



Excmo. Ayuntamiento de Madrid

 26-UB2-00173.8/2023
 23/171

En contestación a su oficio con referencia de entrada en el Registro General de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior con el número 30/169738.9/23, de 23 de noviembre de 2023 por el que viene a interesar informe en relación con la Modificación Puntual del Plan General en el entorno territorial afectado por la redelimitación del sistema general del Aeropuerto Adolfo Suarez-Madrid Barajas, establecida por la orden FOM/2556/2012 y a la vista de la propuesta del Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas, esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular, formula el siguiente Documento de Alcance:

1. ANTECEDENTES

1.1 Antecedentes administrativos

Con fecha 23 de noviembre de 2023 y número de referencia 30/169738.9/23, tuvo entrada en el Registro General de esta Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria, procedente del Ayuntamiento de Madrid en relación con la Modificación Puntual del Plan General en el entorno territorial afectado por la redelimitación del sistema general del Aeropuerto Adolfo Suarez-Madrid Barajas.

Adjunta el Documento Inicial Estratégico con el contenido recogido en el artículo 18 de la Ley 21/2013, así como Memoria-Borrador de la Modificación Puntual, planos de información y propuesta y anexos documentales numerados del I al X.

Examinada la documentación remitida se considera que cumple los requisitos mínimos exigidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental a los efectos del inicio del procedimiento ambiental. Por tanto, con fecha 23 de noviembre de 2023 se inicia la evaluación ambiental estratégica.

Con fecha 13 de diciembre de 2023 y referencia 26/064714.4/23, se comunica al Ayuntamiento el inicio del procedimiento y la realización de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas.

El día 13 de diciembre de 2023 se solicita al Canal de Isabel II el informe del ente gestor previsto en el artículo 7 del Decreto 170/98, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid recibándose respuesta el día 12 de diciembre de 2024 con registro de entrada número 30/133026.9/24.

El día 14 de diciembre de 2023 se solicita al Servicio de Informes Técnicos Medioambientales informe en materia de recursos naturales sostenibles y espacios protegidos, recibándose respuesta el día 24 de mayo de 2024 con registro de entrada número 10/449471.9/24.

1.2 Consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas

En cumplimiento del artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con fecha 14 de diciembre de 2023 se realizan consultas previas por espacio de treinta días para que formulen las sugerencias que estimen oportunas a los siguientes organismos:

- Confederación Hidrográfica del Tajo
- Dirección General de Urbanismo
- Área de Planificación y Gestión de Residuos



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
 mediante el siguiente código seguro de verificación: 1019562663009175431995

- Área de Vías Pecuarias
- Área de Instalaciones Eléctricas
- Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (CAOCTJ) Ministerio de Defensa. Base aérea de Torrejón.
- Dirección General de Carreteras
- Demarcación de Carreteras del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español
- Dirección General de Aviación Civil
- Área de Sanidad Ambiental
- Área de Prevención de Incendios del Cuerpo de Bomberos de la Comunidad de Madrid.
- Dirección General de Protección Civil.
- Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid
- Ecologistas en Acción
- SEO Sociedad Española de Ornitología
- Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico)
- Red Eléctrica de España, S.A.U.
- Ayuntamiento de Madrid - Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental
- Metro de Madrid SA
- Dirección General de Bomberos del Ayuntamiento de Madrid
- Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama
- Ayuntamiento de Alcobendas
- Ayuntamiento de San Fernando de Henares

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

- Dirección General de Bomberos del Ayuntamiento de Madrid, recibido el 29 de diciembre de 2023. Comunican que, analizada la documentación y en el marco de sus competencias, no tienen ninguna sugerencia que realizar.
- Confederación Hidrográfica del Tajo, recibido el 22 de enero de 2024. Emite informe con una serie de indicaciones en el ámbito de sus competencias.
- Área de Prevención de Incendios del Cuerpo de Bomberos de la Comunidad de Madrid, recibido el 25 de enero de 2024. Comunican que no se emite informe, debido a que entre todos los municipios pertenecientes a la Comunidad de Madrid, el municipio de Madrid, mayor de 20.000 habitantes, dispone de Cuerpo de Bomberos propio por lo que en dicho municipio corresponde a este Cuerpo y no al Cuerpo de Bomberos de la Comunidad de Madrid informar en asuntos relativos a Prevención de incendios, Extinción y Salvamento, por ser asuntos de su competencia.
- Área de Vías Pecuarias, recibido el 5 de febrero de 2024. Hace una serie de consideraciones en lo relativo a los límites de las vías pecuarias, a las ocupaciones temporales y a la circulación de vehículos a motor.
- Ayuntamiento de Madrid. Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Servicio de Evaluación Ambiental, recibido el 5 de febrero de 2024. En su informe hace una serie de consideraciones ambientales.



- Ayuntamiento de Madrid. Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Departamento de Control Acústico, recibido el 7 de febrero de 2024. Contiene una serie de indicaciones sobre el estudio acústico aportado.
- Área de Sanidad Ambiental, recibido el 9 de febrero de 2024. Indica aquellos requisitos y recomendaciones respecto de los efectos ambientales previsibles sobre la salud de la población para que los mismos resulten compatibles con la planificación.
- Consortio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, recibido el 12 de febrero de 2024. Informa en relación a los aspectos relativos a transporte público y movilidad.
- Red Eléctrica de España, S.A.U., recibido el 23 de febrero de 2024. Comunican las instalaciones propiedad de Red Eléctrica que, según la documentación recibida, pueden resultar afectadas y señalan una serie de consideraciones a tener en cuenta respecto a las posibles afecciones.
- Dirección General de Urbanismo, recibido el 7 de marzo de 2024. En su informe formula observaciones o sugerencias respecto a la legislación vigente, antecedentes de planeamiento que afectan al ámbito de la MP, documentación presentada, contenido de la modificación puntual tramitación ambiental y otras observaciones como “administración pública” afectada con competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- Dirección General de Aviación Civil, recibido el 11 de marzo de 2024. Comunica que no tiene sugerencias que formular en relación con el procedimiento de evaluación ambiental de la Modificación Puntual, señalando que evacua informe preceptivo y vinculante al planeamiento territorial o urbanístico en tramitación.
- Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, recibido el 13 de marzo de 2024. Adjuntan los siguientes informes:
 - Informe del administrador de la infraestructura ferroviaria, en lo que se refiere a líneas ferroviarias existentes y actuaciones en ejecución o previstas en las mismas de competencia de dicho organismo.
 - Informe técnico de la Subdirección General de Planificación Ferroviaria, en lo que se refiere a la planificación ferroviaria.
- Ayuntamiento de San Fernando de Henares, recibido el 17 de abril de 2024. Informan sobre los aspectos que afectan de manera explícita al municipio de San Fernando de Henares: afección a bienes, instalaciones, obras o servicios dependientes de ese Ayuntamiento, posibles efectos significativos de la Modificación del Plan General de Madrid, con análisis de los probables efectos adversos significativos sobre el municipio de San Fernando de Henares, indefinición de las inversiones y financiación de estas en las infraestructuras consideradas.
- Área de Planificación y Gestión de Residuos, recibido el 2 de septiembre de 2024. Emite informe con distintos condicionados.
- Dirección General de Carreteras, recibido el 11 de noviembre de 2024. Emite informe sobre los aspectos y determinaciones que inciden sobre el dominio público de carreteras, el trazado y la previsión de actuaciones de la red de carreteras autonómica, de acuerdo con el artículo 22 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo.

2. CONTENIDO Y ALCANCE DEL PLAN



La autenticidad de este documento se puede comprobar en <https://gestiona.comunidad.madrid/csv> mediante el siguiente código seguro de verificación: 1019562663009175431995

2.1 Antecedentes

El Aeropuerto “Adolfo Suárez-Madrid-Barajas” desarrolla sus actividades en una zona cuya extensión se ha ido modificando desde su primer emplazamiento, ocupando en la actualidad terrenos en los municipios de Madrid, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Paracuellos del Jarama. Sus instalaciones y superficie han ido aumentando a medida que surgían nuevas necesidades y se requería una mayor capacidad del aeropuerto.

El Plan General de 1985 incluyó el perímetro aeroportuario como Sistema General remitiéndolo al desarrollo de un Plan Especial. Su uso urbanístico se identificaba como “Elemento de la Red de Transporte-Aeropuertos” (SG3-TA). En la Ficha de Condiciones de Desarrollo del Área se habilitaba una reserva de suelo para la posible extensión superficial de sus instalaciones hacia el norte.

El Plan Director del Aeropuerto Madrid-Barajas en 1991 (PD 1991) contempla la ampliación del aeropuerto.

El Plan General de 1997 incluye el perímetro aeroportuario y sus instalaciones existentes y proyectadas como parte del Sistema General de Servicios de Transporte, remitiendo el detalle de su ordenación a la posterior redacción de un Plan Especial de Iniciativa Pública que debía atender las indicaciones contenidas en la ficha del Ámbito de Ordenación Especial “AOE.00.02 Sistema Aeroportuario de Barajas”. La extensión superficial se fijó entonces en 16.322.700 m².

El Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, aprobado el 19 de noviembre de 1999 mediante Orden Ministerial, al amparo del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su zona de servicios plantea una notable ampliación de la extensión superficial del ámbito del Sistema General Aeroportuario (Zona de Servicio del Aeropuerto) que alcanza una superficie de hasta 3.657,39 ha, superando el término municipal de Madrid para extenderse por los municipios colindantes de Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Paracuellos del Jarama.

Para adecuar las determinaciones del planeamiento urbanístico a lo dispuesto por la Orden Ministerial, el Ayuntamiento de Madrid formuló la Modificación Puntual del PGOUM97 en los ámbitos de planeamiento: AOE 00.02 “Sistema Aeroportuario de Barajas”; UNP 4.01 “Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas”; UNP 4.02 “La Muñozza-Jarama”; UNP 4.12 “Remate Sur de Barajas”; APE 20.10 “Colonia Fin de Semana”, Diversos ámbitos de Suelo No urbanizable. La Modificación fue aprobada definitivamente el 26 de mayo de 2003 (BOCM nº129, de 2 de junio de 2003).

En el ámbito AOE 00.02 “Sistema Aeroportuario de Barajas”; la modificación se limita a adaptar las condiciones de planeamiento al cumplimiento de la legislación estatal y órdenes ministeriales que la desarrollan. Se remite el desarrollo del área a la formulación de un Plan Especial, en sustitución del existente, para el que se establecen nuevos objetivos y condiciones estructurantes.

La modificación consiste en una sustancial ampliación del área AOE 00.02 inicialmente delimitada, que pasa de 16.322.700 m² a 28.983.900 m².

Se modifican los objetivos y condiciones de desarrollo que obraban en las fichas y que pasan a denominarse, de acuerdo a la legislación vigente, como Determinaciones Estructurantes.

Entre ellas se recogen como vinculantes la formulación de un Plan Especial, acorde a lo dispuesto en la Orden Ministerial por la que se aprueba el Plan Director del Aeropuerto Madrid-Barajas y la localización de la Zona Verde de Sistema General Red Pública General adscrito a este ámbito, junto con la eliminación de las calificaciones distintas a Red Pública Supramunicipal.



En el ámbito UNP 04.01 “Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas” propone el reajuste de este ámbito a la nueva delimitación fijada por el Plan Director del Aeropuerto Madrid-Barajas, lo que supone una disminución de 73.000m² de suelo que se incorporan al AOE 00.02 “Sistema Aeroportuario Barajas”. Igualmente recoge las otras infraestructuras estatales que son objeto principal de la Modificación: la infraestructura viaria Eje Norte-Sur, de acceso al Aeropuerto y de conexión de la A-1 con la A-10 y la M-40, y la autopista radial R-2 de Madrid a Guadalajara, así como, la acción ferroviaria para el enlace desde el Corredor del Henares, vía Barajas y Estación de Hortaleza, hasta Chamartín.

Actualiza y adapta este ámbito a la terminología y condiciones establecidas en la Ley del Suelo 9/2001, pasando a denominarse como Urbanizable No Sectorizado UNS 04.01. En este sentido, se fijan las bases y los parámetros urbanísticos para el desarrollo del correspondiente Plan de Sectorización de acuerdo a la adecuación de sus límites respecto del AOE 00.02, a las determinaciones derivadas de la aplicación de la legislación urbanística vigente y a las determinaciones fijadas en el Convenio Urbanístico suscrito el 16 de julio de 2002 entre la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid, en cumplimiento de lo establecido en el acuerdo de aprobación definitiva del Plan General.

El ámbito UNP 4.02 “La Muñeza-Jarama”. se incorpora en su totalidad a la Red Pública Supramunicipal Aeroportuaria constituida por el AOE 00.02.

El ámbito UNP 4.12 “Remate Sur de Barajas” se incorpora en su totalidad a la Red Pública Supramunicipal Aeroportuaria del AOE 00.02, a excepción de la Zona Verde de Red Pública General, que estaba adscrita a este ámbito y tras la subsanación de deficiencias, se califica ahora como Verde Singular a obtener por el Ayuntamiento de Madrid, mediante expropiación.

En el ámbito APE 20.10 “Colonia Fin de Semana” se integran dentro del ámbito de Red Pública Supramunicipal Aeroportuaria del AOE 00.02 la Unidades de Ejecución 4, 6 y parte de la 5.

Al desaparecer estas unidades se revisan las condiciones del ámbito: superficies, delimitación, etcétera, manteniéndose el aprovechamiento del área.

El ámbito NUP-4 “Suelo No Urbanizable de Protección de Cauces y Riberas.” se sitúa en el límite Este del término municipal, junto al río Jarama y en colindancia con el término municipal de Paracuellos del Jarama, consistiendo la Modificación Puntual en su incorporación a la Red Supramunicipal Aeroportuaria del AOE 00.02.

El ámbito NUC “Suelo No Urbanizable Común” se sitúa al Este y en colindancia con los Suelos No Urbanizables de Protección de Cauces y Riberas, que mediante la Modificación Puntual se incorporan a la Red Supramunicipal Aeroportuaria del AOE 00.02.

Las determinaciones establecidas por el planeamiento general para el Ámbito de Ordenación Específica AOE.00.02 “Sistema Aeroportuario Barajas” se pormenorizaron posteriormente mediante la formulación de un Plan Especial (PESGA 2005).

La Resolución de 19 de octubre de 2005, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, hace público el Acuerdo de la Comisión de Urbanismo de Madrid en sesión celebrada el día 27 de septiembre de 2005 por el que aprueba definitivamente el Plan Especial del “Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas”, en los términos municipales de Alcobendas, Madrid, Paracuellos de Jarama y San Sebastián de los Reyes(BOCM núm. 275 de 18 de noviembre de 2005).



