducción de emisiones.

Ribera del Calderón

El lugar donde el Atlético de Madrid tuvo su casa durante décadas junto al Manzanares, el estadio Vicente Calderón, acoge ya una nueva realidad: el desarrollo urbanístico de la Ribera del Calderón. Enclavado en pleno distrito de Arganzuela, la zona que ocupaba el recinto deportivo donde jugaba el Atlético de Madrid y próximo a la antigua fábrica de cerveza de Mahou, acoge 1.312 viviendas de obra nueva, espacios verdes y áreas de comercio. Se sitúa dentro del límite que forman la Calle 30, el Paseo de Pontones y el Paseo Imperial, con Madrid Río a tiro de piedra.

El proyecto está transformando la zona en un entorno privilegiado para disfrutar de





Los soterramientos mejorarán el tránsito peatonal con la conexión entre distritos y áreas verdes

las bondades de la naturaleza en pleno corazón de Madrid. La Operación Mahou-Calderón es el mayor desarrollo urbanístico en el interior de la M-30. La iniciativa comenzó en 2019 con la venta de los terrenos y ya se han instalado los primeros vecinos.

La superficie total de la zona es de 132.000 metros cuadrados, 13.200 metros cuadrados para viviendas con algún tipo de protección pública y 14.700 metros cuadrados destinados a uso terciario. La zona de equipamientos ocupa 17.000 metros cuadrados y los espacios verdes, 73.000 metros cuadrados. La red de autobuses urbanos (EMT), el Metro y los trenes de Cercanías dan servicio a este conjunto.

Antigua cárcel de Carabanchel

Después de más de 20 años de tramitación, el desarrollo urbanístico que transformará los terrenos de la antigua prisión de Carabanchel salió adelante el pasado mes de septiembre. La ratificación de la iniciativa por parte del Ayuntamiento facilitará la urbanización de más de 46.000 metros cuadrados de vías públicas y la creación de 23.460 metros cuadrados de zonas verdes. Así, está prevista la construcción de 640 viviendas, el 34 por ciento con algún tipo de





La Operación Campamento entra en fase de reactivación tras 40 años de intentos

protección, aparte de oficinas, equipamientos sanitarios, sociales y educativos.

El convenio incluye una superficie afectada de 172.143 metros cuadrados ubicada entre la avenida de los Poblados, la calle de Monseñor Óscar Romero y el parque Eugenia de Montijo. La ejecución de las primeras viviendas comenzará este mismo año.

Gracias a la iniciativa, el Consistorio recibe el 10 por ciento del aprovechamiento urbanístico, lo que significa que el Ayuntamiento se convertirá en adjudicatario de una parcela con calificación de residencial para vivienda de protección pública básica de 4.178 metros cuadrados y una edificabilidad lucrativa total de 8.200 metros cuadrados. Además, también ejercerá la propiedad del 71 por ciento de otra parcela de uso residencial en la categoría de vivienda colectiva libre.

Asume el Ayuntamiento de la capital la propiedad de otra parcela localizada en el corazón de estos terrenos para uso dotacional de servicios colectivos con calificación de equipamiento singular de salud, es decir, un hospital. Su superficie alcanza los 39.920 metros cuadrados. La otra parcela dotacional cedida al Consistorio tendrá como objetivo un equipamiento básico de bienestar social de 2.037 metros

cuadrados. El Ayuntamiento dispondrá de cinco espacios para zonas verdes, cuya superficie suma 23.460 metros cuadrados, y de un total de 46.000 metros cuadrados de red viaria.

Arroyo de Butarque

Por otra parte, el pasado mes de noviembre, el Ayuntamiento de Madrid aprobó la ejecución urbanística de Arroyo Butarque, en el distrito de Villaverde, mediante el sistema de compensación: 420 viviendas, zonas verdes y equipamientos básicos en una superficie total de 91.000 metros cuadrados que contribuirán a la mejora de una zona que en la actualidad es un descampado que divide el barrio.

La propuesta se reserva 43.327 metros cuadrados edificables para uso residencial colectivo y 1.342 metros cuadrados de uso terciario. A zonas verdes se destinarán 34.678 metros cuadrados y 21.187 metros cuadrados servirán para equipamientos e infraestructuras. Casi la mitad de la superficie ocupada será para uso residencial y una tercera parte, para zonas verdes.

Está situado en el ámbito del cauce del Arroyo Butarque, al sur del municipio de Madrid, cerca del cruce de la M-40 con la A-42, próximo al parque forestal Julio Alguacil Gómez, conformado por 90.996 metros cuadrados en desuso.

Para que no se altere la fisonomía de la zona, la construcción de edificios será similar a los de la zona, dotando así de coherencia y continuidad al entorno. El horizonte para el comienzo de las obras se estima en dos años.



Madrid, referente en servicios urbanos

La calidad de vida viene determinada por diversos factores socioeconómicos, ambientales, culturales e, incluso, climatológicos y uno de los más importantes es el de los servicios urbanos. Disfrutar de calles limpias y de su sistema eficiente de recogida de residuos no solo nos permiten vivir en un lugar mejor sino vivir mejor y de forma más saludable. Si a esto le sumamos el aprovechamiento de los residuos sólidos urbanos para su reutilización, reciclaje o valorización energética podemos situar a Madrid como una de las mejores ciudades del mundo para vivir.





Tecnología digital aplicada a los servicios urbanos

La capital madrileña es referente a nivel internacional. Además de ser la ciudad más poblada de España, también ocupa la segunda posición en cuanto al número de habitantes en la Unión Europea. Diseñada para el ciudadano, cuenta con multitud de áreas verdes y zonas peatonales, siendo una de las ciudades con más árboles por habitante del mundo. Cuenta además, con una amplia oferta cultural y de ocio gracias a un creciente número de eventos. En este sentido, el espacio público se relaciona de manera directa con la vivienda, las calles, plazas y parques, así como con las infraestructuras, equipamientos o servicios convirtiéndose en el soporte urbano de la sociedad que los utiliza. Es aquí donde cobra especial relevancia la gestión de servicios urbanos como la recogida de residuos y la limpieza viaria, pues no solo inciden en la calidad del espacio público, también impactan de manera directa en la salud de los ciudadanos.

La capital tiene una dinámica especial: al elevado número de habitantes se le suman numerosos visitantes que, a diario, por motivos de ocio o trabajo, generan una actividad que deriva en un uso intensivo de los viales. Esta situación hace que las demandas sean cuantiosas y complejas, así como estacionales con las tradicionales épocas punta para la limpieza, como son la caída de la hoja y semilla, la campaña de Navidad o las actuaciones de vialidad invernal.

El área de Servicios Medioambientales del Grupo FCC lleva a cabo, desde hace más de 110 años, la prestación de servicios urbanos y gestión integral de residuos y sirve a más de 67 millones de personas en 5.400 municipios de todo el mundo. FCC Medio Ambiente atiende a casi 33 millones de habitantes en cerca de 3.700 municipios de España y Portugal para las actividades de limpieza viaria, recogida, transporte, tratamiento y eliminación de residuos, además de mantenimiento de las redes de alcantarillado, limpieza de playas y servicios de eficiencia energética, entre otras.



FCC Medio Ambiente atiende a casi 33 millones de habitantes en cerca de 3.700 municipios de España y Portugal

En la actualidad, los servicios urbanos constituyen actividades esenciales y recurrentes para el cuidado del entorno la ciudad de Madrid, ya que tareas como la recogida de residuos, la limpieza viaria o el mantenimiento de zonas verdes se llevan a cabo sea cual sea la estación, temporada o situación, de manera ininterrumpida, 24 horas al día, 365 días al año.

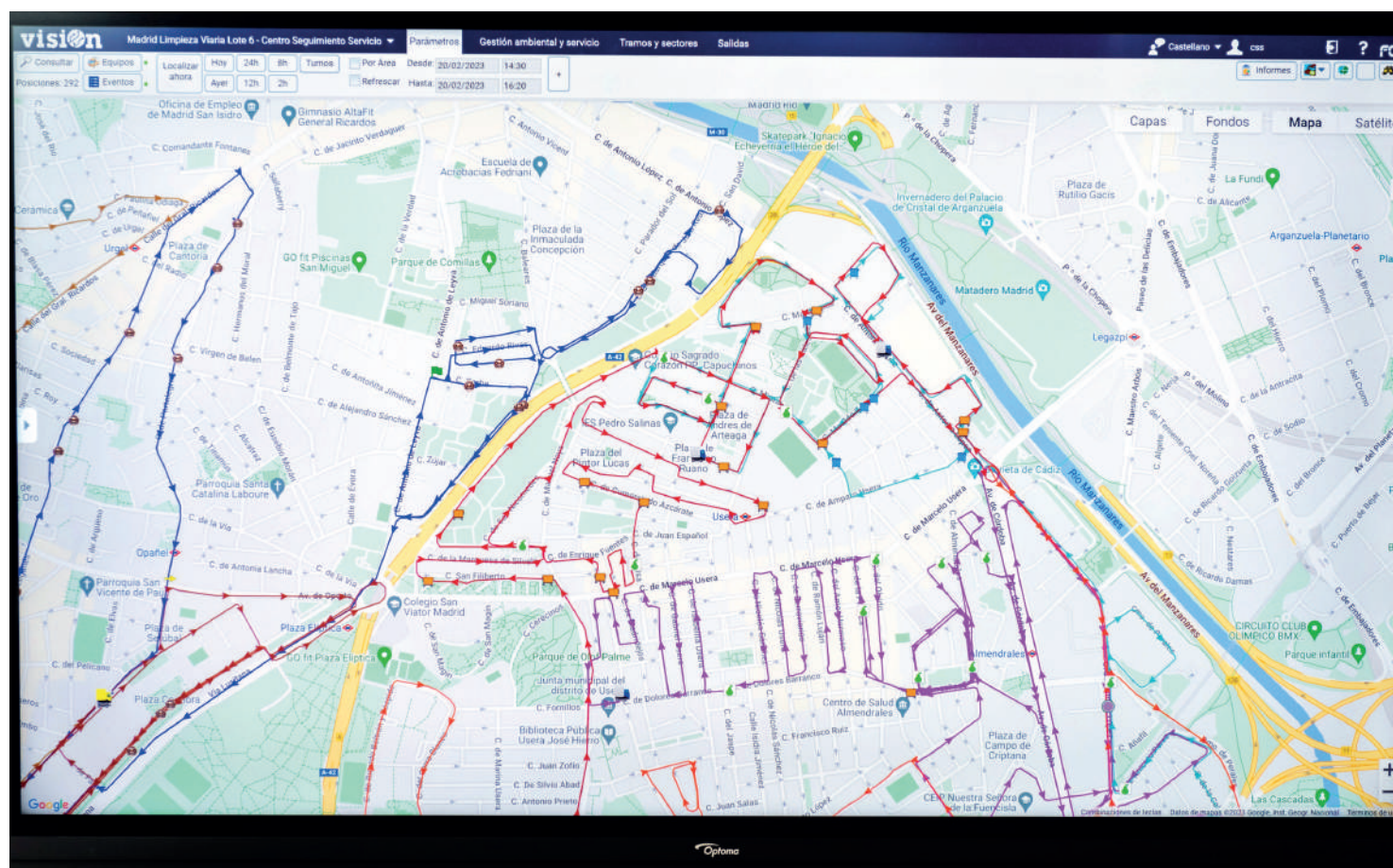
Estas actuaciones requieren una gran cantidad de medios humanos y materiales que se deben organizar correctamente para poder realizar una prestación sostenible y eficaz de las distintas actividades necesarias para mantener nuestras ciudades en un estado óptimo de limpieza y conservación. De la misma manera,

