

Los empresarios exigen un impulso a la ZAL tras meses de «bloqueo» institucional

CARTAGENA

La patronal y la Cámara de Comercio instan a resolver temas burocráticos y evitar más pérdidas de posibles inversores

EDUARDO RIBELLES

El sentir de la patronal cartagenera respecto al proyecto de zona de actividades logísticas (ZAL) de Los Camachos se mueve entre el «cambio» y la «sensación de ninguneo», manifestados por la Asociación de Empresarios de Los Camachos, y el «escepticismo» de la Cámara de Comercio. Todos coinciden en la necesidad de «un impulso que acabe con el bloqueo institucional de casi tres meses», por la inestabilidad política tras la sucesión de citas electorales. «Parece que siempre hay un escollo que nos impide llegar a la orilla», indicó el presidente de la Cámara, Miguel Martínez. El último tiene que ver con una cuestión burocrática, añadió.

La zona de actividades logísticas habilitará tres millones de metros cuadrados, en varias fases, para la instalación de cientos de empresas de transporte, almacenamiento, transformación, empaquetado e importación y exportación de mercancías. Su creación dará al Puerto un valor añadido de cara a sus clientes. Y generará un tejido empresarial destinado a disparar la riqueza en toda la comarca.

La piedra de toque para que el proyecto adquiera visos de realidad es el traslado del Depósito Franco a una parcela de unos 60.000 metros cuadrados en Los Camachos.

La Autoridad Portuaria dispone desde el año pasado de los 2,6 millones de euros necesarios para comprar la extensión de terreno necesaria para hacer el cambio. Junto al nuevo Depósito Franco se construiría una Ciudad del Transporte que multiplicaría por dos la capacidad para unos 500 camiones que tiene la que hay junto al citado depósito. Esas dos instalaciones serían el reclamo para poner a la venta 217.000 metros cuadrados de suelo para un primer cupo de unos cien empre-

sarios. Todo ello ya ha sido pactado con la Sociedad Estatal de Planificación y Equipamiento de Suelo (Sepes), propietaria de los terrenos del polígono industrial.

Un acuerdo del 8 de mayo

Las organizaciones empresariales se las prometían muy felices cuando el pasado 8 de mayo la Comunidad y el Ayuntamiento anunciaron un acuerdo, a falta de que la Administración municipal garantizara al Puerto la compra de la parcela del Depósito Franco libre de cargas. Pero en los tres meses transcurridos no ha trascendido avance alguno al respecto.

En aquella reunión de mayo, hubo un pacto bendecido también por el Ministerio de Fomento (que tiene a Sepes a su cargo) para hacer una especie de permuta de unos derechos que el Ayuntamiento tiene sobre el solar de Santa Lucía desde que lo cedió.

El suelo que actualmente alberga el Depósito Franco fue cedido por el Ayuntamiento con la condición de que tuviera ese uso concreto. Como ahora dejará de ser así, es obligado pedir su devolución o la obtención de una compensación por él. Pese a las reticencias de la Comunidad, en aquella reunión de mayo, pareció llegarse a un arreglo. Pero eso no se ha traducido todavía en la inclusión de ese trámite en el dossier del acuerdo para que el Puerto haga la compra libre de cargas.

De hecho, una portavoz de la Consejería de Fomento confirmó hace solo unos días que el problema sigue existiendo y que eso condiciona toda la operación. Este diario se dirigió al Ayuntamiento para conocer el estado de esa tramitación, sin recibir respuesta alguna.

«Es una vergüenza»

«Eso es una vergüenza. Si fueran una empresa privada, esos problemas estarían resueltos en 48 horas», subrayó el presidente de la Asociación de Empresarios del Polígono Industrial de Los Camachos, Antonio Betancort. Tanto él como Miguel Martínez subrayaron que la impresión que sacan quienes están esperando la salida a la venta de las parcelas es que hay «una gran falta de compromiso» que «genera inseguridad».

«Tenemos el dinero consignado en partidas presupuestarias de la Autoridad Portuaria y de la Comunidad para este año, los proyectos están hechos y el convenio con Sepes está redactado. Todo unido nos da esperanzas de que la zona logística sea una realidad, pero no lo rematamos y eso hace que estemos de los nervios», explicó Miguel Martínez.

El Ayuntamiento tiene pendiente liberar de cargas el solar del Depósito Franco para posibilitar su traslado

Aprueban Madrid Nuevo Norte, la mayor operación urbanística de España, tras 26 años de bloqueo

El macroproyecto incluye 10.500 viviendas y la creación de 240.000 empleos en su desarrollo, que se prolongará durante 25 años

● E. MARTÍNEZ

MADRID. Después de 26 años de bloqueo, el Ayuntamiento de Madrid aprobó ayer por unanimidad el proyecto urbanístico más grande de España, Madrid Nuevo Norte, más conocido como Operación Chamartín. El mayor proyecto urbanístico de España y uno de los más grandes de Europa prevé la construcción de 10.500 viviendas -4.000 públicas-, un nuevo distrito financiero en el norte de la capital y la reforma de la estación de trenes de Chamartín.