El Sistema General Aeroportuario quedó dividido, independientemente de los Espacios Libres y de la Reserva Aeroportuaria prevista para posibilitar expansiones futuras, en dos Subsistemas: el de Movimiento de Aeronaves y el de Actividades Aeroportuarias.

El Subsistema de Movimiento de Aeronaves contiene el conjunto Campo de Vuelos/Plataforma y las Instalaciones Auxiliares, incluyendo las ayudas a la navegación y aproximación.

El Subsistema de Actividades Aeroportuarias contiene las zonas siguientes: Pasajeros, Carga, Servicio a Aeronaves, Servicios, Aviación General y Abastecimiento Energético.

El ámbito de desarrollo del Plan Especial comprende los terrenos necesarios para la realización de las actuaciones previstas en el Plan Director a corto y medio plazo y unas reservas de suelo, denominadas Reservas Aeroportuarias. Se trata de tres Áreas bien definidas, situadas en la parte sur del ámbito del Sistema General: Área de Extracción de Sepiolitas, Área de La Muñozza y Área al sur del Aeropuerto.

Desde el punto de vista ambiental, el Plan únicamente recoge y se remite a la Resolución de 30 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid. Esta Declaración establece fundamentalmente medidas a contemplar en los diferentes proyectos de construcción de las distintas actuaciones que comprendieron la ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas.

Entre el condicionado ambiental destacan medidas sobre: aguas superficiales y subterráneas, riesgos, suelos, calidad del aire, niveles sonoros, vegetación, fauna y hábitats naturales, patrimonio arqueológico, vías pecuarias, préstamos y vertederos y medidas compensatorias.

Las sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 27 de febrero de 2003 y las posteriores del Tribunal Supremo de 3 de julio de 2007 y 28 de septiembre de 2012, relativas al *suelo no urbanizable con especial protección* así clasificado por el Plan General de 1985 y sobre el que el aeropuerto ya había previsto en 1995 consolidar parte de su nueva ampliación (PESGA95), tal y como se recogía en el PG97 afectaron a las condiciones de planeamiento.

El 16 de noviembre de 2012 se aprobó la Orden FOM/2556/2012, (BOE de 30 de noviembre de 2012), por la que se modifica la delimitación y superficies de la zona de servicio del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas aprobado por la Orden de 19 de noviembre de 1999.

Esta Orden tiene por objeto completar y precisar la información de la Orden del Ministerio de Fomento de 19 de noviembre de 1999 mediante la publicación de las coordenadas que delimitan la zona de servicio prevista por el Plan Director de Madrid-Barajas, una vez ejecutadas la práctica totalidad de sus directrices y finalizadas las infraestructuras viarias que lo delimitan. Se modifica dicha delimitación con el objeto de minimizar el impacto que el aeropuerto origina sobre su entorno mediante la desafectación de aquellos terrenos que o bien no son de interés para el desarrollo futuro de la actividad aeroportuaria, o bien su actividad puede mantenerse sobre suelos de propiedad privada.

Esta orden modifica la zona de servicio del aeropuerto, el Subsistema de Movimiento de Aeronaves, el Subsistema de Actividades Aeroportuarias, el Área de Reserva y las Zonas de espacios libres. Incluye un plano, plano 7, en el que queda delimitada la zona de servicio del aeropuerto.

Como consecuencia de la Orden FOM /2556/2012, una parte de los terrenos quedó excluido de la condición de sistema general que antes disponía, por lo que procede que para esos terrenos se fijaran nuevas condiciones urbanísticas a través del pertinente instrumento urbanístico. En este caso, era preciso formular de nuevo una Modificación del Plan General actualizando lo dispuesto en el documento de la MP aprobada en el año 2003.



Para proceder a solventar los efectos sobre el planeamiento derivados del pronunciamiento de los tribunales relativo a los suelos protegidos por el plan antecedente se concretó el procedimiento en la Revisión Parcial del Plan General de Ordenación Urbana de 1985 y Modificación del Plan General de Madrid de 1997 en los ámbitos afectados por la ejecución de las sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 27 de febrero de 2003 y del Tribunal Supremo de 3 de julio de 2007 y 28 de septiembre de 2012.

Mediante Resolución de 1 de agosto de 2013, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, se hace público el Acuerdo de 1 de agosto de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba definitivamente la Revisión Parcial del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1985 y Modificación del Plan General de Madrid de 1997, en los ámbitos afectados por la ejecución de las sentencias del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 27 de febrero de 2003 y del Tribunal Supremo de fechas 3 de julio de 2007 y 28 de septiembre de 2012.(BOCM 182 de 2 de agosto de 2013).

La Revisión Parcial únicamente aborda la clasificación del suelo afectado por las sentencias. La alteración del planeamiento afecta, entre otros, a los siguientes ámbitos: UNP.04.01, Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas, AOE.00.02, Sistema Aeroportuario Barajas.

Los suelos afectados por las sentencias en el AOE 00.02 Sistema Aeroportuario de Barajas (362 ha) mantienen su definición como Sistema General.

Los suelos afectados del ámbito UNP.04.01, Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas, 925 ha, se clasifican como Suelo Urbano No Consolidado, pasando a configurar el APE 16.11 Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas.

Es decir, las condiciones urbanísticas del aeropuerto que se incorporan no recogen la delimitación fijada por la ORDEN FOM/2556/2012, de 16 de noviembre. Para recoger esta delimitación se formuló una Modificación del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario precedente (PESGA 2005) en la que se recogía su nueva delimitación en virtud de lo establecido en la orden FOM/2556/2012, de 16 de noviembre: PESGA 2019: modificación del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario.

Esta Modificación de Plan Especial fue aprobada definitivamente mediante Acuerdo 46/2019 el 20 de mayo de 2019 y publicada en el BOCM nº164, de 12 de julio del mismo año.

Posteriormente se elaboró un texto refundido del Plan Especial en 2020 que fue aprobado por acuerdo 14/2020 de la Comisión de Urbanismo de Madrid y publicado en el BOCM 124nº124 de 25 de mayo del mismo año.

La modificación del Plan Director, repercute en el ámbito del Plan Especial, modificándolo en las siguientes áreas: Reservas aeroportuarias: Área de la Muñoza y Área al sur del Aeropuerto. Vías pecuarias SENASA y cementerio de Barajas. Ámbitos incluidos en la Zona de Servicio Aeroportuaria.

El nuevo PESGA 2019, atendiendo a que las directrices funcionales del Plan Director no habían sido modificadas, “mantiene la zonificación y normativa del Plan Especial vigente, modificando únicamente los límites del ámbito y consecuentemente, las superficies de Subsistemas y Zonas de Actividad”.

De todo lo anterior se concluye que el Sistema General Aeroportuario no se ajusta el Plan General de Madrid vigente, ni está recogida en su verdadera extensión y determinaciones por lo que se formula la MP objeto de este informe.



2.2 Alternativas

De los suelos incluidos en la MP, el análisis y valoración de alternativas se ha planteado tan solo para los suelos urbanizables o urbanos, que suponen aproximadamente el 10% de la superficie del ámbito:

- Ensanche Norte de Barajas
- Remate Sur Aeropuerto-A2
- Colonia Fin de Semana
- La Muñeza-Jarama
- SENASA
- Centro ocupacional

Alternativa 0. Mantenimiento de la situación actual.

La alternativa 0 o mantenimiento de la situación actual supone el mantenimiento de la ordenación conforme al PG97 vigente en convivencia con la nueva delimitación del Sistema General Aeroportuario recogida en la Orden FOM/2556/2012 y desarrollada en el PESGA 2019.

Esta alternativa implicaría una inadaptación del planeamiento urbanístico con la realidad física y jurídica de los suelos, impidiendo cualquier desarrollo de los terrenos desafectados del sistema general aeroportuario.

Alternativa 1. Ordenación Subordinada al Sistema General Aeroportuario.

La alternativa 1 se relaciona con una ordenación subordinada con el Sistema General Aeroportuario y se basa en la relación de dependencias respecto al aeropuerto de aquellos suelos que lo rodean. La propuesta se articularía mediante una mayor ocupación del suelo y del territorio con tipologías y usos de carácter extensivo referenciados al Sistema General Aeroportuario, con previsión de reservas estrictas de suelo para dotaciones públicas sin atender a otros déficits estructurales.

Alternativa 2. Ordenación reflejo del entorno próximo e inmediato.

La alternativa 2 se corresponde con un modelo de relación con el entorno inmediato, en el que se plantea una ordenación soportada en tipologías semi-intensivas, lo que posibilita de manera inmediata una mejora de la proporción de suelo con destino a redes públicas respecto al de usos lucrativos, con una menor ocupación del territorio.

Alternativa 3. Ordenación integrando nuevas estrategias urbanas municipales.

En la alternativa 3 la ordenación integra estrategias urbanas municipales, incluyendo criterios ambientales y de sostenibilidad sustentados en propuestas estructurales municipales (Bosque metropolitano...), minimizando la ocupación del territorio por usos lucrativos mediante el empleo de tipologías semi-intensivas o intensivas, con el objetivo de optimizar la proporción de suelo con destino a redes públicas respecto al suelo lucrativo.

Valoración de alternativas

Para la valoración de las alternativas, entre los objetivos ambientales estratégicos planteados se han ponderado con una importancia alta la conservación de los recursos hídricos, el mantenimiento de la superficie de las vías pecuarias garantizando su continuidad y funcionalidad, la preservación de los yacimientos arqueológicos y el mantenimiento de los valores que motivaron la declaración del Espacio Protegido Red Natura 2000 constituido por la Zona Especial de Conservación (ZEC) "Cuenca de los ríos Jarama y Henares".

Tras la valoración, la alternativa de ordenación que cumple de mejor manera los objetivos ambientales estratégicos planteados es la alternativa 3.



Esta alternativa plantea una estrategia que minimiza la ocupación del territorio mediante tipologías semiintensivas donde se optimiza la proporción de redes públicas respecto al suelo lucrativo. Plantea un sistema de zonas verdes con continuidad funcional hacia otras zonas verdes del entorno. Establece un corredor ecológico que pone en valor los sistemas verdes y medioambientales en clara continuidad hasta el Jarama (Bosque Metropolitano).

Es, en general, la alternativa que mejor integra los valores ambientales presentes en los ámbitos de ordenación, teniendo en cuenta la presencia de cauces y vías pecuarias e incluyéndolos en redes públicas. Se respeta el Dominio Público Hidráulico de los cauces, quedando estos integrados en redes públicas. Respeta la superficie de las vías pecuarias, modificándose el trazado y mejorando su funcionalidad en la mayoría de los casos al conectarla con zonas verdes.

Respecto a los hábitats, el HIC 6420 se ha incluido en una zona verde y el HIC 92A0, se encuentra incluido en zona verde de manera parcial. La mancha de HIC 92A0 en el interior de la ZEC “Cuencas de los ríos Jarama y Henares” se integra en una zona verde. También se propone zona verde donde se ubican los saucos.

La totalidad de la ZEC “Cuencas de los ríos Jarama y Henares” constituye también una zona verde.

Esta alternativa propone mejoras en las conexiones viarias, presenta la mayor superficie de zonas verdes de las alternativas planteadas, genera una diversificación en los usos del territorio y mejora los equipamientos colectivos.

Supone un equilibrio entre el modelo de ocupación del territorio y las posibilidades de ampliación de las actuales dotaciones (SENASA y centro ocupacional).

Alternativa seleccionada. Propuesta

El sistema general aeroportuario, infraestructura de competencia estatal, definida en su extensión superficial conforme a la nueva delimitación de su plan Director aprobada en 2012 mediante la correspondiente Orden Ministerial y ordenada en detalle conforme al texto refundido del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario aprobado en 2020, no es compatible con lo dispuesto en el Planeamiento General actualmente vigente en Madrid.

Las condiciones de planeamiento que es necesario adaptar, para atender los cambios inducidos por la Orden Ministerial, constituyen determinaciones estructurantes del planeamiento.

La Modificación Puntual de Plan General de 1997 se redacta para atender lo dispuesto en la Orden Ministerial FOM 2556/2012, aprobada el 16 de noviembre de 2012 que modifica la delimitación y superficies de la zona de servicio del Plan Director del Aeropuerto de Madrid – Barajas precedente que fue aprobado por Orden de 19 de noviembre de 1999.

Los principales objetivos de esta MP son, por un lado, establecer la delimitación y superficie del aeropuerto “Adolfo Suarez Madrid-Barajas” según lo dispuesto en la Orden FOM 2556/2012 y, por otro lado, la ordenación de los nuevos ámbitos excluidos de la condición de Sistema General del Aeropuerto, fijando las nuevas condiciones de ordenación y estableciendo las correspondientes determinaciones para su gestión urbanística.

Desde un punto de vista estratégico, persigue establecer una propuesta de ordenación concordante con los objetivos actuales del Ayuntamiento de Madrid en política territorial.

Son objetivos de la propuesta:



- Ajustar el ámbito del AOE 00.02 “Sistema General Aeroportuario Madrid-Barajas”, para adaptarlo al nuevo límite fijado para el Plan Director por el Ministerio de Fomento en 2012 estableciendo en el planeamiento sus nuevas determinaciones por remisión al Texto refundido del PESGA2019.
- Establecer condiciones de ordenación para el suelo desafectado y para aquel otro que se ha considerado necesario incorporar para asegurar una adecuada coherencia al conjunto territorial completando su ordenación hasta el límite del término municipal.
- Integrar el proyecto del Bosque Metropolitano como hilo conductor en la ordenación estructurante de la MP.
- Favorecer la integración e interconexión del Sistema General Aeroportuario con la ciudad mediante una mejora en el transporte público y la movilidad blanda y accesibilidad peatonal y mejorar el tráfico y la movilidad rodada con propuestas estratégicas con acciones para favorecer la conectividad y permeabilidad.
- Dar respuesta a las necesidades dotacionales de la población mediante la previsión de la localización de reservas para Redes Supramunicipales y Generales, implementar medidas de mejora en los espacios protegidos del Río Jarama, poniendo en valor el Parque Lineal que lo acompaña.
- Desde la planificación se favorecerán también otras medidas transversales de naturalización de la ciudad, mejora del medio ambiente urbano y acción contra el cambio climático.
- Dar solución a la falta de capacidad de la infraestructura de saneamiento que origina problemas de inundabilidad en el Barrio del Aeropuerto y otros ámbitos situados entre la A-2 y la Avda. Sur del Aeropuerto de Barajas (v.A-2/M-22) estableciendo las bases para la ejecución de la ampliación del colector Rejas.

