



Madrid Chamartín, estación del futuro

## Ábalos afirma que la estación de Chamartín será paradigma europeo de estación sostenible, conectada y lugar de convivencia para la ciudadanía

- La finalidad que persigue esta importante inversión, según el ministro, es ofrecer la máxima calidad en los servicios a prestar a cerca de 42 millones de viajeros anuales previstos en 2040.
- Ábalos ha recordado que la remodelación integral de esta estación es un paso importante en la nueva visión del Mitma de hacer ciudad y actuar en el territorio de forma global e integrada, girando en torno a las personas y su día a día.
- Además, se licitarán en los próximos meses obras por valor de 272 millones de euros para una primera ampliación del vestíbulo de la estación y de las vías de alta velocidad y, en el segundo trimestre, se pondrá en servicio el túnel UIC entre Chamartín y Atocha.

Madrid, 27 de febrero de 2020 (Mitma).

El ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, ha asegurado hoy que la nueva estación de Chamartín será el mayor ejemplo europeo de estación sostenible, conectada y favorecedora del encuentro y la convivencia dentro de la capital.

Durante la presentación del concurso internacional para la transformación integral de la madrileña estación de Chamartín y su integración urbana, con un importe global de licitación de 29,4 millones de euros, el ministro ha afirmado que la nueva estación va a revolucionar la concepción tradicional de estación ferroviaria meramente funcional.

Esta actuación comprende la redacción de los proyectos que permitirán acometer una ambiciosa remodelación y actualización del complejo ferroviario, así como la urbanización del entorno. Estos proyectos conformarán la base necesaria para el posterior desarrollo de las obras.



Ábalos ha recordado que la actuación de Chamartín representa un paso importante en la nueva visión del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Mitma, que consiste en hacer ciudad y actuar en el territorio de forma global e integrada, girando en torno a las personas y su día a día.

En este sentido, Mitma pretende ser el Ministerio de las ciudades, tal como ha explicado el ministro, que ha asegurado querer que las autoridades competentes en la materia lo perciban de esa manera: como un Ministerio que sea su mayor aliado para humanizar y hacer crecer sus localidades en sostenibilidad y en cohesión social.

Ábalos ha afirmado que este Departamento está trabajando en la Agenda Urbana, que persigue englobar vivienda y movilidad para corregir las desigualdades urbanas. Además, ha añadido que uno de los principales desafíos de la nueva política de movilidad es crear un urbanismo inclusivo, que integre infraestructuras y servicios de movilidad metropolitanos orientados a equiparar las oportunidades de acceso de los ciudadanos, con independencia del barrio en que nacieron o viven.

### **Prioridad de los servicios de Cercanías**

Dentro de esa política de movilidad a la que ha aludido el ministro, también se encuentran, como una de las prioridades, los servicios ferroviarios de Cercanías, que se pretende que sean una oferta de transporte tan atractiva que los usuarios tengan un incentivo real a dejar el coche privado.

Ábalos ha hecho hincapié en que la finalidad que persigue esta importante inversión no es disponer de una estación moderna e hiperconectada en sí misma, sino ofrecer la máxima calidad en los servicios que se van a prestar a cerca de 42 millones de viajeros anuales en 2040.

Según ha anunciado el ministro, a esta remodelación integral de la estación se suma la licitación, en los próximos meses y por valor de 272 millones de euros (IVA incluido), de las obras de una primera ampliación tanto del vestíbulo de la estación como de las vías destinadas a los servicios de alta velocidad. Esta actuación contempla la ejecución de 4 vías y 2 andenes de ancho estándar, lo que supone doblar el número de vías y andenes que actualmente se destinan a la alta velocidad en la estación.



El responsable del Departamento también anticipó que se prevé poner en servicio en el segundo trimestre de este año el túnel UIC entre Chamartín y Atocha, esencial de cara al éxito de la liberalización ferroviaria de viajeros en España.

### **Características técnicas**

En el concurso internacional para la transformación integral de la madrileña estación de Chamartín y su integración urbana, participará un jurado compuesto por miembros del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), Adif, Adif Alta Velocidad (Adif AV), Distrito Castellana Norte (DCN), de la Administración local y autonómica y de colegios profesionales. Esta fórmula permitirá seleccionar, de la forma más objetiva y transparente, a un equipo multidisciplinar formado por los mejores especialistas y profesionales de la arquitectura, la ingeniería y el urbanismo, como disciplinas más destacadas del proyecto.

De este modo, se podrá garantizar una unidad de imagen en todo el conjunto y una solución arquitectónica a la altura de la relevancia de la actuación y en la vanguardia mundial en cuanto a funcionalidad (tanto ferroviaria como del resto de usos), sostenibilidad, diseño, integración urbana y accesibilidad como ejes fundamentales del proyecto.

El ganador del concurso deberá diseñar una nueva terminal de acceso a los andenes en la cabecera norte, con sus usos urbanísticos asociados al ferroviario (servicios al viajero, oficinas de las empresas ferroviarias y aparcamientos) y sus correspondientes zonas de acceso rodado y peatonal, además de un nuevo viario urbano perimetral que garantizará la perfecta accesibilidad peatonal y rodada a la estación, desde todas las fachadas, así como su integración en la trama urbana.

