



DG de Urbanismo
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

26-UB2-00033.6/2026
SIA 26/033

En contestación con su escrito de fecha 27 de marzo de 2026 y número de registro 10/283269.9/26 por el que viene a interesar informe en relación con el expediente denominado “Proyecto de Alcance Regional Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñoza” (PAR, en adelante) en el término municipal de Madrid, y a la vista de la propuesta técnica, esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular formula el siguiente documento de alcance del estudio ambiental estratégico, de acuerdo con el artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental:

1. ANTECEDENTES, DESCRIPCIÓN Y CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO DE ALCANCE REGIONAL

1.1 Antecedentes administrativos

Con fecha 27 de marzo de 2026 y número de registro 10/283269.9/26, se recibe en la subdirección general de estrategia y calidad del aire, oficio de la Directora General de Urbanismo en el que, atendiendo a lo dispuesto en el mencionado artículo 36, punto 1 apartado i, de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid, así como a lo referido en los artículos 18 y 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, solicita el inicio de la evaluación ambiental estratégica del Proyecto de Alcance Regional “Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñoza”, con la correspondiente elaboración del documento de alcance del estudio ambiental estratégico.

En tal oficio se pone de manifiesto lo siguiente:

“Con fecha 6 de marzo de 2026 y número de registro 10/202928.9/26, D. Diego Sánchez Fernández, en representación de Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora, solicita el inicio de la tramitación del Proyecto de Alcance Regional (en adelante, PAR) “Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñoza”, de conformidad con lo establecido en el artículo 37 de la Ley, 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid. Posteriormente, con fecha 27 de marzo de 2026 y número de registro 10/283100.9/26, el promotor aporta documentación adicional que completa el expediente.

Los Proyectos de Alcance Regional, en virtud de las características y concepto que la legislación otorga a estos proyectos, presentan una doble naturaleza, por un lado, de Plan, al ordenar y diseñar territorio y, por otro, de proyecto. Esta doble naturaleza determina los procedimientos ambientales a los que hay que someter los PAR, de manera que según lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, sería necesario tanto una evaluación ambiental estratégica como una evaluación de impacto ambiental.”

Examinada la documentación integrante del expediente, y sin perjuicio de fuera considerada suficiente a los efectos del inicio del procedimiento, se consideró necesario a fin de facilitar el manejo del expediente, por medio de oficio emitido por el Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas en fecha 6 de abril y nº de registro 26/016016.7/26, que el promotor aportara la documentación completa en formato digital, como archivos PDF de tamaño máximo 100 MB, dividiendo la documentación, en caso preciso, en “tomos” fácilmente identificables.



En cualquier caso, comprobado por este órgano ambiental que la documentación cumplía con los requisitos mínimos exigidos en el artículo 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental a los efectos del inicio del procedimiento ambiental, con fecha 27 de marzo se inicia la evaluación ambiental estratégica ordinaria del “Proyecto de Alcance Regional Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñoza” y se procede al inicio de las consultas que abajo se describen, comunicando tales circunstancias al órgano sustantivo.

1.2 Contenido del documento sobre el que se informa

El presente documento de alcance del estudio ambiental estratégico se emite sobre la documentación técnica, puesta a disposición de esta Dirección General por parte de la Dirección General de Urbanismo que a continuación se detalla:

1. TOMO I (MEMORIA)

- 1.1 Memoria PAR DESARROLLO INDUSTRIAL LA MUÑOZA
- 1.2 Anexo 1 - Plano propiedad
- 1.3 Anexo 2 - PLANOS URBANÍSTICOS

2. TOMO II (DOCUMENTO AMBIENTAL)

- 2.1 Tomo II_DIE_Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñoza

3. TOMO III (PROYECTOS TÉCNICOS)

- 3.1 Proyecto de Urbanización:
- 3.2 Previsiones de Edificación

4. TOMO IV (ESTUDIOS SECTORIALES)

- 4.1 ESTUDIO TRÁFICO MOVILIDAD PAR DESARROLLO INDUSTRIAL LA MUÑOZA
- 4.2 MEMORIAS ECONÓMICAS PAR DESARROLLO INDUSTRIAL LA MUÑOZA
- 4.3 MEMORIA IMPACTO NORMATIVO PAR DESARROLLO INDUSTRIAL LA MUÑOZA
- 4.4 CONSULTAS CATASTRALES

1.3 Declaración de interés regional del PAR

Con fecha 13 de junio de 2025, de acuerdo con los artículos 33 y 35 b) de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo de la Comunidad de Madrid, emite la declaración de interés regional y utilidad pública del Proyecto ETH y la decisión de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, favorable a su tramitación como proyecto de alcance regional.

1.4 Descripción del ámbito afectado por el PAR

Según se desprende del documento inicial estratégico (DIE), los terrenos en los que se llevará a cabo el “Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñoza” (denominados mayoritariamente como “La Muñoza”) se localizan en el extremo Noreste del término municipal de Madrid y están ubicados al sur del



aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, en una zona comprendida entre las pistas 14R/32L y 14L/32R, el río Jarama y la autovía A-2.

El ámbito de La Muñoza es uno de los cuatro ámbitos incluidos en la tramitación de la «Modificación Puntual del PG97 en el entorno territorial afectado por la redelimitación del Sistema General del Aeropuerto “Adolfo Suarez – Madrid Barajas” establecida por la Orden FOM/2556/201» (MPG).

La delimitación inicial de dicho APE que fue considerada para emitir, con fecha de 5 de febrero de 2025, el documento de alcance de la MPG es la siguiente:



Reproducción de la Figura nº 1 del DIE. Delimitación inicial del APE La Muñoza en el borrador de la MPG.

Siempre de acuerdo con el DIE, el PAR parte de la delimitación inicial del APE La Muñoza grafiada en la figura anterior y realiza un pequeño ajuste en la misma en la zona sur y oriental en los términos que pueden visualizarse en la figura siguiente.

Los motivos de ese ajuste serían los siguientes:

- Adecuar la delimitación del ámbito a la superficie que realmente justifica el interés regional del PAR. Así, la delimitación propuesta en la figura siguiente se ajusta mejor a las necesidades reales del ámbito, en cuanto a infraestructura viaria de acceso.
- Hacer coincidir el límite del sector en la zona sur con el acceso actual a La Muñoza (que, además, tiene la calificación de vía pecuaria), en aplicación de lo dispuesto en el artículo 32 del Reglamento de Planeamiento, aprobado mediante Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio. A continuación, se



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestion.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: **1276514973501502356073**

muestra la delimitación del PAR tanto sobre ortofoto – con la imagen de fondo de los usos actuales del suelo – como con el borrador de propuesta de ordenación pormenorizada:



Reproducción de la Figura nº 2 del DIE. Imagen del perímetro cartográfico del PAR "Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñoz".

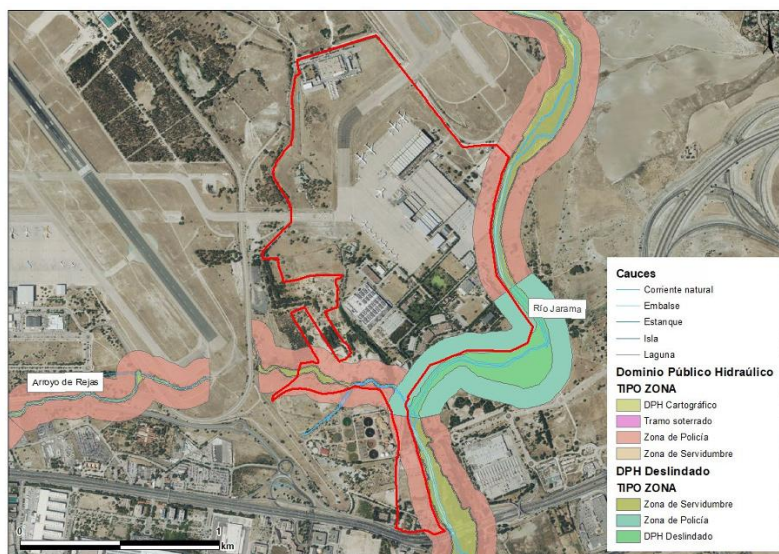
1.5 Descripción de las características ecológicas de la zona afectada por el PAR

La siguiente descripción se ha extraído del DIE del PAR.

El ámbito del PAR es una zona urbanizada y altamente antropizada, si bien presenta determinadas características naturales de interés.

En el entorno del PAR discurren dos cursos de agua: el río Jarama, paralelo al límite oeste del ámbito y el arroyo de Rejas, tributario del anterior, que atraviesa el ámbito en dirección oeste-este.

- El río Jarama transcurre por el extremo este del ámbito. A partir de la pista Este del aeropuerto va acompañando la Vereda de Circunvalación (vía pecuaria) bordeando la zona industrial de La Muñoz. Presenta un dosel arbóreo desarrollado y maduro, con buen estado de conservación. Como más adelante se detalla, el río y sus riberas están en la Red Natura 2000, el LIC (ZEC) *Cuencas de los ríos Jarama y Henares* ES030_LICSES3110001.
- El arroyo de Rejas discurre por el norte de la ERAR de Rejas, atravesando el ámbito de oeste a este, hasta el punto de encuentro con el río Jarama, donde finaliza su curso. El tramo final del arroyo de Rejas se encuentra fuertemente alterado como consecuencia de las actuaciones ligadas a la actividad aeroportuaria desarrolladas en el pasado, y a las actividades extractivas que también se han desarrollado en su entorno cercano. Presenta vegetación riparia pobre, salvo en su tramo final de desembocadura en el Jarama, donde la presencia de un caudal permanente como consecuencia del vertido del efluente de la ERAR de Rejas aporta humedad al medio.



Reproducción de la figura nº 43 del DIE. DPH y DPH deslindado, Zonas de Policía y de servidumbre.

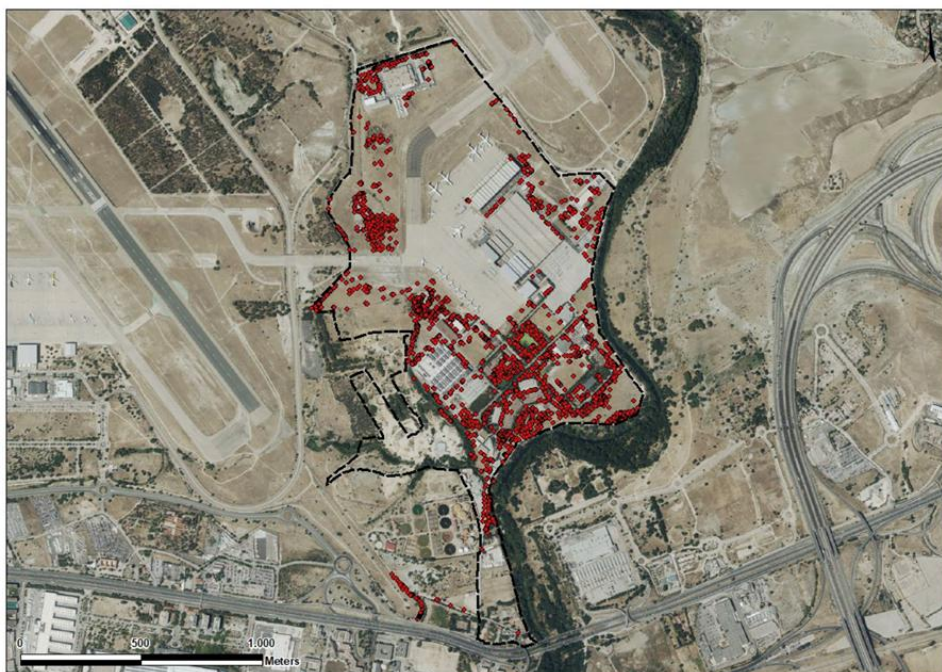
En cuanto a la vegetación potencial, el ámbito del PAR se localiza sobre dos grandes series

- Serie 22b mesomediterránea castellano-aragonesa seca basófila de la encina (*Bupleuro rigidi-Querceto rotundifoliae sigmetum*). Aparece en el noroeste del ámbito. Esta serie es dominante en suelos calcáreos y clima seco, con encinares y matorrales esclerófilos.
- Serie I Geomegaseries riparias mediterráneas y regadíos. Abarca el resto del ámbito. Esta serie es propia de riberas y regadíos, con bosques de especies de rápido crecimiento y sotobosque variable según la luz.

En cuanto a la vegetación actualmente presente, en el DIE se describe que el ámbito del PAR presenta un alto grado de transformación, diferenciándose dos zonas:

- La zona norte/centro, desarrollada desde los años 70, alberga instalaciones industriales vinculadas a la actividad aeroportuaria, con edificaciones de gran envergadura y una consolidada estructura de espacios arbolados, resultado de una planificación cuidadosa.
- La zona sur, de aproximadamente 19 ha, está delimitada por barreras físicas y contiene edificaciones destinadas principalmente a ocio/restauración y, en menor medida, a usos agrarios, además de un muro de defensa contra inundaciones. Las unidades de vegetación y uso del suelo identificadas incluyen: edificaciones y zonas antropizadas, eriales y pastizales de bajo valor ecológico, vegetación de ribera en buen estado de conservación, juncales con especies protegidas como el saúco (*Sambucus nigra*), áreas de actividad extractiva y zonas ajardinadas. Destaca la presencia de vegetación ribereña y ornamental, aunque los espacios naturales son escasos y fragmentados.

En cuanto al arbolado presente en el ámbito, como Anexo VI del DIE se adjunta un inventario de las especies identificadas en el interior del ámbito de estudio. La imagen siguiente, reproducción de la figura nº 47 del DIE, muestra la localización de los pies identificados:



Reproducción de la figura nº 47 del DIE: Pies arbóreos presentes en el ámbito de estudio

Las masas arboladas más frondosas se encuentran principalmente fuera del ámbito, en la zona de la ribera y están formadas por ejemplares de *Populus x canadienses* y *Populus nigra*. Durante los trabajos de campo también se identificó una especie incluida en el Catálogo Regional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres de la Comunidad de Madrid: el saúco (*Sambucus nigra* L). Se trata de un arbolillo o arbusto caducifolio perteneciente a la familia de las caprifoliáceas, que se encuentra dentro de la categoría de “Interés Especial” de Catálogo Regional. También se constató la existencia de ciertos ejemplares arbóreos que han sido registrados como singulares.

Así, en el extremo este del ámbito (cerca del “Camino de Soportes”) se han reconocido dos pequeños rodales de alameda autóctona. Al oeste, en el entorno del arroyo de Rejas, también se ha avistado un rodal de olmos autóctonos maduros y, como excepción de árbol alóctono, un viejo sauce llorón bastante deteriorado.

El ámbito del PAR, pese a estar dominado por infraestructuras aeroportuarias y áreas auxiliares, presenta ciertas condiciones para la presencia de fauna de interés conservacionista, se indica en el DIE, especialmente en torno al río Jarama, que actúa como corredor biológico principal.

En los espacios ribereños se han registrado especies de aves acuáticas y forestales protegidas por la normativa autonómica, como la cigüeñuela (*Himantopus himantopus*), el andarríos chico (*Actitis hypoleucos*) y el ánade friso (*Mareca strepera*), todas catalogadas como “De Interés Especial”.

En los espacios abiertos de la zona norte del ámbito destaca la presencia del alcaraván (*Burhinus oedipnemus*), especie también catalogada como “De Interés Especial”. Cabe destacar también que la abundancia de conejos favorece la presencia de aves rapaces protegidas, como el milano real (*Milvus milvus*), considerado como especie “Vulnerable” (en el catálogo nacional “En Peligro de Extinción”), y el águila calzada (*Hieraaetus pennatus*), considerada como especie “De Interés Especial”. En los censos realizados para los trabajos correspondientes a la MPG del entorno territorial afectado por la redelimitación del sistema general del aeropuerto, se han contabilizado los siguientes ejemplares:



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1276514973501502356073

ESPECIE	ZONA	
	LA MUÑOZA-JARAMA	
Ganso del Nilo	1	
Ánade friso	20	
Ánade azulón	64	
Cuchara común	8	
Zampullín común	6	
Cormorán grande	2	
Garza real	1	
Milano real	0	
Azor euroasiático	1	Cotorra argentina 11
Busardo ratonero	2	Abubilla común 1
Gallineta común	2	Torrecuello euroasiático 0
Andarrios grande	1	Pito real 3
Paloma torcaz	1	Pico picapinos 2
Tórtola turca	1	Cogujada común 0
		Lavandera blanca 4

1.6 Otras afecciones sectoriales

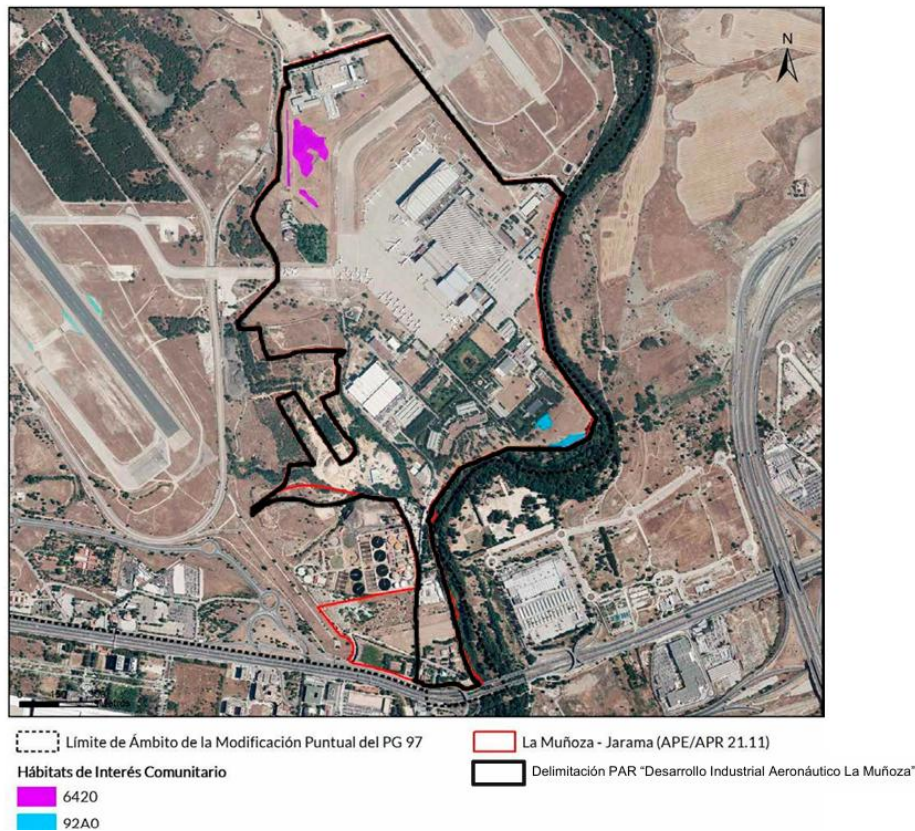
El ámbito afectado por el PAR y su entorno inmediato cuenta con las siguientes afecciones sectoriales:

Hábitats de interés comunitario

De acuerdo con el documento inicial estratégico en los trabajos de campo realizados para la tramitación de la MPG, se identificaron dos HICs en el ámbito APE 21.11 La Muñoza (ver imagen inferior, reproducción de la figura nº 46 del DIE). Ninguno de ellos es prioritario y las muestras inventariadas se encontraban muy alejadas del óptimo que define el hábitat:

- En la zona noroeste, en una superficie aproximada de 25.000 m², existen varias manchas de vegetación adscribibles al HIC 6420, prados húmedos mediterráneos de hierbas altas y juncos del *Molinion-Holoschoenion*, representados por juncales basófilos, que cuenta además con la presencia de saúcos (*Sambucus nigra*), especie catalogada como “De Interés Especial” por el Decreto 18/1992, de 26 de marzo por el que se aprueba el Catálogo Regional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres y se crea la categoría de árboles singulares de la Comunidad de Madrid.
- Al sureste del ámbito, coincidiendo con el borde ripario de la margen derecha de río Jarama y en una superficie aproximada de 6.000 m², existen zonas con manifestaciones del HIC 92A0, Bosques de galería de *Salix alba* y *Populus alba*, que son formaciones riparias dominadas por sauces y chopos principalmente. Estas zonas se encuentran bastante alteradas.





Reproducción de la figura nº 46 del DIE: HICs identificados en el ámbito APE 21.11

Vías pecuarias

Según se describe en el DIE, el ámbito del proyecto afecta al trazado de las siguientes vías pecuarias:

- “Cañada de la Alameda y Rejas” al sur, entre la ERAR de Rejas y la A-2. Cruza el ámbito del PAR en sentido este-oeste, en un pequeño tramo de una longitud aproximada de 260 m.
- “Vereda de Circunvalación del Aeropuerto”, en sentido norte-sur, cuyo trazado inicial se superpone –en el tramo incluido dentro del ámbito del PAR– con la carretera de acceso a La Muñoza, para luego continuar, ya fuera del ámbito, bordeando el muro del actual recinto de Iberia, aguas arriba acompañando al cauce fluvial del Jarama.

El PAR define una conexión viaria al oeste del ámbito y exterior al mismo, que da lugar a un cruce sobre la “Cañada de la Alameda y Rejas” mientras que la “Vereda de Circunvalación del Aeropuerto” se integra en el ámbito en una longitud de aproximadamente 560 m, y su trazado coincide con la carretera que da acceso a las instalaciones de mantenimiento de aeronaves de La Muñoza y a la ERAR de Rejas. Su trazado precedente fue adaptado con la aprobación del PESGA de 2019, se afirma en el DIE, para dar cabida a la ampliación del aeropuerto. Este tramo de la vía pecuaria define el límite al oeste del ámbito del PAR en esta zona; el ámbito del PAR lo incluye para dar solución urbana la continuidad de la red pecuaria y la situación actual del uso de la vía pecuaria como carretera de acceso.