La extensión superficial del ámbito sobre el que se va a desarrollar la MP asciende a unos 29.661.466 m² (28.562.407 m² superficie del aeropuerto que estaba previsto que se desarrollara en el año 2003 en el municipio de Madrid más 1.099.059 m² que se añaden). Se localiza en el extremo noreste del término municipal de Madrid, limitando al norte con el término municipal de Alcobendas y al este con Paracuellos del Jarama y San Fernando de Henares a través del curso del río Jarama.

El ámbito objeto de Modificación se localiza en el distrito de Barajas, al norte de la autovía A-2 y al este de la M-12, que separa el área del aeropuerto del nuevo desarrollo del APE 16.11-RP Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas coincidiendo con la delimitación del aeropuerto contenida en las Órdenes del Ministerio de Fomento de los años 1999 y 2012 y engloba las siguientes zonas:

- Suelos pertenecientes al ámbito del Plan Director delimitado por la Orden FOM/2556/2012, que ya se encuentran incluidos en el AOE 00.02-RP SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO: Zona A.

- Suelos incorporados al Plan Director por la Orden FOM/2556/2012 y que será necesario incorporar al AOE 00.02-RP SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO:

- 1 Ajustes cartográficos en la delimitación del Sistema General Aeroportuario
 - 1.1 Encuentro de la M-13 con la Avenida de Logroño
 - 1.2 Calle San Severo
 - 1.3 Avenida de la Hispanidad / M-11
 - 1.4 Ajuste del límite con la planta de tratamiento Valdebebas, junto al río Jarama
- 2 Suelos actualmente clasificados como suelo no urbanizable de especial protección que se incorporan al sistema general del aeropuerto
 - 2.1 Ribera del Jarama en la margen izquierda (Este)
 - 2.2 Suelos ocupados por la ampliación de la pista 14L/32R



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: **1019562663009175431995**

- Zonas desafectadas, que actualmente forman parte del AOE 00.02-RP y que han sido excluidas del Plan Director del Aeropuerto por la Orden FOM/2556/2012, por lo que será necesario ordenar por la MP:

3 Zona B: Suelos excluidos al oeste del aeropuerto

- 3.1. Vereda de Barajas a San Sebastián de los Reyes
- 3.2. Plaza de las tres equinas
- 3.3. APE 21.03 c/Júpiter
- 3.4. Cementerio de Barajas
- 3.5. Suelos que pertenecían al UNP 4.01 “Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas”

4 Zona C: Suelos excluidos al sur del aeropuerto, al Norte de la A-2,

- 4.1. Ajustes cartográficos
- 4.2. Suelos urbanos de SENASA
- 4.3. Cañada de la Alameda y Rejas
- 4.4. Suelos que pertenecían al APE 20.10 “Colonia Fin de Semana”
- 4.5. Suelos que pertenecían al UNP 4.12 “Remate Sur de Barajas”
- 4.6. Suelos que pertenecían al UNP 4.02 “La Muñoza”.

5 Zona D: Suelos excluidos al este del aeropuerto en el entorno de la Ribera del Jarama (vereda de circunvalación).

- Zonas incluidas por razones de coherencia en la ordenación territorial:

6. Ribera Oeste del Río Jarama (Vía Pecuaria, riberas y cauces)

7. Suelos dotacionales de infraestructuras que se incluyen en la MP para regularizar su delimitación por colindancia con la delimitación del recinto aeroportuario y su relevancia territorial. (ERAR de Rejas y ERAR de Valdebebas),

8 Parque cabecera del Parque Fluvial del Jarama

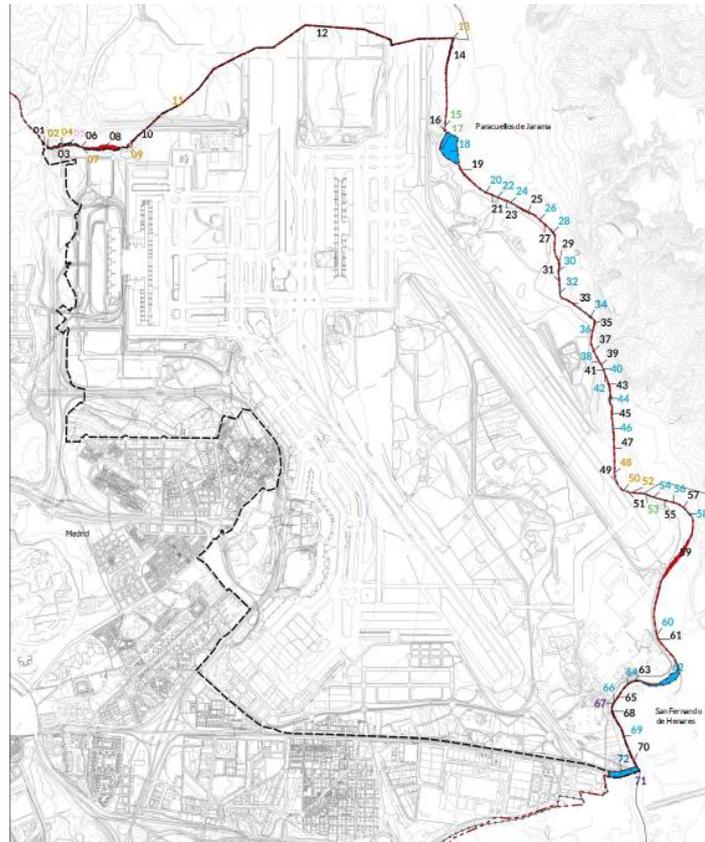
9 Ajuste cartográfico y delimitación de ámbitos de planeamiento y calificación colindantes al AOE 00.02-RP

- 9.1. APE 21.03 c/ Júpiter
- 9.2. Suelos de redes públicas de la C/San Severo, al norte del APR 21.03 Alameda de Osuna
- 9.3. Avenida de la Hispanidad
- 9.4. Avenida Real de Merinas - Avenida Sur del Aeropuerto de Barajas
- 9.5. Autopista A-2

- Ajuste cartográfico de la delimitación del término municipal.

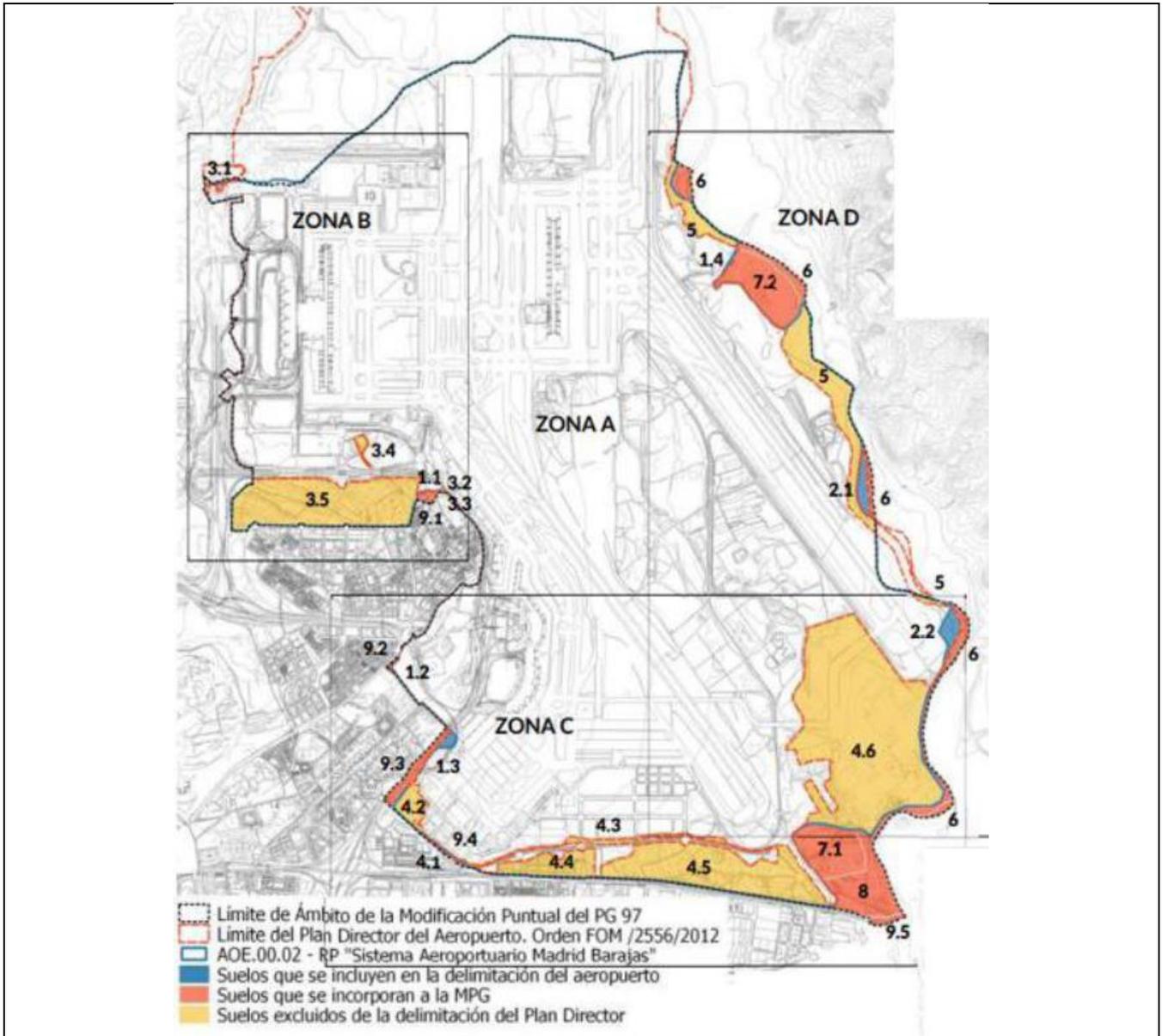
Dado que la última actualización del Plan General de Ordenación Urbana a la delimitación del Término Municipal de Madrid se realizó en 2003 y en el año 2017 se llevó a cabo una nueva alteración del límite del Término Municipal, se incluyen todos los suelos que completan el cuadrante territorial hasta el límite del Término Municipal, estableciendo en ellos la misma clasificación, calificación o categoría que la del suelo contiguo. Se trata de 72 porciones relativamente pequeñas de suelo a lo largo del límite con el TM de Alcobendas y de la ribera del Jarama.





El ámbito objeto de modificación, es pues, el que se muestra a continuación:





1.1	M-13/Logroño	4.4	Colonia Fin de Semana
1.2	Calle San Severo	4.5	Remate Sur de Barajas
1.3	Av. Hispanidad	4.6	La Muñoza
1.4	Límite ERAR Valdebebas	5.1	Vereda de Circunvalación (norte)
2.1	Riberas y Cauces (ampliación)	5.2	Vereda de Circunvalación (centro)
2.2	Cabecera de la pista 14L/32R	5.3	Vereda de Circunvalación (sur)
3.1	Vereda San Sebastián de los Reyes	6	Ribera Oeste Río Jarama
3.2	Plaza Tres esquinas	7.1	ERAR de Rejas
3.3	C/ Júpiter	7.2	ERAR de Valdebebas
3.4	Cementerio Barajas	8	Cabecera del Jarama
3.5	C. Aeroportuaria y P. Valdebebas	9.1	APE 21 03 C/ Júpiter
4.1.1	Av. Real de Merinas	9.2	Av. Logroño
4.1.2	M22- A2	9.3	Av. Hispanidad
4.1.3	M-22	9.4	Av. Sur aeropuerto
4.2	SENASA	9.5	Autopista A-2
4.3	Cañada Alameda y Rejas		



La autenticidad de este documento se puede comprobar en <https://gestiona.comunidad.madrid/esv> mediante el siguiente código seguro de verificación: 1019562663009175431995

Sobre la superficie total del ámbito (29.661.466 m²), la MP contiene las determinaciones de ordenación correspondientes a la superficie final del sistema general aeroportuario dentro del término municipal de Madrid (que consecuencia de la FOM de 2012 se fija en 25.302.107 m²) y las determinaciones de ordenación para un conjunto de suelo en el entorno próximo del aeropuerto en una extensión superficial de 4.359.359 m².

SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO	25.302.107 m ² .
SUELO EN EL ENTORNO PRÓXIMO DEL AEROPUERTO	4.359.359 m ² .
TOTAL	29.661.466 m²

ÁMBITO MPG	
SISTEMA GENERAL AOE 00.02	28.562.407 m2s
SUELOS QUE DEBEN INCORPORARSE AL AOE 00.02 (Según O. FOM 2012)	100.077 m2s
SUELOS INCLUIDOS EN LA MPG POR NECESIDADES DE COHERENCIA TERRITORIAL	969.757 m2s
Sub Total, Superficie MPG	29.632.241 m2s
Crecimiento del T.M. de Madrid (2003-2017)	85.361 m2s
Decrecimiento del T.M. de Madrid (2003-2017)	-56.136 m2s
TOTAL MPG	29.661.466 m2s

La propuesta de clasificación y categorización del suelo que establece la MP atendiendo a la situación de partida en la que se encuentra el suelo afectado se resume en la Tabla de "Clasificación y categorización del suelo propuesta en la MP: identificación, regulación y superficie" contenida en el apartado 6.7.2 de la Memoria, en la que se detalla la superficie de suelo para cada clase/categoría de suelo.