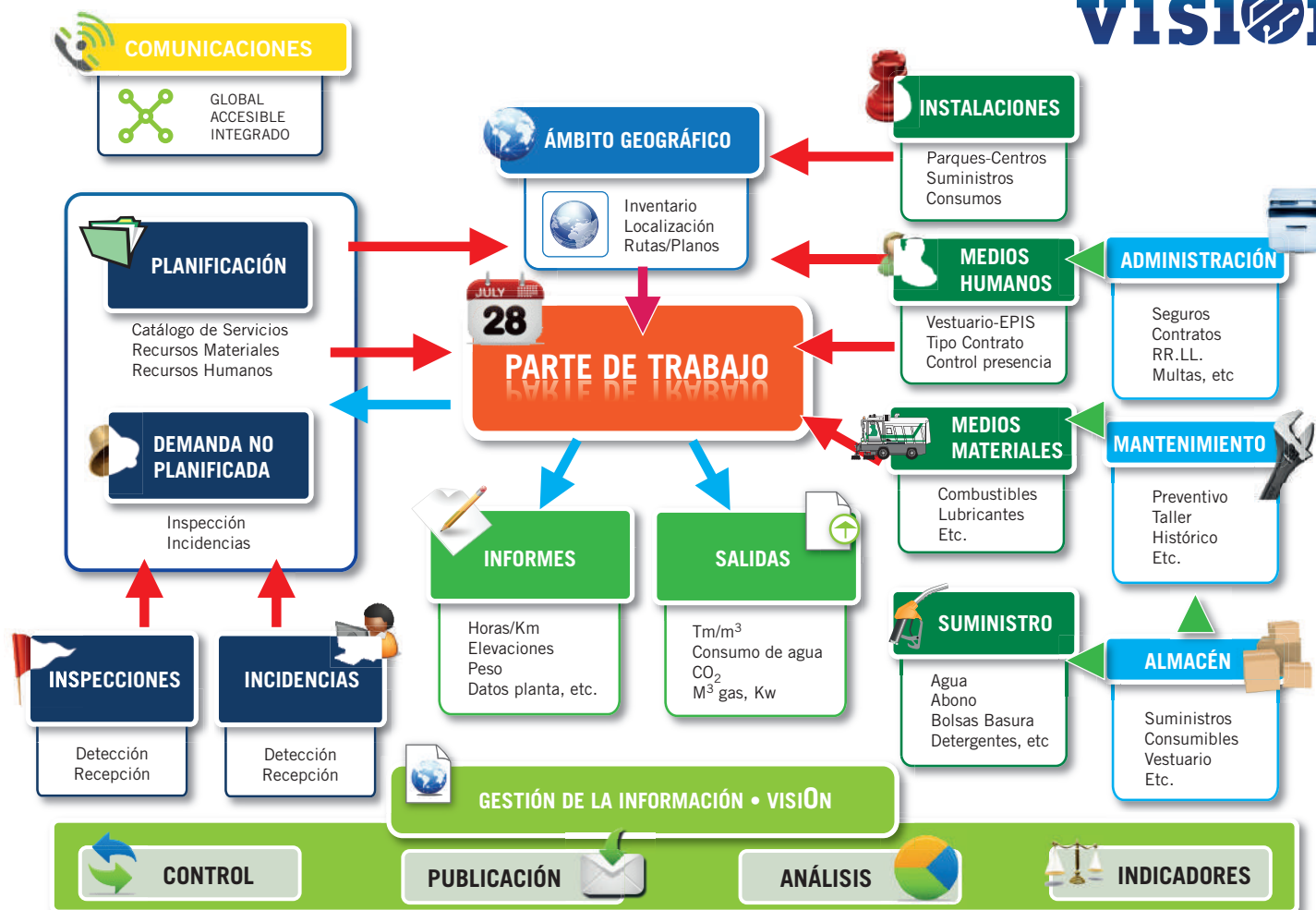
es necesario contar con unos sistemas de comunicación ágiles entre los tres agentes implicados directamente en estas actividades: ayuntamientos, empresas prestatarias y ciudadanos.

Muestra de ello son los pliegos de condiciones de las licitaciones públicas de servicios medioambientales, en los que la tecnología adquiere un notable protagonismo e incorpora, cada vez más, un mayor volumen de exigencias en el ámbito de la transformación digital urbana.

En este contexto, FCC Medio Ambiente ha desarrollado en exclusiva VISION, una plataforma digital inteligente que hace posible la gestión integral de las tareas y que permite coordinar los distintos ámbitos que afectan al servicio, entre otros producción, legal, medioambiental, de recursos humanos, maquinaria, taller y almacén, mantenimiento preventivo de los activos, formación y prevención, cálculos de huella de carbono, emisiones y sostenibilidad.

La gestión coordinada y optimizada de información procedente de todos estos ámbitos es posible gracias al trabajo conjunto de todos los departamentos afectados, quienes ponen en común necesidades y fortalezas que han permitido trasladar el *know-how* de la empresa





a una herramienta de gestión imprescindible para el trabajo diario.

El principal objetivo de la plataforma es generar información útil en tiempo real de manera simple y eficaz y transformarla en conocimiento informado para la toma de decisiones estratégicas. Todo ello sobre un modelo de gestión que garantiza la accesibilidad, la portabilidad y la escalabilidad del propio sistema.

VISION ofrece conexión directa con los servicios técnicos municipales, que disponen de acceso a la información en tiempo real, y con la propia ciudadanía, que puede realizar sus aportaciones. Así, por una parte, los ciudadanos disfrutan de una mejor percepción del catálogo de equipamientos y servicios urbanos y, por otra, los servicios municipales experimentan una mejora de la coordinación y de la agilidad que redundan en el aumento de la calidad y la eficiencia del servicio.

En la siguiente imagen se puede apreciar de una manera muy gráfica la gran variedad de recursos y aspectos que entran en juego en la prestación diaria de los ser-

La compañía se involucra en la estrategia municipal Madrid 360

vicios urbanos: desde la planificación de servicios y sus recursos asociados hasta las comunicaciones de información necesarias para un correcto análisis, control y optimización.

Este esquema de relaciones sirve para todos los servicios urbanos, independientemente de su dimensión y localización, por lo que VISION es capaz de dar respuesta y facilitar el trabajo en todos los contratos a los que la empresa preste servicio.

Disponer de una plataforma diseñada, desarrollada e implementada dentro de la compañía utilizando las tecnologías más avanzadas de procesamiento, almacenamiento, o conectividad brinda una gran agilidad a la hora de dar respuesta a las nuevas necesidades que surgen en el día a día de trabajo.

Una de las últimas actuaciones de desarrollo más exitosas implementadas en VISION es un proyecto de reconocimiento por imágenes en los equipos mediante inteligencia artificial (IA).

La delegación en Madrid de FCC Medio Ambiente, responsable del contrato de limpieza viaria del lote 6 de Madrid capital (distritos de Carabanchel, Usera y Villaverde), donde presta estos servicios desde 1977, ha implementado este proyecto de reconocimiento visual en los equipos. Con un dispositivo de alimentación de datos a través de visión artificial, y mediante el uso de sensores visuales y el desarrollo de algoritmos basados en IA y Machine Learning, la solución desarrollada permite la detección proactiva y automática de residuos abandonados junto a los contenedores. Se trata de un problema que afecta en gran medida a la calidad del servicio, provocando focos de suciedad, notables problemas estéticos en el paisaje urbano y numerosas quejas por parte de los ciudadanos. Este proyecto tiene un fuerte carácter innovador, lo que lo convierte en una solución pionera y única en su categoría.



El objetivo del proyecto realizado ha sido evaluar la viabilidad de implementar tecnologías de detección de anomalías en elementos urbanos relacionados con la limpieza, como los contenedores de recogida, mediante el uso de sensores visuales y algoritmos basados en IA y Deep Learning (DL). Este enfoque permitirá identificar de manera proactiva y en tiempo real posibles incidencias que puedan afectar directamente a los servicios de limpieza viaria, en concreto alrededor de ubicaciones de contenedores.

Para ello, se han instalado cámaras en medios mecánicos del servicio como vehículos de inspección que, durante su labor, detectan en tiempo real posibles incidencias en el entorno de contenedores de recogida de residuos. Así, se generan de forma automática incidencias que son comunicadas en tiempo real mediante la plataforma VISION al equipo del Centro de Seguimiento de los Servicios (CSS) para su correcto tratamiento, asignación y resolución, registrando qué tipo de incidencia es, sus coordenadas GPS y una foto para su posterior tratamiento. La resultante información puede ser ordenada en un Cuadro de Mando que muestra qué ubicaciones, días o periodos presentan mayor número de anomalías detectadas, entre otras métricas.





Con este proyecto se ha comprobado una mejora en la eficiencia del servicio de limpieza viaria y una reducción de los tiempos de respuesta para solventar las incidencias, en lo que redundará en la mejora de la percepción del ciudadano.

Esta nueva solución tecnológica irá creciendo con otros usos específicos e innovadores para seguir implementando mejoras en los servicios de limpieza viaria y de recogida de residuos.

Con la gestión unificada y coordinada en un sistema global, los servicios urbanos se convierten en 'Servicios Inteligentes': eficientes, sostenibles, eficientes, amables con el ciudadano y globales, que constituyen la base de la 'Ciudad Inteligente' o 'Smart City'.

Todas estas acciones se integran dentro del eje de Excelencia de la Estrategia de Sostenibilidad 2050 (ES2050) de

Los servicios urbanos constituyen actividades esenciales para el cuidado de Madrid

FCC Medio Ambiente, y que específicamente busca la digitalización de los procesos de gestión, así como contribuir al desarrollo urbano sostenible a través de las Tecnologías de Información y Comunicación (TICs). La ES250 es una hoja de ruta de desarrollo de negocio a 30 años con objetivos y compromisos muy exigentes y de alto valor añadido para la compañía y el conjunto de la

sociedad, estructurados en cuatro ejes de actuación: de excelencia, medioambiental, social y de buen gobierno.

Para concluir, cabe destacar la importancia de la estrategia municipal Madrid 360, plan diseñado para compatibilizar la lucha contra el cambio climático con el desarrollo económico, impulsando la transición hacia sistemas de climatización eficientes, la renovación de flotas, el fomento del transporte público, la integración de todos los medios de transporte, el refuerzo de la seguridad vial y la innovación, una integración holística de todos los servicios ciudadanos de la capital. FCC Medio Ambiente se involucra activamente en esta estrategia, poniendo de manifiesto su compromiso y el del Ayuntamiento de Madrid con el desarrollo urbano sostenible.

BUILDING BEST BRANDS

MEDIAPLUS EQUMEDIA

TECNOLOGÍA, CONOCIMIENTO Y CORAZÓN



LA 1ª AGENCIA DE MEDIOS INDEPENDIENTE

MEDIAPLUS EQUMEDIA
HOUSE OF COMMUNICATION





La gestión de los residuos, clave para la sostenibilidad

La limpieza urbana y el correcto mantenimiento de las ciudades garantizan la salud y la buena calidad de vida de sus habitantes. Además, la gestión de residuos, de gran importancia para el desarrollo sostenible de nuestras ciudades, también proporciona beneficios económicos, turísticos y sociales. Empresas como Valoriza Servicios Medioambientales gestionan servicios urbanos sostenibles e innovadores que se adaptan a las características del lugar y la población donde se implanten y ponen en el centro a los ciudadanos.



Valoriza gestiona servicios de la cadena de reciclaje: recogida, tratamiento y gestión de los residuos

relevante empresas como Valoriza Servicios Medioambientales, grandes aliadas de los ayuntamientos para la prestación de estos servicios indispensables en el buen desarrollo de los municipios.

Para ello, Valoriza gestiona con gran especialización distintos servicios en la cadena de reciclaje de los residuos: recogida, tratamiento y gestión de los mismos. Además, trabaja con las ciudades mediante la gestión de su limpieza viaria, movilidad, dotaciones urbanas o el cuidado de infraestructuras verdes, ofreciendo soluciones eficientes desde el punto de vista económico, técnico y medioambiental.

Valoriza ha logrado una gran implantación en la región y presta diferentes servicios en algunos de los municipios con más población de la región como Madrid capital, Majadahonda, Alcalá de Henares, Torrejón de Ardoz, Fuenlabrada, Collado Villalba o Pinto, entre otros. Aunque también interviene en otros más pequeños como Morlàzarzal, Meco o Mejorada del Campo.

Flota más eficiente y sostenible

Valoriza pone el acento en prestar un servicio cada día más sostenible y respetuoso con el medio ambiente y la gestión de la huella de carbono constituye una acción prioritaria para esta compañía. Así, el servicio de limpieza viaria del Lote 2, a cargo de Valoriza, que incluye cuatro distritos con una población superior a los 500.000 habitantes, como son Arganzuela, Retiro, Salamanca y Chamartín, ha incorporado 127 vehículos de Gas Natural Comprimido (GNC) y eléctricos, y ha incrementado el número de baldeadoras y barredoras con tecnología ECO o CERO hasta las 36. Además, con el objetivo de mejorar la informatización de los servicios, también cuenta con dispositivos electrónicos en todos los carros portacubos dotados de impulsión eléctrica que se integrarán en la plataforma tecnológica MiNT, Madrid Inteligente, gestionada por el Ayuntamiento de Madrid.

Las ciudades cada día dan más valor en sus espacios verdes, una importancia respaldada por numerosos estudios que

Cada año, en la ciudad de Madrid se generan 1,2 millones de toneladas de residuos. La densidad de población y la actividad económica desarrollada en el territorio generan un impacto directo sobre el volumen de residuos, siendo el distrito Centro el que encabeza la lista (300 kilogramos), seguido de Villa de Vallecas (264), y Moncloa-Aravaca (233).

Cada distrito se comporta de una manera diferente, al igual que lo hace cada localidad de la Comunidad de Madrid, con diferentes ritmos de crecimiento, con su propia idiosincrasia y necesidades varia-

Madrid genera 1,2 millones de toneladas de residuos al año

das. No es lo mismo vivir en la capital, en la Sierra o en el Corredor del Henares. Aun así, los servicios municipales han de ofrecer los mismos cánones de calidad y adaptarse a las necesidades de sus habitantes. Y ahí es donde juegan un papel tan

avalan los efectos positivos que generan: contribuyen a mejorar la salud mental, la tasa de mortalidad relacionada con patologías cardiovasculares, la obesidad, la diabetes... Además, el aumento de su número y calidad reduce los efectos de las islas de calor urbanas y mitiga contaminantes que contribuyen al cambio climático y que son responsables de más de siete millones de muertes prematuras al año relacionadas con la contaminación atmosférica.