La ejecución de este proyecto implicará una total y profunda remodelación de la estación, que deberá responder a las necesidades ferroviarias plasmadas en el Estudio Informativo y a las necesidades de movilidad de la ciudad de Madrid. En este sentido, uno de los objetivos estratégicos de esta actuación es que el nuevo complejo ferroviario y de servicios se convierta en una pieza principal del desarrollo urbano, pues la nueva estación de Chamartín tendrá un impacto tan importante en la configuración de la ciudad que se convertirá en uno de sus iconos principales y motor de su desarrollo económico y social.

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

PASEO DE LA CASTELLANA, 67  
28071 - MADRID  
TEL: 91 597 81 71 / 80 60  
FAX: 91 597 85 02



Por ello, el pliego incorpora las conclusiones de una consulta preliminar de mercado realizada en 2019 entre diferentes agentes afectados (organismos públicos, colegios profesionales, consultoras...), destinada a conocer las necesidades de transporte urbano, así como posibles nuevos planteamientos de transporte, como la progresiva implantación del vehículo eléctrico y/o compartido, la micromovilidad, etc.

### **Nuevo complejo ferroviario**

Desde la entrada en servicio de la actual estación de Madrid Chamartín en 1975, la tipología de los tráficos ferroviarios que utilizan sus instalaciones ha evolucionado notablemente. Actualmente la estación es un punto neurálgico de la red de Cercanías de Madrid, y, además, da servicio a trenes de media y larga distancia, tanto convencionales como de alta velocidad.

A todo esto se suma la próxima liberalización del transporte ferroviario de viajeros, que permitirá la llegada de nuevos operadores ferroviarios a la red ferroviaria. Este proceso supondrá un incremento adicional tanto de la oferta como de la demanda de servicios ferroviarios, especialmente en el ámbito de la alta velocidad.

Por ello se ha previsto un ambicioso plan de trabajo, en el marco del Estudio Informativo desarrollado por el Mitma, para que Chamartín pueda absorber este incremento de tráficos y usuarios, al tiempo que se mejora la calidad del servicio. En la planificación establecida no sólo se han contemplado actuaciones en materia de alta velocidad, sino también otras muy relevantes para mejorar el servicio de Cercanías.

Cuando el proceso de transformación se haya completado, la estación contará con 13 vías y siete andenes de ancho ibérico y 18 vías y 9 andenes de ancho internacional, todas ellas pasantes hacia el norte y el sur del país, convirtiéndose así en un punto clave de paso e intercambio de una única red transversal de alta velocidad española.

La nueva estación, gracias al nuevo túnel de ancho estándar que la conectará con Atocha, actualmente en fase de pruebas, potenciará la explotación y conexión directa de las líneas del Norte del país con las que proceden del Sur y del Mediterráneo.



De este modo, Chamartín podrá atender, con la máxima calidad, las necesidades de los 41,5 millones de viajeros anuales previstos, las necesidades operativas del administrador ferroviario y las necesidades comerciales de los operadores ferroviarios e inmobiliarios (DCN y otros), que garanticen la viabilidad y sostenibilidad del sistema ferroviario y de las actuaciones en la estación.

La complejidad y el alcance de estas actuaciones, la necesidad de mantener operativo en todo momento el tráfico ferroviario, así como la necesaria coordinación con las obras de urbanización del entorno y con las actividades de los operadores inmobiliarios, condicionan que este programa deba ejecutarse conforme a una cuidadosa planificación, que requerirá la realización de numerosos proyectos sucesivos.

### **Concurso internacional**

Debido a la elevada exigencia de las tareas de redacción de los proyectos de transformación de Chamartín, se ha considerado necesario dividir el concurso en dos fases. La primera tiene por objeto seleccionar hasta un máximo de diez equipos que acrediten la necesaria solvencia técnica y económica para realizar los trabajos. En la segunda fase cada equipo presentará una propuesta de forma anónima para la transformación de la estación.

El jurado, sin tener conocimiento de los autores de cada propuesta y basándose en criterios técnicos, funcionales y económicos, decidirá la mejor y, por consiguiente, el equipo seleccionado para su contratación por Adif AV.

El desarrollo del contrato se dividirá, a su vez, en dos etapas. En la primera, Adif AV contratará, por un importe máximo de 4,6 millones de euros (IVA incluido), la redacción de los anteproyectos necesarios para planificar toda la actuación ferroviaria y la relativa a la edificabilidad terciaria/oficinas del ámbito urbanístico, con la participación y cofinanciación de DCN. En este sentido, el anteproyecto general de la actuación integrará el anteproyecto arquitectónico de los 180.000 m<sup>2</sup> edificables de uso terciario previstos en el planeamiento urbanístico.

En la segunda etapa, Adif AV podrá encargar, mediante contratos específicos posteriores y hasta un importe máximo de 24,8 millones de



euros (IVA incluido), la elaboración de los todos los proyectos necesarios que se deriven de la planificación realizada en la primera etapa, según las condiciones económicas y técnicas establecidas en los pliegos de la licitación.

Se ha previsto que el periodo hasta la adjudicación del contrato, teniendo en cuenta sus especiales características, se pueda prolongar durante un año. El plazo de ejecución de las actuaciones previstas en el contrato es de 72 meses.