En el DIE se señala que durante la tramitación de la MPG y en relación con el APE La Muñoza, el Área de Vías Pecuarias señaló que el trazado propuesto para la Vereda de Alameda a Rejas no se ajustaba



a los criterios definidos en la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid. Uno de los impactos positivos del PAR y de su interés general, apunta el DIE, se debe a la reconfiguración prevista para dicha vía pecuaria, mejorando su trazado y ejecutando las oportunas actuaciones para su puesta en valor y adecuada conservación.

El DIE propone que dicha reconfiguración se lleve a cabo en consenso con el Área de Vías Pecuarias y conforme a los criterios definidos en la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid. Además, indica el DIE, el documento de alcance evacuado para la tramitación de la MPG realizó una serie de consideraciones generales en relación con los límites de las vías pecuarias, las ocupaciones temporales y la circulación de vehículos a motor que transiten por dominio público pecuario. Estas consideraciones, así como cualquier otra que pueda formular el Área de Vías Pecuarias para la elaboración del documento de alcance del PAR, serán tenidas en cuenta, se señala en el DIE, para la redacción de la documentación para el expediente de aprobación inicial.

Infraestructuras

La red viaria en el entorno del ámbito del PAR, señala el DIE, se caracteriza por una infraestructura que conecta de manera eficiente zonas residenciales, comerciales y de servicio terciario, facilitando la movilidad y acceso a diferentes áreas de interés y se articula en torno al eje definido por la autovía A-2, reforzado por la autovía M-21 y por el tramo final de la carretera M-22 y su prolongación hacia el este (vía de servicio sur del aeropuerto).

Las principales de las vías más cercanas al ámbito del PAR son la autovía de circunvalación M-50, la autopista radial R-2, la autovía A-2, las autopistas M-11, M-12, M-13 y M-14, la carretera M-22, la avenida Sur del Aeropuerto de Barajas y el camino de Rejas.

Actualmente, existe un único acceso viario a La Muñeza, por el sur y a través de la denominada “Carretera de La Muñeza”, que tiene conexiones con la A-2 y la M-21. Dada la necesidad de garantizar la continuidad ininterrumpida de la actividad industrial de La Muñeza (dado su carácter estratégico para la operación de las aeronaves tanto de Iberia como de otras compañías), el PAR prevé la ejecución de las obras de urbanización de forma faseada y estableciendo los periodos transitorios oportunos y la convivencia simultánea de las edificaciones e instalaciones existentes y de las nuevas a desarrollar en el contexto de “Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñeza”.

El PAR propone conexiones exteriores en un punto situado al oeste mediante un vial que llega a conectar con la pequeña glorieta existente en la M-22 y con la avenida de Aragón (vía de servicio de la A-2) en la esquina sureste del ámbito, próxima al puente existente sobre la autovía A-2.

Actualmente, las instalaciones industriales de Iberia reciben el suministro eléctrico en alta tensión por dos compañías distribuidoras: I-DE Redes eléctricas inteligentes, SAU (Iberdrola), y UFD (Unión Fenosa Distribución, del grupo Naturgy).

El ámbito cuenta con suministro de gas por parte de Nedgia con alimentación exterior que se produce mediante una tubería hasta la Estación de regulación y medida (ERM), instalada en el interior de “La Muñeza”.

Adicionalmente hay 2 oleoductos al sur del ámbito de actuación que lo atraviesan en sentido este-oeste: el oleoducto Torrejón-Barajas (TOBAR) – 2x24” y el oleoducto Loeches-Barajas (LOEBAR) – 10”.



Las redes y el servicio de abastecimiento de agua (aducción y distribución) en el municipio de Madrid, son gestionados por Canal de Isabel II Gestión, mediante la suscripción del Convenio de relaciones entre el Ayuntamiento de Madrid y el Canal de Isabel II Gestión SA en materia de Abastecimiento de Agua para la Ciudad de Madrid. El ámbito de actuación dispone de suministro de agua potable por parte del Canal de Isabel II, aunque la red interior a “La Muñoza” es gestionada por Iberia.

Las redes y el servicio de saneamiento (alcantarillado y depuración) son gestionados por Canal de Isabel II Gestión en el municipio de Madrid, mediante la suscripción de un Convenio de Encomienda de Gestión de los Servicios de Saneamiento entre el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid y El Canal de Isabel II.

Patrimonio cultural

En el inventario de bienes inmuebles de patrimonio histórico de la comunidad de Madrid, se recogen yacimientos arqueológicos y paleontológicos situados en el ámbito, en la desembocadura del arroyo de Rejas-Las Moreras, entre la Muñoza y la estación de San Fernando, Caserío de Juan Muñoz, la desembocadura del arroyo Rejas, La Muñoza y el arroyo de la Plata/arroyo de la Tía Martina.

1.7 Objetivos de la propuesta

De acuerdo con la documentación recibida, el objetivo principal del “Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñoza” es la implantación de un Parque Industrial, Empresarial y Tecnológico vinculado a la industria y a la innovación aeroespacial, con las siguientes características esenciales:

- Creación de un hub aeronáutico de referencia, en el que se integren todas las actividades de Iberia (que trasladará a este emplazamiento sus actuales oficinas de servicios centrales) y de actividades conexas y de industria auxiliar, gestionadas tanto por Iberia como, en su caso, por terceros operadores interesados, cuya selección priorizará actividades compatibles y complementarias con la vocación del ámbito. La vocación es generar un ecosistema enfocado en el sector aeronáutico y aeroespacial que atraiga a las empresas más punteras del sector y genere sinergias recíprocas entre los diferentes actores que se implanten en el ámbito del “Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñoza”.
- Modernización de las instalaciones industriales de Iberia, con el objetivo de reforzar su posición de liderazgo en su sector y de asegurar el correcto mantenimiento y reparación de aeronaves que utilizan las instalaciones del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. Desde esta perspectiva, en la ordenación del “Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñoza” se garantizará la compatibilidad y correcta integración de las instalaciones industriales de Iberia con el sistema aeronáutico.
- Desarrollo de actividades económicas, tecnológicas, empresariales y logísticas en el entorno aeroportuario, integrando y configurando el “Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñoza” como un polo de desarrollo e innovación, así como un punto logístico de transporte multimodal y alto valor añadido que atraiga la implantación de terceros operadores que contribuyan a la dinamización y eficiencia del uso del suelo.

1.8 Alternativas consideradas

Según se indica en el apartado 6 del DIE las alternativas planteadas han sido elaboradas sobre la base del cumplimiento de los objetivos del PAR y de una serie de condicionantes preexistentes para la ordenación, ya que, sustancialmente, la propuesta se realiza sobre un suelo ocupado en la actualidad



por edificaciones e instalaciones dispersas (los terrenos de La Muñeza en los que Iberia desarrolla actualmente su actividad), siendo uno de los objetivos de la actuación la racionalización y mejora en la ocupación del espacio, así como la reducción de consumos y distribución de suministros y servicios.

Por ello, se parte del mantenimiento de la operativa y funcionalidad de las edificaciones, infraestructuras, y actividades existentes, tanto en suelo como en subsuelo, así como la seguridad de dichas instalaciones en cada fase de transformación. Con ello debe mantenerse también en funcionamiento, en el plano de cota bajo rasante urbana, dentro de la actual parcela de Iberia, una compleja red de galerías y canalizaciones que interconectan edificios y actividades. También, se argumenta en el DIE, es preciso mantener la ubicación actual, ya que es condición operativa el tránsito de aeronaves, medios, suministros y personal.

Por ello, se señala en el DIE, las alternativas definidas comparten algunos elementos comunes, tales como:

- a) La ordenación del nuevo recinto operativo de Iberia (Hangares, Talleres de Motores, Mantenimiento) dimensionado en función de sus necesidades funcionales y en contacto directo con la zona de pistas del aeropuerto.
- b) La creación de un parque de ribera en el entorno del cauce del río Jarama.
- c) Las conexiones exteriores, limitadas a las reducidas opciones viables, ya que el ámbito del PAR está rodeado en la práctica totalidad de su perímetro por el sistema aeroportuario, por la ERAR de Rejas y por el río Jarama.
- d) La preservación como espacios libres/zonas verdes de áreas ambientales de valor.
- e) La integración en el modelo de ordenación del dominio público hidráulico del arroyo de Rejas.
- f) Es un dato fijo la superficie edificable máxima, precisa para la creación de la masa crítica necesaria para garantizar el funcionamiento del complejo como nodo de actividad aeroespacial estratégico, así como el uso global del ámbito, industrial, que es el compatible con las condiciones del lugar y el adecuado para los fines de la actuación.

Sobre esa base, se ha aplicado una evaluación comparativa multicriterio con:

- Criterios urbanísticos y ambientales
- Valoración de cada alternativa mediante puntuaciones (1 a 5)
- Análisis cualitativo del desempeño en:
 - Funcionalidad aeronáutica
 - Flexibilidad
 - Sostenibilidad
 - Operatividad durante ejecución
 - Integración territorial

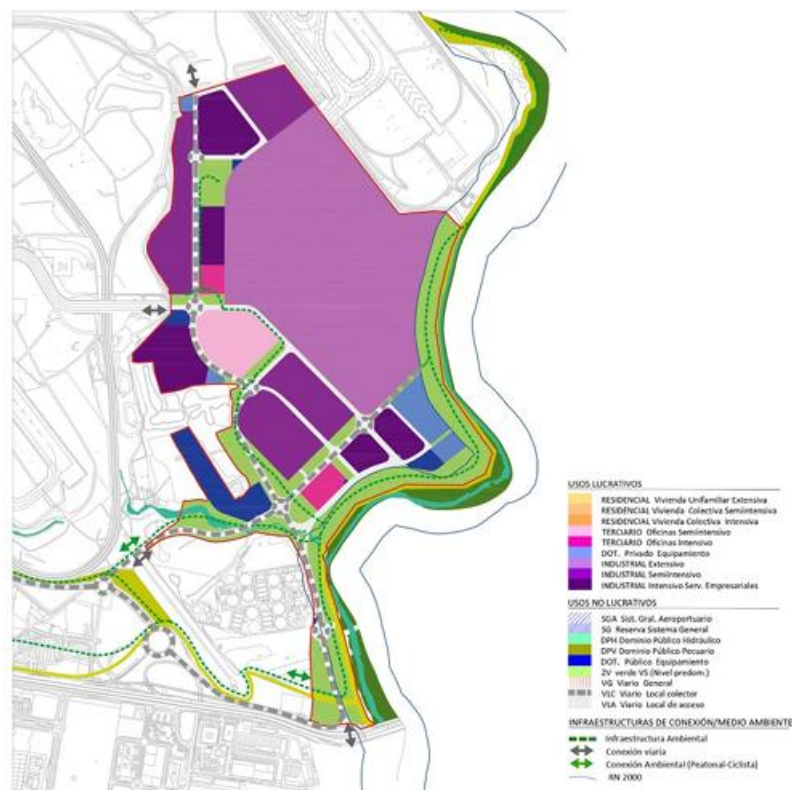
La Alternativa 0 (no actuación) mantiene el estado actual del recinto, aunque según el DIE es ineficiente urbanística y ambientalmente y no cumple con los objetivos estratégicos planteados. Se descarta en el DIE por el uso ineficiente del suelo, no suponer mejoras ambientales ni funcionales y bloquear la evolución del ámbito.



La **Alternativa 1** apuesta por una red viaria en “espinas quebradas”, parcelas industriales de gran tamaño al norte y decrecientes al sur y una red de zonas verdes en bordes (especialmente en las riberas). Ya que aunque el DIE la considera adecuada, también indica que supone una baja flexibilidad parcelaria, una peor posibilidad de adaptación a actividades futuras y mayores dificultades operativas en fases de transición por lo que la considera poco flexible y eficiente ambientalmente.

La **Alternativa 2** propone un eje longitudinal norte-sur con anillos internos, parcelas de gran escala (alta capacidad industrial) y mayor flexibilidad organizativa. Tiene como ventajas, según el DIE, su alta eficiencia funcional, una buena capacidad de acogida y una mejor integración de criterios ambientales. Sin embargo, el DIE la descarta por su escala excesiva, lo que supone una menor integración urbana y un peor ajuste al planeamiento municipal, lo que supone que es muy eficiente técnicamente, pero con déficit de integración territorial

Por último, la **Alternativa 3**, la escogida en el DIE, propone, a juicio del promotor, una red viaria en malla (estructura más equilibrada), parcelas de gran escala, pero mejor distribuidas, una mayor adaptación a la actividad en funcionamiento y un refuerzo del sistema ambiental del Jarama. Sus ventajas son un mayor equilibrio entre flexibilidad y operatividad, una mejor integración ambiental y urbana, una continuidad total de con las actividades existentes y una mayor calidad paisajística y de espacios libres, por lo que el DIE la considera la alternativa más equilibrada globalmente.



Reproducción de la figura nº 4 del DIE. Alternativa seleccionada para el PAR

1.9 Descripción de la alternativa seleccionada

Según se indica en el documento inicial estratégico, el PAR se extenderá sobre una superficie del entorno de 1,6 millones de m².y albergará edificaciones productivas de primer nivel, con una superficie construida total que superará los 745.000 m². La vocación del “Desarrollo Industrial Aeronáutico La



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestion.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1276514973501502356073

Muñoz" es la de consolidar y atraer inversiones y actividades relacionadas principalmente con el sector aeronáutico y aeroespacial. Iberia también trasladará al PAR su sede corporativa, actualmente ubicada en la calle Martínez Villergas, 49 (Madrid). Esta nueva sede corporativa tendrá una superficie construida superior a 30.000 m² y podrá albergar hasta 1.500 trabajadores, incluyendo criterios de eficiencia energética y sostenibilidad.

Se prevén las siguientes tres zonas funcionales, siempre de acuerdo con el DIE:

- **Zona 1. Zona directamente vinculada a la plataforma de vuelo:** constituida por el área que contiene la plataforma de aeronaves (con acceso directo a pistas), en la que se implantarán actividades que se beneficien de esta privilegiada ubicación.

En esta zona destaca la instalación existente consistente en el Hangar 6 de Iberia, dedicada al mantenimiento, inspección y reparación de aeronaves, incluyendo revisiones y actuaciones correctivas, tareas de verificación funcional y control documental asociadas a la continuidad de la aeronavegabilidad. Esta actividad de mantenimiento de línea es esencial para la operativa diaria de Iberia y será reforzada con la ejecución del "Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñoz". En torno a dicha actividad de mantenimiento desarrollada en el Hangar 6, que actúa como eje vertebrador de la zona, se prevé la modernización progresiva de las instalaciones aeronáuticas conexas y complementarias.

Se contemplan, entre otras, actividades de mantenimiento integral de aeronaves y de inspección técnica avanzada, revisiones de larga estancia e instalaciones de ensayo y verificación, todas ellas compartiendo el valor estratégico de la conexión directa con las pistas del aeropuerto (elemento diferenciador que, según se afirma en el DIE, refuerza el atractivo del ámbito).

- **Zona 2. Zona de Industria Aeronáutica:** esta zona la constituye el resto de las parcelas de carácter industrial del ámbito del PAR y se interrelacionará con las actividades de la zona anterior, aprovechando las sinergias generadas por la interacción de actividades aeronáuticas conexas. Actualmente se ubican en la zona al norte de La Muñoz instalaciones para el desarrollo de la actividad de catering en la aviación, operativas desde la década de 1980, que prestan servicio tanto a Iberia como a otras compañías. Dicha actividad, se indica en el DIE, tiene vocación de permanencia dentro del proyecto con el objetivo de posibilitar su modernización y potencial reforma.

De este modo, el PAR contará con una actividad dedicada a la producción y acondicionamiento de alimentación y bebidas para servicios de restauración vinculados a operaciones de transporte aéreo. La misma servirá como locomotora industrial del ámbito, en torno a la cual se articulará un tejido productivo de operadores especializados y fomentará la implantación de otras actividades industriales. Esta zona tendrá, además, una potencial conectividad con los futuros desarrollos de AENA en la zona de Entrepistas, por lo que se verán también favorecidas las sinergias entre ambos elementos urbanos, el aeropuerto y el nuevo desarrollo tecnológico.

Entre las actividades complementarias que se podrán implantar en esta zona se incluyen desde actividades de fabricación (de motores, de componentes aeroespaciales, de sistemas de aviónica, de equipos de handling y ground support, etc.) o de investigación, desarrollo e innovación aeronáuticos (I+D+i), hasta la logística y almacenamiento de carga aérea, pasando por actividades de suministro de combustibles de aviación y el procesamiento y análisis de datos aeronáuticos o de gestión y tratamiento de residuos aeroportuarios, entre otros muchos.

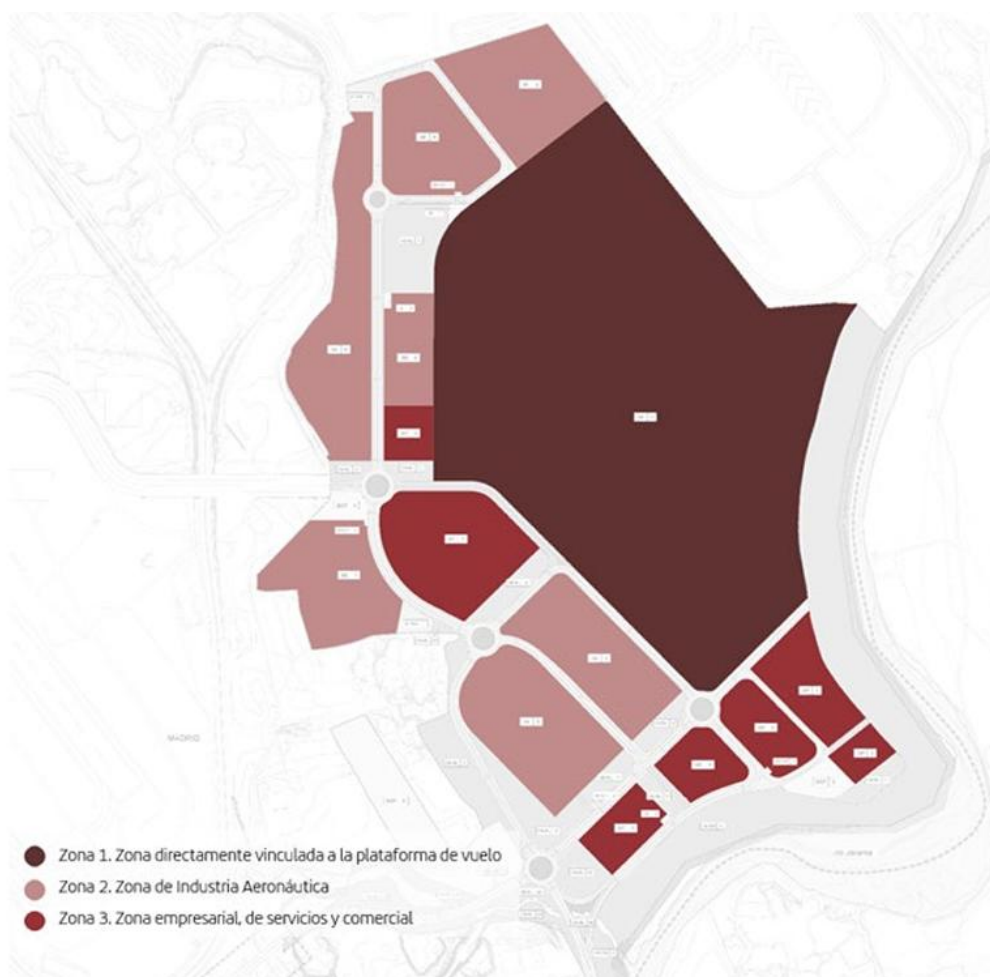
- **Zona 3. Zona empresarial, de servicios y comercial:** estratégicamente situada entre las dos anteriores, esta zona acogerá un ecosistema de actividades empresariales, de servicios y



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1276514973501502356073

comerciales complementarias del sector aeronáutico. Dichas actividades se beneficiarán de la proximidad operativa a la plataforma de vuelo, de las infraestructuras compartidas y del efecto clúster generado por el entorno especializado que conformará “Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñoza”.

En esta zona destacan, como elemento central sobre el que pivotarán el resto de las actividades, la nueva sede de Iberia prevista en el PAR, así como la actividad de entrenamiento de pilotos y tripulación de cabina, que actualmente se desarrolla en La Muñoza. El área de influencia de esta zona se extenderá hacia otras parcelas próximas, en las que se podrán desarrollar también otras actividades de uso terciario o empresarial. En particular, podrán implantarse actividades de servicios especializados y comerciales relacionadas con el sector aeronáutico, sedes corporativas y oficinas técnicas de empresas del sector, así como servicios auxiliares que completen la cadena de valor (compañías de seguros especializadas en aviación, consultoría aeroespacial, diseño e investigación aeronáuticos, ingeniería y consultoría aeronáuticos, etc.).



Reproducción de la figura nº 5 de DIE. Esquema indicativo de zonas funcionales del PAR

Desde el punto de vista urbanístico, el uso global del PAR será industrial, con un índice de edificabilidad de 0,4588 m²/m², en relación con la totalidad del suelo del ámbito, conforme a las necesidades del proyecto. Este índice resulta también ser coherente, se indica en el DIE, con el modelo territorial del municipio, con la capacidad de acogida de los terrenos, y con los antecedentes urbanísticos del suelo.



La superficie edificable total del proyecto es de 745.472,02 m²e.