Valoriza pone en valor estas áreas verdes y cuida tanto el buen estado de su biodiversidad como su aspecto estético. Así, el servicio de conservación, mantenimiento y limpieza de las zonas naturales y el arbolado viario de Valoriza incluye más de 200.000 árboles y 1.100 hectáreas verdes en las zonas de Fuencarral-El Pardo, Moncloa-Aravaca, Latina, Arganzuela, Retiro, Salamanca y Chamartín. En total, siete distritos que suman una población de más de un millón de habitantes. En todos ellos, además de mantener el estado estructural, fitosanitario y estético de estos espacios urbanos y de acometer obras forestales y de restauración paisajística, esta compañía desarrolla un plan de fomento y mejora de la biodiversidad para aumentar diversidad de la flora y fauna. Además, este servicio también incorpora una flota de vehículos respetuosa con el medio ambiente y un sistema de recogida de residuos selectivo para facilitar su reutilización y reciclaje.

Recogida de residuos eficiente

La correcta separación de los residuos permite valorizarlos y convertirlos en recursos útiles: materia prima para otros procesos o aprovechables para la generación de energía. Valoriza recoge diariamente los residuos sólidos urbanos y comerciales de diferentes municipios y fomenta que los ciudadanos puedan depositarlos de forma separada.

Esta empresa líder en servicios medioambientales se encarga de la recogida de residuos en la zona este de Madrid (Lote 2), en los nueve distritos de Retiro, Salamanca, Chamartín, Moratalaz, Ciudad Lineal, Hortaleza, Vicálvaro, San Blas-Canillejas y Barajas, que suman una



población aproximada de 1,2 millones de habitantes. El servicio al ciudadano, la separación por fracciones diferentes de los residuos en origen y la sostenibilidad constituyen el eje de este contrato, alineado con la nueva Ley de Residuos.

Servicios a medida

En cada lugar de la Comunidad de Madrid se vive de una manera diferente, por lo que se limpia de una forma distinta. Por ejemplo, en Alcalá de Henares, ciudad Patrimonio de la Humanidad, los servicios municipales se enfrentan a la tarea de preservar un entorno visitado por miles de personas a lo largo del día. Pero, además, no se limpia igual el casco



El servicio de conservación de zonas naturales de Valoriza incluye 1.100 hectáreas

histórico, con calles estrechas y algunas de difícil acceso, que los barrios de la periferia. En Collado Villalba, que cuenta con barrios con un entramado urbano en el que tienen cabida más casas unifamiliares, resulta más aconsejable recoger los residuos de una manera concreta en pro de la eficiencia, la sostenibilidad y la rapidez.

Y tampoco es lo mismo encargarse de las zonas verdes de un gran distrito de Madrid que hacerlo de una ciudad más pequeña como San Fernando de Henares. Las necesidades son diferentes, al igual que los recursos, dependientes de unos presupuestos muy variados, tanto en cuantía como en gestión de los mismos por parte de las administraciones.

Por ello, Valoriza adapta el servicio de recogida a las características de cada calle y ofrece un sistema eficiente y de calidad que facilita a los ciudadanos depositar los residuos de forma separada en los contenedores sin complicaciones.

De residuo a recurso

La búsqueda constante de los madrileños por mejorar su calidad de vida se traduce en un interés creciente por habitar en una ciudad más sostenible y comprometida con el reciclaje. Por este motivo, resulta crucial no solo saber qué hacer con los residuos diarios que se generan en los hogares, sino también entender qué se hace con ellos una vez retirados por los

camiones. Es ahí donde entran en juego las diferentes plantas de reciclaje y gestión de residuos que se ubican en la región, cada vez más dotadas con mejores soluciones innovadoras para una adecuada conversión de los residuos en recursos en la búsqueda del 'Rechazo 0'.

La valorización energética permite que los residuos que no pueden ser reciclados o reutilizados sean transformados en energía. En Valdemingómez 2000, Valoriza trabaja en la combustión de gas de vertedero para convertirlo en energía, un magnífico ejemplo de economía circular. La planta La Paloma, cuenta con una generadora de biogás, que parte de los procesos de descomposición biológica en ausencia de





oxígeno de cualquier desecho orgánico para generar gas de origen renovable. Por otro lado, en la Planta de Secado Térmico de Butarque, situada en Perales del Río, Valoriza convierte los lodos de las aguas residuales en material fertilizante o fuente de energía.

Soluciones innovadoras

En Valoriza, la innovación se posiciona como pilar fundamental para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Así, se implementan soluciones vanguardistas como 3D Smart Cleaning, una herramienta para una limpieza viaria inteligente; con Gordon 2.0 se desarrolla un software inteligente para la conducción eficiente de los vehículos eléctricos del servicio de recogida de residuos; y, por último, Insight incide en la búsqueda de soluciones para recuperar los subpro-

La innovación, clave para mejorar la calidad de vida

ductos que se generan en el proceso de incineración de Residuos Sólidos Urbanos (RSU) o Microuwas, una apuesta decidida por la biometización avanzada para procesar estos residuos.

Para llevar a cabo esta innovación, en Valoriza entienden que la colaboración entre empleados (expertos en sectores y áreas de actividad) y compañía resulta esencial. Del mismo modo, la colaboración con organizaciones y entidades, tanto públicas como privadas, se presenta como un vehículo para establecer conexiones y construir puentes en un sistema innovador.

El reto de la movilidad

En ciudades en las que la urbanización no deja de extenderse, el modo de desplazarse se ha convertido en esencial a la hora de garantizar un futuro más saludable y eficiente. Vivir en Madrid también significa que hay que moverse por la ciudad, con sus habitantes y con miles de personas que cada día van a trabajar a la región: en un día normal se registran casi 13 millones de desplazamientos sólo en el municipio de Madrid. Este escenario coloca a la gestión de la movilidad con énfasis en la sostenibilidad como un aspecto clave que los ayuntamientos deben abordar de manera prioritaria en sus agendas.

Valoriza realiza labores como el control del estacionamiento regulado, la retirada y depósito de vehículos (servicio de grúa), la gestión de parkings o el mantenimiento de semáforos y cámaras, a lo que hay que añadir, ahora, la gestión de las Zonas de Bajas Emisiones, tan importantes para que las ciudades sean cada vez más sostenibles y habitables. En la Comunidad de Madrid, la compañía se encarga de grandes contratos como la gestión integral de la movilidad de la capital en los lotes 3 y 4, con más de 69.000 plazas de aparcamiento y 1.800 parquímetros. Un servicio que también presta en Alcobendas, Aranjuez o el Parque Europa de Torrejón de Ardoz. También gestiona el servicio de grúa en San Sebastián de los Reyes, Alcobendas, Majadahonda o Galapagar, los semáforos en Guadarrama y el control de cámaras en Madrid o en Villanueva de la Cañada.

Con todo ello, se consigue racionalizar el estacionamiento en lugares donde hay mucha demanda, evitando los atascos, acortando los tiempos de espera a la hora de encontrar aparcamiento y ayudando a disminuir la contaminación.



La correcta gestión del estacionamiento y de las ZBE, clave para una ciudad sostenible

adaptar los servicios y modificarlos si las necesidades cambian. Sobre todo, cuando se trata de contratos largos en los que la idiosincrasia –y el tamaño– de una población pueden cambiar. La adaptabilidad también se vuelve imperativa para los ayuntamientos, que reconocen la necesidad de adaptar los contratos a las nuevas realidades con el objetivo de que la prestación de los servicios sea siempre viable.

En definitiva, Valoriza trabaja cada día para lograr ciudades más sostenibles y habitables, en las que, gracias a sus servicios, los ciudadanos puedan ejercer su responsabilidad y tomar conciencia de que su papel es crucial para afrontar un futuro en el que el respeto al medio ambiente resulta algo incuestionable.

Servicios adaptables

La prestación de estos servicios no tendría sentido si no se adaptaran a las necesidades de cada núcleo de población: igual de negativo resulta un servicio deficiente que uno sobredimensionado, ya que

en ambos casos se incumplen los criterios de calidad, sostenibilidad y eficiencia que exigen los ciudadanos.

La experiencia acumulada por empresas como Valoriza adquiere una importancia fundamental por su capacidad para





La gestión circular de los residuos

Cada año se generan en el mundo más de 2.000 millones de toneladas de residuos sólidos urbanos —cantidad que podría caber en 822.000 piscinas olímpicas— y se espera que se superen los 3.000 millones en 2050. Procedentes del ámbito doméstico, de los comercios, las oficinas y los servicios, constituyen un problema ambiental porque, aunque cada día se recicla más, una gran parte termina en vertederos. Frente a ello, todo pasa por una gestión más sostenible que apueste por la reducción, el reciclaje, la reutilización o la valoración energética. PreZero, empresa de referencia en el sector medioambiental en España y Portugal, trabaja para encontrar soluciones de última generación que conviertan los residuos en nuevos recursos.

La economía circular ha venido a cambiar la percepción negativa que teníamos de los residuos para ser vistos como materias primas de nuevos productos y servicios, reduciendo así la extracción de recursos naturales. Se convierten en una fuente valiosa y en una gran oportunidad de generar beneficios, creando valor social, económico y ambiental. La economía circular implica la reutilización, la transformación de los residuos en nuevos productos y la valorización energética el uso de residuos como fuente de energía.

No obstante, hay que tener en cuenta que la actividad de gestión de residuos es, a su vez, una gran consumidora de energía asociada al transporte, el tratamiento y la valorización. Un Centro de

Soluciones de última generación para convertir los residuos en nuevos recursos

producción de nuevas materias primas secundarias o de energía sostenible”, señala Sergio Cabellos de Francisco, director de Negocio Público Centro de PreZero España, quien insiste en la importancia que tiene para una gestión eficiente de los residuos la colaboración de todos los ciudadanos: “Si se conoce bien cómo realizar la separación de los residuos domésticos, y si la separación en origen es correcta, la recuperación de materiales será mayor y generará más beneficios ambientales y económicos para todos”.

Valorización del biogás

La generación de energía a partir de residuos constituye un componente fundamental en la gestión sostenible de los residuos en el ámbito de la Unión Europea y permite reducir no solo la cantidad que termina en vertederos, sino las emisiones de gases de efecto invernadero, así como la factura energética de las industrias. Hoy en día, el biogás se genera mediante dos procesos. Por un lado, esta energía se produce biogás en los vertederos o depósitos controlados de residuos no peligrosos que contienen materia orgánica. Por otro, se puede generar biogás de forma controlada y con una calidad superior al que se produce en el vertedero a través de un proceso de digestión anaerobia de residuos orgánicos, en el que la materia orgánica es sometida a una digestión controlada en un recinto cerrado en ausencia de oxígeno.

El modelo tradicional de aprovechamiento del biogás es su conversión a electricidad mediante motogeneradores. En España, PreZero dispone de 40 unidades en diversas plantas y depósitos controlados con un potencial de generación de 49 MW. Además, algunos de ellos disponen de sistemas de recuperación del calor residual de los motores, con lo que el rendimiento de aprovechamiento del biogás se incrementa.

Otra vía de aprovechamiento del biogás es su depuración hasta la obtención de biometano con calidad suficiente para su inyección en la red de distribución a la industria y los hogares. España cuenta



con varios casos de referencia internacional que demuestran las ventajas de esta alternativa. El principal es la planta de Tratamiento de Biogás (PTB) del Parque Tecnológico de Valdemingómez, propiedad del Ayuntamiento de Madrid y operada por PreZero, una instalación de vanguardia que, según la European Biogas Association, ocupa el cuarto lugar en la capacidad de producción de biometano en toda Europa. En esta planta, el biogás obtenido del tratamiento de los residuos orgánicos domésticos se transforma en biometano que se inyecta en la red de transporte de gas. Ampliada en 2022, esta planta es capaz de generar hasta 180.000 MWh anuales, o lo que es lo mismo, tiene capacidad para abastecer de energía a 35.000 hogares o 500 autobuses de la EMT, inyectando en la red el equivalente al dos por ciento del gas natural consumido en la ciudad de Madrid. Una cifra que dobla el objetivo marcado por la Unión Europea en la Hoja de Ruta de Biogás para 2030.