CÓDIGO MPG	CLASIFICACIÓN / IDENTIFICACIÓN CLASE DE SUELO (Categoría de Suelo) DENOMINACIÓN	REDES Nivel	USOS		REGULACIÓN	SUPERFICIE TOTAL (m ²)	
			USO GLOBAL / Cualificado	CATEGORIA	Normal Zonal ÁMBITO		
SISTEMA GENERAL							
A.1	AEROPUERTO	S.G.	RS	Dotacional para el transporte	INF.AEROPORTUARIA	AOE.00.02-RP-M	25.302.107
Total SISTEMA GENERAL						25.302.107	
SUELO URBANO (Consolidado / No Consolidado)							
B.1.1	VDA. BARAJAS-SS.REYES	S.U.C.	RS	Dotacional Espacio Libre Protegido	ESPACIO LIBRE PROTEGIDO VIA PECUARIA	3.1.a	2.249
B.1.2	VDA. BARAJAS-SS.REYES / M-12	S.U.C.	RS	Dotacional Vía Pública	VIA PUB. PRINCIPAL	3.1.a	1.884
B.2.1	VIARIO CEMENTERIO	S.U.C.	RL	Dotacional Vía Pública	VIA PUB. SECUNDARIA	3.1.a	6.627
B.2.2	CEMENTERIO	S.U.C.	RG	Dotacional Servicios Colectivos	SERVICIOS PUBLICOS	3.1.a	5.611
B.3	AV.LOGROÑO NORTE	S.U.C.	RG	Dotacional Vía Pública	VIA PUB. PRINCIPAL	4	5.382
B.4	RESIDENCIAL CALLE JUPITER	S.U.N.C.		RESIDENCIAL	Vivienda Unifamiliar	APE 21.06-M	14.011
B.5.1	PLAZA DE LAS TRES ESQUINAS. Vía Pública	S.U.C.	RL	Dotacional Vía Pública	VIA PUB. SECUNDARIA	4	553
B.5.2	PLAZA DE LAS TRES ESQUINAS. Zona Verde	S.U.C.	RL	Dotacional Servicios Colectivos	ZONA VERDE BÁSICA	4	770
C.1	AV.LOGROÑO SUR	S.U.C.	RG	Dotacional Vía Pública	VIA PUB. PRINCIPAL	8.3.a	4.857
C.2.1	AV. HISPANIDAD	S.U.C.	RS	Dotacional Vía Pública	VIA PUB. PRINCIPAL	9.5	59.990
C.2.2	AV. REAL DE MERINAS	S.U.C.	RS	Dotacional Vía Pública	VIA PUB. PRINCIPAL	9.5	31.649
C.2.3	AV. REAL DE MERINAS	S.U.C.	RL	Dotacional Servicios Colectivos	ZONA VERDE BÁSICA	9.5	669
C.3.1	M-22 RAMAL NORTE-SUR	S.U.C.	RS	Dotacional Vía Pública	VIA PUB. PRINCIPAL	9.5	9.868
C.3.2	A-2	S.U.C.	RS	Dotacional Vía Pública	VIA PUB. PRINCIPAL	9.5	92.160
C.4	CAÑADA DE ALAMEDA Y REJAS	S.U.C.	RS	Dotacional Espacio Libre Protegido	ESPACIO LIBRE PROTEGIDO VIA PECUARIA	3.1.a	76.347
C.5	SENASA	S.U.C.	RS	Dotacional Servicios Colectivos	SC EQUIPAMIENTO SINGULAR	7.3	48.639
C.6	CENTRO OCUPACIONAL	S.U.C.	RS	Dotacional Servicios Colectivos	SC EQUIPAMIENTO SINGULAR	7.3	60.586
C.7	COLONIA FIN DE SEMANA NORTE (CFSN)	S.U.N.C.		TERCIARIO		APE / APR 21.10	115.301
C.9	ERAR REJAS	S.U.C.	RG	Dotacional Servicios infraestructurales	S.INFRAESTRUCTURAL	3.1.a	210.670
C.10	LA MUÑOZA- JARAMA (MÑZ-J)	S.U.N.C.		INDUSTRIAL		APE / APR 21.11	1.698.956
Total Sº URBANO						2.446.779	
SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO							
B.6	ENSANCHE NORTE DE BARAJAS (ENB)	S.U.S.		RESIDENCIAL / TERCARIO		US 5.01	591.828
C.8	REMATE SUR AEROPUERTO-A2 (RSA-A2)	S.U.S.		INDUSTRIAL/TERCIARIO		US 5.02	428.880
Total Sº URBANIZABLE						1.020.708	
SUELO NO URBANIZABLE PROTEGIDO							
D.1	ERAR VALDEBEBAS	S.N.U.P.	RG	S.N.U. de Protección de Infraestructuras	S.INFRAESTRUCTURAL	NUP.6	239.077
D.2	VDA. DE CIRCUNVALACIÓN	S.N.U.P.	RS	S.N.U. de Protección	VIA PECUARIA	NUP.5	280.224
D.3	RIBERA DEL JARAMA NORTE	S.N.U.P.	RS	S.N.U. de Protección	CAUCES Y RIBERAS	NUP.4	372.571
Total Sº NO URBANIZABLE DE PROTECCIÓN						891.872	
TOTAL MPG						29.661.466	



AOE 00.02 SISTEMA GENERAL AEROPUERTO DE BARAJAS. Superficie de 25.302.107 m². Las condiciones para el desarrollo son las establecidas en el PESGA 2019. La MPG no lo adscribe a ninguna clase de suelo.

Suelo No Urbanizable de Protección. Superficie 891.872 m². Comprende:

- ERAR Valdebebas
- Avda. de Circunvalación
- Ribera del Jarama norte

c) Suelo urbanizable sectorizado. Superficie 1.020.708 m². Comprende:

- Nuevo US 5.01 “Ensanche Norte de Barajas”.
- Nuevo US 5.02 “Remate Sur Aeropuerto-A2”.

La delimitación de estos dos nuevos sectores conforma un área de reparto única.

d) Suelo urbano consolidado/no consolidado. Superficie 2.446.779 m². Comprende:

- Suelos urbanos consolidados (dotacional espacio libre, dotacional vía pública, dotacional servicio colectivo y ERAR REJAS).
- Suelos urbanos no consolidados (“Residencial calle Júpiter”, nuevo APE/APR 21.10 “Colonia Fin de Semana Norte” y nuevo APE/APR 21.11. “La Muñoza – Jarama”).

En el suelo urbano no consolidado, la MP propone delimitar dos ámbitos de actuación, cada uno de ellos conformará un área homogénea independiente: el APE/APR 21.10 “Colonia Fin de Semana Norte” y el APE/APR 21.11 “La Muñoza-Jarama”.

CLASE Y CATEGORIA DEL SUELO	SUPERFICIE (m2s)
Sistema General Aeropuerto de Barajas	25.302.107
Suelo No Urbanizable de Protección	891.872
Suelo urbanizable sectorizado	1.020.708
Suelo urbano consolidado/no consolidado	2.446.779
TOTAL AMBITO MPG	29.661.466

Los usos propuestos son los siguientes:

SNU ESPECIALMENTE PROTEGIDO	USO GLOBAL
Suelo no urbanizable de protección de cauces y riberas (NUP.4)	Mantenimiento del medio natural. Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama.
Suelo no urbanizable de protección de vías pecuarias (NUP.5)	Vías pecuarias
Suelo no urbanizable de protección de infraestructuras y dotaciones públicas (NUP.6)	ejecución de infraestructuras y dotaciones públicas

AMBITO DE ORDENACION	USO GLOBAL
AOE 00.02 Sistema General Aeropuerto de Barajas	SG Infraestructuras de Transporte Aéreo
Suelo urbanizable sectorizado	
US 5.01 Ensanche norte de Barajas	Terciario y Residencial
US 5.02 Remate Sur Aeropuerto/A-2	Industrial y Terciario
Suelo urbano no consolidado	
APE/APR 21.10. Colonia Fin de Semana-Norte	Terciario
APE/APR 21.11 La Muñoza – Jarama	Industrial



2.3 Posibles afecciones

Red Natura 2000

En el entorno de la MP se localizan los siguientes espacios Red Natura 2000:



- Limite Ambito Modificación Puntual
Zonificación del Plan de Gestión ríos Jarama y Henares
 Zona A: Conservación Prioritaria
 Zona B: Protección y Mantenimiento de Usos Tradicionales
 Zona C: Uso General

LIC ES3110001 (ZEC) Cuencas de los ríos Jarama y Henares, incluido parcialmente en el extremo este de la MP. Este espacio Red Natura 2000 fue declarado mediante Decreto 172/2011, de 3 de noviembre, del Consejo de Gobierno, por el que se declara Zona Especial de Conservación el lugar de importancia comunitaria “Cuencas de los ríos Jarama y Henares” y se aprueba el Plan de Gestión de los Espacios Protegidos Red Natura 2000 de la Zona de Especial Protección para las Aves denominada “Estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares” y de la Zona Especial de Conservación denominada “Cuencas de los ríos Jarama y Henares”. La ZEC ES3110001, “Cuencas de los ríos Jarama y Henares” se caracteriza por ser una zona de especial calidad e importancia para la protección de especies de tipo estepario, forestal y acuático. Incluye poblaciones de aves esteparias de *Otis tarda*, *Tetrax tetrax*, *Falco naumanni*, *Pterocles orientalis*, *Circus pygargus* y *Circus cyaneus*. De acuerdo con la zonificación realizada en el plan de gestión aprobado por el citado Decreto parte del ámbito se encuentra dentro de la zona A, de conservación prioritaria.

Hábitats

En el ámbito encontramos los siguientes hábitats:

- 6420, Prados húmedos mediterráneos de hierbas altas del *Molinion-Holoschoenion*.
- 92A0. Bosques galería de *Salix alba* y *Populus alba*.
- 92D0 Galerías y matorrales ribereños termomediterráneos.

Terreno forestal

Parte de la zona de actuación se ajusta a las condiciones establecidas en el artículo 3 de la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid teniendo la condición de monte o terreno forestal.

Cauces

Río Jarama. El ámbito de la MP limita al este con la ribera del río Jarama. El cauce va conformando el límite municipal de norte a sur, separando Madrid de Paracuellos y San Fernando de Henares. A partir de pista este del aeropuerto, va acompañando la Vereda de Circunvalación bordeando



la zona industrial de La Muñoza. En esta zona, el cauce va acompañado de un gran muro de defensa construido para evitar la inundabilidad del mismo. Este muro se encuentra a distancias variables del borde del cauce del río.

Los sectores clasificados como suelo no urbanizable de especial protección de las Zonas 2.1 y 2.2 Ribera del Jarama son susceptibles de generar una afección al dominio público hidráulico, así como verse afectados por las zonas inundables.

Arroyo de Rejas El arroyo de rejas acompaña los ámbitos desafectados al sur, pasando por la E.R.A.R. del mismo nombre, hasta su desembocadura en el Jarama. Se trata de un curso estacional fuertemente modificado en donde incluso se localizan infraviviendas en el propio lecho del cauce. Existen riesgos de inundación asociados al arroyo.

Arroyo de la Tía Martina. Este arroyo atraviesa de sur a norte el ámbito desafectado al norte del núcleo urbano de Barajas, metiéndose dentro del recinto aeroportuario hasta la zona de pistas.

Captación de aguas

El ámbito de actuación se encuentra incluido dentro del Área de Captación de la Zona Sensible denominada Embalse del Rey, identificada con el código ES030ZSENECM844. El embalse fue declarado Zona Sensible mediante Resolución de 6 de febrero de 2019, de la Secretaría de Estado de Medioambiente, publicada en el BOE el miércoles 20 de febrero de 2019 con número 44.

Vegetación. Arbolado

La Muñoza-Jarama (APE/APR 21.11) cuenta con la presencia de unos 30 ejemplares de saúco (*Sambucus nigra*), especie catalogada "De Interés Especial". Además, hay algunas zonas con vegetación de ribera y freatofita que se corresponden con los Habitats.

En el interior de dos de las parcelas del ámbito. APE/APR 21.10 Colonia Fin de Semana existen pinos de gran porte.

Vías Pecuarias

El ámbito de actuación supone afección a las siguientes vías pecuarias:

- Vereda de Barajas a San Sebastián de los Reyes
- Vereda del Camino Viejo de Hortaleza
- Cañada de la Alameda y Rejas
- Vereda de Burgos
- Vereda de Circunvalación del Aeropuerto

Líneas ferroviarias

La MP incide en la siguiente infraestructura ferroviaria de la Red Convencional:

Línea ferroviaria Hortaleza – Aeropuerto Barajas T4, vía doble en ancho mixto electrificada a 3.000V corriente continua, con código de línea 02-908 según el catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de interés General (RFIG), que es administrada por ADIF, aprobado por la Orden FOM/710/2015.

La línea de red convencional que llega a la T4 y la prevista alta velocidad discurre en su mayor parte enterrada (desde Cárcavas al sur de Valdebebas) y, en consecuencia, las eventuales afecciones se limitarían al interior del Sistema General Aeroportuario en su trazado por el recinto aeroportuario y en la estación localizada en la terminal T4.

Carreteras

La MP afecta a la Red de Carreteras del estado en los siguientes trazados: A-2, M-50, R-2, M-11, M-12, M-13, M-14 y M-22.



Respecto a la Red Básica Autonómica de primer orden afecta al trazado de la M-110 Alcobendas-Barajas y M-111 que comunica Barajas en sentido este-oeste hacia Paracuellos del Jarama, a través del túnel que conecta por debajo de las pistas.

Metro

La línea 8 de Metro atraviesa de sureste a noroeste el ámbito desafectado al norte del núcleo urbano de Barajas.

Dentro del ámbito del Sistema General aeroportuario están operativas las estaciones de T1-T2- T3, Barajas y T4.

Actualmente está en desarrollo la ampliación de la línea 11 de metro que llegará a Barajas desde Conde de Casal atravesando Valdebebas.

Movilidad

La documentación incluye un Estudio Estratégico de Movilidad (anexo IV) en el que se realiza un primer análisis y diagnóstico de los aspectos relativos a movilidad en el entorno de la MP y del sistema general aeroportuario, atendiendo en particular a los condicionantes de la red viaria. Dicho documento sólo realiza un planteamiento de los problemas viales y posibles soluciones de la infraestructura para evitar atascos o falta de acceso a alguna zona, no realizando un estudio de la demanda de movilidad que se generará con este desarrollo urbanístico que conllevará, necesariamente, una necesidad de transporte público adicional, englobado en un espacio de infraestructuras saturadas a nivel vial. Tampoco se incorpora ningún planteamiento de movilidad blanda.

Líneas eléctricas

Pueden resultar afectadas las siguientes instalaciones propiedad de Red Eléctrica:

- L/E subterránea a 220 kV Ardoz-Algete
- L/E subterránea a 220 kV Pte. San Fernando-SS. Reyes
- L/E subterránea a 400 kV Morata-SS. Reyes
- L/E subterránea a 400 kV Loeches-SS. Reyes
- L/E subterránea a 20 kV Acometida MT Seccio. Cable Barajas
- L/E subterránea a 20 kV Acometida MT CT0 Cable Barajas
- L/E aérea a 220 kV Ardoz-Algete
- L/E aérea a 220 kV Pte. San Fernando-SS. Reyes

Ruido

La documentación incluye como Anexo III un Estudio Acústico en el que se refleja lo siguiente:

Para evaluar la situación acústica actual se ha recurrido tanto a los Mapas Estratégicos de Ruido elaborados y aprobados para las aglomeraciones e infraestructuras de afectación, como a otra información acústica procedente de mediciones reales periódicas en la zona. En concreto se ha empleado la siguiente información:

MER de la Ciudad de Madrid. Elaborado por el Ayuntamiento de Madrid.