Se incluye a continuación la reproducción de las “características cuantitativas sintéticas en el ámbito del PAR” según se recoge en la página 50 del DIE:

CARACTERÍSTICAS CUANTITATIVAS DEL PAR “DESARROLLO INDUSTRIAL AERONÁUTICO LA MUÑOZA”							
	CLAVE	USO	SUP. (m ² s)	EDIFICABILIDAD LUCRATIVA (m ² e)			
				IN	SE	T	DP
DOTACIÓN RED SUPRAMUNICIPAL	DPV	Infraestructuras comunicaciones Vía Pecuaria	19.081,56				
	DPH	Dominio público hidráulico	8.089,50				
	VPP	Infraestructuras comunicaciones viario	945,67				
SUBTOTAL			28.116,73				
DOTACIÓN RED GENERAL (RG)	VS RG	Equipamientos Zonas Verdes y Espacios Libres	178.095,75				
	VPP RG	Infraestructuras comunicaciones viario	32.447,88				
SUBTOTAL			210.543,63				
DOTACIÓN RED LOCAL (L)	VB RL	Zonas Verdes	117.926,35				
	DOT	Equipamiento	53.743,22				
	SI	Servicios infraestructurales	1.901,78				
	VP	Vía Pública	131.129,58				
SUBTOTAL			304.700,93				
TOTAL DOTACIONAL PÚBLICO			543.361,29				
USOS PRIVADOS LUCRATIVOS	IN	Industria general y almacenaje	812.452,95	487.471,77			
	SE	Industria Servicios Empresariales	147.011,98		142.601,62		
	T	Servicios Tercarios	81.272,47			81.020,47	
	DP	Servicios colectivos, equipamiento privado	34.378,16				34.378,16
USOS PRIVADOS NO LUCRATIVOS	DP SE DP CR DP CT	Dotacional privado Servicio Infraestructural	6.451,06	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL USOS PRIVADOS			1.081.566,62	487.471,77	142.601,62	81.020,47	34.378,16
TOTAL ÁMBITO PAR			1.624.927,91	745.472,02			

La superficie edificable homogeneizada resulta, por aplicación de los coeficientes de homogeneización, como sigue, de acuerdo con el cuadro que aparece en la página 52 del DIE:



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
https://gestiona.comunidad.madrid/csv
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1276514973501502356073

Parcela	Edificabilidad	Coef. Homog.	Sup. edif. homog.
IN 1	350.438,64	1	350.438,64
IN 2	29.774,15	1	29.774,15
IN 3	35.808,34	1	35.808,34
IN 4	31.105,64	1	31.105,64
IN 5	40.345,00	1	40.345,00
SE 1	44.904,35	1	44.904,35
SE 2	19.870,22	1	19.870,22
SE 3	15.965,73	1	15.965,73
SE 4	20.818,08	1	20.818,08
SE 5	41.043,24	1	41.043,24
ST 1	49.519,49	1,587	78.587,43
ST 2	12.927,80	1,587	20.516,42
ST 3	18.573,17	1,587	29.475,62
DP 1	26.232,37	1	26.232,37
DP 2	8.145,79	1	8.145,79
TOTAL	745.472,01		793.031,03

2. DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

El presente documento de alcance del estudio ambiental estratégico se formula sin perjuicio de la viabilidad urbanística de la propuesta, con base en la documentación presentada y en los informes técnicos pertinentes, de acuerdo con lo previsto en el artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Se debe señalar que, además de las medidas de prevención, reducción y compensación de efectos negativos que, con carácter general, se incluyen en el documento inicial estratégico presentado, el documento a someter a declaración ambiental estratégica cumplirá las condiciones establecidas por el presente informe, significando que, en los casos en que pudieran existir discrepancias entre unas y otras, prevalecerán las contenidas en este último. Cualquier modificación de tales medidas y condiciones deberá contar con el informe favorable del órgano ambiental competente.

Las condiciones que a continuación se señalan se emiten sin perjuicio de las determinaciones adicionales que puedan resultar de la documentación que se solicita, que, en todo caso, deberá acompañar al documento a someter a declaración ambiental estratégica.

2.1 Aplicación de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental

2.1.1 Participación de las Administraciones públicas afectadas y del público interesado

En cumplimiento del artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con fecha 31 de marzo de 2026 se realizan consultas previas a las administraciones públicas afectadas y las personas interesadas para que, en el plazo de treinta días hábiles, aporten sus sugerencias en relación con la amplitud, nivel de detalle y el grado de especificación del estudio ambiental estratégico:

Se han identificado como administraciones públicas y público interesado a los señalados en la siguiente relación:

- Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior. Área de Vías Pecuarias.



- Dirección General de Aviación Civil.
- Subdirección General de Protección Civil de la Dirección General de Seguridad, Protección Civil y Formación de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior.
- Área de Instalaciones Eléctricas de la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior.
- Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior.
- Dirección General de Carreteras (Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras).
- Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo
- Consorcio Regional de Transportes Regulares de Madrid (Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras).
- Metro de Madrid S.A.
- Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español (Consejería de Cultura, Turismo y Deporte)
- Área de Sanidad Ambiental de la Dirección General de Salud Pública (Consejería de Sanidad)
- Confederación Hidrográfica del Tajo (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico)
- Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico)
- Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible).
- Dirección General del Sector Ferroviario (Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible).
- Ayuntamiento de Madrid. Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda, subdirección general de Calidad y Evaluación Ambiental, subdirección general de Bomberos.
- Ayuntamiento de Madrid. Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental
- Ayuntamiento de Alcobendas.
- Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama.
- Ayuntamiento de San Fernando de Henares.
- Metro de Madrid, S.A:
- Centro de Operaciones aéreas combinadas, (CAOCTJ) del Ejército del Aire, Base Aérea de Torrejón.
- Red Eléctrica de España, S.A.U
- Ecologistas en Acción
- SEO. Sociedad Española de Ornitología.
- Liberum Natura.
- UNICO LOCK BOX S.L.

De manera simultánea, se han solicitado los siguientes informes preceptivos:

- Con número de registro 26/015703.1/26, se solicitó al Canal de Isabel II Gestión el informe del ente gestor previsto en el artículo 7 del Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid.



- Con número de registro 26/015705.3/26, se solicitó al Servicio de Informes Técnicos Medioambientales de la actual Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal (Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior) informe conforme a sus competencias.
- Con número de registro 26/015704.2/26, se solicitó al Área de Planificación y Gestión de Residuos de la actual Dirección General de Transición Energética y Economía Circular (Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior) informe conforme a sus competencias.

Se han recibido las siguientes respuestas de los organismos antes mencionados:

- En un primer informe de fecha 27 de abril, el Área de Vías Pecuarias informa desfavorablemente al PAR, al argumentar que su ejecución produciría la pérdida de continuidad de las vías pecuarias “Cañada de Alameda a Rejas” y “Vereda de Circunvalación del Aeropuerto”.

No obstante, valorados los datos del expediente y los antecedentes administrativos, se comprueban dos circunstancias, por un lado, en la documentación aportada por el promotor se argumenta que las vías pecuarias afectadas por el sistema general aeroportuario fueron desafectadas con la aprobación del Plan Director de aeropuerto. Por otro lado, en el informe del Área de Vías Pecuarias de fecha 1 de febrero de 2024, emitido con ocasión de la consulta efectuada durante la tramitación del expediente del Borrador de la “Modificación Puntual en el entorno afectado por la redelimitación del sistema general del aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas establecida por la orden FOM/2556/2012 en el municipio de Madrid”, dentro de cuyo ámbito de actuación se encuentra incluido el PAR “Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñeza”, se mencionan las dos vías pecuarias antecitadas y se establecían una serie de condiciones para la redacción de estudio ambiental estratégico.

Por tales circunstancias, en fecha 12 de mayo se solicita desde el Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas que se aclare la situación de las citadas vías pecuarias “Cañada de Alameda a Rejas” y “Vereda de Circunvalación del Aeropuerto” y si las condiciones a cumplir deben reflejarse en el estudio ambiental estratégico.

En contestación, el Área de Vías Pecuarias emite nuevo informe de fecha 11 de junio de 2026 en sentido favorable, con una serie de consideraciones y condiciones para la protección de las vías pecuarias que se han reflejado en el presente documento de alcance.

- UNICO LOCK BOX S.L. presenta un escrito, fechado el 8 de mayo de 2026, en el que argumenta la necesidad de construir una rotonda en la M-22 que de mayor fluidez al tráfico y permita conectar la parte sur de la Colonia Fin de Semana con su parte norte y con el Sistema General Aeroportuario, aliviando toda la infraestructura rodada de acceso.
- La subdirectora general de evaluación ambiental de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico contesta, a través de oficio de fecha 7 de abril de 2026, que su unidad no tiene asignada competencia respecto a la emisión de informes, valoraciones o análisis previos sobre los procedimientos o sobre la necesidad o no de su sometimiento a evaluación ambiental.
- El técnico de medio ambiente del Ayuntamiento de Alcobendas señala en su escrito de fecha 17 de abril que, dado que la ejecución del proyecto se llevará a cabo dentro de los terrenos del aeropuerto, para los que ya existe un Plan Director que fue objeto del correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, así como las características de las instalaciones previstas, no se emiten alegaciones ni consideraciones al proyecto presentado.
- El informe de la Confederación Hidrográfica del Tago de 21 de abril pone de manifiesto que el PAR afecta a la Red Natura 2000, el LIC (ZEC) *Cuencas de los ríos Jarama y Henares* ES030_LICSES3110001 y a la Zona sensible asociada al Embalse del Rey ES030_ZSENESCM844. Asimismo, indica que el PAR afecta al Río Jarama, el Arroyo de las



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestion.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1276514973501502356073

Charcas, el Arroyo Rejas y afluente. Por ello, el organismo de cuenca plantea una serie de cuestiones y condiciones que han sido reflejadas en el presente documento de alcance.

- La Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Dirección General del Sector Ferroviario, en su informe de 30 de abril, señala que no tiene competencias en materia de medio ambiente y, por tanto, no se va a pronunciar en este sentido sobre la documentación recibida.

Sin perjuicio de ello, recuerda que, de acuerdo con el artículo 7 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, en los casos en que se acuerde la redacción, revisión o modificación de un instrumento de planeamiento urbanístico que afecte a la Red Ferroviaria de Interés General o a las zonas de servicio reguladas en el artículo 9, el órgano con facultades para acordar su aprobación inicial deberá enviar, con anterioridad a esta, el contenido del proyecto al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible para que por este se emita, en el plazo de dos meses computados desde la fecha de su recepción y con carácter vinculante en lo relativo a las materias de su competencia, un informe comprensivo de las observaciones que, en su caso, estime convenientes. Si transcurrido dicho plazo no se hubiera evacuado el informe citado por el referido Ministerio, se entenderá su conformidad con el proyecto urbanístico

- En su informe de 29 de abril, la Dirección General de Aviación Civil señala que, según se establece el artículo 54 de la Ley 48/1960 sobre Navegación Aérea, es necesario que la administración u organismo competente para la tramitación del planeamiento territorial o urbanístico remita al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, los proyectos de planes o instrumentos de ordenación urbanística o territorial o de cualquier otra índole que ordenen físicamente el territorio, así como sus revisiones o modificaciones, siempre que se encuentren en alguno de los siguientes supuestos:
 - Incluyan dentro de su ámbito la zona de servicio aeroportuaria.
 - Afecten a los espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas.
 - Afecten a las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, previstas respecto a las actuaciones planificadas en la zona de servicio de los Planes Directores.
 - Afecten a los espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas de instalaciones radioeléctricas civiles.

Todo ello, al objeto de que la Dirección General de Aviación Civil emita informe con carácter preceptivo y vinculante respecto a dichos proyectos de planes o instrumentos en lo que se refiere a las competencias exclusivas del Estado en materia aeroportuaria.

Al respecto, tal Centro Directivo no tiene pronunciamientos que realizar en relación con el procedimiento de evaluación ambiental sobre el «Proyecto de Alcance Regional “Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñeza”», en el término municipal de Madrid (Madrid), dado que esta Dirección General emite informe a los instrumentos de planeamiento en su tramitación urbanística. Independientemente de lo indicado en tal escrito, la Dirección General de Aviación Civil recuerda que cualquier construcción, instalación o plantación que se sitúe en una zona afectada por servidumbres aeronáuticas, o que tenga una altura igual o superior a 100 metros sobre el nivel del terreno o agua circundante, requerirá acuerdo previo favorable de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), o del órgano competente del Ministerio de Defensa, según corresponda en el ámbito de sus respectivas competencias, conforme a lo dispuesto en los artículos 54 bis de la Ley 48/1960 y 31 y 33 del Real Decreto 369/2023, y en el artículo 15 del Real Decreto 369/2023, respectivamente.



Finalmente, la Dirección General de Aviación Civil indica que, a través de la herramienta web Plataforma de Informes Urbanísticos (PLINUR), se puede consultar la información en relación con la integración territorial de diversas infraestructuras de transporte aéreo (aeropuertos, helipuertos e instalaciones de navegación aérea), de acceso mediante el siguiente enlace: <https://plinur.transportes.gob.es/>

- Por su parte, la Subdirección General de Protección Civil, en su informe de fecha 21 de abril pone de manifiesto que no se ha realizado una correcta evaluación de los posibles riesgos que afectan al proyecto reseñado de acuerdo con lo reflejado en el Visor de mapas de protección civil de la Comunidad de Madrid, por lo que establece los riesgos a considerar, como se refleja en el presente documento de alcance.
- El Consorcio Regional de Transportes Regulares de Madrid (CRTM), en su informe de 22 de abril, plantea que el análisis realizado a partir de la documentación remitida pone de manifiesto que el planteamiento de los problemas viales y de movilidad resulta coherente con la situación del entorno reconocida en informes sectoriales emitidos en procedimientos urbanísticos previos en el ámbito aeroportuario, si bien señala una serie de consideraciones con relación a la movilidad que han sido reflejadas en el presente documento de alcance.

El Consorcio concluye en afirmar que constata que la documentación del PAR en esta fase aborda, a nivel estratégico, la generación de demanda de movilidad asociada a los usos y edificabilidades previstos, así como los criterios generales relativos a la movilidad peatonal y ciclista, dando cumplimiento, en este nivel de análisis, a las consideraciones formuladas en informe del CRTM de un expediente anterior que afecta al ámbito. No obstante, el análisis realizado no permite evaluar la suficiencia futura de la oferta de transporte público ni definir de forma operativa las soluciones de servicio necesarias, cuestiones que deberán ser objeto de desarrollo específico en fases posteriores, como se refleja en el presente documento de alcance.

- El informe de la subdirección general de Seguridad Alimentaria y Sanidad Ambiental de 4 de junio de 2026 plantea una serie de recomendaciones sanitario-ambientales que han sido recogidas en este documento de alcance.
- La Jefatura de Bomberos del Ayuntamiento de Madrid, en su escrito de 7 de agosto de 2026 remite al informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del propio Ayuntamiento.
- La Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental de Ayuntamiento de Madrid, mediante sendos informes de fechas 6 y 21 de mayo, señala, en el primero de ellos, condiciones para la evaluación acústica y, en el segundo, las potenciales repercusiones ambientales de la propuesta y, a la vista de las características del PAR, propone una serie de sugerencias para incorporar en el estudio ambiental estratégico que han sido incorporadas al presente documento de alcance.
- La Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, en su informe de 20 de mayo, señala que no existen desarrollos o proyectos de infraestructuras ferroviarias gestionados por ella en el ámbito del PAR.
- Red Eléctrica de España, S.A.U, en su informe de 12 de junio manifiesta que no presenta oposición al PAR por no existir afecciones a instalaciones de su titularidad.
- Por su parte la Dirección General de Patrimonio Cultural, señala en su informe de que existen una serie de bienes patrimoniales documentados en el inventario INPHIS (Inventario de Patrimonio Histórico) en el Ámbito APE 21.11 "La Muñeza-Jarama". Asimismo, indica que el expediente RES/0443/2022, fue objeto, con fecha de 14/07/2025 (Ref. 59/097676.9/25) de un informe arqueológico de prospección en el que se definieron varias zonas más con restos



arqueológicos. Por todo ello, señala una serie de condiciones que se han reflejado en el presente documento de alcance.

- La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, en su informe de fecha 10 de agosto de 2026 pone de manifiesto que el ámbito del PAR se encuentra recogido dentro de la Modificación Puntual del PGOUM 1997 en el entorno territorial afectado por la redelimitación del Sistema General del Aeropuerto “Adolfo Suarez Madrid Barajas” establecida por la Orden FOM/2556/2012 (en adelante MPG), circunstancia ya citada anteriormente en el presente documento de alcance. La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal también cita su informe de fecha 5 de agosto de 2026 y n.º de referencia Ref: 10/727552.9/26 sobre la MPG, que adjunta a la contestación remitida.
- El Área de Planificación y Gestión de Residuos, en su informe de 4 de septiembre, reclama un informe en materia de calidad de suelos que acompañe al futuro estudio ambiental estratégico, con el contenido que se refleja en el presente documento de alcance.
- Canal de Isabel II, que, en su informe de 8 de septiembre, refleja una serie de condiciones para el abastecimiento y el saneamiento del PAR, como se detalla en el presente documento de alcance.

En la siguiente fase de tramitación se debe incluir en el documento técnico un apartado en el cual se desarrolle la contestación a las sugerencias de las Administraciones Públicas y público relacionado, y en el caso de no tenerlas en cuenta, una explicación que justifique su rechazo.

2.1.2 Contenido del estudio ambiental estratégico

Conforme a lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 4/2014, de 22 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid, tomando en consideración el presente documento de alcance, el promotor elaborará el estudio ambiental estratégico.

El estudio ambiental estratégico deberá contener los aspectos relacionados en el anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y aquellos reclamados en el presente documento de alcance. Entre otras cuestiones cabe mencionar que dicho estudio debe contener los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, su incidencia en el cambio climático, en particular una evaluación adecuada de la huella de carbono asociada al plan, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el paisaje y la interrelación entre estos factores. Estos efectos deben comprender los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos.

Deberá aportarse una descripción de la manera en que se realizó la evaluación de las alternativas, las cuales deben ser técnica y ambientalmente viables, justificando la motivación desde el punto de vista ambiental de la alternativa seleccionada y el motivo de rechazo de las demás.

Igualmente debe incluir las medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación del plan, incluyendo aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo y el programa de vigilancia.



2.2 Pautas sobre información a aportar en siguientes fases

El Anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, regula el contenido mínimo que debe tener el estudio ambiental estratégico. Para la elaboración del documento ambiental estratégico y del documento que se someta a declaración ambiental estratégica debe tenerse en cuenta las consideraciones que se incluyen en los siguientes apartados, así como cualquier otra que se desprenda de los correspondientes informes emitidos durante el procedimiento por los organismos afectados, todo ello para garantizar el cumplimiento de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Al efecto de poder realizar un adecuado análisis y comparación con la cartografía territorial y sectorial existente, el documento a someter a declaración ambiental estratégica deberá incluir la cartografía del plan en formato digital vectorial, preferiblemente en formato shapefile (multiarchivo). Todos los recintos cartografiados deberán incluirse en archivos digitales o capas de tipo polígono georreferenciados según el sistema geodésico de referencia vigente (ETRS89 Huso 30, código EPSG 25830) y deben ser plenamente coherentes con los planos PDF aportados.

2.3 Protección del medio natural

La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal señala en su informe de 10 de agosto que parte de la zona afectada del proyecto se localiza dentro del ámbito del Decreto 172/2011, de 3 de noviembre, del Consejo de Gobierno, por el que se declara la zona especial de conservación “Cuencas de los ríos Jarama y Henares” y se aprueban su plan de gestión y el de la zona de especial protección para las aves “Estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares”. Los viales exteriores adscritos quedan fuera del ámbito del Decreto 172/2011.

El mismo informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal recuerda que, de acuerdo con el apartado «4. Zonificación», del plan de gestión, aprobado por el Decreto 172/2011, los objetivos de las zonas A y C son los siguientes:

- *Zona A: [...] conservación de las poblaciones de fauna y de sus hábitats [...] mantenimiento y mejora de los usos tradicionales del suelo [...]. También es prioritaria en esta zona la conservación de los tipos de hábitats naturales de la Directiva Hábitats y de otras masas forestales [...] y mejora de los ecosistemas asociados a los cursos fluviales.*
- *Zona C: Se trata de las zonas de menor valor ambiental y más antropizadas por la existencia de núcleos urbanos, o áreas próximas a los mismos, instalaciones industriales, infraestructuras, actividades económicas intensivas, parte de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz, del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA) y de las instalaciones aeroportuarias del Aeropuerto de Madrid-Barajas. [...]*

[...] También se incluyen los que, no reuniendo valores manifiestamente relevantes en relación con los objetivos de conservación del Espacio Protegido, pudieran ser susceptibles de acoger actividades más intensivas en el marco del desarrollo rural, así como los suelos necesarios para la futura expansión de los actuales núcleos urbanos. En todo caso, tienen la consideración de Zona C todos los suelos urbanos o urbanizables sectorizados, aptos para urbanizar o con clasificaciones asimilables, incluyendo los suelos de Planes de Núcleo de Población, de aquellas urbanizaciones ilegales que obtuvieron la condición de regularizables, de la Ley 9/1985, de 4 de diciembre.