El metano verde es una de las fuentes de energía renovable más valorada en el entorno internacional. Se genera a partir de la depuración del biogás generado mediante el proceso de upgrading, gracias al cual puede inyectarse en la red para uso doméstico e industrial y usarse como combustible en vehículos. Por ello, la Comunidad de Madrid ha apostado por desarrollar -gracias a los fondos Next

Tratamiento de Residuos (CTR) puede llegar a necesitar unos 40 kWh por tonelada tratada, una planta de selección de envases consume de media 110.000 kWh cada año y el tratamiento de lixiviados de depósito controlado se sitúa en torno a los 95 kWh por metro cúbico tratado. Unos datos que evidencian la necesidad de que el sector de la gestión de residuos haga una sólida apuesta por reducir su huella de carbono. Por ello, empresas como PreZero llevan décadas aprovechando el potencial de los recursos energéticos para descarbonizar la economía e impulsar la creación de empleo verde. “En esta transición hacia una economía circular jugamos un papel fundamental, es una oportunidad para transformar las plantas de tratamiento de residuos en centros de

PreZero trabaja para descarbonizar la economía y crear empleo verde

Generation- dos plantas de biometano. Una de ellas, Smart Farm Biogas, es la propuesta de PreZero en Colmenar Viejo, con la que busca valorizar unas 75.000 toneladas de residuo orgánico al año (80 por ciento de materia orgánica de recogida selectiva y 20 por ciento de cosustratos orgánicos), que serán transformadas en biogás y compost. El biogás será acondicionado y purificado para la obtención de biometano para generar 53 gigavatios de energía verde, capaz de abastecer a más de 10.600 hogares.

Esta planta de tratamiento de materia orgánica contribuirá a la descarbonización y, por tanto, a la mitigación del cambio climático al permitir evitar las emisiones de GEI (gases de efecto invernadero) derivadas de la descomposición de la materia orgánica de modo no controlado, así como la contaminación de aguas y suelos, y la generación de olores.

Además, PreZero gestiona otro tipo de residuos como el aluminio (6.000 toneladas al año), que reciclan para su posterior venta a plantas de fundición dándoles una segunda vida. También transforma los residuos en combustible sólido recuperado (CSR) como suministro para cementeras o los residuos farmacéuticos recogidos en 21.000 puntos SIGRE.

Innovación en la gestión de residuos

Pioneros en contar con un área de innovación con más de 20 años de experiencia dedicada ex profeso al desarrollo de soluciones, esta es la palanca que permite a PreZero convertirse en una empresa que gestiona residuos para transformarlos en nuevas materias. Gracias al desarrollo de nuevas soluciones disruptivas basadas en un modelo de gestión circular de residuos, se convierte en productor de nuevas materias primas secundarias o de vectores energéticos a partir de los desechos que gestiona, contribuyendo así a la economía circular y a la descarbonización energética.

PreZero lidera el proyecto 5Greensight, una innovadora solución que contribuirá a la transformación digital de las plantas de tratamiento mecánico de residuos mediante





Los residuos crean valor social, económico y ambiental

la integración de nuevas tecnologías emergentes como la Realidad Virtual y Aumentada (RV/RA), la Realidad Extendida (RX) o el Internet de las Cosas (IoT). Todo ello, aprovechando las posibilidades que ofrece el 5G para alcanzar la máxima expresión del concepto de gemelo digital. Así, pretende transformar el sector de gestión de residuos mediante la implementación de tecnologías avanzadas que posibiliten la monitorización y el control en tiempo real de los procesos



de tratamiento de residuos y que podrán ser replicadas en otros contextos y ubicaciones de la actividad de PreZero, acercando el sector del tratamiento de residuos a los conceptos y paradigmas de la Industria 4.0.

Otros proyectos destacados en los que la compañía participa son Plastic2oleofins, que desarrolla la valorización termoquímica de rechazos de residuos; Blades2Build, que tiene como objetivo desarrollar una nueva tecnología de reciclaje de palas eólicas en desuso para convertirlas en materiales de construcción circulares; o Merlin, consorcio internacional que apuesta por el desarrollo de soluciones de reciclado de residuos plásticos multicapa.

Autoconsumo con fuentes renovables

Además del aprovechamiento energético de los residuos en las instalaciones de

tratamiento y valoración, PreZero también implanta energías renovables con el objetivo de reducir el consumo de combustibles fósiles. Su apuesta por el autoconsumo de energía mediante fuentes renovables reduce los costes de transporte y distribución de la energía, minimiza las pérdidas energéticas que esto supone y disminuye la huella de carbono. En Madrid, la planta de Fuenlabrada ha puesto en marcha una instalación de energía solar fotovoltaica con una potencia total de 47,52 kWp y ocupa una superficie de 223 m² sobre la cubierta del inmueble. La instalación genera una energía de 45.560 kWh al año, de la que un 23 por ciento resulta excedente y el resto se emplea en cubrir más del 35 por ciento del consumo anual que tiene la planta. La energía generada por la instalación fotovoltaica, que se aprovecha al cien por cien, equivale al consumo medio anual de unos 15 hogares en España.

A lo largo de su vida útil, la instalación de Fuenlabrada permitirá evitar la emisión de 177 toneladas de CO₂ anuales, lo cual



La Planta de Tratamiento de Biogás de Valdemingómez, en el cuarto lugar de Europa en producción de biometano

se traduce en un ahorro total de 4.173 toneladas de CO₂ en 25 años, el equivalente a recorrer 1.180.904 km al año en coche o a plantar más de 354 árboles. También apuesta por la energía eólica y en Madrid lo hace a pequeña escala con cargadores de vehículos de flota mediante molinos de viento en algunos parques de servicio.

Digitalización de los servicios urbanos

A día de hoy, falta mucho camino por recorrer para que la prestación de servicios de limpieza y recogida de residuos domésticos sea cien por cien respetuosa





con el medio ambiente. Para lograr este objetivo resulta clave la renovación de la flota y por ello avanza en su objetivo de renovar su flota para que sea cada vez más sostenible. Además, está optimizando las rutas con la información de recogida mediante sensores instalados en los contenedores que dan información precisa de su volumen de llenado y que permite actualizar las rutas y calcularlas para ser más eficientes y respetuosos con el medio ambiente. Estos dispositivos telemáticos permiten a PreZero mejorar los trayectos de recogida de residuos y contar con información acerca de la localización, utilización de la flota en horas y kilómetros, consumos y el comportamiento de los conductores al volante en tiempo real.

Dentro de la estrategia Madrid Capital Digital, el 'E-Carr' es una de las últimas innovaciones presentadas por PreZero.

PreZero avanza en su objetivo de renovar su flota para que sea cada vez más sostenible

Este carro eléctrico incorpora un sistema de empuje automático y entre sus características destaca por mejorar la separación de los residuos, geolocalizar y detectar las posibles incidencias en tiempo real impulsando el papel de los operarios de limpieza.

También ha incorporado un sistema de innovación que digitaliza el proceso de gestión de avisos de limpieza de espacios públicos en los distritos de Centro,

Chamberí y Tetuán, correspondientes al lote 1 y gestionados por la compañía. De este modo, el servicio de limpieza se adapta a medios mecánicos más eficientes y sostenibles, cumpliendo con la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360. El robot, con tecnología PLN (programación neurolingüística), utiliza inteligencia artificial de procesamiento de lenguaje natural para identificar y clasificar las incidencias registradas por los ciudadanos y brindar un servicio de resolución más ágil y valioso. La interpretación de los mensajes y textos que recibe y procesa tiene un porcentaje de acierto del 90 por ciento.

Hacia la neutralidad climática

PreZero también se ha unido a 'Mobilities for EU', que servirá a la capital de España y a Dresde (Alemania) para su

transformación hacia la neutralidad climática, poniendo el foco en la movilidad de pasajeros y el transporte de mercancías. En ambas ciudades se implementarán 11 pilotos que abarcarán 27 soluciones de alto grado de innovación, combinando la electrificación, automatización y conectividad. Vehículos autónomos, infraestructuras de recarga innovadoras, combustibles verdes, autobuses eléctricos y vehículos de H2, e infraestructuras avanzadas de conectividad, 5G y 6G, para la contribución conectada y autónoma, son algunas de las intervenciones que se llevarán a cabo en ambas ciudades a lo largo de los cinco años de duración del proyecto. Todas estas acciones serán integradas en los llamados 'Urban Transport Labs', que fomentarán una rápida replicabilidad a nivel europeo.

Sostenibilidad social

Comprometidos con la generación de un impacto económico, social y medioambiental positivo y sostenible en los entornos en los que opera, Pre-

Zero lleva a cabo acciones de inclusión sociolaboral a través de su Escuela de Oficios, donde ofrece talleres de formación para mejorar la empleabilidad de personas en situación de vulnerabilidad en el sector medioambiental. Gracias al programa de acción social 'Súmate', realiza proyectos sociales o medioambientales en los lugares donde opera y, a través del voluntariado corporativo, los empleados de PreZero desarrollan acciones que apoyan e impulsan sus principales objetivos sociales.

Empresa Top Employer

Detrás de la innovación, la tecnología y la valorización de los recursos trabajan profesionales con talento. PreZero España ha conseguido por segundo año consecutivo la certificación Top Employer 2024, que la sitúa como una de las 137 mejores empresas para trabajar por implementar las mejores prácticas en la gestión de recursos humanos que promueven activamente el desarrollo personal y profesional de sus emplea-

La compañía ha obtenido el certificado Top Employer 2024

dos. Programas como CreZe buscan el crecimiento de sus profesionales a través de diferentes proyectos de formación y fomenta el bienestar en el trabajo.

Esta acreditación demuestra que la compañía ha superado un exhaustivo análisis en el que se evalúan y auditan más de 250 actividades y prácticas de desarrollo de personas en 19 áreas: estrategia de negocio, talento, liderazgo, organización y cambio, digitalización de los recursos humanos, entorno de trabajo, marca empleadora, adquisición de talento, on-boarding, gestión del desempeño, gestión de carrera, formación, bienestar, compromiso, compensación y beneficios, valores, ética e integridad, sostenibilidad y diversidad e inclusión. Porque para PreZero, sus empleados son los grandes embajadores de la economía circular.





Firme apuesta por la movilidad sostenible

A la vanguardia de la movilidad sostenible, Madrid puede presumir de contar con una red de transporte público extensa y eficiente que incluye Metro, autobuses urbanos e interurbanos y trenes de Cercanías. Además, la ciudad fomenta el uso de vehículos eléctricos, bicicletas y patinetes y ha desarrollado una creciente infraestructura de carriles bici y puntos de recarga. Iniciativas como Madrid Central, que restringe el acceso de vehículos contaminantes al centro, o la recuperación de espacios para el peatón promueven un ambiente más limpio y saludable y demuestran el compromiso de Madrid con un futuro sostenible y accesible para todos sus ciudadanos.





Madrid se mueve más y mejor

En los albores de la década de 1980, Madrid se presentaba como una ciudad en constante transformación, donde la arquitectura de sus pasos elevados, conocidos como ‘scalextrics’, tejía un tapiz singular en el horizonte urbano. Aunque el 60 por ciento de las familias ya poseía un automóvil, el transporte público comenzaba a expandirse aún muy alejado de las comodidades actuales. Fue en 1985 cuando el transporte público en la capital dio un giro significativo con la puesta en marcha del Consorcio Regional de Transportes. Este organismo se convertiría en el arquitecto de una evolución que testifica un impresionante número de viajeros que ha ido creciendo cada año (950.408.504 personas confían en la EMT y en Metro para sus rutas diarias). Con sus vagones convertidos en testimonios rodantes, este Madrid del siglo XXI ve florecer nuevos desarrollos urbanísticos, conectando pasado, presente y futuro en un viaje incesante por conseguir una ciudad sostenible y amable.

Madrid pertenece por méritos propios a la Champions League de las ciudades mejor preparadas del mundo para la nueva movilidad sostenible. Así lo ratifica la quinta edición del Urban Mobility Readiness Index, elaborada por Oliver Wyman Forum en colaboración

con la Universidad de Berkeley. Pero no conviene dormirse en los laureles. El puesto número 20 que ocupa la capital invita a seguir profundizando en la reinención del transporte. De Madrid se destaca en el informe que cuenta con carreteras de alta calidad y bien conectadas, que sufre pocos

accidentes gracias a los eficientes sistemas de tráfico, a la educación vial y a la aplicación de la normativa. “Su sólida red multimodal, un transporte público asequible y numerosas zonas sin coches contribuyen a su excelente calidad del aire”, añade el Urban Mobility Readiness Index.



Madrid cuenta con una sólida red multimodal, un transporte público asequible y numerosas zonas sin coches

El estudio sugiere que Madrid debe fortalecerse para que concentre en ella una amplia presencia de universidades y laboratorios de primera línea que trabajen en la esfera de la movilidad y acusa cierta carencia de compañías en este ámbito. Los expertos inciden en las sólidas redes multimodales que existen, pero señalan la necesidad de acelerar el desplazamiento activo (a pie y en bicicleta) y del transporte público en los próximos años. Queda en evidencia que las



nuevas costumbres del ciudadano marcan la transformación de la circulación en Madrid.

Cambio de hábitos

Esta movilidad responsable se ha convertido en el patrón de la conducta viaria de los habitantes de Madrid. Los datos del último mes de 2023 así lo avalan: el 54 por ciento de los viajes que se realizan a diario en la capital se efectúan de manera sostenible frente al 46 por ciento en vehículo privado. Este porcentaje supone un dos por ciento más que en el mismo periodo de 2022.