MER de la autovía A-2. Elaborado por el antiguo Ministerio de Fomento.

MER de la M-12. Elaborado por el antiguo Ministerio de Fomento.

MER de la M-13. Elaborado por el antiguo Ministerio de Fomento

MER de la M-14. Elaborado por el antiguo Ministerio de Fomento.

MER del Aeropuerto de Madrid. Huella Acústica del Aeropuerto. Elaborado por el Ministerio de Fomento.

Datos de las terminales de medición de niveles sonoros del Sistema de Información de Responsabilidad Medioambiental (SIRMA) más cercanas a los ámbitos desafectados.

Datos de la Red Fija de Vigilancia de la Contaminación Acústica (SIVCA) del Ayuntamiento de Madrid



Principales fuentes de ruido

Vías de tráfico rodado:

- A-2, Autovía del Noroeste
- M-12, autopista de peaje que conecta la terminal T4 con la M-40 y la M-11 por el Sur y con la M-50 por el Norte.
- M-13 conecta las terminales T1, T2 y T3 con la terminal T4.
- M-14, que conecta la M-40 y la A-2 con las terminales T1, T2 y T3 del aeropuerto de Barajas
- M-21 desdobra el tráfico de la A-2 por las zonas industriales de San Fernando de Henares conectando la M-40 con la M-50.
- Tramo inicial de la carretera M-22, desde Coslada, que pasa bajo la autovía A-2 (sin nudo con ella) y se quiebra hacia el oeste para conectar con la M-14 (este tramo de conexión, junto con su prolongación hasta la A-2 hacia el Este, da lugar a la vía de servicio Sur del aeropuerto).
- M-111, que cruza bajo el aeropuerto comunicando la M-13 y la M-110 con Paracuellos y otras zonas más al norte.
- M-50, tercer cinturón de circunvalación del área metropolitana madrileña

Los principales focos de ruido que afectan a los ámbitos liberados por la MP para su desarrollo futuro son las carreteras M-12 y M-13, que inciden sobre el US 5.01 Ensanche Norte Barajas (ENB), la carretera M-14, con influencia sobre el ámbito de SENASA (SEN) y las infraestructuras A-2 y prolongación de la M-22 (avenida Sur del Aeropuerto de Barajas), limítrofes con los ámbitos US 5.02 Remate Sur Aeropuerto – A2 (RSA-A2), Centro Ocupacional/Antiguo Preventorio (CO/AP) y APE/APR 21.10 Colonia Fin de Semana Norte (CFS-N). A las citadas carreteras hay que sumar el viario municipal y el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Debido al aeropuerto:

El ruido originado en la plataforma y terminales, operaciones de las aeronaves, ruido de las aeronaves en sus movimientos por plataforma y calles, tránsito de otros vehículos, etc. Este ruido afecta principalmente al suelo situado al oeste de las terminales 1, 2 y 3 y, en menor medida, al oeste y sur de la T4.

A continuación, el estudio analiza la situación acústica preoperacional para cada uno de los seis principales ámbitos liberados que ordena la MP a partir de los resultados representados en los MER

US 5.01. Ensanche Norte de Barajas (ENB)

Las fuentes de ruido condicionantes de la situación acústica preoperacional del ámbito, son la M-13 y M-12 adyacentes a los límites exteriores norte y noreste y oeste del ámbito respectivamente y el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas, adyacente al límite exterior norte y este.

US 5.02. Remate Sur Aeropuerto – A2 (RSA-A2) y Centro Ocupacional/Antiguo Preventorio (CO/AP)

Las fuentes de ruido condicionantes de la situación acústica preoperacional de estos ámbitos son la M-22 y su prolongación hacia el este en la avenida Sur del Aeropuerto de Barajas, adyacentes a los límites exteriores norte, este y oeste de RSA-A2, y norte de CO/AP, la autovía E-90/A-2, adyacente al límite sur RSA-A2 y cercana al de CO/AP y el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, adyacente al límite exterior norte

APE/APR 21.10. Colonia Fin de Semana Norte (CFS-N)

Las fuentes de ruido condicionantes de la situación acústica preoperacional del ámbito son la M-22, adyacente a los límites exteriores norte y este y a unos 100 m del límite oeste del ámbito, la autovía E-90/A-2, adyacente al límite sur del ámbito y el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas adyacente al límite exterior norte y oeste.



APE/APR 21.11. La Muñoza – Jarama (MÑZ-J)

Las fuentes de ruido condicionantes de la situación acústica preoperacional del ámbito son la autovía E-90/A-2, adyacente al límite sur del ámbito y el aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas adyacente a los límites norte y oeste.

SENASA

Las fuentes de ruido condicionantes de la situación acústica preoperacional del ámbito son la M-14, al noroeste, la M-22, colindante al suroeste y la avenida Central, colindante al noreste.

US 5.02. Remate Sur Aeropuerto-A2 (RSA-A2) y Centro Ocupacional/Antiguo Preventorio (CO/AP)

Afectado fundamentalmente por la A-2

Una vez definidas las principales fuentes de ruido en cada uno de los ámbitos, así como las servidumbres acústicas que los afectan, teniendo en cuenta los niveles sonoros existentes y los usos propuestos, el estudio establece, en cada uno de los ámbitos, una serie de tareas que habrá que acometer para asegurar la compatibilidad acústica.

Calidad del aire

Los principales focos de contaminación atmosférica son:

- Emisiones generadas por el aeropuerto Adolfo Suarez Madrid - Barajas.
- Emisiones derivadas del tráfico rodado
- Emisiones producidas por el consumo energético para: iluminación, climatización, ACS y demás instalaciones propias de los distintos edificios de usos industrial/residencial/dotacional.

Según la documentación aportada, la calidad del aire en la situación preoperacional, teniendo en cuenta la información disponible en las estaciones de la red de calidad del aire del Ayuntamiento de Madrid y la proveniente de la red interna de vigilancia de la calidad del aire del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (REDAIR) puede considerarse como buena, a excepción de la concentración de partículas PM10.

Presencia de explotaciones mineras

Según la documentación aportada existen los siguientes Derechos mineros otorgados o en tramitación en el interior y el entorno cercano de la MP:

REPRESADA y PALOMA de la empresa TOLSA, S.A.

BELEN y BELEN AJALVIR de la empresa MINERALES Y PRODUCTOS DERIVADOS, S.A.

Además cita la actividad extractiva ARENERO COBO E HIJOS que actualmente se encuentra activa en el interior del APE/APR 21.11 La Muñoza- Jarama

Servidumbres aeronáuticas. Necesarias para garantizar la continuidad de las operaciones aéreas, básicamente las salidas y llegadas, en adecuadas condiciones de seguridad.

La MP está afectada por:

Orden FOM/429/2007 de 13 de febrero, por la que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Madrid/Barajas y Real Decreto 1080/2009 de 29 de junio, por el que se confirman las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Madrid/Barajas, establecidas por la Orden FOM/429/2007, de 13 de febrero.

Real Decreto 330/2011 de 4 de marzo por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Getafe, Madrid.

Servidumbres de instalaciones radioeléctricas. Necesarias para garantizar su correcto funcionamiento, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.

Toda la MP está afectada por las servidumbres radioeléctricas del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.



El único ámbito de la MP afectado por las servidumbres radioeléctricas de base aérea de Torrejón, es La Muñoza-Jarama.

Servidumbres de operación de aeronaves. Necesarias para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

Toda la MP se encuentra afectada por servidumbres operativas del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Respecto a la base aérea de Torrejón de Ardoz se encuentran afectados los siguientes ámbitos:

Zona C. Zona Sur del aeropuerto, al Norte de la autovía A2

Zona C. Recinto de La Muñoza – Jarama y Zona D. El río Jarama y su ribera

Servidumbres acústicas

Se encuentran afectadas las siguientes zonas:

La Zona C. Zona Sur del aeropuerto, al Norte de la autovía A2 se encuentra afectada en su mitad oriental.

La Zona C. Recinto de La Muñoza – Jarama se encuentra afectada en la práctica totalidad de su ámbito.

La Zona D. El río Jarama y su ribera se encuentra afectada en la práctica totalidad de su ámbito.

Patrimonio

Se localizan los siguientes yacimientos arqueológicos:

Yacimiento “Cabeza Negrilla”, CM/079/115.

Depuradora Arroyo de las Rejas-Moreras, CM/079/106

Las Charcas, CM/079/122

Caserío de Juan Muñoz, CM/079/123

Desembocadura Arroyo de las Rejas, CM/079/280

La Muñoza, CM/079/294.

3. DOCUMENTO DE ALCANCE DEL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

El Ayuntamiento de Madrid con fecha 23 de noviembre de 2023 y número de referencia 30/169738.9/23, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 6.1.a), 17 y 18 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, solicita de esta Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior la tramitación de la preceptiva evaluación ambiental estratégica ordinaria.

La MP incorpora dentro de sus límites tanto elementos estructurantes (aeropuerto de Madrid Barajas), como espacios incluidos dentro de la Red Natura 2000, y por tanto se incluye dentro de los supuestos recogidos en el art. 6. de la Ley 21/2013, por lo que debe llevarse a cabo una evaluación ambiental estratégica ordinaria.

Con base en la documentación presentada, los informes recibidos y las contestaciones a las consultas realizadas en cumplimiento del artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental detalladas en el epígrafe específico dentro de “Antecedentes” y de conformidad con lo establecido en el Anexo IV de la mencionada ley, se elabora el presente documento de alcance en el cual se delimita la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación que debe tener el estudio ambiental estratégico integrante del plan. Así mismo, junto al presente documento de alcance, se remiten las contestaciones recibidas a las consultas realizadas.

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.



Conforme al artículo 20 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, teniendo en cuenta el presente documento de alcance el promotor elaborará el estudio ambiental estratégico en el que se identificarán, describirán y evaluarán los posibles efectos significativos en el medio ambiente de la aplicación del Plan, así como unas alternativas razonables técnica y ambientalmente viables, que tengan en cuenta los objetivos y el ámbito de aplicación del mismo.

El estudio ambiental estratégico se considerará parte integrante del Plan y contendrá, como mínimo, la información señalada en el anexo IV de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, así como aquella que se considere razonablemente necesaria para asegurar su calidad según se determina en dicho artículo.

Teniendo en cuenta las sugerencias realizadas por los organismos que han participado en el procedimiento respecto a sus competencias específicas, y considerando lo señalado en el anexo IV de la Ley 21/2013, el promotor elaborará un estudio ambiental estratégico que deberá incluir lo siguiente:

- 1.- Un esbozo del contenido, objetivos principales de la Modificación Puntual y relaciones con otros planes y programas pertinentes.
- 2.- Los aspectos relevantes de la situación actual del medio ambiente y su probable evolución en caso de no desarrollarse la Modificación puntual.
- 3.- Las características medioambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa y su evolución teniendo en cuenta el cambio climático esperado en el plazo de vigencia del Plan.
- 4.- Cualquier problema medioambiental existente que sea relevante, incluyendo en particular los problemas relacionados con las zonas de especial importancia medioambiental, como las designadas de conformidad con la legislación aplicable sobre espacios naturales y especies protegidas y los espacios protegidos de la Red Natura 2000.
- 5.- Los objetivos de protección medioambiental fijados en los ámbitos internacional, comunitario o nacional que guarden relación con la modificación puntual y la manera en que tales objetivos y cualquier aspecto medioambiental se han tenido en cuenta durante su elaboración.
- 6.- Los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluidos aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la flora, la fauna, 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, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos.
- 7.- 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.
- 8.- Un resumen de los motivos de selección de las alternativas contempladas y una descripción de la manera en que se realizó la evaluación, incluidas las dificultades, como deficiencias técnicas o falta de conocimientos y experiencia que pudieran haberse encontrado a la hora de recabar la información requerida.
- 9.- Un programa de vigilancia ambiental en el que se describan las medidas previstas para el seguimiento.



10.- Un resumen de carácter no técnico de la información facilitada en virtud de los epígrafes precedentes.

Se indica, además, el contenido del Estudio Ambiental Estratégico necesario para proceder a informar sobre aspectos ambientales, en el procedimiento de aprobación del Plan, por razón a su afección. Concretamente, sobre aquellos que se refieren al funcionamiento de las infraestructuras de saneamiento supramunicipales, a la calidad ambiental acústica y la contaminación del suelo. Aspectos de la ordenación pormenorizada propuesta por el Plan, considerados a los efectos del informe correspondiente al cumplimiento del Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid, del informe de cumplimiento la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y los Reales Decretos que la desarrollan y del informe sobre caracterización de la calidad del suelo del artículo 61 de la ley 5/2003 de 20 de marzo, de residuos de la Comunidad de Madrid de acuerdo con las instrucciones del Área de Planificación y Gestión de Residuos.

Para la emisión de los informes correspondientes a la citada legislación, los estudios y documentos ambientales que se presenten deberán identificar a su autor o autores indicando su titulación y contar con la capacidad técnica suficiente para la elaboración de los mismos. Además, deberá constar la fecha de conclusión y firma del autor. La documentación que se remita deberá venir acompañada de informe técnico municipal sobre la viabilidad urbanística de la actuación, suficiencia documental, tanto en lo que se refiere a contenido sustantivo como a documentación, así como instrumento de planeamiento urbanístico a informar y fase de aprobación.

Y en particular

De acuerdo con el informe de la **Confederación Hidrográfica del Tajo** de 18 de enero de 2024

En la puesta en práctica de cualquier actuación que surja como consecuencia de la Modificación Puntual planteada, se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones para evitar cualquier afección negativa, directa o indirecta, sobre el dominio público hidráulico:

En la redacción de las actuaciones que surjan como consecuencia de la Modificación Puntual se tendrá en cuenta, en todo momento, la necesidad de adecuar la actuación urbanística a la naturalidad de los cauces y, en general, del dominio público hidráulico, y, en ningún caso, se intentará que sea el cauce el que se someta a las exigencias del proyecto.

Para el caso de nuevas urbanizaciones, si las mismas se desarrollan en zona de policía de cauces, en la redacción del proyecto y previamente a su autorización es necesario delimitar la zona de dominio público hidráulico, zona de servidumbre y policía de cauces afectados. La delimitación del dominio público hidráulico, consistirá en un documento en el que se recojan las referencias tanto del estado actual como del proyectado

En el proyecto se deberán analizar la incidencia de las avenidas extraordinarias previsibles para período de retorno de hasta 500 años que se puedan producir en los cauces, al objeto de determinar si la zona de actuación es o no inundable por las mismas. Se deberá aportar previamente el estudio hidrológico y los cálculos hidráulicos correspondientes para analizar los aspectos mencionados, junto con los planos a escala adecuada donde se delimiten las citadas zonas. Se llevará a cabo un estudio de las avenidas extraordinarias previsibles con objeto de dimensionar adecuadamente las obras previstas.