A continuación, el informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal indica que, a la hora de analizar si el PAR se ajusta al plan de gestión es imperativo referirse a la propuesta de



modificación de clasificación (MPG) que se ha indicado anteriormente. Al comparar ambos documentos se observa una incoherencia del proyecto respecto a lo planteado en la MPG, lo que se ilustra mediante una figura que, a continuación, se reproduce:

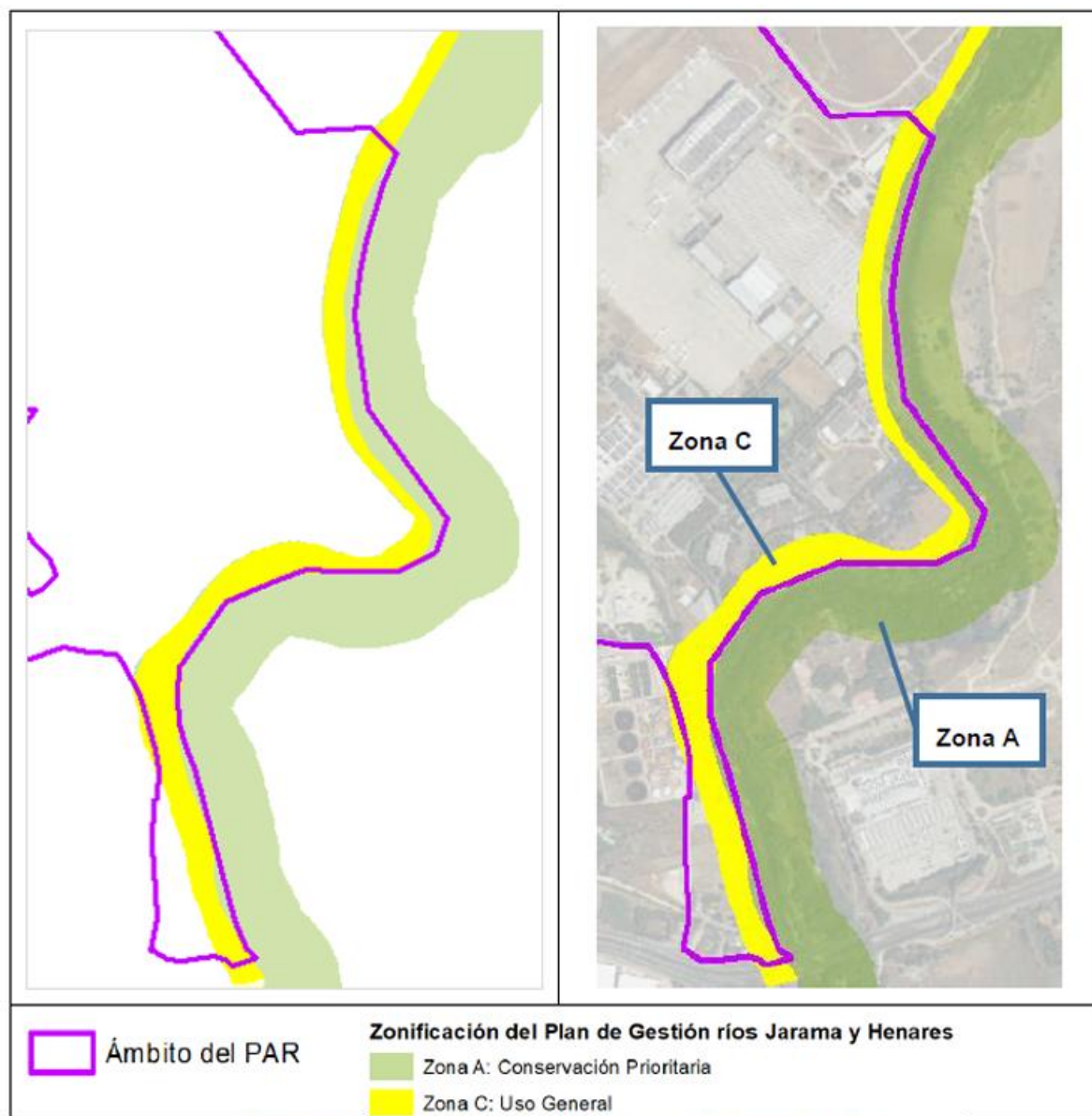


Ilustración 4: Incoherencia PAR-MPG. Fuente: elaboración propia.

La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal destaca que parte del ámbito del PAR se encuentra sobre superficie de la ZEC zonificada como zona A, para, acto seguido, indicar que el plan de gestión de la ZEC establece lo siguiente respecto a su zonificación:

- Zona C "Uso General": incluye aquellas áreas de suelo urbano o urbanizable sectorizado o clasificaciones asimilables contenidas en los instrumentos de planeamiento aprobados y vigentes en el momento de la entrada en vigor del citado Plan de Gestión.
- Zona A "Conservación prioritaria": los suelos serán clasificados como no urbanizables de protección, y el desarrollo de cualquier tipo de actividad en los mismos deberá adaptarse a la



regulación establecida en el plan de gestión y recogerse con esta clasificación en el planeamiento que se revise.

La Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal concluye en señalar que el plan de gestión establece que la zona A tiene que ser clasificada como SNUP (suelo no urbanizable de protección o protegido), lo que ya reflejó en el informe antes citado sobre la MPG.

Por tanto, y de acuerdo con los informes emitidos por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, **la zona A no puede ser clasificada como suelo urbano consolidado tal y como establece el PAR, por lo que debe modificarse el límite del PAR dejando la zona A fuera de su ámbito.**

Por otro lado, los usos que propone el PAR dentro de la zona C, que según el plano O-1 es zona verde y dominio público pecuario, se consideran, por parte de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, compatibles con el plan de gestión de la ZEC.

Otras condiciones fijadas por la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal:

- No se instalará ningún tipo de edificación nueva en la superficie de la ZEC que se encuentra dentro del PAR.
- Todas las actuaciones, obras o proyectos a desarrollar en las instalaciones aeroportuarias deberán evitar afectar a la zona A de la ZEC. Por las características de la infraestructura se aconseja delimitar las instalaciones aeroportuarias de tal forma que se evite la entrada de la fauna silvestre en las mismas y se realice una pantalla vegetal que aisle visualmente la ZEC de los usos urbanos.
- En el estudio ambiental estratégico se valorará la repercusión ambiental del PAR en el espacio protegido Red Natura 2000 según lo indicado por la Ley 42/2007.
- En los planos de ordenación se deben incluir las figuras de protección ambiental indicadas en el informe de la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal.
- El proyecto prevé la realización de tres puntos de vertido de los colectores de aguas pluviales. Por tratarse de un río cuya calidad de las aguas es fundamental para asegurar la conservación de la ZEC es necesario que esta circunstancia se tenga en cuenta a la hora de conceder los permisos de vertido. El proyecto debe considerar las siguientes medidas:
 - Con fin de evitar daños en el ecosistema del río, que presenta grandes valores ambientales y por ellos está declarado zona de especial conservación (ZEC) e incluido en la Red Natura 2000, es necesario asegurarse que el punto de vertido de los colectores pluviales no incremente el caudal y la velocidad de vertido no produzca daños en la morfología del río, en la vegetación de ribera y en la fauna. Para ello el proyecto debe prever el diseño atenuado de la rampa de vertido al cauce con infraestructuras como escolleras, u otro tipo de estructuras similares, para la atenuación de la velocidad de vertido, de forma que se minimice el impacto del agua vertida sobre el talud de la margen contraria a la de salida y sobre el lecho del propio cauce.
 - El proyecto debe considerar la restauración hidrológico-forestal de los taludes de las cuencas afectadas, mediante el uso especies riparias adecuadas a la tipología de la cuenca.
 - El plan de vigilancia ambiental debe comprobar, en la fase de explotación del proyecto y durante toda su vida útil, que no se producen daños en la morfología de las orillas del río, ni en su lecho, ni en la vegetación de ribera de ambas orillas, ni en la temperatura del agua.



- En el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07 se clasifican las diferentes zonas en función de su protección contra la contaminación luminosa, incluyendo en la zona E1 los espacios protegidos de Red Natura 2000. Esta zonificación se debe incluir en los planos de ordenación y considerar a la hora de diseñar el alumbrado exterior con el fin de limitar las emisiones luminosas hacia el cielo.

Algunas de las medidas que pueden observar el alumbrado exterior, público o privado, con el fin de evitar afecciones a las especies de la ZEC son:

- Se oriente la luz en la dirección de los elementos que se quieren iluminar, mediante luminarias que eviten por completo el flujo lumínico radiado por encima del plano horizontal³ (flujo hemisférico superior), evitando intrusión lumínica en las zonas con vegetación donde puede refugiarse especies de fauna y el deslumbramiento. Utilizar luminarias que tengan el vidrio refractor de cerramiento plano y transparente, para evitar afectar los hábitos de las especies nocturnas.
- No sobreiluminar, ajustando los niveles de luz a los requerimientos de las actividades concretas, con un grado de uniformidad que permitan una iluminación homogénea mediante un diseño adecuado de la localización de los puntos de luz.
- Alejar los puntos de luz de zonas potenciales de colisión (vallados, tensores, líneas aéreas, etc.).
- Se evaluarán los posibles efectos de ruidos en las proximidades de la ZEC, estableciendo medidas que eviten molestias a la fauna. Estas medidas se deben incluir en el plan de vigilancia ambiental en la fase de explotación y mantener durante toda la vida útil del proyecto.
- Estas condiciones se atenderán como medidas para la protección de los valores naturales y se deben plasmar en los diferentes documentos que forman parte del proyecto, según proceda, memoria, planos, los pliegos de prescripciones técnicas y presupuesto de inversión y en el documento ambiental.

2.4 Condiciones para las zonas verdes y vegetación

El informe de 21 de mayo de 2026 de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental de Ayuntamiento de Madrid recoge que, conforme al artículo 6.10.21 de las normas urbanísticas (NNUU) del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid (PGOUM), en las obras de nueva planta deberá incorporarse una cantidad de vegetación mínima de acuerdo con el factor verde, ya sea en la edificación y/o en el espacio libre de parcela, el proyecto deberá incluir un apartado específico donde se justifique su cumplimiento.

A este respecto informa que la Resolución de 15 de abril de 2024 del director general de Planeamiento aprueba el listado de especies vegetales autóctonas o adaptadas a la ciudad de Madrid, que permiten incrementarse en un 10 % los coeficientes de infraestructura verde conforme al artículo 6.10.21 de las NNUU del PGOUM.

Por otro lado, la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental de Ayuntamiento de Madrid recomienda realizar un análisis bioclimático de las zonas verdes y áreas estanciales mediante diagramas Olgyay para garantizar las condiciones de confort higrotérmico a lo largo del año,



considerando el efecto de la isla de calor urbana y adoptando las estrategias necesarias mediante soluciones basadas en la naturaleza como las propuestas en Madrid+Natural.

A tal efecto, se recomienda la previsión en las áreas estanciales, como elemento de sombreado, la instalación de pérgolas para la generación de energía solar fotovoltaica, que podrán ubicarse en cualquier espacio adecuado, sin que computen a efectos de edificabilidad u ocupación.

En lo referente al riego de jardines y zonas verdes se deberá garantizar el cumplimiento de los artículos 16, 17, 18, 20, 21 y 22 sobre medidas de ahorro de la Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua.

2.5 Condiciones para las infraestructuras y la movilidad

2.5.1 Infraestructuras eléctricas

En el documento inicial estratégico se describen las líneas de suministro eléctrico en alta tensión que de dos compañías distribuidoras. Igualmente, se hace mención a que en el diseño de la red de suministro eléctrico y para la elaboración del estudio ambiental estratégico se tendrán en cuenta las consideraciones formuladas por Red Eléctrica de España en su escrito de 23 de febrero de 2024 en el marco de la tramitación de la MPG, en relación con la plantación de árboles y la construcción de edificios e instalaciones industriales en la franja definida por la proyección sobre el terreno de los conductores, así como por la posible afección a los apoyos de la línea.

En ese sentido, se tendrá en cuenta que, cualquier afección sobre las líneas y sus instalaciones, deberá cumplir las condiciones establecidas en los Reglamentos que resulten de aplicación, así como los artículos 153 y 154 del Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

Respecto a la normativa autonómica y de manera general, se aplicarán las medidas previstas en el Decreto 131/1997, por el que se fijan los requisitos que han de cumplir las actuaciones urbanísticas en relación con las infraestructuras eléctricas, en el cual se establece que *“para la aprobación de toda nueva actuación de desarrollo urbanístico será requisito indispensable que las redes de alta y baja tensión de la infraestructura eléctrica proyectada para el suministro de dicha actuación, contemple su realización en subterráneo, dentro del documento de aprobación y en el curso de la ejecución de la urbanización, salvo que discurran por los pasillos eléctricos definidos en el plan de actuación”*.

En el supuesto de ejecución de centros de transformación no enterrados, éstos contarán con las medidas necesarias para limitar los impactos visuales y las adecuadas garantías de seguridad y accesibilidad.

2.5.2 Infraestructuras viarias y movilidad

De acuerdo con el informe del Consorcio Regional de Transportes obrante en el expediente, el ámbito del PAR se inserta en un entorno caracterizado por una elevada intensidad de tráfico, condicionado por la presencia y concurrencia de infraestructuras viarias de gran capacidad, entre las que destacan la A-2, la M-21, la M-22 y el viario asociado al sistema aeroportuario. Dichos ejes se identifican como infraestructuras funcionalmente saturadas en determinados periodos horarios, especialmente en los accesos al aeropuerto y en los enlaces con la A-2.



En este contexto, se diagnostican como condicionantes de la movilidad la concentración de flujos vinculados a los movimientos aeroportuarios y a los polígonos industriales colindantes, los limitados accesos viarios al ámbito de La Muñeza, con un número reducido de conexiones, y la elevada dependencia del vehículo privado en la situación actual, en coherencia con la ausencia de servicios de transporte público directa en el ámbito, suplidas con lanzaderas discrecionales privadas conforme al acuerdo entre empresas y trabajadores.

La documentación contempla posibles actuaciones sobre la infraestructura viaria orientadas a mejorar la funcionalidad de los accesos y a favorecer, de forma indirecta, una eventual implantación futura del transporte público. Éstas se circunscriben al ámbito del tráfico rodado y permitirían mitigar parcialmente los problemas de congestión existentes, si bien su eficacia queda condicionada a la evolución global del tráfico en las infraestructuras de la red general. Entre estas medidas se incluyen: mejorar la capacidad y seguridad de los accesos, ordenar los movimientos de entrada/salida e incrementar la permeabilidad y la legibilidad del sistema viario.

En relación con la demanda de movilidad, la documentación incorpora un estudio que estima la movilidad generada por el desarrollo del proyecto en función de los usos y edificabilidades previstos, analizando su incidencia sobre la red viaria mediante escenarios con y sin proyecto. Esta aproximación se considera adecuada para una fase estratégica y ambiental; no obstante, el análisis se centra fundamentalmente en la demanda y capacidad del tráfico rodado. La demanda potencial de transporte público se identifica de manera cualitativa, sin que se dimensione operativamente la oferta necesaria en términos de servicios, frecuencias o capacidad.

Asimismo, la documentación reconoce que el desarrollo del ámbito generará una necesidad adicional de transporte público que no se encuentra actualmente cubierta, al localizarse en un entorno con elevados niveles de saturación viaria. Señala, al respecto, el Consorcio, que las posibles soluciones de transporte público planteadas (ampliación del recorrido de la línea 114 av. América- B.º Aeropuerto hasta el PAR) se formulan a nivel indicativo y deberán ser objeto de análisis específico en fases posteriores de desarrollo del planeamiento y de la planificación del transporte, en coordinación con el propio Consorcio.

En cuanto a la movilidad peatonal y ciclista, el estudio de accesibilidad analiza las condiciones de accesibilidad peatonal y la eliminación de barreras, proponiendo itinerarios accesibles en el interior del ámbito, conexiones seguras con el entorno inmediato y criterios de diseño compatibles con la accesibilidad universal. En relación con la movilidad ciclista, la documentación incorpora criterios generales de compatibilidad del viario, si bien no desarrolla una red ciclista estructurada ni su conexión funcional con nodos de transporte público, orientándose fundamentalmente a la movilidad interna y de proximidad.

2.6 Protección del dominio público pecuario

De acuerdo con el informe del Área de Vías Pecuarias de 11 de junio de 2026, si bien se considera viable la propuesta de reubicación de las vías pecuarias dentro del ámbito, respetando los requisitos sustantivos de integridad superficial, continuidad e idoneidad, se deberá tramitar el correspondiente expediente de modificación de trazado conforme al artículo 23 de la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid. Del mismo modo, el artículo 23 del Decreto 7/2021, de 27 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, regula el procedimiento de modificación de trazado.



En lo relativo a las ocupaciones de líneas eléctricas, acometidas de agua y cualquier otra instalación de servicios, como norma general, la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación considera viables los cruces si no existe alternativa razonable a los mismos. En cuanto a los paralelismos, se deberá justificar de forma fehaciente la inexcusabilidad del trazado, demostrando que no existe otra alternativa. Por todo ello, se deben estudiar otras variantes que no afecten a dominio público pecuario. El Área de Vías Pecuarias considera que la superficie en el interior del ámbito del PAR es suficiente para la ubicación de las instalaciones propuestas sin que las mismas afecten a dominio público pecuario.

Por lo demás, el Área de Vías Pecuarias, en lo relativo al acondicionamiento de las vías pecuarias, establece lo siguiente:

- Se realizará un acondicionamiento del terreno por el que discurren las vías pecuarias mediante desbroce, explanación y nivelación de la zona.
- Se acondicionará una senda peatonal de zahorra ZA-25 compactada al 100% Proctor con un espesor total de 20 cm, de 4 metros de anchura.
- Se realizará una plantación lineal a cada lado de la senda, a una distancia de 5 m y con una separación entre ejemplares de 10 m, se empleará arbolado típico en vías pecuarias acondicionadas como es el almendro (*Prunus dulcis*). Se proyectan diferentes redes de riego de tipo automático destinado al riego de las alineaciones de árboles. El sistema de riego será mediante goteo.
- Se instalará señalización de vías pecuarias al inicio y final del tramo y cada 100 metros, así como la colocación de mojones de vías pecuarias cada 30 m.

El acondicionamiento de la “Vereda de Circunvalación del Aeropuerto” abarcará tanto el tramo situado en el interior del ámbito, como la superficie que discurre paralela al mismo hasta el punto de bifurcación. Asimismo, las labores de mantenimiento de las vías pecuarias se llevarán a cabo de manera integrada con la conservación de las Zonas Verdes del PAR.

Los vehículos y maquinaria que transiten por dominio público pecuario deberán ser autorizados por la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación, debiendo presentar aval bancario que garantice la reposición de las vías pecuarias al estado anterior a su utilización y, en su caso, la indemnización por los daños y perjuicios causados, de conformidad con el artículo 31 del citado Decreto 7/2021, de 27 de enero.

En lo relativo a los cruces de viario proyectado con dominio público pecuario (1, 2 y 4), se atenderá a lo dispuesto en los artículos 26 y 27 del Decreto 7/2021, de 27 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid. Con relación a la conexión del vario 3, que se superpone con la “Vereda de Burgos”, deberá buscarse una alternativa de no afección a dominio público pecuario.

En cualquier caso, se estará en el resultado final de la ordenación a lo que determine la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación en el ámbito de sus competencias.

2.7 Protección del patrimonio cultural

De acuerdo con el informe de 19 de junio de 2026, de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español, con anterioridad a la ejecución del proyecto y, en virtud del artículo 61 de la ley 8/2023 de 30 de marzo de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid, habrá que realizar una intervención arqueológica que, de acuerdo con los antecedentes patrimoniales existentes, consistirá en lo siguiente:



- **Análisis documental:** cartografía (histórica, geológica, topográfica, de usos del suelo, de planeamiento vigente...), fotografía aérea, bibliografía, información oral, consulta del Inventario de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, así como cualquier otra información de carácter histórico arqueológica en relación con las zonas de actuación, además del estado actual del ámbito con su correspondiente documentación gráfica, planimétrica y fotográfica.
- **Primera fase:** se realizarán 16 sondeos-trinchera valorativos, con separación de 20 metros entre unos y otros, de dirección Norte-Sur y 2 metros de ancho, abarcando la totalidad de la denominada Zona 1. Se utilizará máquina con cazo de limpieza. El perfilado deberá ser manual. Se documentará pormenorizadamente la secuencia estratigráfica. Una vez finalizada esta fase se remitirá un informe con los resultados a la Dirección General de Patrimonio Cultural. La segunda fase no podrá realizarse antes de la realización de los sondeos y la emisión del informe técnico, ni antes de que se hayan supervisado por los técnicos de la Dirección General de Patrimonio Cultural. En caso de aparición de restos arqueológicos o paleontológicos los servicios técnicos de la DGPC establecerán las medidas correctoras.
- **Segunda fase:** se llevará a cabo un control arqueológico y paleontológico intensivo de todos los movimientos de tierra necesarios para la ejecución del proyecto, la recogida de muestras micropaleontológicas en facies favorables (2 o más muestras de sedimento), la realización de columnas estratigráficas de los frentes más representativos e informe geológico final. –
 - ✓ En caso de aparecer restos arqueológicos o paleontológicos se procederá a la paralización de los trabajos, a su balizamiento y protección y a su notificación inmediata a esta Dirección General, junto a un proyecto de intervención arqueológica.
 - ✓ Tanto los informes generados de la primera como de la segunda fase deberán contener fotografías fechadas del seguimiento.
 - ✓ En el control de los movimientos de tierras deberá haber un técnico a pie de máquina en todo momento en que se estén realizando dichos movimientos (un técnico por máquina que esté trabajando).
 - ✓ Todos los restos deberán estar georreferenciados y acotados con coordenadas UTM ETRS89 HUSO 30N en la planimetría oficial del PGOUM de 1997.

La Dirección General de Patrimonio Cultural podrá requerir otros métodos y analíticas en función de los resultados.

Por otro lado, la Dirección General de Patrimonio Cultural precisa que la solicitud formal de actuación arqueológica, previa a la fase de obra, por parte del promotor deberá ir acompañada de un proyecto de actuación arqueológica, redactado por un profesional de la Arqueología especialista en el ámbito de las posibles afecciones al patrimonio y conformado por la propiedad o el interesado. Tal proyecto deberá contener, al menos:

1. Descripción y delimitación del ámbito de actuación: se deberá acompañar a la solicitud del proyecto de construcción que genera la intervención con un plano de situación, un plano general del proyecto y fotografías del estado actual.
2. Antecedentes históricos y arqueológicos de la zona.
3. Informe geológico del ámbito de actuación.
4. Metodología y técnicas razonadas.
5. Plan de trabajo.
6. Plazo de ejecución e inicio previsto.



7. Equipo y medios.

2.8 Protección frente a la contaminación atmosférica. Estudio de las afecciones del planeamiento urbanístico sobre el cambio climático

Con respecto a la calidad del aire, el informe de 21 de mayo de 2026 de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental de Ayuntamiento de Madrid pone de manifiesto que, a la vista de los nuevos valores límite anuales de los contaminantes recogidos en la Directiva (UE) 2024/2881 de calidad del aire y con el objeto de minimizar las emisiones contaminantes producto de la combustión en la movilidad, favoreciendo la movilidad eléctrica, se analizará la posibilidad de exigir infraestructuras adicionales a la dotación mínima p aparcamiento y de su afección a la movilidad de la ciudad, conforme a lo establecido en el artículo 45.2.e) de la OCAS.