De los 1.156.608 desplazamientos más registrados de media con respecto a 2022, el 71 por ciento se da en los parámetros de movilidad sostenible. Los viajes sostenibles superaron en diciembre los 6,8 millones de media al día, 820.000 más que en el mismo mes de 2022.

Teniendo en cuenta solo el transporte público, el número de trayectos llegó a los 3,3 millones diarios, frente a los 2,9 millones del año anterior. En cuanto al número de viajeros, se experimentó un aumento del 10 por ciento respecto a 2022 y se contabilizaron de media 12,6 millones de viajes diarios frente a los 11,5 millones de 2022.

De los desplazamientos en vehículo privado, un 44,4 por ciento unió Madrid y las zonas limítrofes de la ciudad y el 34,1 por ciento tuvo lugar en el exterior del perímetro de almendra central. En lo que se refiere a los trayectos entre el interior y el exterior de la M-30, el 13,8 por ciento de los desplazamientos se llevó

El 54 por ciento de los viajes que se realizan a diario en la capital se efectúan de manera sostenible

a cabo en vehículo privado y el 7,4 por ciento tuvo lugar en la principal vía de circunvalación de la ciudad.

Carreteras y soterramientos

La Comunidad de Madrid dispone de 2.568,511 kilómetros de carreteras de la red regional. El Ayuntamiento de Madrid mantiene la competencia directa de la autovía de circunvalación M-30, lo que incluye el anillo de túneles y enlaces del tramo sur. Madrid Calle 30, sociedad adscrita al Área de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, se encarga de su explotación, conservación y mantenimiento.

Cuando se cumplen 50 años de la inauguración de los cuatro primeros tramos de la M-30 y el 20 aniversario desde que el Ayuntamiento gestiona esta vía de circunvalación, clave para el funcionamiento de la capital, el Ejecutivo de José Luis Martínez-Almeida ha anunciado que, en 2025, el Ayuntamiento de Madrid comprará el 20 por ciento de Madrid Calle 30 que gestionan manos privadas desde 2005 (una



Los soterramientos mejorarán el tránsito peatonal con la conexión entre distritos y áreas verdes

los accidentes de tráfico en la capital en un 7,8 por ciento en 2022. Los siniestros con víctimas se han reducido un 13 por ciento, pasando de 10.692, en 2019, a 9.300, en 2022, un descenso de fallecidos (40 por ciento menos), de heridos graves (8 por ciento menos) y leves (17,8 por ciento menos).

Además, el año 2024 será clave para el comienzo de las obras de soterramiento de la A-5, entre el Paseo de Extremadura y la Avenida de los Poblados, que empezarán a ejecutarse en octubre. También se contempla que culmine la redacción del proyecto del soterramiento del tramo final de Castellana para su posterior licitación, así como el de la M-30 a la altura del puente de Ventas.

En el anuncio del proyecto de este soterramiento, el alcalde José Luis Martínez-Almeida señaló que Cibeles ha reservado para la A-5 una inversión de 400 millones de euros en un contrato plurianual. La obra consiste en alcanzar el subsuelo después de la Avenida del Padre Piquer y llegar hasta Batán, donde se habilitará una nueva glorieta en la Avenida de los Poblados. Además, se trabajará entre Batán y la Avenida de Portugal con el objetivo de establecer la conexión del nuevo túnel con el que ya existe junto

UTE formada por las empresas Ferrovial, ACS y Vinci). Así, a partir de 2026 Calle 30 será cien por cien municipal, con lo que la capital se ahorrará más de 50 millones de euros al año.

Autopista esencial para las comunicaciones en la ciudad y la región, la M-30 destaca como la vía más concurrida de España, con un promedio diario de 1,3 millones de trayectos de vehículos, alcanzando picos de hasta un millón y medio de desplazamientos en un día. Esto equivale a aproximadamente 475 millones de vehículos y 570 millones de personas al año.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial del Ayuntamiento de Madrid, aprobado en 2021 y con el horizonte fijado en 2030 con las obras de mantenimiento y mejora del firme, ha propiciado la reducción de

al paseo de Extremadura. Este proyecto no solo busca mejorar la movilidad en la ciudad, sino también optimizar la accesibilidad y la eficiencia del sistema de transporte en estas zonas claves de Madrid.

Enterrar la A-5 a su paso por la Avenida de los Poblados, en Latina, constituía una de las prioridades que el alcalde de Madrid, José Luis Martínez Almeida, anunció en la primera Junta de Gobierno de su segundo mandato, cumpliendo así una promesa del programa electoral de 2019.

Asimismo, la agenda del soterramiento de la Castellana a la altura de las Cinco Torres establece como primer punto la elaboración del proyecto por parte del Consistorio. La visión del Ayuntamiento abraza el diseño de un gran bulvar para ocultar bajo tierra el tramo norte de la Castellana en una



especie de réplica del proyecto de la A-5. Esta gran zona peatonal desembocará en el futuro Madrid Nuevo Norte y conectará el distrito de Chamartín con el de Fuencarral-El Pardo.

El nuevo escenario de la ciudad en esta zona dispondrá de una gran plataforma de más de un kilómetro y medio de longitud que recorrerá el Paseo de la Castellana desde la calle Sinesio Delgado hasta el hospital de La Paz con espacio para tres carriles por donde circularán el transporte público, las bicicletas y los vehículos privados.

Tanto el cubrimiento de la zona norte del Paseo de la Castellana como el de la M-30 a la altura del puente de Ventas buscan la mejora de la circulación peatonal mediante la habilitación de nuevas vías de comunicación entre distritos y zonas verdes. La previsión del comienzo de la obra del cubrimiento de



la M-30 en Ventas se sitúa a finales de 2024 y unirá el distrito de Salamanca y Ciudad Lineal con un jardín de 20.000 metros cuadrados. El presupuesto de licitación con el que cuenta el Ayuntamiento para este proyecto ronda los 60 millones de euros, un compromiso municipal con la mejora de la movilidad y la creación de espacios públicos verdes en áreas estratégicas de Madrid.

La movilidad peatonal marca el ritmo

Madrid se mueve y también sus peatones, como reflejan los datos recogidos por la red de estaciones de medición de flujos peatonales del Ayuntamiento, gracias a la instalación de cámaras de visión artificial. En la ciudad se registran de media más de 3,3 millones de desplazamientos a pie a diario. Entre las arterias urbanas más transitadas, Gran Vía y Fuencarral se alzan como protagonistas indiscutibles en los distritos Centro y Chamberí. La red que analiza la movilidad peatonal en Madrid se compone de 30 estaciones distribuidas en 28 puntos de la ciudad, y trazan un mapa detallado.

La información relativa a la Gran Vía en 2023 señala que por esta calle transitan 141.061 personas de media al día por ambas aceras. El tráfico peatonal por los números impares es superior, con 77.053 viandantes, frente a los 64.008 de los pares. El pasado 8 de diciembre, en pleno puente de la Inmaculada, se batió el récord de movilidad peatonal con 265.000 personas en ambas aceras. La calle Fuencarral, asimismo, registró un tráfico de 37.376 peatones de media al día y el récord se alcanzó el 17 de diciembre con 52.000 transeúntes.

El valor del transporte público

Otra pata importante del transporte público se asienta sobre la Empresa

Madrid es una de las primeras ciudades de Europa con una flota de autobuses cien por cien propulsados por energías limpias

Municipal de Transportes (EMT), que desempeña un papel protagonista para que la capital obtenga mejores registros de calidad del aire. Desde finales de 2022, Madrid es la primera gran ciudad de España, y una de las primeras de Europa, con una flota cien por cien de autobuses propulsados por energías limpias gracias a la eliminación de la

totalidad de los autobuses diésel del servicio diario para cumplir con los requerimientos de la Directiva Europea de Vehículos Limpios. Los proyectos estratégicos de la EMT dan sus frutos mediante la progresiva electrificación de la red de líneas de autobuses madrileños, la transformación de las infraestructuras de la compañía en busca de la descarbonización y la incorporación inminente de modelos de autobús propulsados por hidrógeno.

Junto a Londres y París, Madrid se posiciona entre las capitales europeas con mayor dotación de autobuses eléctricos. Así, el Ayuntamiento ha anunciado la adquisición de 100 nuevos autobuses eléctricos. A finales de este año, la EMT dispondrá de 440 autobuses eléctricos cero emisiones y ya en 2025, el 25 por ciento de la flota será eléctrica.



La red de Metro llega a casi todos los rincones de la capital y a gran parte de las localidades más cercanas

La descarbonización de la flota municipal de autobuses es uno de los principales objetivos marcados por el Ayuntamiento con inversiones millonarias contempladas por el Plan Estratégico de EMT hasta 2025.

Metro rápido y eficiente

Además, el suburbano constituye una manera eficiente, rápida y económica de moverse por la ciudad. Cuenta con una amplia red de puntos repartidos por la capital y también por 13 localidades más. La línea 9 llega a los municipios de Rivas-Vaciamadrid, La Poveda y Arganda del Rey; MetroSur (línea 12) recorre Alcorcón, Móstoles, Fuenlabrada, Getafe y Leganés; MetroNorte (línea 10) comunica con Alcobendas y San Sebastián; MetroEste (línea 7), con

Coslada y San Fernando de Henares; y Metro Ligero Oeste (líneas 2 y 3) se acerca a Pozuelo de Alarcón y Boadilla del Monte. Una opción sostenible para desplazarse en Madrid, como prueban sus 662 millones de viajeros de Metro que cerraron el año 2023.

Ocho estaciones y cuatro kilómetros de longitud. Así era la primera línea de Metro de Madrid que se inauguró el 17 de octubre de 1919 entre Cuatro Cami-

nos y Sol. Casi cien años después, más del 75 por ciento de los habitantes dispone de una boca de Metro a menos de 600 metros de su hogar.

Desde aquel primer viaje que realizó el rey Alfonso XIII, Metro se ha expandido de manera exponencial en paralelo al incremento demográfico y económico experimentado por la Comunidad de Madrid, hasta los 295 kilómetros y 302 estaciones de la red actual. Es la quinta red





La presencia de plataformas en toda la ciudad universaliza la opción de Bicimad como transporte público

del mundo en número de estaciones, por detrás de los Metros de Londres, Nueva York, Shanghai y París, y la octava red en extensión por detrás de los metros de Nueva York, Londres, Pekín, Guangzhou, Seúl, Shanghai y Moscú.

La red de Metro de Madrid la componen 12 líneas convencionales y el ramal que une Ópera con Príncipe Pío. Además, otras tres líneas de Metro Ligero suman un total de 27,78 kilómetros y cuentan con 38 estaciones.

Cercanías de Madrid: indispensable

Otro transporte imprescindible en la movilidad diaria por la Comunidad de Madrid, el Cercanías, conecta la bulliciosa metrópoli con su área metropolitana y las principales localidades de la región.



Esta red ferroviaria, sobre la infraestructura gestionada por Adif, se extiende con una trama eficiente que abraza gran parte de la región, alcanzando incluso localidades periféricas, como Azuqueca o Guadalajara, y la estación del Puerto de Cotos, ya en Segovia.

Esta red de transporte ferroviario despliega un total de diez líneas operativas, serpenteadas por 370 kilómetros de vías férreas. A lo largo de este entramado se reparten 90 estaciones, de las cuales más de 20 proporcionan conexiones cruciales con el Metro de Madrid, fortaleciendo aún más el sistema de transporte público intermodal.

En días laborables, Cercanías Madrid realiza alrededor de 1.385 circulaciones diarias, pudiendo transportar un total de 880.000 viajeros, lo que le convierte en un servicio vertebral del sistema de transporte en la región.

Más espacio para la bici

El desplazamiento en bicicleta también juega un papel fundamental en la movilidad sostenible. En este ámbito, conviene destacar Bicimad, el sistema público madrileño de bicicletas eléctricas, que dejó de ser gratuito el pasado 1 de febrero. Gracias a esta gratuidad,



que comenzó en marzo de 2023 y con el objetivo de incentivar la movilidad ciclista en la capital, el sistema alcanzó 7,69 millones de viajes en el año 2023, récord absoluto desde su lanzamiento hace una década. La expansión de BiciMAD tiene que ver con su presencia en los 21 distritos de Madrid y con la sustitución de las bicicletas antiguas por un modelo más nuevo (una flota de 7.500).

El sistema ha evolucionado hacia uno más equitativo en Madrid. Ahora, los usuarios tienen la opción de beneficiarse de una plataforma basada en una tarifa plana mensual de 10 euros o pueden abonar 50 céntimos por cada media hora de viaje. A partir de los 60 minutos de viaje, cada media hora o fracción alcanza un coste de tres euros. Ya en enero de 2024, se implementó un nuevo proceso mucho más simple que, además, permite a los turistas usar estas bicis solo con la tarjeta de crédito.

La presencia de estas estructuras repartidas por la ciudad de Madrid ha supuesto una revolución que universaliza esta opción de transporte público. Con un número de estaciones que supera las 600, la capital puede presumir de ser la primera ciudad de Europa que dispone de un sistema público de bicicletas eléctricas de alquiler que llega a casi todos los rincones de la ciudad.