La red de colectores deberá ser separativa, por lo cual se deberá confirmar este extremo al pedir la autorización de vertidos. Si el vertido se realizará a la red de colectores municipales, será el Ayuntamiento el competente para autorizar dicho vertido a su sistema de saneamiento y, finalmente,



dicho Ayuntamiento deberá ser autorizado por la Confederación Hidrográfica del Tajo para efectuar el vertido de las aguas depuradas al dominio público hidráulico.

Si, por el contrario, se pretendiera verter directamente al dominio público hidráulico, el organismo competente para dicha autorización y en su caso imponer los límites de los parámetros característicos es la Confederación Hidrográfica del Tajo. Todas las nuevas instalaciones que se establezcan, deberán contar en su red de evacuación de aguas residuales con una arqueta de control previa a su conexión con la red de alcantarillado, que permita llevar a cabo controles de las aguas por parte de las administraciones competentes.

La Confederación Hidrográfica del Tajo tiene por norma no autorizar instalaciones de depuración que recojan los vertidos de un único sector, polígono o urbanización. Se deberá por tanto prever la reunificación de los vertidos de aquellas parcelas o actuaciones urbanísticas que queden próximas (aunque sean de promotores distintos) con el fin de diseñar un sistema de depuración conjunto, con un único punto de vertido.

Además de lo anterior, deberá tener en cuenta las siguientes indicaciones:

- Toda actuación que se realice en Dominio Público Hidráulico deberá contar con la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo.
- Se han de respetar las servidumbres de 5 m de anchura de los cauces públicos.
- En ningún caso se autorizarán dentro del Dominio Público Hidráulico la construcción montaje o ubicación de instalaciones destinadas albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal.
- En el caso de que se realicen pasos en cursos de agua o vaguadas se deberá de respetar sus capacidades hidráulicas y calidades hídricas.
- Se valora que la tipología de las obras de drenaje transversal planteadas sea de sección abierta, desprovistas de solera con función estructural y sin que se prevea una afección significativa a la morfología y geometría del cauce.
- En el diseño de los puentes, pasarelas y obras de drenaje transversal se realizará de forma que no se ocupe la vía de intenso desagüe con terraplenes o estribos de la estructura de paso y no se produzcan alteraciones significativas de la zona de flujo preferente.
- Toda actuación que realice en la zona de policía de cualquier cauce público, definida por 100 m de anchura medidas horizontalmente y a partir del cauce, deberá contar con la preceptiva autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo.
- Se diseñarán redes de saneamiento estancas, para evitar infiltración de las aguas residuales urbanas a las aguas subterráneas.
- En los puntos de vertido de aguas pluviales, se deberán adoptar medidas para la no afección a los cauces existentes, tanto en cuanto a la calidad de las aguas como a la cantidad o flujo de agua que son capaces de transportar, así como en cuanto a la protección de las márgenes del cauce frente a erosiones localizadas.
- Debe ser solicitada previamente en la Confederación Hidrográfica la correspondiente autorización de vertidos de aguas pluviales al cauce.
- En zonas verdes comunes se realizará la aplicación de fertilizantes y de herbicidas en dosis adecuadas para evitar infiltración de los mismos a las aguas subterráneas.
- Un posible impacto sobre la hidrología puede proceder de la remoción de tierras durante las obras y su posterior arrastre pluvial, provocando un incremento del aporte de sólidos a los cauces, por lo que se deberán tomar las medidas necesarias para evitarlo. Teniendo en cuenta esto, se considera que, durante la ejecución de las obras, se debería reducir al mínimo posible la anchura de banda de actuación de la maquinaria y de los accesos, con el fin de afectar solamente al terreno estrictamente necesario.



- Se llevará a cabo una gestión adecuada de los residuos domésticos, tanto sólidos como líquidos. Para ello se puede habilitar un “punto verde” en el que recoger los residuos urbanos no convencionales.

Según informe del **Área de Vías Pecuarias** de 1 de febrero de 2024 se transcriben las siguientes consideraciones:

Consideraciones generales en materia de vías pecuarias:

1. En lo relativo a los límites de las vías pecuarias:

Antes de realizar cualquier modificación se deberá llevar a cabo la tramitación del expediente de modificación de trazado descrito en el 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. Artículos 23 en adelante.

2. En lo relativo a las ocupaciones temporales:

- 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.
- Sólo se autorizan en casos excepcionales, cuando no existe otra opción o la alternativa presenta extremas dificultades, en estos casos se debe reducir la extensión del paralelismo al mínimo imprescindible.
- Las arquetas y cualquier otro elemento que sobresalga sobre el terreno, salvo imposibilidad técnica, se deberán situar fuera de dominio público pecuario. La ubicación de apoyos y riostras no es autorizable en dominio público pecuario.
- En consecuencia, todos los cruces con el dominio público pecuario del trazado de la red de infraestructuras que se puedan proyectar y todas las afecciones a dominio público pecuario deberán ser autorizados por la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación y serán tramitados de acuerdo a Ley 8/98, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid y el 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.
- Para la tramitación de estos cruces será remitido al Área de Vías Pecuarias de la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación documentación a la escala necesaria donde se compruebe de manera exacta y acotada la ocupación territorial de la línea eléctrica de evacuación. Se definirá la situación de las instalaciones propias de este tipo de líneas (arquetas, torretas...) que se vayan a realizar, localizándose estas siempre fuera del dominio público pecuario. Durante la realización de las distintas fases de la obra y en relación al uso de dominio público pecuario se estará a lo dispuesto en la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.
- La autorización de ocupación de terrenos de vías pecuarias por cruces, y, en su caso, por paralelismos inexcusables, estaría condicionada a la adopción de medidas y actuaciones de mantenimiento, conservación, defensa, integridad, promoción y fomento en el marco de la planificación del uso y gestión de las vías pecuarias de la Comunidad de Madrid, establecidas en el apartado 2 del artículo 38 de la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.
- Se ha de tener en cuenta el artículo 41 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, que en su punto 3) dispone la posibilidad de imponer al titular de la ocupación la realización de medidas y actuaciones de mantenimiento, conservación, defensa, de la Red de Vías Pecuarias por el importe económico correspondiente, calculado de acuerdo con lo dispuesto en los Anexos II y III.



- Cuando se solicite la autorización de ocupación temporal se deberá aportar la Declaración de Utilidad Pública.

3. En lo relativo a la circulación de vehículos a motor:

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.

Consideraciones particulares:

Las vías pecuarias pertenecen al dominio público de las Comunidades autónomas, y en consecuencia son inalienables, imprescriptibles e inembargables, correspondiendo a la Consejería competente en materia de Vías pecuarias regular el uso de las mismas, defender su integridad superficial, asegurar su adecuada conservación, atribuyéndoles inequívocamente la condición de bienes demaniales, y garantizar el uso público para facilitar las comunicaciones agrarias y el tránsito ganadero; al tiempo que establece la conexión de las vías con actividades de contenido ecológico complementarias.

Se considera que los trazados propuestos para las vías pecuarias Vereda de Alameda y Rejas, Vereda de Burgos y Vereda del Camino viejo de Hortaleza no se ajustan a los criterios definidos en la ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, por lo que no son trazados válidos debiéndose mantener el trazado actual o proponer un nuevo trazado que se ajuste a esos criterios.

La tramitación del expediente se ha realizado observando las normas previstas en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, y su Reglamento (Decreto 7/2021, de 27 de enero, del Consejo de Gobierno).

El **Servicio de Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid** en su informe de 2 de febrero de 2024. propone las siguientes sugerencias para incorporar en el Estudio Ambiental Estratégico:

1. Descripción y planos detallados de los 6 ámbitos excluidos del AOE 00.02-RP y de los suelos correspondientes a la margen izquierda del río Jarama, indicando la ordenación propuesta.
2. Se deberá analizar la compatibilidad de los usos propuestos desde el punto de vista ambiental, con especial hincapié en la compatibilidad acústica. Para ello será necesario realizar un estudio acústico que determine la situación actual, la compatibilidad con el uso previsto y la situación postoperacional.
3. El estudio ambiental deberá analizar para la fase de postoperación cuáles son las afecciones que los usos previstos tienen sobre las características medioambientales de las zonas que puedan verse afectadas de manera significativa teniendo en cuenta el empeoramiento del efecto isla de calor, sequía y escorrentías.
4. Descripción detallada de las medidas de integración con otros planes y estrategias territoriales, tanto municipales como autonómicos, que guarden relación con la MP (ZEC de las cuencas de los ríos Jarama y Henares, Bosque Metropolitano, Arco Verde, corredor de la vía verde de Coslada y corredor principal del Jarama).
5. Estudio de hidrología superficial y subterránea de los ámbitos, donde se identifique las zonas de afección del arroyo de Tía Martina, arroyo de Rejas y río Jarama (dominio público hidráulico, zona de policía y zona de servidumbre), incluyendo en particular los impactos ambientales y las medidas preventivas y correctoras, necesarias para la protección de los tramos afectados incluidos en espacios



naturales protegidos (Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares - PRCAM), espacios protegidos de la Red Natura 2000 (ZEC ES3110001.- Cuenca de los ríos Jarama y Henares) y Hábitats naturales de Interés Comunitario (HIC), incluyendo un estudio de restauración ecológica y paisajística de las posibles zonas afectadas y de las zonas degradadas.

6. Medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente como consecuencia de la MPG, incluyendo aquellas para mitigar su incidencia sobre el cambio climático y permitir su adaptación al mismo. Se debería tener en cuenta factores bioclimáticos, sistemas de drenajes urbanos sostenibles y soluciones basadas en la naturaleza, así como la generación de energía

7. En lo que respecta a las medidas de eficiencia energética y uso de energías renovables del título VI de la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (OCAS), se deberá incluir un estudio específico en el que se analice la demanda energética de cada ámbito para determinar las medidas necesarias adaptadas al mismo para satisfacer las exigencias de sostenibilidad energética y calidad del aire, conforme a lo establecido en el artículo 43 de la OCAS:

- a) Los factores bioclimáticos relativos a soleamiento, ventilación y evapotranspiración.
- b) La electrificación de la demanda para reducir las emisiones de gases contaminantes.
- c) El aprovechamiento de energías renovables, mediante la habilitación de espacios para su generación y almacenamiento distribuido

Se garantizará que estas medidas, junto a las siguientes, se incluirán en los correspondientes planes de desarrollo de los ámbitos:

- Los proyectos de edificación deberán incluir un estudio específico sobre ahorro y eficiencia energética, basado en los principios de disminución de demanda energética, la descarbonización, el uso de instalaciones eficientes y el aprovechamiento de energías renovables generadas in-situ, con el objetivo de garantizar que se alcanza el nivel más alto de calificación energética posible, conforme al artículo 44 en coherencia con el artículo 43 de la OCAS.
- En lo que respecta a la generación distribuida y uso de energías renovables 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.
- La generación de energía eléctrica renovable cumplirá con carácter de mínimo en todo caso 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.

Con el objeto de maximizar el aprovechamiento de las energías renovables, tanto de autoconsumo como de la red, se recomienda contemplar la implantación de baterías, los sistemas de almacenamiento tendrán efectos positivos en la disminución de los costes energéticos, la mejora en la seguridad del suministro energético y ayudarán a reducir la dependencia energética.

- 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, ACS e iluminación mediante: Optimización de los sistemas, evitando en todo caso los equipos de combustión. Se considera que la instalación de calderas de gas (para climatización y ACS) es una opción desacertada por su bajo rendimiento energético y altos niveles de contaminación ambiental, debiendo contemplarse la electrificación de la demanda para reducir las emisiones de gases contaminantes conforme al artículo 43.



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.

A este respecto, se recomienda que se prohíba en las normas urbanísticas particulares el uso de sistemas de generación que emitan gases producto de la combustión.

- Respecto a la contribución de energías renovables para cubrir la demanda de ACS, se satisfará la exigencia básica CTE-HE4 "Ahorro de energía", con los requisitos adicionales establecidos en el artículo 46 de la OCAS.

Para disminuir el consumo de energía primaria no renovable y la contaminación atmosférica en el ámbito, se recomienda el uso de bombas de calor híbridadas con energía solar fotovoltaica.

- Se recomienda realizar un análisis bioclimático de las zonas verdes y áreas estanciales mediante diagramas Olgay para garantizar las condiciones de confort higrotérmico a lo largo del año, considerando el efecto de la Isla de calor urbano y adoptando las estrategias necesarias mediante Soluciones Basadas en la Naturaleza como las propuestas en Madrid+Natural.

A tal efecto, se planificarán 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.

- Respecto a las plazas de aparcamiento, se deberá satisfacer la exigencia básica DB HE6, teniendo en cuenta los requisitos adicionales establecidos en el artículo 45 de la OCAS.

Se recomienda maximizar las superficies de aprovechamiento de energías renovables para la instalación de sistemas de aprovechamiento de energía solar mediante pérgolas en aparcamientos en el exterior, así como sistemas de drenaje sostenible.

El Departamento de Control Acústico en su informe recibido el 7 de febrero de 2024 realiza las siguientes consideraciones:

1. Para la evaluación acústica de los ámbitos afectados por esta modificación del Plan General, se deberá tener en cuenta el MER en vigor, correspondiente con la 4ª fase del cartografiado estratégico de la ciudad de Madrid, MER 2021.
2. La modificación del plan general deberá incluir una propuesta de delimitación de áreas acústicas de acuerdo con el artículo 13 del RD 1367/2007. Para ello se deberán considerar los requerimientos establecidos en el anexo V de este RD, así como los criterios definidos por el Ayuntamiento de Madrid.
3. Los usos definidos serán considerados como urbanizados no existentes, en aquellos desarrollos, en su caso, que no cuenten con las dotaciones y servicios requeridos por la legislación urbanística, es decir, se considerarán a efectos de delimitación de las áreas acústicas como nuevos desarrollos, y deberán garantizarse de acuerdo con el artículo 14.2 del RD 1367/2007 unos OCA 5 dB inferiores a los indicados en la tabla A del Anexo II
4. Se deberá garantizar la compatibilidad acústica de los usos propuestos en las zonas con respecto a los ámbitos limítrofes existentes, en este sentido se estudiarán las posibles zonas de transición entre áreas acústicas colindantes cuando la diferencia de objetivos de calidad acústica, aplicables a cada una de ellas, supere los 5 dBA, de acuerdo con el anexo V del RD 1367/2007.