Todos los grupos municipales dieron el visto bueno a que el macroproyecto vea la luz, pero no será de un día para otro. Este plan con una superficie de 3 millones de metros cuadrados y 5,6 kilómetros de longitud, comenzará a urbanizarse en la segunda mitad de 2021, pero todo indica que pasarán al menos diez

años hasta que se construyan los primeros edificios de viviendas y oficinas, según la memoria del expediente urbanístico.

Por ello, se trata de un proyecto a largo plazo cuyas cifras irán concretándose con el tiempo. Se prevé que su desarrollo se prolongue 25 años, en los cuales se crearán unos 240.000 nuevos puestos de trabajo, directos e indirectos. La inversión será de 7.100 millones, según las cifras del Ayuntamiento de Madrid.

Eso sí, no se pueden descartar problemas legales a pesar de haberse aprobado por unanimidad. Y es que el Tribunal Superior de Justicia de Madrid admitió a trámite en diciembre de 2018 un recurso de Ecologistas en Acción y la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (Fravm), con su aprobación inicial. Además, al ser una modificación del planeamiento general de 1997 es necesario el visto bueno de la Comunidad de Madrid para su aprobación definitiva.

La torre más alta del país

El proyecto que nació en 1993 dibujará en el norte de Madrid un nuevo distrito financiero en los te-

rrenos que rodean la estación ferroviaria de Chamartín, mientras que las viviendas estarán al norte, en el barrio de Fuencarral. Se integrará actividad económica mixta, con el objetivo de evitar el modelo de 'ciudad dormitorio', como destaca la promotora Distrito Caste-

llana Norte (DCN). Y en la zona de Fuencarral-Las Tablas habrá un uso del espacio sobre todo terciario, con solo un 35%.

A nivel empresarial, el proyecto incluye la construcción de la torre más alta de España, de 70 plantas y 300 metros de altura, junto a otras dos de tamaño similar a las del Parque Empresarial de las Cuatro Torres (250 metros), que quedarán enfrente. Esta zona quedará peatonal junto al Hospital La Paz porque el Paseo de la Castellana se soterrará a partir de la calle Sinesio Delgado a través de un túnel que llegará hasta Fuencarral, mientras que al nuevo distrito financiero también se llegará por un sub-

terráneo, el de Agustín de Foxá. Pero no todo serán casas y oficinas. Lo que actualmente son vías al norte de la estación de Chamartín tienen previsto que se conviertan en un gran parque de 13 hectáreas que cubrirán los raíles, según informó DCN. De esta forma, se conectará de una forma medioambientalmente sostenible todo el proyecto de norte a sur.

¿Y quién pagará este macroproyecto? Los costes se dividirán entre el Ayuntamiento, la promotora y el Ministerio de Fomento, que firmaron un protocolo en abril -aún con Manuela Carmena al frente del consistorio- para fijar el reparto de las actuaciones.

La Opinión

MARTES, 30 DE JULIO, 2019 | 15

lorca | LO

Se construirá un paso subterráneo bajo la estación de San Diego

► El Consistorio rechaza así construir un puente elevado para aprovechar el préstamo concedido por el Banco Europeo

F. GÓMEZ

El temor a perder los fondos procedentes del préstamo concedido por el Banco Europeo de Inversiones, cuyo plazo finaliza el 31 de diciembre de 2020 después de la última prórroga concedida, es uno de los motivos por los que el Ayuntamiento ha optado por aceptar la construcción de un paso subterráneo bajo el ferrocarril en las inmediaciones de la estación de San Diego. El objetivo es, dentro de las obras del tramo uno de la ronda central, anular el paso elevado que, en principio, se había propuesto, según reconoció el alcalde Diego José Mateos. Ello va a suponer que el tramo de

soterramiento con la llegada del Tren de Alta Velocidad se reduzca en unos metros.

El pleno aprobó ayer, con los votos a favor de PSOE, PP y Ciudadanos, y la abstención de Izquierda Unida-Verdes y Vox, la modificación para la reordenación de la calificación urbanística de los terrenos de la Rambla de Tiata en el tramo tercero de la Ronda Central.

También se aprobó de forma definitiva el proyecto de expropiación de terrenos afectados por el modificado del proyecto del vial de comunicación comprendido desde la barriada de Apolonia hasta la nueva glorieta de San Diego en el tramo uno de la ronda central. Fue aprobado también con los votos a favor de socialistas, populares y Ciudadanos y la abstención de IU-Verdes y Vox.