Nueva normativa para patinetes

Por otra parte, el reciente cambio en la normativa para los patinetes eléctricos obliga a los usuarios de los vehículos de movilidad personal (VMP) a contar con un certificado de homologación. Los patinetes adquiridos antes de enero podrán circular sin este documento hasta el 22 de enero de 2027. En la placa informativa del patinete figurará el número de certificado del vehículo y sus características: velocidad máxima, marca y modelo, número de serie y año de fabricación. La homologación del patinete eléctrico requerirá la intervención de un organismo autorizado.

Los usuarios de patinetes eléctricos deben cumplir, además, con la legislación vigente que obliga a que sean operados solo por la persona que conduce y deben circular por carriles bici, si los hubiera, o por la calzada, pero nunca por las aceras ni por zonas peatonales. Travesías, vías interurbanas, autopistas y autovías representan coto vedado para estos vehículos. Además, no se permite el uso de auriculares o teléfonos móviles mientras se circula. En Madrid pueden circular por túneles urbanos si disponen de equipación de iluminación homologada.

Calidad del aire: Madrid cumple

Para avanzar en movilidad sostenible, Madrid debe aumentar su tasa de coches eléctricos. Los vehículos bonificados desde el punto de vista medioambiental incluyen automóviles con motor eléctrico, híbridos con catalizador, enchufables, de gas o bioetanol. Según datos proporcionados por el Área de Hacienda y Economía, la cifra total de estos vehículos alcanza los 116.106. Aunque Madrid

Madrid ha cumplido, por segundo año consecutivo, la directiva europea relativa a la calidad del aire

lidera España con un 6,4 por ciento de su parque automovilístico, aún se encuentra rezagada en comparación con otros países europeos.

En esta línea, las compañías de VTC se han comprometido con la descarbonización de su actividad y apuestan por una nueva estrategia en busca de las cero emisiones. En el sector del taxi, el 90 por ciento de la flota en Madrid cuenta con etiqueta Eco o Cero emisiones gracias a distintos factores en los que también influyen las subvenciones municipales que aspiran al cambio total en el sector.

Una consecuencia crucial del aumento de la movilidad sostenible se evidencia en la mejora de la calidad del aire. Madrid ha cumplido en 2023 por segundo año consecutivo la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a conseguir una atmósfera más limpia en Europa, tras conseguir los mejores registros de dióxido de nitrógeno de su historia desde 2019, cuando se estableció Madrid 360. Los resultados han sido niveles de dióxido de nitrógeno (NO₂) de 36 microgramos por metro cúbico (µg/m³) en 2023, cuando el máximo permitido se sitúa en 40 microgramos por metro cúbico.



A estos buenos resultados contribuye la Estrategia de Sostenibilidad Ambiental Madrid 360, un compromiso adquirido para limitar las emisiones en la capital y convertirla en una ciudad sostenible. Así, se compatibilizan la lucha contra el cambio climático y el desarrollo económico. Para ello, el Ayuntamiento de la capital impulsa la transición hacia sistemas de climatización eficientes, la renovación de flotas, el fomento del transporte público, la integración de los medios de transporte y el refuerzo de la seguridad vial y la innovación. Se espera que la ciudad al completo sea declarada Zona de Bajas Emisiones de forma progresiva en 2025.

Obras en Chamartín y Barajas

La ciudad mira al futuro desde sus grandes plataformas de transporte. La reforma de la estación de Madrid-Chamartín Clara Campoamor busca duplicar la capacidad de la alta velocidad y el vestíbulo de viajeros de la estación, facilitar la conexión con otros transportes urbanos y maximizar las vías y andenes destinados a Cercanías y a la red de media y larga distancia. La inversión total asciende a 326 millones de euros.

Desde el 23 de diciembre de 2023, se ha entrado en una nueva fase de las obras de renovación en el ámbito de Cercanías con la que se recuperará el tráfico ferroviario entre este enclave y Nuevos Ministerios por el túnel de Sol. Las obras



proporcionarán a la estación más espacio, más fluidez ferroviaria y más conexiones de Cercanías con alta velocidad y Metro.

Por otra parte, la ampliación del aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas va a suponer un importante cambio de fisonomía de la capital. El presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, anunció el pasado mes de enero una inversión millonaria para la ampliación de estas infraestructuras cifrada en 2.400 millones de euros.

El objetivo central consiste en dotar de mayor cobertura a las conexiones con

el continente americano y abrir nuevas rutas internacionales. La ampliación servirá para incrementar la capacidad operativa del aeropuerto, desde los 60 millones de pasajeros de la actualidad a más de 90 millones en 2031.

Con esta extensión, Madrid se convertirá en el tercer mayor aeropuerto del planeta en número de pasajeros, por detrás del Aeropuerto Internacional de Pekín, con 96,51 millones, y el Aeropuerto Internacional Hartsfield-Jackson de Atlanta, que registra un tráfico de 107,39 millones de pasajeros.

LOS LÍMITES DE
MI VIAJE SON
LOS LÍMITES DE
MI MUNDO

¡CÚDALO!



renfe
Tu tren.

Metro apuesta por la vanguardia

Con 302 estaciones y 295 kilómetros divididos en 12 líneas, Metro de Madrid se ha convertido en la espina dorsal de la movilidad en la Comunidad de Madrid. Más que un simple medio de transporte, es ya un símbolo de agilidad, sostenibilidad y economía para los viajeros. Su historia se entrelaza con la de la capital y las localidades cercanas, convirtiéndose en testigo de las transformaciones urbanas y sociales que han caracterizado a la región a lo largo del tiempo. El 17 de octubre de 1919, el suburbano abrió sus puertas por primera vez para realizar el viaje con el que se inauguraba el tramo entre las estaciones de Sol y Cuatro Caminos, dando el pistoletazo de salida a una nueva era del transporte público. Desde entonces, Metro no ha parado de crecer, modernizarse y adaptarse a las necesidades de una ciudad en continuo movimiento.

El bautismo de una nueva era del transporte público se celebró el 17 de octubre de 1919 con un primer trayecto entre las estaciones de Sol y Cuatro Caminos, un recorrido subterráneo de 3,48 kilómetros y ocho estaciones. Alfonso XIII fue el padrino de una ceremonia que daba vida a un proyecto ideado por los ingenieros Miguel Otamendi, Carlos Mendoza y Antonio González.

Circula por la izquierda

En el momento de la inauguración, todos los vehículos circulaban por la izquierda en Madrid. El Metro solo siguió la norma vigente, basada en la tradición de toda Europa en la época de carros y carruajes. ¿Motivo? El cochero llevaba las riendas con la mano izquierda y la mano derecha quedaba libre para el látigo. Si circulaba por la derecha, el látigo podía herir a peatones. Por eso se decidió que los carruajes circularan por la izquierda, para que el látigo fuera manejado en el centro de la calzada.

El sentido actual de circulación por carretera en España se fijó en 1924, pero suponía un gasto excesivo modificar la marcha de los trenes. Las líneas de Metro Ligero, sin embargo, circulan por la derecha. También se apunta como factor importante a la hora de decidir por qué lado circulan los trenes que la maquinaria del Metro se adquirió en Reino Unido, lo que de alguna manera determinó que se adoptara la normativa británica de circulación ante la falta de normalización del tráfico en España en 1919.

En su primer año de vida, 14 millones de viajeros utilizaron este revolucionario trans-

porte subterráneo. Y durante el periodo 1920-1926, la longitud de las vías se multiplicó por cuatro, hasta llegar a los 14,6 kilómetros. El crecimiento del parque de coches obligó a disponer de una gran superficie para talleres y cocheras, que se ubicó en Cuatro Caminos.

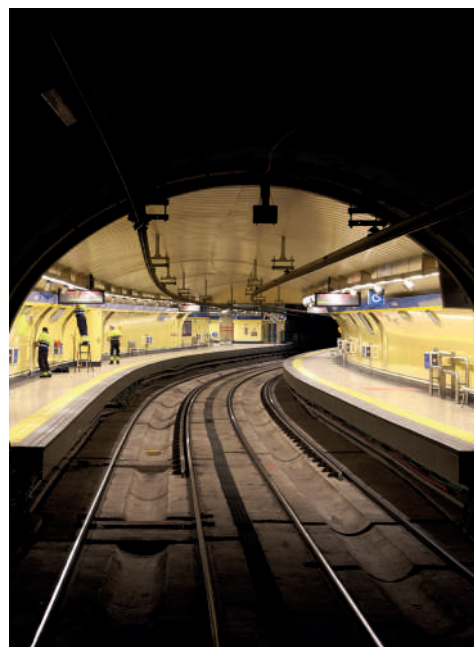
Refugio antiaéreo

El Metro, oculto bajo la superficie, sirvió de cobijo durante los bombardeos de la Guerra Civil española. El 9 de agosto de 1936, fue inaugurado el primer tramo de la Línea 3 entre Sol y Embajadores, pero cinco días después la circulación se tuvo que cerrar porque, como el área de la Estación del Norte era una zona conflictiva, no había casi pasajeros.

A partir de 1955, el Estado asumió la ejecución de la infraestructura de las nuevas líneas mientras que la empresa se dedicó al equipamiento y a la explotación. La línea 1 soportó tal índice de saturación que fue necesario adoptar medidas técnicas que aumentaran la capacidad del transporte. Se modificaron entonces los andenes que pasaron de 60 a 90 metros de longitud para permitir así la circulación con trenes en composición de 6 coches. El desarrollo del Plan de

El Metro se inauguró en
1919 con un trayecto entre
las estaciones de Sol y
Cuatro Caminos





Sirvió de cobijo a los ciudadanos de Madrid durante la Guerra Civil

Transportes tomó cuerpo con la puesta en funcionamiento de nuevos tramos que ampliaron las líneas existentes y la construcción de la nueva línea 5. Se inauguró también el Ferrocarril Suburbano de Carabanchel, explotación que se concedió a Metro en 1960.

Gracias al Plan de Ampliación, nacieron las nuevas líneas 6, 7, 8, 9 y 10. La puesta en servicio de nuevos tramos se concentró en los primeros años de la década de los 80. En aquellos tiempos, la red superó los 100 kilómetros. Con la creación del Consorcio Regional de Transportes, en 1986, Metro pasó a ostentar titularidad pública dependiente de la Comunidad de Madrid.

Cierre circular de la línea 6

La prolongación de la línea 1 desde Portazgo a Miguel Hernández se puso en servicio en abril de 1994. Un año después, se inauguró el cierre circular de la línea 6 con el tramo Laguna-Ciudad Universitaria. Entre 1995 y 2003, se ejecutaron dos planes de ampliación que permitieron a Metro extender su red en casi 150 kilómetros. El primero, ejecutado entre 1995 y 1999, consistió en diseñar y construir 56 kilómetros nuevos con 38 estaciones. La Comunidad de Madrid apostó fuerte para que el Metro llegara a ocho distritos periféricos y a zonas importantes, como el recinto ferial Juan Carlos I y el aeropuer-



to internacional de Barajas a través de la ampliación de la nueva Línea 8.

En cuanto al segundo Plan de Ampliación, se inauguró el 11 de abril de 2003, con 47 nuevos kilómetros. Fruto de esta estrategia se prolongó la línea 10 hasta Puerta del Sur, en Alcorcón, y se logró unir las principales ciudades del sur de Madrid (Móstoles, Fuenlabrada, Getafe, Leganés y Alcorcón) mediante la nueva línea circular Metrosur.

Entre 2003 y 2007, se realizó una ampliación histórica que significó la construcción de 80 nuevos kilómetros de Metro convencional y Metro Ligerio hasta un total de 90 nuevas estaciones. El siguiente lustro, de 2007 a 2011, validó la expansión

hasta barrios con necesidades de movilidad como Las Rosas o La Fortuna, en el municipio de Leganés. La principal actuación tuvo lugar en la Línea 2 con la unión entre el barrio de Las Rosas y la estación de La Elipa. Amén de los grandes planes de mantenimiento, en el periodo 2011-2015 se realizó la prolongación de la línea 9 de Metro a Mirasierra, que llegó hasta la estación de Paco de Lucía. El Gobierno regional invirtió en la ampliación de la línea 9 y en sus dos estaciones 191 millones de euros. Del periodo 2016-2021 destaca la aprobación del II Plan de Accesibilidad e Inclusión en 2021, una política que buscó el acceso universal de todos los ciudadanos al transporte público.

El futuro ya está aquí

Los planes actuales de Metro de Madrid se centran en renovar la flota de trenes (hasta 80), proseguir implantando los modelos 4.0 en las estaciones y continuar mejorando la accesibilidad de las paradas. En la expansión de una decena de kilómetros prevé actuaciones en las líneas 3, 5 y 11, mejoras en la L6 o la creación de la línea Madrid Nuevo Norte, que añadirá tres kilómetros más a la red previsiblemente en 2030.