5. La modificación de usos propuestos en todos los ámbitos definidos determina, a priori, una compatibilidad acústica futura más favorable con respecto a la situación actual ya que se cumplirían los OCA en todas las zonas delimitadas, excepto en las zonas verdes propuestas en la Zonas 2, 3 y 4. Si bien, se deberá realizar un estudio pormenorizado y una evaluación de la influencia de los futuros viales que se desarrollen en cada ámbito teniendo en cuenta el incremento de tráfico derivado de la implantación de estos usos en los viales existentes.
6. Se deberá atender en un futuro al desarrollo de los usos dotacionales proyectados en cuanto a que se definan usos más sensibles que requieran de mayor protección acústica tipo e) sanitario o dotacional, y se incluyan en áreas acústicas con menores exigencias de OCA como son la residencial, industrial o terciaria.
7. Los usos propuestos de sistema general indicados con "m" no se especifican, por lo que en el futuro cuando se desarrollen se deberá realizar una posible modificación de la correspondiente área acústica y/o incluirla en las delimitadas, así como una valoración de la situación acústica resultante.

El informe del **Área de Sanidad Ambiental** de 9 de febrero de 2024 estima necesario indicar aquellos requisitos y recomendaciones respecto de los efectos ambientales previsibles sobre la salud de la población, para que resulten compatibles con la planificación:

- Medidas de protección de la población general y establecimientos con población vulnerable.

En el inventario ambiental se han identificado las zonas residenciales y ámbitos de uso dotacional con establecimientos con población residente vulnerable existentes en un área de influencia estimada alrededor de las actuaciones proyectadas.

El inventario deberá tenerse en cuenta para el análisis de impactos potenciales de la alternativa seleccionada así como en la aplicación de las Mejores Técnicas Disponibles (MTDs) y en el análisis de Vulnerabilidad del proyecto ante el riesgo de accidentes graves y catástrofes. Se deberá aportar al Estudio dicha información específicamente detallada y su cartografía digital (en formato shp o similar).

- Criterios sanitarios relativos al abastecimiento de agua de consumo humano.

En cuanto a la red de distribución de agua futura, el gestor del abastecimiento deberá contar con los informes sanitarios vinculantes preceptivos, en caso de proyecto de construcción de nueva conducción o red de distribución que supere la longitud de 1 Km, construcción de un depósito de red o remodelación de lo existente, en el que se indiquen las condiciones de construcción, uso y control que deberán seguirse. Dichos informes serán emitidos por la Autoridad Sanitaria competente (Dirección General de Salud Pública, Área de Sanidad Ambiental), el primero de ellos con carácter previo a la construcción y posteriormente, el segundo a la puesta en funcionamiento. Sin dichos informes no podrá llevarse a cabo el suministro de agua potable a la población.

- Criterios sanitarios frente a Plagas urbanas con repercusión en salud pública.

La presencia de nuevos usos urbanos y dotaciones públicas y de ocio en las proximidades de cauces fluviales, como es el caso de las propuestas relativas a la creación de parques/zonas verdes junto al río Jarama y sus afluentes en la zona, supone una mayor exposición de la población a plagas, con los consiguientes riesgos potenciales por picaduras, molestias y transmisión de enfermedades al hombre. En dicho hábitat se ha comprobado la proliferación de ciertos mosquitos y simúlidos (mosca negra), vectores vinculados a la creciente problemática en salud pública en nuestra Comunidad, por las numerosas incidencias de picaduras a la población, notificadas al sistema sanitario, por lo que se recomienda la aplicación de medidas de control medio-ambiental en el área de la obra, y mantenimiento adecuado de las futuras zonas verdes previstas.



Por ello, el Documento Ambiental deberá contemplar dicho impacto e implantar medidas a través del Plan de Gestión de Vectores del Ayuntamiento. Dicho Plan deberá disponer de procedimientos de actuación basados en la normativa y en los principios de Gestión Integrada de Plagas (GIP) y contemplar indicadores de vigilancia en la fase de ejecución de obras y en la fase de funcionamiento rutinario, en los diferentes ámbitos, principalmente junto al río Jarama, sus afluentes, y su conexión con el Bosque Metropolitano. Las medidas prioritarias a acometer serían evitar encharcamientos por riego y, todas aquellas relativas a la protección y el mantenimiento de los arroyos mediante labores de limpieza de los cauces y márgenes que eviten el establecimiento de hábitats larvarios que originen proliferación de mosquitos.

- Criterios sanitarios relativos a la red general de riego.

En los nuevos desarrollos se deberá contar con la calidad de agua adecuada que no suponga un riesgo para la salud.

Con objeto de garantizar la protección para la población, se deberá cumplir lo dispuesto en la Disposición transitoria única del Real Decreto-ley 4/2023, de 11 de mayo: Calendario para la adecuación de los títulos habilitantes en vigor para la producción, suministro y utilización de aguas regeneradas y la elaboración de los planes que fomenten la reutilización de aguas asociados a los usos urbanos, que establece entre otros aspectos el régimen jurídico de la reutilización de aguas depuradas.

Asimismo, el uso del agua regenerada requerirá concesión administrativa o la modificación de características de una concesión existente, y su producción y suministro estará sometida a autorización que incluirá un condicionamiento basado en el Plan de Gestión del riesgo de las aguas regeneradas. El organismo de cuenca resolverá motivadamente las solicitudes presentadas, previo informe preceptivo y vinculante de las Autoridades Sanitarias.

- Criterios sanitarios relativos a la selección de especies vegetales y mobiliario urbano en jardines y viales.

Deberá evitarse, en la medida de lo posible, la plantación de olivo, plátano, arizónicas y ciprés, principalmente. Además, es preciso recordar la prohibición de plantación de dos especies vegetales invasoras: Cortaderia spp. y Acacia de Albata que son altamente alergénicas.

El mobiliario urbano, deberá incluir la instalación de expendedores de bolsas para excrementos caninos y contenedores y/o papeleras para la eliminación de los mismos, en las áreas autorizadas para perros.

- Criterios a considerar por contaminación del suelo.

En algunas zonas habrá de realizarse estudios de detalle en la fase II para la profundización en el análisis de la contaminación del suelo (existencia de acopios de residuos, parques de maquinaria).

En este caso se considera necesario determinar el nivel de riesgo, no sólo por el carácter industrial antiguo del ámbito, sino por el futuro uso residencial y zonas verdes. En el caso de que el nivel de riesgo para la población fuera inaceptable, se deberá gestionar dicho riesgo mediante su eliminación y/o minimización, a través de un Plan de descontaminación preferiblemente, o en su defecto reducirlo mediante reducción/eliminación de las vías de exposición hasta niveles aceptables.

Por lo tanto, la actuación deberá desarrollarse, sin que exista una potencial afección a la población usuaria futura, teniendo en cuenta que deben aplicarse las Mejores Técnicas de Remediación para



alcanzar un nivel de protección adecuado, compatibilizando los usos futuros de los terrenos: suelo residencial y zonas verdes, con el estado del suelo y de las aguas subterráneas.

- Criterios por la contaminación acústica.

En relación a la contaminación por ruido, diversos estudios en nuestro país relacionan el ruido de tráfico en genérico, con el aumento de la presión arterial, con la mortalidad por infarto de miocardio y la mortalidad por hipertensión.

El Documento ambiental valorará la necesidad de elaborar una nueva huella acústica; en caso de que se procediera a dicho cálculo, se deberán tener en cuenta los efectos acumulativos o sinérgicos procedentes de otras fuentes como son: equipos de geotermia, climatización etc., independientemente de las aeronaves etc.

Sobre la Planificación Concurrente, en la que se reflejan los principales planes con carácter ambiental o territorial de aplicación en la Comunidad de Madrid, desde la perspectiva de la sanidad ambiental se estima prioritaria su vinculación con el Plan Estratégico de Salud y Medio Ambiente (PESMA) destinado a proteger a la población de los riesgos medioambientales y fundamentalmente, con su área temática: "6.14. Ciudades Saludables", en la que se proponen líneas estratégicas que tienen como misión mejorar la calidad del hábitat y disminuir los riesgos ambientales de las ciudades en la salud de las personas

El informe del **Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid**, de 8 de febrero de 2024 considera necesario que se realicen los estudios de demanda de movilidad que se generarán en el ámbito afectado al objeto de determinar las necesidades de Transporte Público y las necesidades de espacio e infraestructuras para lograr atender con el Transporte Público, en sus diferentes modalidades, las nuevas necesidades.

Así mismo, se debe prever las necesidades de movilidad blanda incluyendo objetivos y requerimientos para su implantación.

Red Eléctrica de España en su escrito de 23 de febrero de 2024 recuerda que:

Cualquier afección deberá estar conforme al Real Decreto 1955/2000 y al Reglamento de Líneas Eléctricas Aéreas de Alta Tensión aprobado en Real Decreto 3151/1968.

Para las líneas aéreas y conforme a lo establecido en el artículo 162.3 del referido Real Decreto 1955/2000, "queda limitada la plantación de árboles y prohibida la construcción de edificios e instalaciones industriales en la franja definida por la proyección sobre el terreno de los conductores extremos en las condiciones más desfavorables, incrementada por las distancias reglamentarias a ambos lados de dicha proyección".

La citada franja tiene una anchura, considerando un vano medio, de aproximadamente 30 m a cada lado del eje de la línea. La anchura exacta de la misma depende de la longitud del vano (distancia entre dos apoyos consecutivos), geometría de los apoyos y condiciones de tendido de los conductores.

Respecto a la posible afección a los apoyos de la línea, se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- En el caso de que la actuación modifique la clasificación del tipo de apoyo según su ubicación, deberán comunicárnoslo para que adecuemos la puesta a tierra del apoyo a las nuevas condiciones del entorno.



- Los movimientos de tierra que se realicen en el entorno de los apoyos deberán efectuarse a una distancia suficiente que garantice la estabilidad de los mismos. En la mayoría de los casos, no existirá afección a más de 25 metros de la parte más próxima del apoyo. En caso de requerirse algún tipo de excavación o movimiento de tierras a una distancia inferior, se solicitará conformidad previa a Red Eléctrica. En cualquier caso, se adoptarán las medidas para garantizar la estabilidad de los taludes, evitando la erosión, lavado o desmoronamiento.
- Respecto a la instalación de posibles conducciones bajo tierra (agua, gas, etc.) les recomendamos que ninguna canalización subterránea diste menos de 20 m a la pata más desfavorable del apoyo para que, de esta forma, quede asegurada la no interferencia de dichas canalizaciones con el sistema de puesta a tierra del apoyo, y se minimicen los posibles efectos derivados del drenaje de sobretensiones al terreno a través de dicho sistema de puesta a tierra.
- Cualquier actuación en la zona de influencia de la línea debe garantizar la servidumbre de paso aéreo de energía eléctrica con el alcance que se determina en la Ley 24/2013 de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, y el Real Decreto 1955/2000 que, entre otros requisitos, establecen el derecho de paso o acceso para atender al establecimiento, vigilancia, conservación, reparación de la línea eléctrica y corte de arbolado, si fuera necesario.
- En relación a las afecciones a las líneas subterráneas la localización exacta de las mismas solo puede garantizarse mediante la realización de catas que deberán de ser supervisadas en todo momento por personal de Red Eléctrica. La finalidad de esta supervisión es prevenir posibles accidentes de consecuencias generalmente graves e incluso mortales, y garantizar la fiabilidad del suministro eléctrico en lo que respecta a la explotación del Sistema Eléctrico Nacional, ya que las líneas afectadas forman parte de la Red de Transporte.
- En relación con los trabajos que tienen previsto acometer en las inmediaciones de las líneas indicadas, les informamos que la apertura del terreno deberá llevarse a cabo mediante catas manuales, no pudiendo emplearse ningún tipo de maquinaria pesada (excavadora, etc.).
- Por otra parte, y con objeto de evitar afecciones a la capacidad de transporte de la línea, y a las labores en la localización de averías u otros trabajos de mantenimiento, no podrá acopiarse ningún tipo de material sobre la traza de la línea subterránea.
- Además de lo anterior, para la ejecución de sus trabajos deberán cumplir, en cuanto a distancias se refiere, con lo dispuesto en el apartado 5 “Cruzamientos, proximidades y paralelismos” de la ITC LAT 06 Líneas Subterráneas con Cables Aislados incluida en el Reglamento sobre Condiciones Técnicas y Garantías de Seguridad en Líneas Eléctricas de Alta Tensión aprobado en Real Decreto 223/2008. Independientemente de estas indicaciones deberán tener en cuenta la normativa municipal, autonómica, estatal y comunitaria vigente relativa a esta materia.

Se deberán tener en cuenta las consideraciones contenidas en el informe de la **Dirección General de Urbanismo** de 6 de marzo de 2024, sobre todo en cuanto a la *documentación mínima y el contenido del documento técnico para su adecuación a la legislación urbanística de aplicación*.

La **Dirección General de Aviación Civil** señala en su informe del 11 de marzo de 2024 que evacua informe preceptivo y vinculante al planeamiento territorial o urbanístico en tramitación y por tanto es necesario que el Ayuntamiento solicite informe sobre la “Modificación Puntual del PG97 en el entorno territorial afectado por la redelimitación del Sistema General del Aeropuerto “Adolfo Suárez – Madrid Barajas” establecida por la Orden FOM/2556/2012”, adjuntando el documento completo de la propuesta de planeamiento que contenga, con un grado de definición suficiente, las determinaciones de la ordenación urbanística que se establecen. La solicitud oficial deberá realizarse antes de su aprobación inicial.

Además 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 favorable previo de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), en coordinación con el órgano competente del Ministerio de Defensa, conforme a lo



dispuesto en los artículos 31 y 33, y en el artículo 15, respectivamente, del Real Decreto 369/2023 sobre Servidumbres Aeronáuticas, en su actual redacción.

Adif en su informe de 26 de enero de 2024 señala lo siguiente:

Cualquier actuación en el entorno de la línea ferroviaria quedará sujeta a la legislación vigente, Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, RD 2.387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, y RD 929/2020, de 27 de octubre, sobre Seguridad Operacional e Interoperabilidad Ferroviarias,

Habrán de respetarse las limitaciones a la propiedad y las restricciones de uso establecidas en el capítulo III de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario en el que se definen para todas las líneas ferroviarias que forman parte de la Red Ferroviaria de Interés General una zona de dominio público (ZDP), otra zona de protección (ZP) y la línea límite de edificación (LLE),

Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias..."