Así mismo, la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental de Ayuntamiento de Madrid recomienda contemplar la instalación de pavimentos, fachadas y cubiertas fotocatalíticas (TiO₂) para reducir las concentraciones de NO_x y otros contaminantes en la zona aeroportuaria. ara la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos, en función de la ubicación del

Por su parte, el artículo 21 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, señala que la planificación y gestión urbanística, así como las intervenciones en suelo urbano tendrán entre sus objetivos principales la integración de las medidas necesarias para propiciar la adaptación progresiva y resiliencia frente al cambio climático.

Por tanto, el estudio ambiental estratégico debe incorporar un estudio de las afecciones del planeamiento urbanístico sobre el cambio climático con las siguientes consideraciones:

1. Afecciones de los usos del suelo sobre el cambio climático.
2. Análisis de la movilidad sostenible dentro del ámbito y su relación con el resto del municipio, así como con otros municipios próximos.
3. Estudio de emisiones de acuerdo con su origen urbano: para la cuantificación de emisiones se utilizará siempre metodología de la Agencia Europea de Medio Ambiente.
4. Descripción de actuaciones para reducir los efectos sobre el cambio climático.

Al respecto el informe de 21 de mayo de 2026 de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental de Ayuntamiento de Madrid alude a los datos del Geoportal del Ayuntamiento de Madrid para el efecto isla de calor urbana e indica que la parte del ámbito que no está urbanizada presenta una carga térmica baja y un alto potencial dinámico, debido a la presencia de vegetación y suelos permeables. No obstante, las zonas construidas con edificios y los viales de circulación interiores reflejan un impacto térmico elevado. Se estima que la actuación urbanística prevista tendrá un impacto negativo sobre este fenómeno, ya que la urbanización implicará una mayor impermeabilización del suelo y la pérdida de espacios naturales, derivada de la construcción de edificaciones y viales.

Por tales motivos, y ya que el efecto isla de calor urbana se verá incrementado en el ámbito por el desarrollo del PAR, para crear un ámbito en el que se disminuya la exposición de la población a altas temperaturas, la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental de Ayuntamiento de Madrid recomienda incluir soluciones basadas en la naturaleza, así como el uso de superficies con colores claros y reflectantes que ayudan a evitar el sobrecalentamiento de las superficies e implantar cubiertas verdes compatibles con el aprovechamiento fotovoltaico.



Además, apunta la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental de Ayuntamiento de Madrid, los espacios urbanos deberán contribuir a la sostenibilidad ambiental mediante la generación de servicios ecosistémicos que mejoren las condiciones de confort térmico y bioclimático del medio ambiente urbano, por lo que recomienda impermeabilizar la mínima superficie del ámbito, planificando las infraestructuras verdes, las superficies permeables y la red urbana, con el fin de optimizar las condiciones bioclimáticas del ámbito y contribuir a la lucha contra la contaminación por medio de soluciones basadas en la naturaleza, conforme al artículo 43.2.a) de la OCAS.

Por su parte, considerando que la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética persigue el objetivo de neutralidad climática en 2050, es necesario calcular la huella de carbono del plan, así como un plan de reducción/mitigación de emisiones y un plan de compensación, de manera que en su horizonte temporal de desarrollo la huella de carbono tienda a ser neutra.

Respecto a la huella de carbono, el documento que sea sometido a declaración ambiental estratégica debe incorporar su cálculo detallado, considerando para ello todas las emisiones de gases de efecto invernadero derivadas de los distintos usos del suelo, así como, en su caso, los cambios de uso del suelo que afecten a la capacidad de sumidero de los suelos. Para dicho cálculo es posible utilizar la *“Calculadora de huella de carbono generada por el planeamiento urbanístico de la Comunidad de Madrid”*, que está disponible en la web de esta Consejería.

En cuanto al plan de reducción/mitigación, una vez calculada la huella de carbono del año base, se deben establecer unos objetivos de reducción anuales con un horizonte similar al desarrollo previsto. El documento que sea sometido a declaración ambiental estratégica debe incorporar un capítulo específico en el que se recojan medidas concretas que tengan como objetivo la reducción/mitigación de la huella de carbono.

Respecto al plan de compensación de la huella de carbono, una vez calculada la huella de carbono y determinado su plan de reducción/mitigación, se debe establecer un plan de compensación mediante la previsión de una infraestructura verde urbana que incluya árboles y arbustos como sumideros naturales de CO₂, cuyo diseño debe estar acorde con el horizonte temporal previsto.

2.9 Riesgos derivados del cambio climático

A la vista del artículo 21.1 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, en la consideración del principio de prevención de riesgos naturales y accidentes graves en la ordenación de los usos del suelo, se incluirán los riesgos derivados del cambio climático, entre ellos:

- Riesgos derivados de eventos meteorológicos extremos sobre las infraestructuras y los servicios públicos esenciales, como el abastecimiento de agua y electricidad o los servicios de emergencias.
- Riesgos de mortalidad y morbilidad derivados de las altas temperaturas y, en particular, aquellos que afectan a poblaciones vulnerables. Estos datos se ofrecerán desagregados por sexo.
- Riesgos asociados a la pérdida de ecosistemas y biodiversidad y, en particular, de deterioro o pérdida de bienes, funciones y servicios ecosistémicos esenciales.
- Riesgos de incendios, con especial atención a los riesgos en la interfaz urbano-forestal y entre las infraestructuras y las zonas forestales.



A los efectos de identificar los posibles riesgos derivados del cambio climático se recomienda la utilización de la “Guía para la evaluación de riesgos derivados del cambio climático” publicada en 2023 por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

2.10 Protección frente a la contaminación acústica

Figura como Anexo III del DIE un documento denominado “*Evaluación de la contaminación acústica en la situación preoperacional*”, donde se realiza una primera evaluación de la incidencia acústico-ambiental de y sobre el ámbito de la propuesta urbanística, basada en un análisis de la situación acústica del escenario preoperacional. Tal estudio deberá completarse, como se apunta en el propio documento, en posteriores fases de trabajo con la evaluación de una o varias situaciones postoperacionales (con evolución de la zona y desarrollo de la propuesta, mostrando la capacidad de acogida futura).

Se señala en el propio DIE que “*de modo paralelo a dicho desarrollo, el laboratorio de acústica y vibraciones de Tasvalor Medio Ambiente está realizando los estudios de prevención de la contaminación acústica de dicha actuación urbanística, preceptivos para atender a lo dispuesto en los artículos 5, 11 y 13 del Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 del Ruido, de 17 de noviembre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, texto de referencia en la Comunidad de Madrid según establece el Decreto 55/2012, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece el régimen legal de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid.*”

El citado documento concluye en afirmar que la situación acústica actual del ámbito del PAR (escenario preoperacional) es perfectamente compatible en su práctica totalidad con los objetivos de calidad propios de nuevos desarrollos de tipo b industrial (sensibilidad global del sector), únicamente exceptuando las zonas más próximas a la autovía A-2 y a las pistas 14R/32L y 14R/32R del aeropuerto, las cuales en un futuro albergarán en parte zonas verdes. Por otra parte, los niveles sonoros máximos esperables debidos a operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves se han estimado entre los 75 dBA y los 85 dBA.

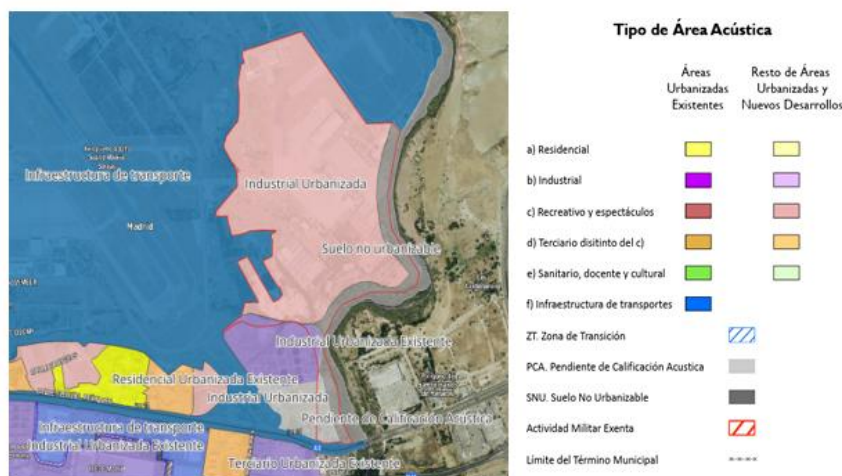
Comoquiera que el ruido con origen a las actividades industriales ubicadas en el propio ámbito no ha sido caracterizado en detalle en la documentación recibida, deberá valorarse como parte de los trabajos del estudio acústico a realizar.

Es relevante el hecho de que el ámbito se encuentra afectado en su totalidad por la servidumbre acústica de la infraestructura aeroportuaria.

Debe tenerse en cuenta, de acuerdo con los informes de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid obrantes en el expediente, que, conforme a la Delimitación de las Áreas Acústicas de la Ciudad de Madrid, aprobadas el 29 de noviembre de 2018 por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, la mayor parte del ámbito se ubica en un área acústica tipo b (zona industrial de nuevo desarrollo urbanístico).

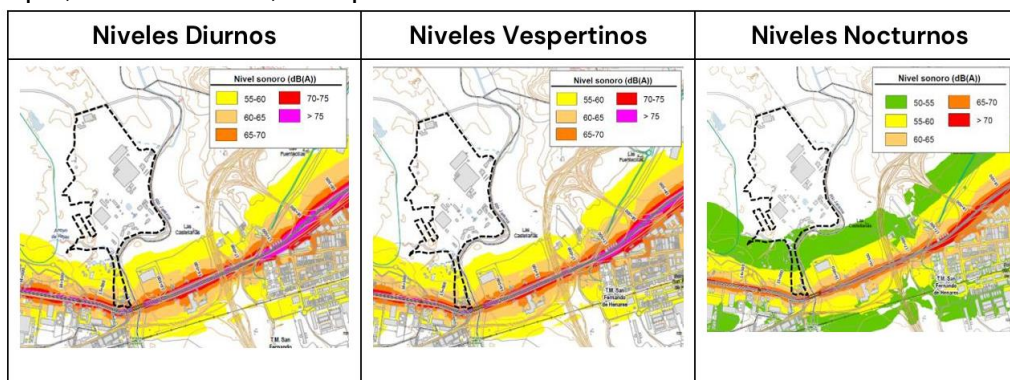
El sur del ámbito está sobre zona industrial y sobre un área pendiente de calificación (zona industrial de nuevo desarrollo urbanístico). El sur del ámbito está sobre zona industrial y sobre un área pendiente de calificación. Los objetivos de calidad acústica son los siguientes:





Índices de ruido			
Tipo de área acústica	Ld	Le	Ln
b (nuevo desarrollo)	70	70	60
b (existente)	75	75	65
PCA (sin determinar)	-	-	-

Igualmente, el informe de 6 de mayo de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid describe que, de acuerdo con el Mapa Estratégico de Ruido Viario de la red estatal, dentro del ámbito de estudio, la principal infraestructura viaria que supone una fuente de contaminación acústica viene dada por la autovía A-2. Por ello, cita la información oficial de la A-2, correspondiente a la Fase IV del MER, elaborada en el año 2024 por la Dirección General de Carreteras del MITMA que, a continuación, se reproduce:

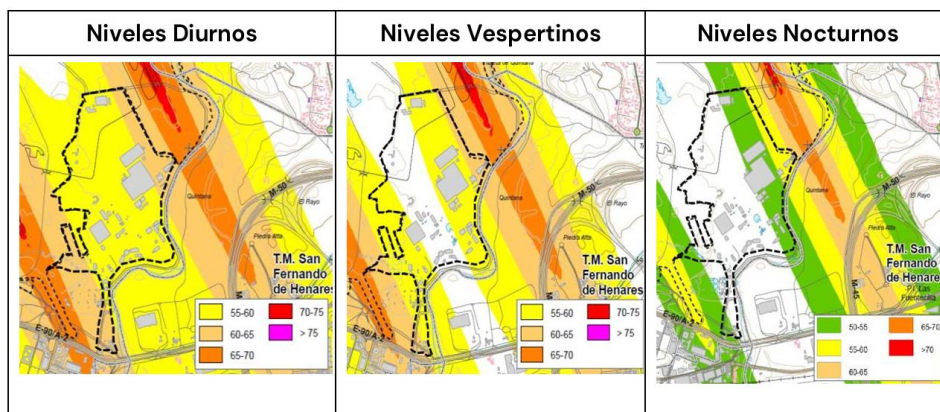


Niveles de ruido autovía A-2. MITMA 2024

Como se puede comprobar, los niveles de ruido asociados al tráfico viario en el ámbito del proyecto cumplen los OCA establecidos para un área acústica tipo b) industrial existente y de nuevos desarrollos, en todos los periodos del día. Sin embargo, de acuerdo con el citado informe de para las zonas verdes previstas al sur del ámbito, no se cumplirían los OCAs para áreas acústicas de tipo a) residenciales de nuevo desarrollo.

En cuanto a los Mapas Estratégicos de Ruido Aeroportuario, el informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid cita la información más reciente

sobre la contaminación acústica con origen en el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid – Barajas, correspondiente a la Fase IV del MER, elaborada en el año 2024 por Aena:



Como se puede comprobar, destaca el informe la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, los niveles de ruido asociados al aeropuerto en el ámbito de estudio del proyecto cumplen los OCA establecidos para un área acústica tipo b) industrial existente y de nuevos desarrollos, en todos los periodos. En cuanto a las zonas verdes al sur, se observa incumplimiento de OCA en todos los periodos del día para áreas acústica de tipo a) residenciales de nuevo desarrollo.

En cualquier caso, debe realizarse la delimitación de las áreas acústicas conforme a lo establecido en los artículos 5 y 13 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Para ello se seguirán los criterios y directrices establecidos en el anexo V de este Real Decreto.

Las áreas acústicas se clasificarán en atención al uso predominante del suelo. Al proceder a la zonificación acústica de un territorio en áreas acústicas se deberá tener en cuenta la existencia en el mismo de zonas de servidumbre acústica y de reservas de sonido de origen natural, establecidas de acuerdo con las previsiones de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, y del Real Decreto 1367/2007.

La delimitación territorial de las áreas acústicas y su clasificación se basará en los usos actuales o previstos del suelo. Al respecto el informe la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid señala que deben aplicarse los criterios técnicos de la Memoria de Áreas Acústicas Madrid 2018, teniendo en cuenta la incompatibilidad existente al sur del ámbito de estudio, destinada a zonas verdes estanciales, asociada a un área acústica de tipo a) residencial de nuevo desarrollo. Se deberán estudiar las zonas de transición necesarias de manera que se garantice la compatibilidad acústica entre el uso industrial y las zonas verdes propuestas

Ningún punto del territorio podrá pertenecer simultáneamente a dos tipos de área acústica diferentes. La zonificación del territorio en áreas acústicas debe mantener la compatibilidad, a efectos de calidad acústica, entre las distintas áreas acústicas y entre estas y las zonas de servidumbre acústica y reservas de sonido de origen natural, debiéndose adoptar, en su caso, las acciones necesarias para lograr tal compatibilidad.

Si concurren, o son admisibles, dos o más usos del suelo para una determinada área acústica, se clasificará esta con arreglo al uso predominante, determinándose este por aplicación de los criterios fijados en el apartado 1 del anexo V del Real Decreto 1367/2007.



El informe la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid recuerda que, para la valoración de los niveles sonoros, tanto en la fase preoperacional como postoperacional, deberán considerarse todas las fuentes existentes en el ámbito analizado (industrial, viaria, actividades anexas procedentes del aeropuerto y ERAR), estudiando su efecto aditivo y teniendo en cuenta el desarrollo de los nuevos viales internos y el incremento de tráfico en los viales existentes derivado de la implantación los nuevos usos.

Igualmente, se deberá evaluar el cumplimiento de los OCA conforme al Anexo III.2 de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica del Ayuntamiento de Madrid (OPCAT), atendiendo a la propuesta de delimitación de áreas acústicas en situación postoperacional. Además, se deberá garantizar el cumplimiento de los OCA en la fachada de las edificaciones terciarias destinadas a oficinas de nuevo desarrollo, así como a los usos dotacionales equipamientos definidos, con un uso más sensible que el del área acústica en el que se ubican, evaluando el cumplimiento de los OCA de aplicación respecto del uso de la edificación, tal como se establece en el artículo 1.2e) del Anexo V del RD 1367/2007. En caso de superación de los OCA de aplicación en cada caso, se deberán proponer las medidas correctoras que garanticen su cumplimiento.

En relación con el ruido derivado de las actividades industriales, en las fases posteriores de desarrollo del proyecto, una vez se disponga de los estudios específicos, deberá asegurarse el cumplimiento de los valores límite de inmisión establecidos en el artículo 15 de la OPCAT.

El informe la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid destaca que, durante la fase de obras, para la ejecución de las actuaciones proyectadas, se tendrá en consideración el artículo 42 de la OPCAT, relativo a las Obras y trabajos en el medio ambiente exterior y edificaciones:

- Horarios de trabajo. Los trabajos no podrán realizarse de lunes a viernes, entre las 22 y las 7 horas o en sábados y festivos entre las 22 y las 9 horas, salvo por razones de urgencia, seguridad o peligro.
- Se identificarán y analizarán los principales focos de ruido con el fin de establecer las medidas preventivas y correctoras más adecuadas para reducir los niveles sonoros y la potencial afección a la población, entre ellas el diseño de las rutas de los vehículos pesados, uso de pantallas acústicas móviles, cerramientos de los focos más ruidosos o instalación de silenciadores acústicos.
- Uso de maquinaria homologada en base al cumplimiento del RD 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre y su posterior modificación mediante RD 524/2006, de 28 de abril.

Se establecerán zonas de transición cuando se superen en 5 dBA los valores objetivo aplicables a cada una de las áreas implicadas. En el caso de que se dispongan zonas verdes de transición donde se superen los valores objetivos de calidad acústica para las áreas acústicas tipo a), con predominio de suelo de uso residencial, estas no deberán computar como redes de zonas verdes en cuanto a estándares urbanísticos, ni podrán ser de uso estancial, evitando la instalación en las mismas de cualquier elemento que propicie su uso como tal.

Deberá aportarse la delimitación de las áreas acústicas, definida por las coordenadas geográficas o UTM de todos los vértices, y se realizará en un formato geocodificado de intercambio "shp" o "dxf". Los planos que se presenten deberán estar debidamente georreferenciados de acuerdo al sistema geodésico de referencia ETRS89.



En los documentos urbanísticos se deberán incorporar las conclusiones derivadas del estudio acústico como referencia ante cambios posteriores que supongan modificaciones de las conclusiones, con la consiguiente actualización del estudio acústico. Bajo tal supuesto, se incluirá en la ficha urbanística del PAR la condición de cumplimiento de los valores de calidad acústica marcados por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

2.11 Protección de los recursos hídricos e infraestructuras hidráulicas

Vista la documentación remitida y el informe del Canal de Isabel II S.A., M.P. de fecha 8 de septiembre de 2026, en su condición de empresa suministradora de agua y ente gestor de la red de saneamiento y depuración a la que se verterán las aguas residuales generadas, se informa lo siguiente:

Respecto a la nueva demanda de recursos hídricos:

De acuerdo con el informe del ente gestor, la estimación de los usos y edificabilidades es la siguiente:

MADRID	Superficie (m ²)	Multif. (nº viv.)	Unif. (nº viv.)	Multif. (m ² e)	Unif. (m ² e)	Terciario (m ² e)	Dotacional (*) (m ² e)	Industrial (m ² e)	Zonas Verdes Públicas (m ²)
PAR La Muñoza	1.625.000	0	0	0	0	81.020	88.121	630.074	296.022

(*) En la superficie dotacional se incluyen: 34.378 m² edificables de equipamiento lucrativo y 53.743 m² edificables de equipamiento de red local.

De ello deduce el ente gestor que los caudales estimados de las demandas de abastecimiento y riego, y los caudales de vertido estimados de saneamiento para el ámbito correspondiente al PAR, en base a las dotaciones y criterios técnicos recogidos en las vigentes normas técnicas de Canal de Isabel II - Normas para Redes de Abastecimiento (Versión 4.2021), Normas para Redes de Saneamiento (Versión 3.2020) y Normas para Redes de Reutilización (Versión 2.2020) - son los siguientes:

MADRID	Q _{medio,abastecimiento} (m ³ /día)	Q _{medio,abastecimiento} (l/s)	Q _{punta,abastecimiento} (l/s)	Q _{medio,saneamiento} (m ³ /día)	Q _{riego} (m ³ /día)
PAR La Muñoza	6.394	74,0	137,3	5.467	444

Respecto a la conexión a la red de abastecimiento existente:

Con la documentación recibida, el informe de Canal de Isabel II señala que, para poder transportar el caudal demandado a la zona de consumo correspondiente al desarrollo planteado para el PAR La Muñoza, se deberán realizar las siguientes conexiones a la red general existente gestionada por Canal de Isabel II, S.A. M.P:

- Conexión C1, a la tubería existente de diámetro 400 mm y FD (fundición dúctil) que discurre por la carretera La Muñoza, al sur del ámbito, y que deberá ser retranqueada a zonas de dominio público a cargo de los promotores de la actuación. En dicha conexión será necesaria la instalación de un caudalímetro/contador y una válvula reguladora de presión.



- Conexión C2, a la tubería existente de diámetro 400 mm y FD (fundición dúctil) que discurre por la avenida de Aragón, paralelamente y por la margen norte de la autovía A-2, en un punto situado al suroeste del sector, en la zona de las conexiones viarias exteriores, y en la que también deber instalarse un caudalímetro/contador y una válvula reguladora de presión.

Ambos puntos de conexión quedarán unidos mediante una nueva conducción de 300 mm de diámetro y FD, a la que se conectará la red de distribución interior del ámbito.