En este futuro, las líneas 6 y 8 serán automáticas, un propósito que se desplegará hasta 2030. La estrategia de mejora en la eficiencia ha tenido en cuenta el alto volumen de la línea 6, con 110 millones de



El Plan de Ampliación posibilitó el desarrollo de las líneas 6, 7, 8, 9 y 10

usuarios anuales, y el recorrido principal que supone la línea 8, con destino en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

La movilidad en una Comunidad como la de Madrid determina el desarrollo económico y el bienestar de los habitantes. El compromiso de la dirección de Metro con los Objetivos de Desarrollo Sostenible persigue mantenerse como servicio de



transporte público esencial con un mínimo impacto ambiental. Viajar en Metro reduce la contaminación porque disminuye el tráfico de vehículos en superficie. Desplazarse en Metro supone contaminar cuatro veces menos que en coche.

Además, la energía eléctrica usada por Metro procede de fuentes con garantía de origen. El resultado se traduce en una importante reducción de emisiones, lo que hace posible que Metro de Madrid enfoque sus acciones en eliminar el impacto de otras fuentes de emisión: la combustión móvil de los vehículos, la estacionaria para calefacción, los desplazamientos del personal a los centros de trabajo o las emisiones indirectas relacionadas con la cadena de suministro.

Eficiencia energética

La estrategia de eficiencia energética ha permitido que se haya reducido en los diez últimos años un 30 por ciento el consumo de energía en estaciones con medidas como la instalación de iluminación tipo Led, la utilización de la inteligencia artificial en los sistemas de ventilación o el aprovechamiento de la energía de frenado para el funcionamiento de las instalaciones auxiliares. En cuanto a los trenes, ha descendido un 15 por ciento el consumo de energía de tracción en la última década, con una ratio en 2022 de 2,043 kWh/coche km.

La nueva sede del organismo, operativa desde abril de 2022, ejemplifica la apuesta por el desarrollo sostenible porque dispone de geotermia, paneles fotovoltaicos y sistemas para el reaprovechamiento de aguas. Darle una segunda vida al agua supone un desafío para Metro de

Se ha reducido un 30 por ciento el consumo de energía en estaciones

Madrid. En todas sus instalaciones, el volumen total de agua reciclada ascendió a 4.002 metros cúbicos, lo que significa el 38,3 por ciento del total de agua que entra en las recicladoras.

Asimismo, Metro sigue apostando por la mejora de la prestación del servicio y para ello invierte en obras de remodelación y modernización de estaciones, implantación de ascensores, avance en la accesibilidad y renovación de vías. Las inversiones más significativas realizadas durante 2022 se elevaron a 348.411.063,07 euros, frente a los 114.284.955,59 euros de 2021, lo que significa un 67,1 por ciento más.

Salud y seguridad

Para Metro, la salud es lo primero, la de empleados y viajeros. Durante la pandemia de Covid-19, puso en marcha diversas medidas para garantizar la movilidad y hacerla compatible con la seguridad de viajeros y trabajadores. Para ello, se minimizó el riesgo de contagios mediante limpiezas y desinfecciones diarias de trenes, estaciones y otros espacios de trabajo, y se reforzó tanto la información como las señales dirigidas al viajero. Además, promueve una vida saludable entre los empleados gracias a planes adecuados de salud y campañas de concienciación en materia de seguridad

para que la plantilla asuma el concepto de 'sentirse seguro'.

La compañía suma 7.189 empleados con una antigüedad media de 19,34 años. El empleo estable y de calidad repercute de manera positiva en el servicio que ofrece al ciudadano. Por ello, Metro de Madrid favorece la creación de empleo directo e indirecto con nuevos maquinistas, supervisores comerciales, técnicos agregados y empleos derivados de los contratos de limpieza y seguridad. También invierte en la formación continua de los trabajadores y en su desarrollo profesional y favorece medidas de conciliación de la vida laboral, personal y familiar. Metro de Madrid, que firmó en 2021 el II Plan de Igualdad, cuenta con 25,05 por ciento de mujeres en plantilla y un 20 por ciento en el Consejo de Administración.

Accesibilidad

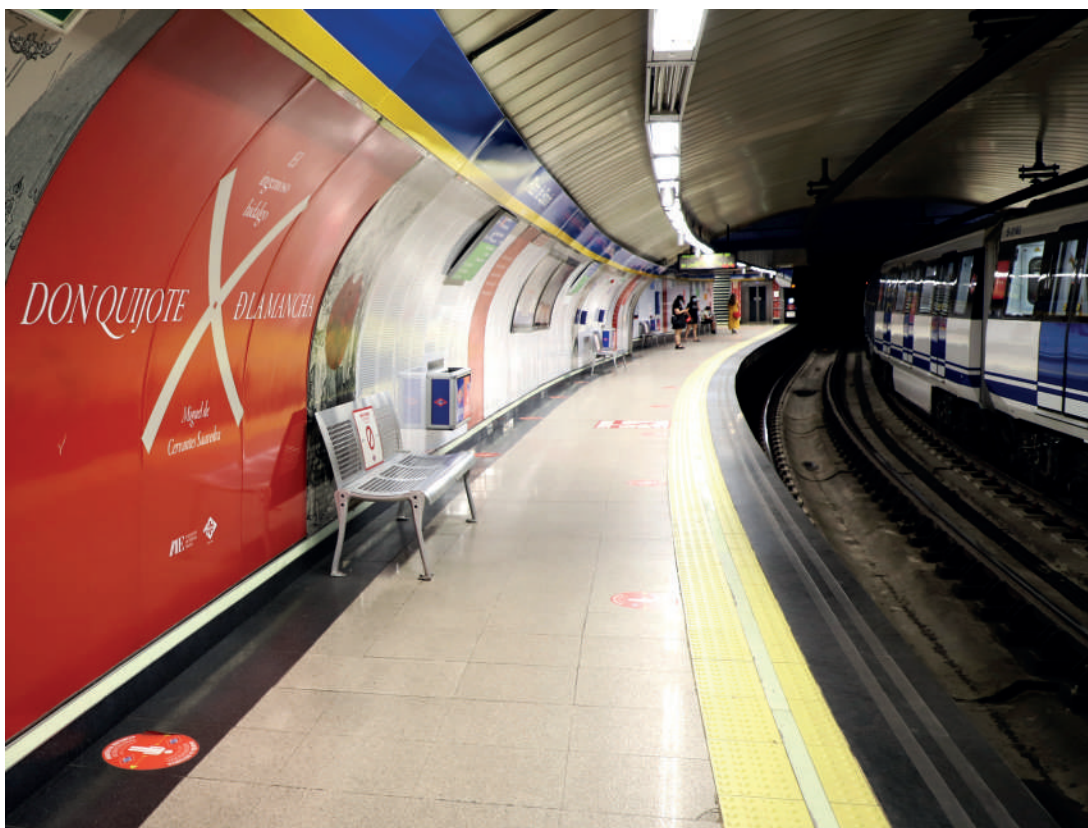
El II Plan de Accesibilidad e Inclusión de Metro de Madrid (2021-2028) fue aprobado en 2021 con la previsión del

recondicionamiento de 125 ascensores y la incorporación en 14 estaciones del sistema de lazos inductivos. Este plan permite la renovación de 24 estaciones para convertirlas en plenamente accesibles, con una inversión de 331.766.127 euros. El objetivo queda fijado en que a finales de 2028, el 84 por ciento de las estaciones de la red de Metro sean accesibles.

Ejemplos de esta política se observan en la implantación de tiras antideslizantes en las escaleras fijas de algunas estaciones, así como en la colocación de etiquetas braille en los pasamanos de las escaleras o mesas accesibles en los puestos de atención al viajero.

Otra iniciativa en este sentido corresponde al Programa LARA (Línea de Apoyo para el Refuerzo de la Autonomía), que incluye herramientas para favorecer la accesibilidad de las personas con discapacidad intelectual, del desarrollo o con problemas de comprensión y orientación, y potenciar así su autonomía. Entre las medidas específicas de accesibilidad cognitiva, se encuentran





sesiones formativas o la puesta en marcha de campañas y acciones para favorecer la visibilidad y normalización de la discapacidad intelectual.

Digitalización

La estrategia de digitalización del Metro de Madrid pasa por aprovechar el potencial de los datos que se generan para transformarlos en mejoras del servicio que incidan en el beneficio de los ciudadanos. El proceso consiste en volcar la información recibida en la plataforma de big data de Cloudera. La gestión inteligente del conjunto de datos se consigue a través de los sensores de los propios trenes, de los sistemas de señalización o del material rodante.

Gracias a los algoritmos se pueden predecir averías, circunstancia que redundará en una mejor resolución de incidencias. La plataforma también contribuye a planificar el servicio, la gestión del aforo de sus estaciones, la puesta en marcha en las instalaciones de las escaleras mecánicas o la información de los torniquetes. La tecnología de datos mejora la experiencia del usuario, pues la información en tiempo real del tren y de la estación facilita su día a día.

Además, Metro de Madrid ha generado un algoritmo con base en el peaje, que examina los diferentes patrones de entrada para deducir en qué estación ha salido el pasajero a superficie y así diseñar los trayectos habituales. Este sistema tiene en cuenta la modelación de horarios y días, lo que permite planificar con antelación y precisión el modelo de movilidad.

Estaciones 4.0

Una prueba de digitalización se refleja en el modelo de estación 4.0 de Metro de Madrid instalado en Gran Vía. Estas nuevas estaciones ocupan menos espacio que las tradicionales, cuentan con una interfaz más intuitiva y una pantalla que informa al usuario sobre la validación del título de transporte.

Con centro en la zona de validación, donde se han ubicado pantallas TFT (Thin Film Transistor) de 10 pulgadas y lectores con iluminación, el sistema permite validar el billete o el abono de una manera inteligible y visible. Junto a estas innovaciones, la céntrica estación alberga una oferta publicitaria futurista al estilo de la famosa Blade Runner.

Las líneas 6 y 8 de Metro
serán automáticas



Los algoritmos permiten predecir averías y ayudar en la resolución de incidencias

La empresa JC Decaux, concesionaria de la gestión publicitaria de la red, instalará en total 500 pantallas digitales en más de 100 estaciones, en cada caso tras llevarse a cabo la adaptación al entorno que se requiera. Entre las fórmulas más llamativas se hallan los mupis digitales, pantallas fullscreen o pantallas led de gran formato. El objetivo consiste en llevar la modernidad a los espacios más emblemáticos y más concurridos como Sol, Gran Vía o Nuevos Ministerios.

En esta línea de innovación tecnológica se inscribe Navilens, un sistema guiado por voz que ayuda a situarse dentro de las instalaciones de Metro. Se trata de una herramienta de la app que pueden usar los viajeros que se mueven por la línea 8. Especialmente concebida para personas con algún tipo de discapacidad visual o



cognitiva, también puede ser utilizada por turistas que no conocen bien el funcionamiento de este transporte.

Basta con abrir la herramienta desde el móvil o tableta, el usuario recibe al instante información oral del espacio donde se halla en la lengua que escoja. Describe la ubicación de ascensores,

accesos, vestíbulos, escaleras o andenes y ofrece información adicional sobre posibles incidencias o los tiempos de paso de los siguientes trenes. Esta app se suma a la aplicación de Metro que permite a los usuarios conocer en tiempo real y con antelación las previsiones de llegada de los trenes, la ocupación o la temperatura.



BAJA EN SODIO

Un menor consumo de sodio contribuye a mantener la

tensión arterial normal. Reglamento (UE) 432/2012





Cercanías de Madrid: una red que conecta

La combinación de tradición y vanguardia conforma la red de Cercanías, uno de los motores fundamentales de la vida cotidiana de la región. Con los objetivos marcados en su compromiso con la puntualidad, la eficiencia y la accesibilidad, se ha convertido en la columna vertebral del transporte público, uniendo a millones de personas y facilitando la movilidad entre núcleos urbanos, periferia e, incluso, conectando Madrid con ciudades vecinas como Guadalajara, Ávila y Segovia.

En el trasiego frenético de la capital española, la red de Cercanías de Renfe representa el pulso vital que conecta a millones de ciudadanos todos los días, lo que obliga a afrontar desafíos como la saturación en horas punta. Este entramado ferroviario se extiende a lo largo y ancho de la región, con nueve líneas principales y dos ramales y más de 400 kilómetros de vía. Dispone de 96 estaciones, de las que 95 son gestionadas por Renfe y una, por Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias). En 2022, fue Madrid el principal núcleo de Cercanías en España, con 205 millones de viajeros. Corresponde este servicio al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Este emblemático medio de transporte desplaza a más de 700.000 personas en 1.300 circulaciones durante los días laborales en sus cerca de 280 trenes. Los 1.400 trabajadores que integran esta plantilla demuestran su compromiso con el servicio, que se refleja en cada trayecto. La compañía cifra por encima del 96 por ciento la puntualidad, que marca un estándar de eficiencia y fiabilidad con el objetivo fijado en la experiencia de viaje para los usuarios.