En el tramo uno, según Mateos, «se va a culminar la tramita-



Los concejales, durante el pleno de ayer. | F. GÓMEZ

ción que se inició con el gobierno anterior de pasar bajo el ferrocarril, en lugar de construir un puente elevado, que aunque no nos gusta, hay que valorarlo así para no perder los fondos del préstamo del Banco Europeo de Inversiones concedido a raíz de los terremotos de 2011». En este sentido dijo que «vamos a seguir luchando para que sí, finalmente, no pueden ser 4,3 los kilómetros soterrados con el paso de la Alta

Velocidad por el centro de la ciudad, sean 3,9, que sería el recorte que habría por el impedimento físico del tramo de las rondas».

El otro punto que se aprobó fue el referente al inicio de la tramitación ambiental del tramo tres de la ronda central en el puente de la Torta. Se respetará también la iniciativa del gobierno anterior de que el tráfico pase por debajo del citado puente sobre la rambla de Tiata, sin hacer modificaciones.

Exigen la bonificación para los afectados por los terremotos

► El PP consiguió el respaldo unánime del pleno para exigir al gobierno central que apruebe un Decreto Ley que garantice la bonificación del 50% del Impuesto de Bienes Inmuebles correspondiente a 2019, para los damnificados por los terremotos de 2011, viéndose afectados alrededor de 44.000 recibos. La iniciativa incluye reclamar los 3 millones de euros del convenio para inversiones y condonar el 50% de los intereses que el Gobierno exige para reparar sus viviendas. Por otro lado, el pleno aprobó por unanimidad que las instalaciones deportivas de La Torrecilla se denominen desde ahora Complejo deportivo Ginés Antonio Vidal Ruiz. F. GÓMEZ

La huelga de Renfe lleva a la cancelación de 700 trenes

► El paro convocado por la Confederación General del Trabajo afectará a 230 circulaciones de AVE y Larga Distancia y a casi 450 mercancías

EFE MADRID

Renfe cancelaba ayer 1.152 trenes (477 de media distancia, 230 de AVE y larga distancia y 445 de mercancías) debido a los cuatro días de paros convocados por CGT para el 31 de julio, 14 de agosto, 30 de agosto y 1 de septiembre, según los servicios mínimos decretados por el Ministerio de Fomento. Fomento ha fijado unos servicios mínimos de un 75% como máximo en las horas punta de Cercanías y del 50% para las horas valle. Además, el decreto de servicios mínimos fija un 65% de operación en los trenes de media distancia, un 78% en alta velocidad-larga distancia y un 25% en trenes de mercancías.

CGT ha tachado los servicios mínimos de «desmedidos», y ha afirmado en un comunicado que Fomento «roza la prevaricación» y que genera un gran desequilibrio entre «el derecho fundamental de huelga y el derecho a la movilidad». Asimismo, el sindicato critica que se tomen como referencia los datos de aforo de hace dos años para fijar estos servicios mínimos. CGT defiende que, con las medidas habituales de Renfe ante la supresión de trenes, el retraso de los viajeros será de un máximo de 2 a 4 horas o incluso podrían adelantarse sus viajes si



son recolocados en un tren anterior.

Está previsto que los paros transcurran entre las 12.00 y las 16.00 horas y entre las 20.00 y las 24.00 horas de cada uno de los cuatro días, según detalló CGT en un comunicado, en el que demandan un aumento de la tasa de reposición, el «frenó» de la externalización de servicios, así como un impulso a la promoción interna y a la conciliación.

Estos paros, que coinciden con las operaciones de salida y retor-

no de estas vacaciones, son los segundos convocados durante este verano en Renfe, ya que el 15 de julio fue CCOO el que convocó una huelga que obligó a la operadora a cancelar 320 trenes.

En su resolución, el Ministerio atribuye los porcentajes de servicios esenciales al hecho de que los paros se convocan en un día de «excepcional movimiento de viajeros». En un día habitual, suelen circular 3.500 trenes de Cercanías, 600 de media distancia y 382 de alta velocidad y larga distancia, según ha indicado Renfe.

La compañía ofrecerá a los viajeros afectados viajar en el siguiente tren con un horario más cercano al que se haya comprado o anular o cambiar el billete sin coste adicional, según ha señalado en un comunicado remitido ayer.

«De no determinarse servicios mínimos, el ejercicio del derecho a la huelga originaría un daño superior e innecesario para los ciudadanos», concluye el Ministerio que alerta del colapso de las carreteras de acceso a las grandes capitales en caso de restringir el servicio de Cercanías o el perjuicio que se causaría al «excepcional» número de viajeros que ha reservado «con gran antelación» billetes para estas fechas.