Las conducciones propuestas, anteriormente descritas, deberán discurrir por viarios o espacios libres públicos no edificables, así como la red de distribución interior del ámbito que además deberá ser mallada, de fundición dúctil, disponerse doble conducción en viales con una anchura superior a 15 metros.

Una vez aprobado definitivamente el ámbito del PAR La Muñoza de Madrid, los promotores de la actuación deberán solicitar Informe de Viabilidad de agua para consumo humano y puntos de conexión exterior, mediante una solicitud remitida a la Ventanilla Única de Atención a Promotores del Área de Planeamiento de Canal de Isabel II, S.A., M.P., a través de la siguiente dirección de correo electrónico: promotores@canal.madrid

Se adjunta como Anexo I en el informe de Canal de Isabel II, un plano en el que se ubica el ámbito del PAR La Muñoza y en el que se representan los puntos de conexión exteriores propuestos, desde los que deberá partir la red de distribución de la actuación, así como la propuesta de trazado orientativo de las nuevas conducciones de diámetro 300 mm y FD, que deberán ser ejecutadas por los promotores de la actuación.

El proyecto de la red de distribución de agua para consumo humano del ámbito del PAR La Muñoza a incluir en el Proyecto de Urbanización, deberá recoger las conexiones exteriores anteriormente descritas, cumplir las vigentes Normas para Redes de Abastecimiento de Canal de Isabel II y remitirse a la Ventanilla Única de Atención a Promotores del Área de Planeamiento de Canal de Isabel II, S.A., M.P., para, si procede y tras la revisión de la documentación aportada, comenzar la tramitación de la correspondiente Conformidad Técnica de Abastecimiento.

En el caso de que alguna infraestructura hidráulica existente dentro del ámbito se viera afectada por las obras de urbanización, ésta deberá protegerse y/o retranquearse a zonas de dominio público a cargo de los promotores de la actuación. En tal caso, las obras a realizar deberán contar con la supervisión y Conformidad Técnica de Canal de Isabel II, S.A., M.P. Entre las infraestructuras que se podrían ver afectadas por las obras de urbanización y actuaciones complementarias de la misma se encuentra la tubería de aducción de la red básica estratégica, de diámetro 400 mm y FD, que discurre por el sur del ámbito.

Por lo tanto, y previamente al inicio de las obras, en el caso de afección a esa conducción de aducción, los promotores de la actuación deberán ponerse en contacto con la Ventanilla Única de Atención a Promotores del Área de Planeamiento de Canal de Isabel II, S.A., M.P., con el objeto de definir, si fuera preciso, los retranqueos y las protecciones necesarias, así como las actuaciones de protección a realizar y obtener los permisos y autorizaciones necesarias para actuar sobre la misma.

Por último, en el caso de requerirse, para la redacción del proyecto específico de la red de distribución de agua del ámbito del PAR La Muñoza, información relativa a la red de abastecimiento de agua para consumo humano existente en la zona de estudio, los promotores de la actuación podrán ponerse en contacto con el Área de Cartografía y GIS de Canal de Isabel II, S.A., M.P., a través de la siguiente dirección de correo electrónico: cartografia@canal.madrid



Respecto al riego de zonas verdes y espacios de uso público:

Se prohíbe expresamente la colocación de bocas de riego en viales para baldeo de calles en la red de distribución de agua para consumo humano.

De acuerdo con las vigentes Normas para Redes de Abastecimiento de Canal de Isabel II (Versión 4. 2021) el agua para riego de parques con superficie bruta superior a 1,5 hectáreas deberá obtenerse de fuentes alternativas distintas de la red de agua de consumo humano, sugiriéndose el uso de agua regenerada.

Con fecha 4 de mayo de 2011, el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid y Canal de Isabel II suscribieron un Convenio relativo a la gestión del servicio de reutilización de las aguas depuradas, en el que se establecen los compromisos y responsabilidades de las partes en cuanto a la tramitación, ejecución y financiación de las instalaciones requeridas para el suministro de agua regenerada para el riego de zonas verdes de uso público del municipio de Madrid.

Los promotores de la actuación deberán solicitar Informe de Viabilidad de agua regenerada para riego de zonas verdes públicas y puntos de conexión exterior a la red general de agua regenerada gestionada por Canal de Isabel II, S.A. M.P., a través de una solicitud dirigida a la Ventanilla Única de Atención a Promotores del Área de Planeamiento de Canal de Isabel II, S.A., M.P., incluyendo en la petición la siguiente documentación:

- Plano de ordenación del ámbito indicando y localizando las zonas verdes públicas.
- Superficies regables y tipología vegetal de las zonas verdes públicas.

No obstante, con la documentación recibida, en cuanto a la planificación de las redes y del suministro de agua regenerada, y en base a las redes existentes en las inmediaciones de la actuación, el informe del ente gestor propone que, para poder transportar el caudal de agua para riego demandado por el ámbito, la red de agua regenerada se conecte a la red existente que discorra próxima al ámbito, procedente del tratamiento terciario de la Estación Depuradora de Aguas Residuales de Rejas. Para ello, los promotores de la actuación deberán solicitar autorización al Ayuntamiento de Madrid respecto a la conexión de agua regenerada a la red existente y a las previsiones de los futuros desarrollos.

En cuanto al proyecto específico de la red de riego de agua regenerada, que se incluya en el Proyecto de Urbanización del ámbito del PAR La Muñeza, y en cumplimiento con la Cláusula Sexta del Convenio Relativo a la Gestión del Servicio de Reutilización de las Aguas Depuradas, de mayo de 2011, éste deberá cumplir tanto las Ordenanzas Municipales del Ayuntamiento de Madrid como las vigentes Normas para Redes de Reutilización de Canal de Isabel II. Análogamente, el proyecto específico deberá obtener tanto la Conformidad Técnica del Ayuntamiento de Madrid como del Canal de Isabel II, S.A., M.P.

Para la tramitación de la Conformidad Técnica ante el Canal de Isabel II, S.A., M.P., el proyecto específico deberá remitirse a la Ventanilla Única de Atención a Promotores del Área de Planeamiento de Canal de Isabel II, S.A., M.P., para, si procede y tras la revisión de la documentación aportada, comenzar la tramitación de la correspondiente Conformidad Técnica.

Finalmente, en el caso de requerirse, para la redacción del proyecto de la red de riego del ámbito, información sobre la red de agua regenerada existente en la zona de estudio, los promotores de la actuación podrán ponerse en contacto con el **Área de Cartografía y GIS** de Canal de Isabel II, S.A., M.P. a través de la siguiente dirección de correo electrónico: cartografia@canal.madrid



Respecto a la depuración de las aguas residuales:

En la actualidad, el municipio de Madrid depura sus aguas residuales en el Sistema de Depuración Madrid, compuesto por varias Estaciones Depuradoras de Aguas Residuales (EDAR) gestionadas por Canal de Isabel II, S.A., M.P. y situadas en los términos municipales de Madrid, Getafe y Rivas-Vaciamadrid.

El titular de estas depuradoras es el Ayuntamiento de Madrid, por lo que, en relación con la incorporación y tratamiento de los vertidos generados por el desarrollo del ámbito del PAR La Muñoza, los promotores de la actuación deberán tramitar y solicitar ante los servicios técnicos responsables del Ayuntamiento de Madrid dicha incorporación, consultando respecto a si la EDAR de Rejas tiene capacidad suficiente para admitir los vertidos del ámbito y al punto y condiciones de conexión. En el informe a emitir por esa administración se establecerán y definirán los requerimientos y condicionantes técnicos y administrativos a cumplir al efecto.

Respecto a la red de saneamiento de aguas residuales:

De acuerdo con la documentación facilitada, la red de saneamiento interior propuesta para el ámbito del PAR La Muñoza es de tipo separativa, con redes independientes para aguas residuales y para aguas pluviales. Por este motivo, se dispondrán dos acometidas de saneamiento en cada área o parcela edificable: una para aguas residuales y otra para pluviales.

No obstante, en ningún caso las aguas de lluvia procedentes de cubiertas, patios o cualquier otra instalación interior de las parcelas podrán incorporarse a la red de aguas residuales del ámbito que conduzca dichas aguas hasta su incorporación a la red de colectores y emisarios de titularidad de la Comunidad de Madrid o de Canal de Isabel II.

Las aguas de lluvia se incorporarán a la red de aguas pluviales que deberá verter en la medida de lo posible a cualquier cauce público, cuyo destino no sea la red de saneamiento de aguas residuales y cumplir con la legislación sectorial vigente, así como la normativa y condicionantes que marque la Confederación Hidrográfica del Tajo al respecto.

Desde la red de aguas residuales, no deberá incorporarse a la red de alcantarillado municipal o a los colectores y emisarios gestionados por Canal de Isabel II, S.A., M.P. y de titularidad de la Comunidad de Madrid o de Canal de Isabel II, un caudal de aguas residuales, incluyendo las primeras aguas de lluvia, superior a cinco veces el caudal punta de las aguas residuales aportadas por el ámbito de la actuación ($Q_{incorporar} < 5 \times Q_{punta, residuales}$).

En cuanto a la incorporación de los vertidos de aguas residuales a la red de saneamiento, para el ámbito del PAR La Muñoza, en particular, se ha propuesto realizar la conexión de las aguas residuales directamente a la EDAR de Rejas, por lo que los promotores de la actuación deberán consultar al Ayuntamiento de Madrid en relación con si la EDAR de Rejas tiene capacidad suficiente de tratamiento para admitir los vertidos del ámbito y al punto de conexión y las condiciones de esta.

Por otro lado, y con objeto de cumplir las limitaciones de evacuación de aguas pluviales que se pudieran establecer para no empeorar el régimen hidráulico tanto de la red de saneamiento de aguas pluviales como de los cauces públicos en los que se situasen los puntos de vertido al medio, así como para cumplir con las determinaciones recogidas en el Real Decreto 35/2023, de 24 de enero, por el que se aprueba la revisión de los planes hidrológicos, y en el Real Decreto 665/2023, de 18 de julio, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, el Proyecto Específico de la red de saneamiento deberá contemplar la implantación tanto de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible



(SUDS) como de tanques de laminación, según proceda, con los que se reduzca y lamine la incorporación de las aguas de lluvia en la red de saneamiento.

Para la implantación de estas infraestructuras se deberán disponer los terrenos necesarios en el interior del ámbito de la actuación, instalándose en zonas en los que se potencie la captación y retención de caudales tanto en origen como en puntos bajos. En cuanto a la gestión de los SUDS, hay que indicar que ésta no será competencia del Canal de Isabel II, S.A., M.P.

Además, en el Proyecto de Urbanización, se tendrá que garantizar que las aguas de escorrentía exteriores al ámbito de la actuación, y que discurran por vaguadas que hayan sido obstruidas por las obras de urbanización, no se incorporen a la red general de saneamiento por el que circulen aguas residuales.

En cuanto a los vertidos generados por la actuación, éstos deberán cumplir tanto con lo dispuesto en la Ley 10/1993, de 26 de octubre, sobre Vertidos Líquidos Industriales al Sistema Integral de Saneamiento de la Comunidad de Madrid, como en lo marcado por el Decreto 62/1994, de 16 de junio, en el que se establecen normas complementarias para la caracterización de los vertidos líquidos industriales al sistema general de saneamiento, en cuanto a control periódico de parámetros, entre otros, pH, conductividad, temperatura, DQO, DBO5, sólidos en suspensión, nitrógeno total, fósforo total y toxicidad.

En cualquier caso, el proyecto específico de la red de saneamiento interior del ámbito a incluir en el Proyecto de Urbanización del ámbito del PAR La Muñoza, y de conformidad con lo recogido en el Convenio de Encomienda de Gestión de los Servicios de Saneamiento entre el Ayuntamiento de Madrid, la Comunidad de Madrid y el Canal de Isabel II, de fecha 19 de diciembre de 2005, deberán cumplir tanto con la Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid y la Normalización de Elementos Constructivos del Ayuntamiento de Madrid como las vigentes Normas para Redes de Saneamiento de Canal de Isabel II. El Proyecto deberá obtener tanto la Conformidad Técnica del Ayuntamiento de Madrid como la de Canal de Isabel II, S.A., M.P.

Para la tramitación de la Conformidad Técnica ante el Canal de Isabel II, S.A., M.P., el proyecto específico deberá remitirse a la Ventanilla Única de Atención a Promotores del Área de Planeamiento de Canal de Isabel II, S.A., M.P., para, si procede y tras la revisión de la documentación aportada, comenzar la tramitación de la correspondiente Conformidad Técnica de Saneamiento.

Por último, en el caso de requerirse para la redacción del proyecto específico de la red de saneamiento interior del ámbito del PAR La Muñoza, información relativa a la red de saneamiento existente en la zona de estudio, los promotores de la actuación podrán ponerse en contacto con el Área de Cartografía y GIS de Canal de Isabel II, S.A., M.P., a través de la siguiente dirección de correo electrónico: promotores@canal.madrid.

Respecto a las afecciones a las instalaciones adscritas a Canal de Isabel II, S.A., M.P.:

El artículo 37.b) de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid, establece la necesidad de solicitar los informes sectoriales previstos legalmente como preceptivos o que deban considerarse necesarios por razón de la afección que la actuación pretendida genere en los intereses públicos por ellos gestionados.

Asimismo, cualquier intervención sobre las infraestructuras adscritas a Canal de Isabel II, S.A., M.P. requerirá la previa conformidad técnica de dicha Empresa Pública.



El PAR produce una afección a las siguientes infraestructuras adscritas a favor de Canal de Isabel II, al amparo del artículo 16. Dos.3 de la Ley 3/2008, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas:

Abastecimiento:

- Conducción de aducción Ø400 mm.

Agua Regenerada:

- Conducción de aducción de Ø700 mm.
- Conducción de aducción de Ø500 mm.

Telecomunicaciones:

- Tendido de Fibra Óptica "Capricho-Dep-Rejas-EDAR".
- Tendido de Fibra Óptica "Rejas-Dep-Entronque Redes".

Se adjunta, en el Anexo I del informe de Canal de Isabel II, la documentación gráfica esquemática que recoge las infraestructuras afectadas por el PAR La Muñoza, si bien, en caso de requerir un mayor detalle, los promotores de la actuación deberán ponerse en contacto con el Área de Conservación Sistema Colmenar, a través de la siguiente dirección de correo electrónico: areacolmenar@canal.madrid, y el Área de Telecomunicaciones, según corresponda, a fin de coordinar los posibles levantamientos topográficos que se estimen oportunos, cuyo coste será asumido por los promotores del PAR La Muñoza como gasto inherente para su correcta redacción y ejecución.

El documento del PAR La Muñoza recogerá en su normativa urbanística el régimen de protección de las arterias de abastecimiento, fuera de los suelos de Vías Pecuarias, ya que estos ya le confieren esta protección, la cual consiste en la regulación relativa a las Bandas de Infraestructuras de Agua (BIA) y las Franjas de Protección (FP) recogida en el artículo 7.13.6 de las Normas Urbanísticas del PGOUM y en el punto 8 del apartado V de las Normas para redes de Abastecimiento de Agua de Canal de Isabel II (Versión 4 de 2001), vigente desde el 22 de enero de 2022, en la que se define lo siguiente:

- **Bandas de Infraestructura de Agua (BIA).**

Su anchura será definida por los Servicios Técnicos de Canal de Isabel II y variará entre 4 y 25 metros dependiendo de las características de las conducciones: sección hidráulica, número de conducciones paralelas, capacidad máxima de transporte, etc.

Sobre las Bandas de Infraestructura de Agua serán de aplicación las siguientes condiciones de protección:

- No se establecerán estructuras, salvo las muy ligeras que puedan levantarse con facilidad, y en cuyo caso se requerirá la conformidad expresa de Canal de Isabel II.
- No se colocarán instalaciones eléctricas que puedan provocar la aparición de corrientes parásitas.
- Se prohíbe la instalación de colectores.
- Cualquier actuación de plantación o ajardinamiento, instalación de viales sobre las Bandas de Infraestructura de Agua, así como su cruce por cualquier otra infraestructura, requerirá la conformidad técnica y patrimonial de Canal de Isabel II.

- **Franjas de Protección (FP)**

Se denomina Franja de Protección (FP) a dos zonas paralelas a ambos lados de la BIA, donde no existe limitación alguna para la edificación, pero sí se requiere autorización expresa de Canal de Isabel II.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1276514973501502356073

Cada una de las dos zonas de la FP tendrá una anchura de 10 metros medidos desde la línea exterior correspondiente de la BIA asignada a la infraestructura de abastecimiento.

Para la ejecución en estas zonas de cualquier estructura o edificación, salvo las muy ligeras, se requerirá la oportuna conformidad de Canal de Isabel II, que condicionará su autorización a aspectos y procedimientos constructivos que puedan afectar a la seguridad de las conducciones existentes.

Cuando en caso de rotura de la conducción exista riesgo para la seguridad de las estructuras o edificaciones a construir en la FP, Canal de Isabel II podrá requerir la implantación en dichas construcciones de medidas correctoras o de protección.

La normativa urbanística del PAR recogerá que el trazado de las infraestructuras de agua regenerada y telecomunicaciones se mantendrá expedito de edificaciones, construcciones, instalaciones y plantaciones de especies arbóreas y arbustivas, salvo que se autoricen expresamente por Canal de Isabel II, siempre que no supongan perjuicio para la infraestructura y con los condicionantes técnicos oportunos para garantizar en todo caso la indemnidad de las infraestructuras.

Asimismo, el PAR La Muñeza establecerá que cualquier retranqueo y/o afección sobre la infraestructura que gestiona Canal de Isabel II, deberá ser autorizado previamente por dicha Empresa Pública, la cual podrá imponer los condicionantes que resulten necesarios para la salvaguarda de la infraestructura hidráulica que gestiona. De igual modo, se recogerá que los costes derivados de cualquier intervención sobre dicha infraestructura promovida por terceros que se autoricen por Canal de Isabel II será de cuenta de aquellos, sin que puedan ser imputados a esta Empresa Pública o al Ente Canal de Isabel II.

En este sentido, las intervenciones y retranqueos sobre la infraestructura indicada con anterioridad, así como respecto de otras que pudieran ser finalmente afectadas, deben ser proyectadas, ejecutadas y costeadas por el promotor de la obra o quien le suceda, con la conformidad técnica de Canal de Isabel II, lo cual se recogerá en la normativa urbanística del PAR La Muñeza.

Además, en caso de que se retranquee la infraestructura de Canal de Isabel II, los suelos que ocupe la nueva infraestructura que vaya a ser gestionada por esta Empresa Pública deberán ser obtenidos en pleno dominio y puestos a disposición de Canal de Isabel II. En el caso de que estas ocupen suelos públicos, la implantación de esta infraestructura deberá contar con la correspondiente autorización, que no se podrá otorgar en precario.

Para cualquier aclaración sobre el informe de Canal de Isabel II en cuanto a la solución, criterios técnicos utilizados y/o servicios implicados en posteriores tramitaciones, los promotores de la actuación podrán ponerse en contacto con la **Ventanilla Única de Atención a Promotores del Área de Planeamiento** de Canal de Isabel II, S.A., M.P. a través de la siguiente dirección de correo electrónico: promotores@canal.madrid.

2.12 Protección de cauces e hidrogeología

El informe de la Confederación Hidrográfica del Tago de fecha 21 de abril de 2026 señala, entre otras cuestiones, que se ha efectuado la consulta en el visor del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), <http://sig.mapama.es/snczi/>, obteniéndose los siguientes resultados:

Dominio Público Hidráulico:

- Río Jarama:

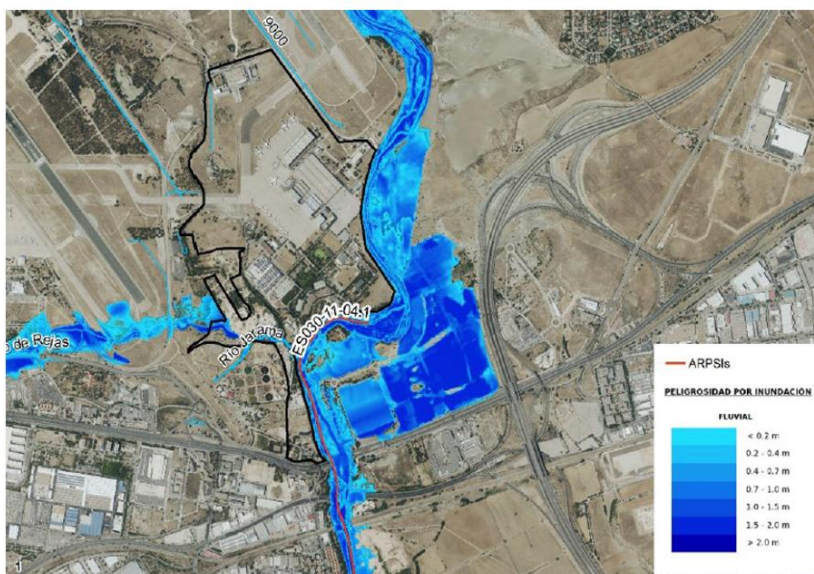


- ✓ Dispone de estudio específico identificado como 1010077 perteneciente al estudio de APEO Y DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO DE DOS TRAMOS DEL RÍO JARAMA EN LOS TT.MM. DE MADRID Y SAN FERNANDO DE HENARES (MADRID).
- ✓ Dispone de estudios específicos identificados como ES030_DPH_11-04-1-02 y ES030_DPH_X-04-1-22 pertenecientes al estudio de SNCZI DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO. ZONAS INUNDABLES EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS DE MADRID Y CASTILLA Y LEÓN.
- Arroyo Rejas: dispone de estudio específico identificado como ES030_DPH_X-04-1-56 perteneciente al estudio de SNCZI DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO. IMPLANTACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO. FASE 1.

Zona de Flujo Preferente:

- Río Jarama: dispone de estudios específicos identificados como ES030_ZFP_11-04-1-02 y ES030_ZFP_X-04-1-22 pertenecientes al estudio de SNCZI DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO. ZONAS INUNDABLES EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS DE MADRID Y CASTILLA Y LEÓN.
- Arroyo Rejas: dispone de estudio específico identificado como ES030_ZFP_X-04-1-56 perteneciente al estudio de SNCZI DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO. IMPLANTACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO. FASE 1.