Una historia de hierro

El origen cercano de este gigante de la movilidad se sitúa en 1989, cuando la marca de Cercanías de Renfe fue creada, iniciativa que impulsó un proceso inversor que transformaría para siempre el panorama del transporte público en Madrid. Desde entonces, el núcleo de Cercanías de la capital se ha consolidado como el mayor de España y uno de los 12 núcleos de interés general distribuidos a lo largo del país, todos ellos guiados por criterios de rentabilidad social.

Los primeros trenes en Madrid empezaron a circular en 1851. Desde entonces, han sido muchos los acontecimientos de los que ha sido testigo la red de Cercanías más importante de España. En febrero de aquel año, se construyó la línea ferroviaria entre Atocha y Aranjuez, estableciendo así el primer vínculo ferroviario entre Madrid y una ciudad vecina. Esta línea, perteneciente en sus inicios a la Compañía MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante), sentó las bases para lo que más tarde se convertiría en la línea C-3 de Cercanías Madrid.

Otro momento significativo en la historia del ferrocarril en Madrid tuvo lugar en 1859, con la construcción de la línea entre Atocha y Guadalajara. Este tramo, también propiedad de la Compañía MZA, significó el comienzo del ambicioso proyecto del ferrocarril Madrid-Zaragoza para convertirse después en la línea C-2 de Cercanías Madrid.

Fueron pasando los años y los avances. El punto de inflexión se sitúa en la década de 1980, con una serie de hechos concatenados. En primer lugar, en 1980 se publicó el Plan General Ferroviario (de ámbito nacional) seguido, dos años después, por el Plan Ferroviario para el Área Metropolitana de Madrid. Estos planes proporcionaron una visión estratégica y un marco para el desarrollo del transporte ferroviario en la región, alentando futuras expansiones y mejoras.

En febrero de 1987 se introdujo una de las mejoras más importantes para los viajeros: el Abono de Transportes. Este innovador título de transporte permite realizar viajes ilimitados durante un mes en una zona determinada, y ofrece desde entonces una flexibilidad y comodidad sin precedentes para los viajeros. Al ser compatible con Cercanías Madrid y otros medios de transporte, el abono permitió la reducción del coste para los usuarios.

Sin embargo, el verdadero impulso llegó en 1989 con la visión del ingeniero Javier Bustinduy, fundador y director general de Renfe Cercanías. Bustinduy lideró una reestructuración interna en Renfe con la creación de la Unidad de Negocio de Cercanías. Bajo su dirección, se gestó la duplicación de demanda y la triplicación de ingresos en cuatro años. Con esta remodelación, creó una división con capacidad para planificar y gestionar conjunta-

Cercanías Madrid acogió 205 millones de viajeros en 2022

mente las distintas redes de Cercanías creadas en España, pasando a gestionar 12 redes (Madrid, Barcelona, Bilbao, Sevilla, Valencia, Murcia, Alicante, Asturias, San Sebastián, Santander, Cádiz y Málaga), con 40 líneas de viajeros, y 500 estaciones.

Alberto Corazón quedó vinculado a la historia del Cercanías cuando diseñó su emblemático logo, “una ‘C’ perfecta que ha girado y que seguimos viendo como antes”, según explica Renfe en su web. Su aportación (colores, mobiliario, disposición de los asientos...), fue determinante y aún perdura.

En un esfuerzo continuo por mejorar y adaptarse a las crecientes demandas de los usuarios, en 2019, Renfe puso en marcha un ambicioso plan de renovación de flota. En colaboración con Alstom Transporte y Stadler Rail Valencia, se fabricarán 211 nuevos trenes, una parte significativa de los cuales fortalecerá el parque de Cercanías de Madrid. Estas nuevas unidades, concebidas con un diseño moderno y funcional, ofre-

cerán un 20 por ciento más de capacidad, garantizando al menos 900 plazas cada una. Además, su flexibilidad permitirá ajustarse a la demanda fluctuante, mientras que la inclusión de un mínimo de seis puertas a nivel del suelo facilitará el acceso a personas con movilidad reducida.

Trenes modernos

Hoy en día, en el parque de trenes de Cercanías de Madrid destacan los Civia, que suponen algo menos de la mitad. Estos modernos y eficientes vehículos, introducidos en 2005, constituyen la vanguardia de la flota. Cien por cien eléctricos y capaces de alcanzar velocidades de hasta 120 kilómetros por hora, representan un ejemplo de accesibilidad: brindan facilidades a las personas con discapacidad y aseguran una experiencia de viaje basada en la comodidad y la seguridad de todos los pasajeros.

En la red de Cercanías de Renfe en Madrid algunos destinos sobresalen por su importancia estratégica y su capacidad para tejer vínculos entre diferentes puntos de la ciudad y otras localidades de la Comunidad de Madrid, así como Guadalajara y Azuqueca de Henares, de Castilla-La Mancha. Uno de estos núcleos fundamentales es la estación que conecta con la Terminal 4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas,





un punto neurálgico para el flujo de viajeros tanto locales como internacionales.

Inaugurada en septiembre de 2011, la estación de Cercanías en la T4 del aeropuerto se ha convertido en un eje vital para quienes buscan una vía rápida y eficiente a través de la cual llegar o salir del aeropuerto. Con trenes operando desde las primeras horas de la mañana, esta conexión ofrece horarios que se adaptan a las necesidades de viaje tanto hacia el aeropuerto como hacia el centro de Madrid. A ella llegan y salen trenes cada 15 minutos: desde las 5:15 horas sentido aeropuerto y desde las 5:47 horas sentido Madrid.

Durante su primera década en funcionamiento, esta línea de Cercanías ha sido testigo del constante flujo de viajeros y un total de 16 millones de personas han optado ya por utilizar este medio de transporte para llegar al aeropuerto o desplazarse hacia el corazón de la ciudad. Este flujo se ha visto

La red comprende cerca de 400 kilómetros de vía

impulsado en parte por la implementación de un billete combinado de Cercanías para viajeros de AVE y Larga Distancia de Renfe, una iniciativa que ha simplificado y agilizado los desplazamientos, fomentando aún más el uso del Cercanías como enlace primordial hacia el aeropuerto.

Experiencias únicas

Pero la red de Cercanías de Renfe no solo se limita a ser un medio de transporte funcional, sino que también ofrece experiencias únicas y turísticas que enriquecen el viaje de los pasajeros. Un ejemplo destacado es el Tren de Cervantes, un servicio que cumple 27 años en

2024 desde su primera circulación, resultado de la colaboración entre Renfe Cercanías y el Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

Este pintoresco tren turístico, en un viaje que dura aproximadamente 35 minutos, rinde homenaje a la obra cumbre de la literatura española mediante una experiencia inmersiva en el universo de Miguel de Cervantes. Actores interpretan escenas emblemáticas de Don Quijote y Sancho Panza, transportando a los pasajeros a la época dorada de la literatura española. Una vez en Alcalá, los participantes pueden sumergirse aún más en la historia y el patrimonio de la ciudad con visitas guiadas a sus lugares con más tradición.

Así, la red de Cercanías de Renfe en Madrid no solo se consolida como un sistema de transporte esencial para la movilidad de la ciudad, sino también como un facilitador de experiencias únicas y enriquecedoras para los viajeros, conectando destinos y



fomentando el descubrimiento cultural a lo largo de su extensa red de vías ferroviarias.

Otro de los hitos de Cercanías Madrid lo constituye el centenario que celebró en 2023 la emblemática línea C9, que serpentea entre Cercedilla y Cotos. En la actualidad, se prepara para una profunda renovación. Con una extensión de 19 kilómetros, destaca por su singularidad. Su recorrido, caracterizado por fuertes pendientes y curvas de 50 metros de radio, supone una experiencia única para los ingenieros y operadores de trenes. Este trayecto no solo resulta esencial para los habitantes, sino que también atrae a una variada gama de usuarios, desde senderistas y esquiadores hasta ciclistas y amantes de la naturaleza.

La clave de la actualización de la línea estriba en la colaboración con CAF, una importante empresa española especializada en la fabricación de material ferroviario. La compañía trabaja en la construcción de nuevos trenes alpinos diseñados específicamente para afrontar los desafíos únicos que presenta el terreno montañoso de la Sierra de Guadarrama. Equipados con tecnología de vanguardia y características modernas, estos trenes representarán lo último en transporte ferroviario.

Gracias a la renovación en marcha, la línea C9 de Cercanías Madrid está lista para comenzar una nueva etapa en su larga y distinguida historia. Para los residentes locales y los visitantes, este proyecto significa un paso adelante hacia un futuro más sostenible y conectado.

El futuro ya está aquí

La región experimenta una transformación trascendental en su red de transporte ferroviario con la implantación del nuevo mapa de Renfe Cercanías Madrid este año 2024. La reciente reapertura del túnel entre Sol y Nuevos Ministerios ejerce como dinamizador de una serie de cambios significativos que prometen mejorar la movilidad en un sistema de Cercanías revitalizado.

La renovación supone cierto retorno a la normalidad con la restauración de las líneas C3, C4a (Parla-Alcobendas) y C4b (Parla-Colmenar Viejo) en ambas direcciones, gracias al término de las obras de mejora en el túnel de Sol. Una de las modificaciones más significativas consiste en la desaparición de la línea rosa, antaño conocido como C-3a. Esta línea, reconfigurada y renombrada como C-8a, cubre la ruta entre Villalba y El Escorial, con enlace hasta Santa María Alameda. Este cambio implica su inclusión en la línea C-8 (Cercedilla-Guadalajara). Los viajeros que anteriormente acostumbraban a utilizar la C-3a desde Aranjuez o



estaciones intermedias y preferían continuar hacia El Escorial-Santa María de la Alameda ahora tienen que realizar un transbordo en Chamartín a los trenes de la línea C-8a y viceversa.

Constituye otro de los cambios significativos la reciente integración de la línea C-3a, que antes llegaba hasta Aranjuez, en la línea C-3, simplificando el sistema ferroviario y facilitando la planificación de viajes para los usuarios. Esta fusión no solo elimina duplicidades, sino que también optimiza la eficiencia del servicio al recorrer el mismo trayecto. Además, la línea C-3 extenderá su alcance hasta Chamartín, manteniendo su crucial conexión con la línea C-2.

Por otro lado, han concluido las obras entre las estaciones de Sol y Nuevos Ministerios. El nuevo escenario no solo alivia las molestias y restricciones impuestas, sino que también abre las puertas a un aumento significativo en las frecuencias de trenes entre estas estaciones. Con la aprobación de aumentar el tráfico ferroviario de 16 a

24 trenes por hora en ambas direcciones, los pasajeros pueden esperar una mayor disponibilidad de servicios.

Pero las mejoras no acaban ahí. Renfe, en su compromiso por ofrecer un servicio de calidad y adaptado a las necesidades de los usuarios, ha introducido en sus nuevos modelos de trenes sistemas de información durante el trayecto, conexión wifi, puntos de carga para dispositivos electrónicos y espacios especialmente concebidos para bicicletas y sillas de ruedas.

Nuevas estaciones

En un constante esfuerzo por mejorar la conectividad y la movilidad de sus habitantes, Madrid se adapta para acoger una expansión significativa en su red de transporte ferroviario. ADIF ha realizado el anuncio de la próxima construcción de cuatro nuevas estaciones de Cercanías, lo que añade así más opciones para los viajeros. Los trabajos, programados para

El servicio corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

comenzar en 2026, suponen un contrato de 1,9 millones de euros.

Quizás lo más llamativo de este anuncio sea la confirmación de una nueva estación en pleno corazón de Madrid, con el nombre provisional de Imperial. Enclavada a solo dos kilómetros de la emblemática Puerta del Sol, esta estación se situará entre la Ronda de Segovia y el río Manzanares, aprovechando la infraestructura existente de las paradas de Príncipe Pío y Pirámides.

La expansión del Cercanías también llegará hacia el norte y el sur de Madrid. Por el norte, se construirá la estación Tres Cantos-Norte, equipada con dos andenes





de 220 metros conectados, ampliando así las opciones de transporte para los residentes de la zona. Por el otro lado, por el sur, la parada de Pinto-La Teneña será un punto crucial, con dos andenes y un paso inferior para facilitar el acceso de los pasajeros. Ambas estaciones contarán con edificios de viajeros para atender las necesidades de los usuarios. Completa el panorama la reapertura de la estación Soto del Real para la línea C-4b y la implementación de un nuevo aparcamiento.

Uno de los puntos neurálgicos, la estación que conecta con la Terminal 4 del aeropuerto





**Una información completa, distinta
y veraz en Internet es posible**



Ermidio Tucci®

PATROCINADOR DEL EQUIPO OLÍMPICO MASCULINO ESPAÑOL K4 500

EL CORTE INGLÉS, S.A. C/ Harnosilla 112, 28009 Madrid

Saúl Craviotto
Marcus Cooper Walz
Carlos Arévalo
Rodrigo Germade

SOLO EN

El Corte Inglés



“Madrid cautiva tu mirada”.
Constantino Mediavilla