Áreas con Riesgo Potencial Significativo de Inundación (ARPSI): Se ha identificado el ARPSI "RÍO JARAMA- ES030" con estudios de inundación para los periodos de retorno de 10, 50, 100 y 500 años (se muestra abajo imagen obtenida del citado visor).



Zonas inundables: Existe una delimitación cartográfica de la zona inundable (se abajo muestra imagen obtenida del visor) por las avenidas de 10, 50, 100 y 500 años de:



- Río Jarama: pertenecientes al estudio de SNCZI DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO. ZONAS INUNDABLES EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS DE MADRID Y CASTILLA Y LEÓN.
- Arroyo Rejas: perteneciente al estudio de SNCZI DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO. IMPLANTACIÓN Y SEGUIMIENTO DEL PLAN DE GESTIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN DE LA DEMARCACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO. FASE 1.

Masas de agua subterránea

En relación con las aguas subterráneas, el área donde se desarrollan las actuaciones asienta sobre la masa de agua subterránea "ALUVIAL DEL JARAMA: GUADALAJARA-MADRID - ES030MSBT030.024".

Condiciones del informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo

• Aprovechamientos de agua

Si bien, según señala la Confederación, se desprende de la documentación aportada, que *"las redes y el servicio de abastecimiento de agua potable en el municipio de Madrid, son gestionados por Canal de Isabel II, aunque la red interior a las instalaciones de Iberia en La Muñeza es gestionada por la propia compañía aeronáutica"*, desde el organismo de cuenca se indica que, si se decidiera en algún momento realizar el abastecimiento de aguas directamente del dominio público hidráulico (aguas superficiales y/o subterráneas), deberá disponerse de un título concesional de aguas previo, cuyo otorgamiento corresponde a la propia Confederación y es a quién también deberá solicitarse.

De manera general, desde el organismo de cuenca se indica que el derecho al uso privativo del agua se adquiere por disposición legal o por concesión administrativa:

- ✓ Uso privativo por disposición legal: en cumplimiento del artículo 54 del TRLA, y los artículos 83 y siguientes del RDPH; en cuyo caso deberá comunicar a este Organismo las características de la utilización que se pretende y solicitar la inscripción en Sección B del Libro del Registro de Aguas. Debe tener en cuenta que la inscripción se ejerce sobre usos actuales del aprovechamiento de las aguas, por lo que la inscripción se debe realizar una vez que se esté efectuando el uso.
- ✓ Concesión de Aguas: en el caso de que no se cumpla cualquiera de las limitaciones indicadas en el apartado anterior. Debe tener en cuenta que es requisito legal disponer de la concesión con carácter previo al uso del agua.

Saneamiento y vertidos

La Confederación cita en su informe que la documentación del PAR recoge que *"las redes y el servicio de saneamiento (alcantarillado y depuración) también son gestionados por Canal de Isabel II"*. En el anterior apartado del presente documento de alcance se señala las condiciones pertinentes sobre este aspecto, previo informe del ente gestor.

Sin perjuicio de ello, el informe de la Confederación refleja que, en el supuesto de que se desee proceder de otra manera al respecto del saneamiento y se pretenda realizar un vertido, deberá tenerse en cuenta lo siguiente a tenor de lo dispuesto en la legislación vigente:



- ✓ Se consideran vertidos los que se realicen directa o indirectamente en las aguas continentales, así como en el resto del dominio público hidráulico, cualquiera que sea el procedimiento o técnica utilizada.
- ✓ Son vertidos directos la emisión directa de contaminantes a las aguas continentales o a cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, así como la descarga de contaminantes en el agua subterránea mediante inyección sin percolación a través del suelo o del subsuelo.
- ✓ Son vertidos indirectos tanto los realizados en aguas superficiales a través de azarbes, redes de colectores de recogida de aguas residuales o de aguas pluviales o por cualquier otro medio de desagüe, o a cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, así como los realizados en aguas subterráneas mediante filtración a través del suelo o del subsuelo.

El organismo de cuenca fija la prohibición, con carácter general, del vertido directo o indirecto de aguas y productos residuales susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, salvo que se cuente con la previa autorización.

Dicha autorización corresponde a la Confederación Hidrográfica del Tajo, salvo en los casos de vertidos efectuados en cualquier punto de la red de alcantarillado o de colectores gestionados por las Administraciones autonómicas o locales o por entidades dependientes de las mismas, en los que la autorización corresponderá al órgano autonómico o local competente.

En el supuesto de que se pretenda realizar un vertido (por ejemplo, el vertido resultante del empleo de fosa séptica (o similar) dotada de un sistema de filtrado/depuración como puede ser filtros biológicos (o cualquier otro sistema), cuyas aguas tratadas son evacuadas al medio exterior) la Confederación Hidrográfica del Tajo señala las siguientes indicaciones:

- ✓ La Confederación Hidrográfica del Tajo no autoriza vertidos individuales al dominio público hidráulico cuando los mismos puedan formar parte de una comunidad o aglomeración urbana, por lo que, si el vertido de las aguas residuales puede conducirse a una red general de saneamiento, deberá conectar el vertido a dicha red de saneamiento.
- ✓ En el caso de que haya imposibilidad de conexión a una red general de saneamiento, se deberán unificar (en la medida de lo posible) todos los flujos de aguas residuales generados en la actividad para su conducción a una única instalación de tratamiento y evacuación en un único punto de vertido final. Además, desde el organismo de cuenca se indica que al existir entonces vertido al dominio público hidráulico se deberá:
 - Realizar la Solicitud y Declaración General (o simplificada, en su caso) de Vertido al organismo de cuenca, en donde según sea el caso se deberá proceder en consecuencia y acompañar con la documentación pertinente correspondiente, a tenor de lo dispuesto en la legislación vigente, para la obtención de la autorización de vertido.
 - En el caso de que se tratase de una Autorización Ambiental Integrada (AAI), la tramitación de la autorización de vertido deberá realizarse a través del órgano ambiental competente, quien trasladará la documentación y solicitará informe preceptivo y vinculante en materia de vertidos al organismo de cuenca.
 - En el caso de que se posea una autorización de vertidos, se indica que el vertido que se pretende dar en la actualidad y en el futuro deberá ajustarse a lo dispuesto en la autorización



(o si no se deberá realizar una revisión de la autorización del vertido vigente, y en función de cómo se resuelva ésta podrá autorizarse o no la modificación pretendida del vertido vigente).

En cualquier caso, señala el organismo de cuenca, las conducciones de las redes de saneamiento deberán ser estancas, para evitar infiltración de las aguas residuales a las aguas subterráneas. Por otro lado, en el caso de que se contemple ejecutar un drenaje de aguas pluviales, la Confederación Hidrográfica del Tajo indica:

- ✓ Se recomienda que la red de saneamiento sea separativa (red de saneamiento de aguas residuales separada de la red de drenaje de aguas pluviales). En el supuesto de que vaya a realizarse una red unitaria, se deberá disponer de algún método o dispositivo (por ejemplo, depósito Anti – DSU o tanque de tormentas, etc.) cuya función sea evitar el vertido de contaminantes al medio receptor durante sucesos de lluvia.
- ✓ En cualquier caso, se recomienda el empleo de técnicas de drenaje de aguas pluviales sostenible.

Asimismo, la Confederación informa que deberá realizarse una adecuada gestión para evitar que las aguas de escorrentía pluvial incorporen contaminación adicional susceptible de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, sin comprometer la consecución de los objetivos medioambientales y el cumplimiento de las normas de calidad ambiental establecidas en el medio receptor conforme a la legislación de aguas.

La Confederación indica que la reutilización de las aguas procedentes de un aprovechamiento requerirá concesión administrativa tal como establecen los artículos 59.1 y 109 del Texto Refundido de la Ley de Aguas. Sin embargo, en caso de que la reutilización fuese solicitada por el titular de una autorización de vertido de aguas ya depuradas, se requerirá solamente una autorización administrativa, en la cual se establecerán las condiciones complementarias de las recogidas en la previa autorización de vertido. Tanto en un caso como en otro, la solicitud pertinente puede descargarse mediante el enlace que aporta la Confederación Hidrográfica del Tajo en su informe (Trámites y solicitudes - www.chtajo.es), en donde además pueden obtenerse otro tipo de solicitudes (vertidos, aprovechamientos de agua, información, etc.).

Otras cuestiones que indica el organismo de cuenca

En lo que respecta a vallados en la instalación, la Confederación indica que, en el supuesto de que este discurra por dominio público hidráulico y su zona de policía, deberá contar con la correspondiente autorización por parte de ese organismo. Además, realiza las siguientes indicaciones:

- ✓ Los tramos de cerramiento que discurran sobre terrenos de dominio público hidráulico deberán proyectarse de manera que no se interfiera con el normal drenaje de las aguas, pudiéndose aceptar propuestas diseñadas a base de bandas flexibles, flotantes y basculantes dispuestas sobre un eje horizontal (viga o cable), que se situará a una altura mínima de 1 metro sobre el nivel de la máxima crecida ordinaria (MCO), no permitiéndose la instalación de elementos fijos (apoyos, estribos, etc.) que ocupen terrenos de dominio público hidráulico.
- ✓ Los elementos del cerramiento que ocupen terrenos pertenecientes a la zona de servidumbre deberán ser desmontables, sin encontrarse anclados al terreno, instalándose en cualquier caso puertas de libre acceso en las márgenes afectadas, debiéndose colocar en cada una de ellas un indicador con la leyenda «PUERTA DE ACCESO A ZONA DE SERVIDUMBRE DE USO PÚBLICO». Se deberán posibilitar en todo momento las funciones establecidas en el artículo 7 del RDPH para dicha zona, en concreto el paso público peatonal y para el desarrollo de los servicios de vigilancia.



- ✓ Las autorizaciones para instalar los cerramientos serán provisionales. Si el peticionario desea elevar a definitiva la autorización que se le conceda, deberá incoar ante esta Confederación Hidrográfica el oportuno expediente de deslinde.
- ✓ La autorización que se otorgue será a título precario, pudiendo ser demolidas las obras cuando esta Confederación Hidrográfica lo considere oportuno por causa de utilidad pública, sin que por ello tenga derecho a indemnización alguna el interesado.
- ✓ Una vez finalizadas las obras, la zona deberá quedar limpia de cualquier producto sobrante de las mismas.
- ✓ La Administración no responderá de cualquier afección que puedan sufrir las obras por causa de crecidas, tanto ordinarias como extraordinarias.

En relación con el empleo de combustibles desde el organismo de cuenca se indica que todos los depósitos de combustibles y redes de distribución ya sean enterrados o aéreos, deberán ir debidamente sellados y estancos para evitar igualmente su infiltración a las aguas subterráneas. Estas instalaciones deben pasar periódicamente sus pruebas de estanqueidad. Lo mismo se ha de aplicar para todas las instalaciones de almacenamiento y distribución de otras sustancias susceptibles de contaminar el medio hídrico.

En cuanto a la construcción de viales, se indica en el informe de la Confederación que en el paso de todos los cursos de agua y vaguadas por los caminos y viales que puedan verse afectados, se deberán respetar sus capacidades hidráulicas y no se llevará a cabo ninguna actuación que pueda afectar negativamente a la calidad de las aguas.

Al respecto del movimiento de tierras y el drenaje, hay que tener en cuenta que un posible impacto sobre la hidrología puede proceder de la remoción de los materiales durante las fases de construcción y su posterior arrastre pluvial, provocando un incremento del aporte de sólidos a los cauces, por lo que se deben tomar medidas necesarias para evitarlo, por ejemplo, colocando barreras móviles para impedir dicho arrastre.

Por otro lado, se indica que, con carácter general, todas aquellas zonas de la instalación en donde vayan a desarrollarse actividades susceptibles de contaminar las aguas superficiales o subterráneas, deberán de estar debidamente impermeabilizadas y además confinadas para evitar desbordamientos hacia zonas no impermeabilizadas, o en definitiva proceder de otras maneras tales que se evite la mencionada contaminación.

Respecto al parque de maquinaria, a utilizar para la realización de las distintas unidades de obra, puede generar residuos líquidos peligrosos susceptibles de contaminación de aguas subterráneas y superficiales, como pueden ser aceites y otros compuestos. Se recomienda una gestión adecuada de estos residuos que evite la contaminación de las aguas.

Se recomienda también que en la fase de construcción la ubicación del parque de maquinaria, instalaciones auxiliares y acopio de materiales se realice previa creación de solera impermeable en pendiente, con zanja de recogida para posibles vertidos de aceite de cambios, derrame de combustibles, grasas, etc. Estos derrames serán recogidos en bidones para su posterior gestión correcta.

Por último, la Confederación señala que pudiera darse el caso de que, en su propiedad, observase la existencia de una captación de aguas (con infraestructura asociada o sin ella) que se encuentra carente



de medidas de seguridad visibles o que esté abandonada. En consecuencia, deberá ejecutar inmediatamente medidas que garanticen la seguridad y eviten la ocurrencia de accidentes, así como ejecutar su clausura.

2.13 Integración de los principios de la economía circular

De acuerdo con el artículo 10 de la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, los instrumentos de planificación autonómica y local, así como sus revisiones o modificaciones integrarán los principios de economía circular.

De acuerdo con el informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, los instrumentos de planeamiento urbanístico sometidos a evaluación ambiental estratégica deberán incluir un estudio sobre la generación y gestión de residuos domésticos, coherente con la Estrategia de Prevención y Gestión de Residuos Domésticos y Comerciales de la Ciudad de Madrid–2030.

En este sentido, y conforme al informe del Área de Planificación y Gestión de Residuos obrante en el expediente, entre la documentación aportada figura en el Documento Inicial Estratégico del Proyecto el Anexo V, informe titulado “Estudio de caracterización de la calidad de los suelos (Fase I)”, el cual se ha basado, en buena medida, en los trabajos realizados en el marco de la modificación puntual del PGOU de Madrid para la redelimitación del Sistema General del Aeropuerto ‘Adolfo Suarez - Madrid Barajas’ (véase el expediente 26-UB2-00173.8/2023), concretamente los referidos al sector denominado APE 21.11 “La Muñeza - Jarama”.

En el antedicho informe se realiza, en primer lugar, una descripción del medio físico en el ámbito territorial del Proyecto, para, a continuación, llevar a cabo un análisis de fotografías aéreas históricas con el fin de identificar los usos históricos del suelo, el cual se centra en las parcelas externas a las instalaciones de IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S. A. puesto que éstas ya son objeto de control en aplicación de lo dispuesto en el Real Decreto 9/2005, de 14 de Enero, y en la Autorización Ambiental Integrada que rige el desarrollo de la actividad. Cabe destacar en este punto que el control antes aludido ha permitido poner de manifiesto la existencia de alteraciones de la calidad del subsuelo en el banco de prueba de motores, el parque de almacenamiento de combustible y el depósito de emergencia de aguas industriales.

Las fotografías aéreas históricas permiten deducir que hasta el año 1956 el uso del suelo en el ámbito era eminentemente agrícola, que en la imagen del año 1975 ya se ha transformado a industrial mayoritariamente, apareciendo algunas naves con residuos acopiados en su exterior; otras zonas también sufrieron lo que parecen acopios de tierras y/o vertido incontrolado de residuos. Esta situación se mantiene en fotografías posteriores, añadiéndose otras actividades como un estacionamiento de vehículos —el documento facilitado no refiere que disponga de depósitos de combustible o áreas de lavado— o una instalación de creación de jardines sostenibles y el paisajismo. Por último, se hace una enumeración de las actividades presentes en el ámbito en la fecha de redacción del estudio, así como de zonas donde los redactores del estudio identificaban una capacidad potencial de afección a la calidad del suelo. En base a todo lo anterior se propone, como siguientes pasos en “los estudios que se desarrollarán en posteriores fases de tramitación”, acotar las incertidumbres relativas a las actividades potencialmente contaminantes identificadas y diseñar un protocolo a implementar en las fases de ejecución del planeamiento.

Teniendo en cuenta lo expuesto en los párrafos precedentes, se considera necesario que el apartado normativo del Proyecto de Alcance Regional incluya la obligación de que el cese de todas las actividades



actualmente operativas en el ámbito que, de conformidad con lo estipulado en los apartados 1 y 2 del artículo 3 del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, tengan la consideración de potencialmente contaminantes del suelo, deba someterse a la presentación, ante esta Dirección General, del informe de situación del suelo exigido en el apartado 4 de citado precepto.

Por otro lado, el informe en materia de calidad de suelos que acompañe al futuro estudio ambiental estratégico deberá incorporar los siguientes aspectos:

- Planos, a escala adecuada, que reflejen los usos vigentes y los usos previstos, de forma que se aprecie claramente en qué parcelas mantendrán las actividades y/o usos desarrollados actualmente y en cuáles se modificarán, con especial atención a los focos potenciales de contaminación del suelo -ya sean pasados o futuros- y a las áreas con afecciones conocidas.
- Actualización del estudio histórico a fin de incorporar, sobre cartografía a escala adecuada para una correcta localización, todas las actividades potencialmente contaminantes del suelo y todos los focos potenciales de contaminación del suelo, situando, además, espacial y temporalmente los incidentes con afección a la calidad del subsuelo conocidos.
- Resumen de los datos recopilados durante los últimos cinco años en los trabajos de seguimiento de la calidad del subsuelo ejecutados en cumplimiento de la autorización ambiental integrada que rige las actividades desarrolladas por IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S. A. en el emplazamiento denominado “Zona Industrial nº 2 – La Muñoza”, haciéndose hincapié en los sectores con antecedentes de alteraciones de la calidad de los suelos y/o las aguas subterráneas. Para facilitar la comprensión de los antedichos datos se elaborarán gráficos que muestren la evolución temporal de los parámetros más significativos.
- Caracterización, mediante métodos adecuados (inspección visual, descripción de indicios organolépticos, y/o analíticos in situ, o en laboratorio) de los residuos y escombros acumulados en las áreas de vertidos incontrolados existentes en el ámbito geográfico del Proyecto de Alcance Regional, cuyo objetivo será determinar su tipología y, sobre todo, detectar o descartar la presencia de sustancias peligrosas. En caso de confirmarse tal circunstancia, se propondrán las correspondientes campañas de caracterización de los suelos subyacentes.
- Recopilación de la información necesaria para dilucidar si en las instalaciones de estacionamiento de vehículos, extracción de áridos y paisajismo localizadas en el interior de las parcelas con referencias catastrales 28900M010000270000GK, 28900M010000070000GU y 28900M010000250000GM respectivamente concurre alguna de las circunstancias especificadas en el artículo 3.2 del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, o se efectúan actividades, tanto principales como secundarias, que figure entre las enumeradas en el Anexo I de esa misma norma, con especial atención al posible manejo de sustancias peligrosas (en la parcela objeto del estacionamiento de vehículos será prioritario verificar si cuenta con infraestructuras de almacenamiento y/o suministro de combustibles). En el supuesto de que en tales instalaciones hubiese focos potenciales de contaminación del suelo relevantes, se ubicarán éstos sobre planos a escala adecuada, valorándose de forma razonada la conveniencia o no de someter el/los emplazamiento/s a trabajos de caracterización analítica del subsuelo.
- Definición de las labores de caracterización analítica de los suelos de las parcelas con referencias catastrales 28900M010000200000GQ, 28900M010000210000GP y 28900M010000220000GL que han albergado actividades de gestión de residuos, justificándose tanto la localización de los puntos de muestreo como el programa analítico en base a la localización y características de los focos potenciales de contaminación del suelo.



Las conclusiones del informe de situación del suelo incluirán un pronunciamiento, justificado en base a los datos recopilados, de los trabajos de investigación analítica de la calidad del subsuelo que deban llevarse a cabo para verificar que el estado de éste no compromete la viabilidad de los usos del suelo previstos en el Proyecto de Alcance Regional, planteándose, si fuera posible, un cronograma orientativo para su ejecución.

2.14 Reducción de la contaminación lumínica

En relación con el alumbrado en el ámbito y su posterior desarrollo, la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid recomienda valorar la implantación de farolas solares energéticamente autosuficientes, especialmente en las zonas verdes proyectadas en la ribera del río Jarama

En cualquier caso, se estará a lo establecido en el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior, y en especial, en su Instrucción Técnica Complementaria IE-03 “Resplandor luminoso nocturno y luz intrusa o molesta”. Asimismo, se recomienda tener en cuenta las propuestas de la “Guía para la Reducción del resplandor Luminoso Nocturno” del Comité Español de Iluminación y del “Modelo de Ordenanza Municipal de alumbrado exterior para la protección del medio ambiente mediante la mejora de la eficacia energética”, elaborado por el citado Comité y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía.

Respecto al diseño de las luminarias exteriores para prevenir la contaminación lumínica se sugieren las siguientes medidas:

- Se debe orientar la luz en la dirección de los elementos que se quieren iluminar, mediante luminarias que eviten por completo el flujo lumínico radiado por encima del plano horizontal (flujo hemisférico superior), evitando intrusión lumínica en las zonas con vegetación donde puede refugiarse especies de fauna y el deslumbramiento. Utilizar luminarias que tengan el vidrio refractor de cerramiento plano y transparente, para evitar afectar los hábitos de las especies nocturnas.
- No se debe sobre iluminar, ajustando los niveles de luz a los requerimientos de las actividades concretas, con un grado de uniformidad que permitan una iluminación homogénea mediante un diseño adecuado de la localización de los puntos de luz.
- Las investigaciones indican que las bombillas de luz blanca, brillante y rica en azules es más perjudicial para la fauna silvestre que la luz más suave, amarilla o ámbar.
- Otra forma de evitar la contaminación lumínica es proceder al apagado del alumbrado o disminución del nivel de iluminación en determinadas franjas horarias.

Las condiciones que finalmente se adopten para reducir la contaminación lumínica se fijarán de manera adecuada en la Normativa Urbanística.

2.15 Medidas tendentes al ahorro energético y el fomento de las energías renovables

El estudio ambiental estratégico deberá proponer medidas efectivas tendentes a favorecer el ahorro energético. En este sentido, deberá tenerse en cuenta el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2023-2030 y la Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid, aprobada mediante la Orden 2126/2023, de 29 de diciembre, de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, y publicada en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de 15 de enero de 2024 (BOCM nº



12), cuyos pilares prioritarios son la reducción de emisiones, la gestión de la calidad del aire y la respuesta efectiva al cambio climático.

Al respecto, el informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental de Ayuntamiento de Madrid de 21 de mayo de 2026, con el objetivo de fomentar el uso racional de la energía para conseguir un mayor ahorro energético y una mejora de la calidad del aire, así como favorecer un modelo urbano de acuerdo con los objetivos de neutralidad climática en la ciudad de Madrid, establece las siguientes medidas de eficiencia energética y uso de energías renovables recogidas en el título VI de la Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad (OCAS), para su consideración en el estudio energético que formará parte del estudio ambiental estratégico:

- Conforme a los artículos 43.1 y 43.3 de la OCAS los instrumentos de planeamiento urbanístico deberán incluir un estudio específico en el que se analice la demanda energética, adaptado a las capacidades y necesidades del ámbito, incluyéndose en los instrumentos de planeamiento las medidas necesarias para satisfacer las exigencias de sostenibilidad energética y calidad del aire, adaptadas a las necesidades del ámbito, considerando:
 - Los factores bioclimáticos, relativos a soleamiento, ventilación y evapotranspiración.
 - La electrificación de las demandas para reducir las emisiones contaminantes producto de las combustiones y mejorar la eficiencia energética.
 - El aprovechamiento de energías renovables, mediante la habilitación de espacios para su generación y almacenamiento distribuido.
- En relación con los factores bioclimáticos para minimizar el consumo energético de los edificios mediante medidas pasivas, se recomienda planificar la trama urbana y definir la forma y orientación de las parcelas para aprovechar al máximo las posibilidades de arquitectura pasiva, mediante:
 - Bloques abiertos orientados en el eje este-oeste, con la fachada larga orientada al sur.
 - Calles con pavimentos permeables y zonas verdes, que permitan una separación mínima entre edificios garantizando una correcta iluminación y asoleo mínimo en todas las plantas de la fachada sur incluso en invierno.
 - Definir un gradiente de alturas, de los bloques más altos al norte y los más bajos al sur, con el fin de acceder al recurso solar (iluminación y calor).
 - La exigencia de estudios de soleamiento y ventilación al definir las parcelas, para asegurar el cumplimiento de estos criterios y optimizar el confort térmico urbano.
- En los aparcamientos en superficie que ocupen un área total superior a 1.000 m² se preverá, en caso de que técnicamente sea posible, la instalación de cubiertas fotovoltaicas para generación distribuida o autoconsumo compartido e infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, conforme al artículo 43.2.b) de la OCAS. El informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental de Ayuntamiento de Madrid sugiere, además, que donde sea técnicamente viable (sin sombras externas de árboles o edificios), al menos el 50% de la superficie del aparcamiento esté cubierta por pérgolas fotovoltaicas que aseguren el sombreado tanto de los vehículos como del pavimento, así como que al menos el 50 % de la superficie del aparcamiento disponga de pavimentos permeables que mantengan la capacidad drenante del suelo, como estrategia para reducir el efecto isla de calor urbana y adaptación al cambio climático.
- El estudio ambiental estratégico deberá contemplar la utilización de fuentes de energía de origen renovable o energía residual procedente de infraestructuras, en su caso, y prever espacios para albergarlos, así como sus instalaciones auxiliares e interconexiones con los edificios, conforme al artículo 43.2.c) y d) de la OCAS.



Por otro lado, el informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental de Ayuntamiento de Madrid también propone como condición para los futuros proyectos de edificación que estos incluyan también un estudio específico sobre ahorro y eficiencia energética, basado en los principios de disminución de la demanda energética, la descarbonización, el uso de instalaciones eficientes y el aprovechamiento de energías renovables generadas in situ, con el objetivo de garantizar que sean edificios de consumo energético casi nulo y reducir su dependencia energética, conforme al artículo 44 y en coherencia con el artículo 43 de la OCAS.

En este sentido, en el planeamiento de desarrollo, el informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental de Ayuntamiento de Madrid recomienda establecer como condición particular de las nuevas edificaciones que el consumo de energía primaria no renovable ($Cep,nren$), no supere el 70% del valor límite ($Cep,nren, lim$) y el consumo de energía primaria total (Cep,tot), no supere el 85% del valor límite (Cep,tot, lim), fijados en el Código Técnico de la Edificación (CTE), Documento Básico "HE Ahorro de Energía", Sección HE 0: "Limitación del consumo energético".

También recomienda contemplar el uso de materiales sostenibles (biomateriales) y tecnologías que contribuyan a reducir la huella de carbono en todo el ciclo de vida del edificio ya que la incorporación de biomateriales no solo promueve una construcción más sostenible, sino que también responde a los objetivos de descarbonización y eficiencia energética establecidos en las políticas ambientales actuales.

En lo que respecta a la generación distribuida y uso de energías renovables el informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental de Ayuntamiento de Madrid señala que se destinará como mínimo una superficie equivalente al 50% de la ocupación de las parcelas para la instalación de sistemas de aprovechamiento de energía solar, que se situarán preferiblemente en las cubiertas de los edificios, tal y como se indica en el artículo 44.4.b. de la OCAS.

La generación de energía eléctrica renovable cumplirá con carácter de mínimo en todo caso, conforme a lo establecido en la Sección HE-5 del Documento Básico "HE ahorro de energía" del CTE y el artículo 47 de la OCAS. Los sistemas de aprovechamiento de energía solar se ubicarán en las superficies reservadas conforme al punto anterior.

El informe de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental de Ayuntamiento de Madrid también recomienda contemplar la implantación de almacenamiento de la energía con baterías (BESS) de litio ferrofosfato (LFP) u otras tecnologías con características similares en cuanto a seguridad y ciclos de vida útil. Los sistemas de almacenamiento tendrán efectos positivos en el óptimo aprovechamiento de energía renovable, la disminución de los costes energéticos, la mejora en la seguridad del suministro y la reducción de la dependencia energética, minimizando las necesidades de acometida en un ámbito con escasa capacidad disponible en las redes eléctricas para nuevas demandas.

Igualmente, recomienda la implantación de sistemas sin emisiones contaminantes producto de la combustión, de la máxima eficiencia energética, con un funcionamiento silencioso y el uso de materiales no contaminantes, especialmente en los sistemas de climatización, agua caliente sanitaria e iluminación mediante:

- Optimización de los sistemas, evitando en todo caso los equipos de combustión, debiendo contemplarse la electrificación de la demanda para reducir las emisiones de gases contaminantes conforme al artículo 43 de la OCAS.
- Alumbrado LED con sistemas de control inteligentes y aprovechamiento de la iluminación natural, además de en las zonas exteriores, en el interior de los edificios que se proyecten.



2.16 Medidas tendentes al ahorro efectivo y disminución del consumo de agua potable

El estudio ambiental estratégico deberá incluir medidas tendentes al ahorro efectivo y disminución del consumo de agua potable con objeto de reducir en lo posible el abastecimiento para el consumo. Las medidas propuestas a tal fin y su aplicación se recogerán en las Normas urbanísticas correspondientes.

Las medidas propuestas deberán estar en consonancia con el Plan Estratégico 2025-2030 del Canal de Isabel II, una de cuyas líneas estratégicas consiste en la reducción en un 25 % el volumen de agua derivada para consumo por habitante.

Medidas que se deben adoptar en zonas verdes

El estudio ambiental estratégico deberá incluir medidas para las zonas verdes con objeto de reducir en lo posible el consumo de agua de riego. Las medidas propuestas a tal fin y su aplicación se recogerán en las Normas urbanísticas correspondientes.

2.17 Protección de la salud

El informe de la subdirección general de Seguridad Alimentaria y Sanidad Ambiental de 4 de junio recuerda que ya emitió informe sanitario ambiental con fecha 9 de febrero de 2024 y nº Ref: 07/314749.9/24 a la “Modificación Puntual en el Entorno Afectado por la Redelimitación del Sistema General del Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas establecida por la Orden FOM/2556/2012 en el Municipio de Madrid (SIA: 23/171)”, al Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas, de esta Dirección General, dentro del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria. En dicho informe, se formulaban los requisitos y recomendaciones respecto de los efectos ambientales previsibles sobre la salud de la población, para que los mismos resultasen compatibles con dicha planificación, que deberían incorporarse en el contenido del estudio ambiental estratégico.

Igualmente, de acuerdo con el informe de la subdirección general de Seguridad Alimentaria y Sanidad Ambiental en el presente PAR, el promotor indica que a la vista del análisis efectuado y, debido a la igualdad entre el ámbito del APE La Muñoz y el del PAR, se asumen las consideraciones contenidas en los informes que formaron parte del expediente de la MPG, entre ellos el informe emitido por el Área de Sanidad Ambiental, con idéntica aplicación de los requisitos establecidos para la MPG que se aplicarán al ámbito del PAR “Desarrollo Industrial Aeronáutico La Muñoz”.

En relación con lo anterior, en el documento se indica que *“en cuanto a la salud humana, los principales efectos potenciales que puede tener el desarrollo del PAR en la salud de los residentes próximos sería el incremento de los niveles de ruido, emisiones de polvo y partículas y aparición potencial de plagas durante el período de obras. En el Estudio ambiental estratégico que se presente para la aprobación inicial del PAR se analizarán en detalle los potenciales efectos sobre la salud de la población, teniendo en cuenta las consideraciones y criterios sanitarios (relativos al abastecimiento de agua de consumo humano, frente a plagas urbanas, relativos a la red general de riego, relativos a la selección de especies vegetales, etc.) formulados por el Área de Sanidad Ambiental durante la tramitación de la MPG”*.

Así, a tenor de lo anterior, la subdirección general de Seguridad Alimentaria y Sanidad Ambiental indica que se deberán cumplir con los requisitos recogidos en el anterior informe y que, tal como indican, resultan de idéntica aplicación sobre el expediente del PAR, y que afectan a los siguientes criterios:

- Medidas de protección de la población general y establecimientos con población vulnerable.
- Criterios sanitarios relativos al abastecimiento de agua de consumo humano.



- Criterios sanitarios frente a Plagas urbanas con repercusión en salud pública.
- Criterios sanitarios relativos a la red general de riego.
- Criterios sanitarios relativos a la selección de especies vegetales y mobiliario urbano en jardines y viales.
- Criterios para considerar por contaminación del suelo.
- Criterios por la contaminación acústica.

Por otro lado, según se indica para la ejecución de zonas verdes y parcelas dotacionales se llevará a cabo la demolición de las edificaciones incompatibles existentes desarrolladas desde la década de 1970, ubicadas al sur de los terrenos de Iberia (Zona II). En estas edificaciones es posible la existencia de materiales con contenido de fibras de amianto. Por lo que, antes de su demolición y retirada de residuos, deberá valorarse la existencia de este tipo de material con fibras de amianto que pudiera liberarse al ambiente, con el consiguiente riesgo para la salud de la población. En caso de su presencia, al tratarse de un residuo peligroso para la salud, cualquier manipulación, eliminación y gestión será realizada obligatoriamente por empresas especializadas y registradas en el Registro de Empresas con Riesgo de Amianto (RERA) y el personal que ejecute los trabajos deberá poseer la formación adecuada conforme a la legislación vigente, Real Decreto 396/2006, de 31 de marzo, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los trabajos con riesgo de exposición al amianto.

En cuanto a la red eléctrica, según se indica en el documento inicial estratégico, partiendo de la red actualmente existente en La Muñoza que alimenta la actividad actual de Iberia, se prevé el diseño de una nueva red de distribución eléctrica en media y baja tensión propiedad de la compañía distribuidora (UFD). Se llevará a cabo la instalación de una subestación eléctrica alimentada en alta tensión desde las redes eléctricas de la compañía suministradora de zona (mediante líneas subterráneas). Asimismo, se ejecutará una red anillada desde el CR, un centro de transformación y los correspondientes centros de seccionamiento que permitan una alimentación hasta todos los puntos de suministro que sean requeridos en MT/BT.

Respecto a las nuevas infraestructuras eléctricas, desde el punto de vista sanitario, se deberá garantizar que el público no estará expuesto a campos electromagnéticos por encima de los recomendados en sitios donde puedan permanecer mucho tiempo, por lo que deberá verificarse ante el organismo competente si es compatible su ubicación, canalizaciones y distancias a los diferentes usos previstos en la parcela, al objeto de que se cumplan las garantías de seguridad y salud de los usuarios. En todo caso, se cumplirá la reglamentación vigente en materia de protección sanitaria, principalmente Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que establece condiciones de protección del dominio público radioeléctrico, restricciones a las emisiones radioeléctricas y medidas de protección sanitaria frente a emisiones radioeléctricas.

2.18 Protección civil y emergencias

De acuerdo con el informe de la Subdirección General de Protección Civil obrante en el expediente, deben valorarse los siguientes riesgos, con un nivel afectación alto:

- transporte civil por avión
- transporte de mercancías peligrosas por carretera
- transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril
- transporte de energía



Por otro lado, y dado que la instalación se encuentra en zona de riesgo bajo pero colindante a zonas de riesgo alto o muy alto por incendios forestales, se deberán tener en cuenta y adoptar las medidas preventivas contenidas en el Plan de Protección Civil de Emergencias por Incendios Forestales en la Comunidad de Madrid (INFOMA) aprobado por el Decreto 59/2017, de 6 de junio, y en particular lo establecido en su Anexo 2, tanto durante la fase de ejecución de las obras como durante la fase de explotación de la infraestructura.

2.19 Protección frente a la contaminación electromagnética

Se debe estudiar la posible existencia de contaminación electromagnética generada por líneas eléctricas, subestaciones eléctricas, y cualquier otro equipo o instalación en el ámbito afectado y sus repercusiones ambientales, especialmente sobre la salud humana, en relación con los usos propuestos. En su caso, se establecerán medidas para su reducción o eliminación. Se tendrá en cuenta, como referencia general, la Recomendación del Consejo de 12 de julio de 1999 (1999/519/CE), relativa a la exposición del público en general a campos electromagnéticos (0 Hz a 300 GHz).

En relación con el cumplimiento del Decreto 131/1997, de 16 de octubre, de producirse alguna de las actuaciones urbanísticas relacionadas con las infraestructuras eléctricas, deberá estudiarse la contaminación electromagnética previsible tras las actuaciones correspondientes y de la compatibilidad con los usos propuestos.

Se asegurará el cumplimiento de la legislación vigente sobre medidas de protección de la salud humana y el medio ambiente frente a la contaminación electromagnética, considerando, entre otras normas, el Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, que aprueba el Reglamento que establece condiciones de protección del dominio público radioeléctrico, restricciones a las emisiones radioeléctricas y medidas de protección sanitaria frente a emisiones radioeléctricas.

2.20 Vigilancia ambiental

La vigilancia ambiental se llevará a cabo mediante la comprobación del cumplimiento de las condiciones contenidas en el estudio ambiental estratégico y en el presente documento de alcance y lo previsto en el anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Se redactará, por tanto, un estudio de vigilancia ambiental que incluirá las medidas previstas para la disminución de los efectos ambientales negativos derivados del desarrollo propuesto y las necesarias para la supervisión, vigilancia e información a esta Consejería de las distintas fases del planeamiento, así como su programación temporal, tomando como base las medidas incluidas en el documento inicial estratégico y en el presente documento de alcance. Todo ello asegurará el cumplimiento de cada una de las medidas correctoras contenidas en el presente documento de alcance, de acuerdo con los siguientes objetivos:

- Comprobar que las medidas correctoras y protectoras propuestas en el estudio ambiental, así como las condiciones de este informe han sido realizadas.
- Proporcionar información sobre la calidad y oportunidad de tales medidas y condiciones.
- Proporcionar advertencias acerca de los valores alcanzados por los indicadores ambientales previamente seleccionados, respecto de los niveles críticos establecidos.
- Detectar alteraciones no previstas en el estudio ambiental, con la consiguiente modificación de las medidas correctoras establecidas o la definición de nuevas medidas.



- Cuantificar los impactos a efectos de registro y evaluación de su evolución temporal.
- Aplicar nuevas medidas correctoras en el caso de que las definidas en el documento inicial estratégico o en el presente informe fueran insuficientes.

Los resultados de los controles de supervisión y vigilancia que se deben recoger en el estudio de vigilancia ambiental se incluirán en los informes correspondientes. Tanto la realización de los controles como la remisión de los informes de los resultados obtenidos a esta Consejería, se realizarán con la periodicidad adecuada, que deberá justificarse. Cualquier modificación de lo contemplado en el documento inicial estratégico y el contenido del presente documento de alcance, deberá someterse a previa aprobación del órgano ambiental.

Sin perjuicio de lo anterior, esta Consejería, como órgano administrativo de medio ambiente de la Comunidad de Madrid, podrá efectuar las comprobaciones necesarias para verificar el cumplimiento de las medidas establecidas en el documento inicial estratégico y en el presente documento de alcance, o en su caso, variar la periodicidad o el contenido de los informes.

3 FASES A SEGUIR EN LA TRAMITACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

3.1 Fase de información y consultas

La fase de información y consultas se realizará de acuerdo con lo previsto en el artículo 21 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre.

La documentación, acompañada del estudio ambiental estratégico, se someterá a información pública, previo anuncio en el BOCM, en su sede electrónica. La información pública será, como mínimo, de cuarenta y cinco días hábiles. El documento deberá incorporar un resumen no técnico del estudio ambiental estratégico, el cual será sometido también al trámite de información pública. Se deben adoptar las medidas necesarias para garantizar que la documentación que se someta a información pública tenga la máxima difusión entre el público, utilizando los medios de comunicación y, preferentemente, los medios electrónicos.

Simultáneamente al trámite de información pública, se someterá toda la documentación a consulta de las Administraciones públicas afectadas y las personas interesadas, siendo estas, al menos, aquellas consultadas en la presente fase, así como cualquier otra Administración o público interesado que se considere oportuno. Esta consulta se podrá realizar por medios convencionales, electrónicos o cualesquiera otros, siempre que se acredite la realización de estas, concediendo al menos el plazo de treinta días hábiles que marca el artículo 22 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre. Las consultas deben realizarse sobre el documento de planeamiento completo, incluyendo el estudio ambiental estratégico.

El resultado de las consultas y el resto de la documentación se remitirán a esta Dirección General a los efectos de la emisión de la correspondiente declaración ambiental estratégica.

El listado mínimo de Administraciones públicas afectadas y público interesado a consultar por el órgano sustantivo es el siguiente:

- Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior. Área de Vías Pecuarias.
- Dirección General de Aviación Civil.
- Subdirección General de Protección Civil de la Dirección General de Seguridad, Protección Civil y Formación de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior.



- Área de Instalaciones Eléctricas de la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior.
- Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior.
- Dirección General de Carreteras (Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras).
- Consorcio Regional de Transportes Regulares de Madrid (Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras).
- Metro de Madrid S.A.
- Canal de Isabel II
- Área de Planificación y Gestión de Residuos
- Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal
- Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español (Consejería de Cultura, Turismo y Deporte)
- Área de Sanidad Ambiental de la Dirección General de Salud Pública (Consejería de Sanidad)
- Confederación Hidrográfica del Tajo (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico)
- Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico)
- Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid (Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible).
- Dirección General del Sector Ferroviario (Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible).
- Ayuntamiento de Madrid. Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda, subdirección general de Calidad y Evaluación Ambiental, subdirección general de Bomberos.
- Ayuntamiento de Madrid. Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental.
- Ayuntamiento de Alcobendas.
- Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama.
- Ayuntamiento de San Fernando de Henares.
- Metro de Madrid, S.A.
- Centro de Operaciones aéreas combinadas, (CAOCTJ) del Ejército del Aire, Base Aérea de Torrejón.
- Red Eléctrica de España, S.A.U
- Ecologistas en Acción
- SEO. Sociedad Española de Ornitología.
- Liberum Natura.
- UNICO LOCK BOX S.L.

A este listado deberá incorporarse cualquier otra Administración o público interesado que el órgano promotor o el sustantivo consideren oportuno o necesario.

3.2 Declaración ambiental estratégica

De acuerdo con los artículos 24 y siguientes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, una vez tomadas en consideración las alegaciones formuladas en los trámites de información pública y de consultas, deberá modificarse, de ser preciso, el estudio ambiental estratégico, y elaborarse la propuesta final, que deberá ser remitida a esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular, a los efectos de emisión de la declaración ambiental estratégica, junto con la documentación justificativa de la realización de las consultas y el expediente de evaluación ambiental estratégica completo. Deberá remitirse:

- Propuesta final del Plan (Documento preparado para aprobación provisional)
- El Estudio Ambiental Estratégico



- El resultado de la información pública y de las consultas, así como su consideración (con copia de los escritos recibidos)
- Un documento resumen en el que se describa la integración en la propuesta final del Plan de los aspectos medioambientales, del Estudio Ambiental Estratégico y de su adecuación al presente documento de alcance, de las consultas realizadas y de cómo éstas se han tomado en consideración

En ese momento, el órgano ambiental realizará un análisis técnico del expediente, y un análisis de los impactos significativos en el medio ambiente y formulará la declaración ambiental estratégica, en el plazo de cuatro meses contados desde la recepción del expediente completo.

Puesto de manifiesto cuando antecede, se emite el presente documento de alcance, de acuerdo con el artículo 19.2 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y conforme a las competencias de esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular, para conocimiento y a los efectos oportunos.

Madrid, a fecha de firma

LA DIRECTORA GENERAL DE
TRANSICIÓN ENERGÉTICA
YECONOMÍA CIRCULAR

Firmado digitalmente por: APARICIO MAEZTU CRISTINA
Fecha: 2026.09.22 17:39

Fdo.: Cristina Aparicio Maeztu



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1276514973501502356073