Por lo tanto, conforme a la legislación sectorial vigente y con carácter previo a cualquier actuación, el promotor deberá contar con Autorización expresa del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias presentando un proyecto firmado por técnico competente que debe incluir la definición de la superficie de ocupación necesaria para efectuar las obras para que Adif pueda computar la ocupación del dominio público ferroviario que se va a producir.

Cualesquiera obras que se lleven a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección y que tengan por finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el tránsito por las líneas ferroviarias, serán costeadas por los promotores de las mismas.

Las posibles afecciones futuras por ruidos o vibraciones en suelos colindantes con el ferrocarril corresponderán a la normal explotación de mantenimiento de ADIF y las medidas futuras a adoptar respecto a la insonorización y las necesarias para el normal mantenimiento de las instalaciones precisas a tal fin, serán responsabilidad del Promotor de las actuaciones

Por su parte la **Dirección General del Sector Ferroviario**, en su informe de 6 de marzo de 2024, hace constar:

En la documentación presentada, en lo que respecta a "Afecciones y servidumbres de la red de ferrocarril", no se hace referencia a la legislación estatal en materia de ferrocarriles (Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario y Reglamento del Sector Ferroviario aprobado por Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre).

No se ha representado la línea existente, Hortaleza-Aeropuerto Barajas T4, ni las servidumbres y limitaciones a la propiedad asociadas a ésta. En el plano MI-3.4, denominado "Afecciones y servidumbres en redes de transporte, carreteras y metro" deberán incluirse las infraestructuras ferroviarias a las que hace referencia el informe del administrador de infraestructuras, así como las previstas en el estudio informativo en redacción, una vez se lleve a cabo la tramitación del mismo, y que es competencia del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

La modificación de los instrumentos de planeamiento urbanístico deberá incorporar las servidumbres acústicas de las líneas, estaciones de transporte de viajeros y terminales de transporte de mercancías que cuenten con mapas de ruido aprobados.



Si se comprueba que un nivel de ruido supera el objetivo de calidad acústica aplicable, se deberán incluir y promover la adopción de medidas correctoras eficaces que disminuyan los niveles sonoros, y que permitan alcanzar los niveles requeridos. En caso de adoptarse estas medidas correctoras, la zona de servidumbre acústica podrá ser modificada por el órgano que la delimitó

Se deberá indicar que existe una modificación en el ámbito de la zona aeroportuaria que afectaría a una de las alternativas del estudio informativo en redacción, concretamente a la alternativa 6A, ya que parte de la playa de vías prevista en la misma pasaría a estar fuera del ámbito aeroportuario, concretamente en terrenos que pasarán a ser de titularidad del Ayuntamiento de Madrid.

De acuerdo con el **Ayuntamiento de San Fernando de Henares** además de tenerse en cuenta las afecciones que sobre dicho término municipal tiene la Modificación Puntual, se considera necesario atender a algunas de las cuestiones planteadas por su incidencia en el término municipal de San Fernando de Henares, su planeamiento general y de desarrollo y la financiación de las redes consideradas:

- Para la modificación de los límites entre los términos municipales, se considera necesario la aportación al expediente de las actas de acuerdo o aprobación de los ajustes cartográficos relacionados en el documento presentado a evaluación ambiental.
- En caso de no existir dichos acuerdos entre municipios, se deberá dar inicio del procedimiento establecido por la legislación nacional y autonómica para el deslinde de los términos municipales de San Fernando de Henares y Madrid. En este caso, se debe entender que la modificación propuesta no se ajusta al procedimiento establecido en la legislación autonómica y nacional y, por tanto, se debe considerar independiente del sentido de la modificación presentada a evaluación ambiental.
- La ausencia de análisis del planeamiento parcial de San Fernando de Henares ha motivado la toma en consideración de alternativas de planeamiento que no se ajustan ni a la realidad del planeamiento ni a la realidad de la ejecución de la urbanización de los sectores terciarios e industriales de San Fernando de Henares.

Algunas de las alternativas planteadas serían inviables urbanísticamente, por lo que ya las invalidan como alternativas de planeamiento. Por ello, sería necesaria la modificación del estudio de movilidad contemplando la repercusión sobre el Planeamiento de San Fernando de Henares y su grado de ejecución.

- Para hacer viable la modificación propuesta, se debería realizar una estimación de los costes de las infraestructuras viarias para la conexión de los términos municipales de Madrid y San Fernando de Henares, y su inclusión en la red supramunicipal de movilidad, para poder incluirlos en las modificaciones necesarias de la urbanización y el planeamiento parcial de San Fernando de Henares.

Según el informe de la **Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal** de 22 de mayo de 2024, se considera necesario que se cumplan las condiciones que se enumeran a continuación. Estas se atenderán como medidas para la protección de los valores naturales y se deben plasmar en los diferentes documentos que forman parte de la modificación puntual principalmente en la normativa urbanística, en la memoria de ordenación, en los planos (de información y de ordenación) y en el informe ambiental estratégico. Se incluirán también, en los diferentes documentos que la desarrollen, incluidos los pliegos de prescripciones técnicas y en el presupuesto de los proyectos:

Respecto a la clasificación como Suelo Urbano No Consolidado del ámbito La Muñeza-Jarama, deberá modificarse esta clasificación en toda la superficie coincidente con la figura de protección ambiental ZEC Cuencas de los ríos Jarama y Henares y clasificarse como Suelo No Urbanizable de Protección tal y como establece el plan de gestión de dicha figura aprobado por el Decreto 172/2011, de 3 de noviembre.



Respecto al cumplimiento del plan de gestión:

- En los nuevos desarrollos urbanísticos se considerará especialmente la no afectación a hábitats naturales de la Directiva 92/43/CEE, [...].
- Se deberá evitar en la medida de lo posible cualquier afectación a las especies de interés comunitario en los trabajos de recuperación y rehabilitación de edificios, debiéndose ajustar a los períodos y especificaciones que se establezcan al respecto.
- Se procurará ubicar las posibles construcciones de servicios o sistemas generales en el exterior del Espacio Protegido.

Respecto a la pérdida de uso forestal, la modificación puntual, en los artículos de la Normativa Urbanística, debe indicar:

- Para la aplicación de la Ley 16/1995 de la Comunidad de Madrid en lo que respecta a la compensación por pérdida del uso forestal según establece el artículo 43 de la misma, los promotores de los ámbitos deben presentar, en la Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal, una memoria valorada que debe determinar la superficie que pierde el uso forestal y la superficie final donde se va a realizar la reforestación según los parámetros que establece el artículo 43.
- Las condiciones básicas que deben tenerse en cuenta para elaborar esta memoria son las siguientes. Los promotores deberán proponer, preferentemente, una zona no considerada como terreno forestal por la legislación forestal. Antes de la aprobación definitiva del documento urbanístico de desarrollo que permita ejecutar el ámbito el promotor debe presentar la citada memoria valorada, describiendo las labores de reforestación indicando, al menos, especies a introducir, densidad, época, método de repoblación, labores de mantenimiento y cuanta otra información sea de interés. El presupuesto de ejecutar y mantener la reforestación (al menos durante 3 años) debe formar parte de la memoria de sostenibilidad y viabilidad económica del ámbito.

El Área de Planificación y Gestión de Residuos, en su informe de 28 de agosto de 2024 Informa lo siguiente:

Para los suelos correspondientes al AOE 00.02-RPM y para los que se indica que no se hace necesaria una evaluación ambiental exhaustiva al corresponderse con suelo no urbanizable de especial protección o suelos del entorno sobre los que se procede a su regularización, se deberá actualizar el Informe de caracterización de la calidad de los suelos Fase I para confirmar que no han aparecido nuevos focos potenciales de contaminación desde los últimos trabajos de este tipo llevados a cabo en el ámbito.

Según documentación obrante en los archivos de esta Dirección General hay constancia de la existencia de antiguos vertidos de tierras y escombros a lo largo del arroyo Valdebebas, por lo que se deberá confirmar este extremo y, en caso afirmativo, se deberá realizar una caracterización de los residuos por medios adecuados (inspección visual, organolépticos, analíticos in-situ, o en laboratorio) y, en cuanto a la gestión de los mismos, se llevará a cabo de acuerdo con los criterios fijados en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una economía circular, acreditándose todo ello mediante la documentación exigida en dicha norma y en sus disposiciones de desarrollo. En el supuesto de detectarse indicios de contaminación se deberá llevar a cabo la correspondiente investigación en orden a determinar la viabilidad de los usos previstos.

Con respecto al ámbito C.9 que incluye la Estación regeneradora de Aguas Residuales (ERAR) de Rejas y la reserva de suelo para su ampliación, se deberá indicar expresamente que la actividad desarrollada se encuentra incluida en el Anexo I del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por lo que, tanto la propia instalación como su ampliación se encuentran sometidas a las obligaciones impuestas por el mismo, de conformidad con su artículo 3.4.



Puesto que se están realizando actuaciones en materia de calidad de los suelos dentro del propio ámbito, se estará a las obligaciones derivadas de estos expedientes, especialmente, en la zona de la antigua estación de servicio de la antigua Zona Industrial nº 1 de Barajas.

Además, y con carácter general, se deberá incluir en el articulado de la MP el siguiente texto: en el caso de las instalaciones sometidas al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, tanto la implantación de nuevos establecimientos como su clausura se someterán a lo dispuesto en el artículo 3.4 del mencionado Real Decreto.

- ENSANCHE NORTE DE BARAJAS (US 5.01)

Se deberá completar el Estudio de Caracterización Fase I ampliando la investigación sobre las actividades existentes en el ámbito, tanto históricas como actuales, que no hayan podido ser analizadas. En el supuesto de identificarse actividades potencialmente contaminantes según la descripción dada en el art. 2.e) del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, serán de aplicación los artículos 3.4 o 3.5, según si se encuentran en activo o hubiera cesado su actividad. Esto mismo será de aplicación para la subestación eléctrica desmantelada o los parques de maquinaria en los que se llevasen a cabo actividades de mantenimiento de vehículos.

Se señala la existencia de zonas de acopio de tierras y residuos de construcción y demolición, mayoritariamente, aunque no se descartan materiales y sustancias de otras características a lo largo de distintos años, además de detectarse acumulación de chatarra en un solar, por lo que se procederá a caracterizar los residuos mediante métodos adecuados (inspección visual, organolépticos, analíticos in-situ o en laboratorio); y en cuanto a la gestión de los mismos, se llevará a cabo de acuerdo con los criterios fijados en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una economía circular, acreditándose todo ello mediante la documentación exigida en dicha norma y en sus disposiciones de desarrollo.

En caso de detectarse residuos peligrosos o indicios de contaminación, se llevará a cabo la correspondiente investigación del suelo al objeto de determinar si existe afección a la calidad del mismo. En la parcela donde se ha detectado acumulación de chatarra serán de aplicación o bien los artículos 3.4 o 3.5 si se desarrollan, o se han desarrollado, actividades de gestión de residuos (aún en el supuesto de tener carácter irregular), o bien el artículo 10.3 de la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, en orden a determinar la viabilidad de los usos previstos.

Puesto que está previsto que el ámbito se desarrolle mediante la correspondiente figura de planeamiento de desarrollo, el Estudio de Caracterización Analítica que deba redactarse de conformidad con lo expresado anteriormente y en concordancia con lo expresado en el Estudio de caracterización de suelos Fase I presentado, este podrá posponerse hasta la redacción del correspondiente planeamiento de desarrollo. Por lo tanto, las conclusiones que se obtengan con el Informe correspondiente a la Fase I relativas a las caracterizaciones analíticas que deban realizarse, bien para la delimitación y evaluación de indicios de contaminación o bien para la definición del blanco ambiental de la situación preoperacional, en su caso, se incluirán en las fichas urbanísticas que se contengan en el documento a someter a informe definitivo de análisis ambiental de la MP, de forma que se establezca como condición para los documentos de aprobación inicial de los Planes Parciales, el que completen el presente Estudio de la Fase I y, con los resultados definitivos de éste, incluyan, en su caso, el correspondiente Estudio de Caracterización Analítica (Fase II).

Con carácter general, deberá incluirse en el articulado de la MP y la ficha urbanística correspondiente, el siguiente texto: en el caso de las instalaciones sometidas al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios



y estándares para la declaración de suelos contaminados, tanto la implantación de nuevos establecimientos como su clausura se someterán a lo dispuesto en el artículo 3.4 del mencionado Real Decreto.

- COLONIA FIN DE SEMANA (APE/APR 20.10)

En el ámbito se ubican distintas actividades que se encuentran incluidas en el Anexo I del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, consideradas como potencialmente contaminantes, o que tienen esta consideración dependiendo del alcance establecido en la Orden PRA/1080/2017, como talleres de mantenimiento de vehículos, actividades ligadas al transporte terrestre, la estación de servicio y el gestor de residuos. Todas estas se encuentran en funcionamiento, de acuerdo con lo indicado en el Estudio, por lo que será de aplicación el artículo 3.4 del mencionado Real Decreto.

Además, se deberá completar el Estudio de caracterización Fase I para confirmar si aquellas actividades actualmente desconocidas o las instalaciones destinadas a concesionarios, aparcamientos u otro tipo de actividades industriales, desarrollan actividades, ya sean principales o secundarias, que sean consideradas potencialmente contaminantes de conformidad con la definición dada por el art. 2.e) del Real Decreto 9/2005. En tal caso, será de aplicación asimismo el artículo 3.4 en caso de encontrarse éstas en funcionamiento, o el 3.5 en el supuesto de que se hubiera producido el cese de las mismas. En el supuesto de no ser consideradas actividades potencialmente contaminantes, será de aplicación el art. 10.3 de la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, en orden a determinar la viabilidad de los usos previstos, debiéndose analizar y caracterizar los posibles focos potenciales de contaminación. En este apartado debemos incluir también las acumulaciones de chatarra, al poderse asociar a la gestión de residuos y ser ésta una actividad de las incluidas en el Anexo I del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, y, por tanto, potencialmente contaminante.

Puesto que está previsto que el ámbito se desarrolle mediante la correspondiente figura de planeamiento de desarrollo, el Estudio de Caracterización Analítica que deba redactarse de conformidad con lo expresado anteriormente y en concordancia con lo expresado en el Estudio de caracterización de suelos Fase I presentado, este podrá posponerse hasta la redacción del correspondiente planeamiento de desarrollo. Por lo tanto, las conclusiones que se obtengan con el Informe correspondiente a la Fase I relativas a las caracterizaciones analíticas que deban realizarse, bien para la delimitación y evaluación de indicios de contaminación o bien para la definición del blanco ambiental de la situación preoperacional, en su caso, se incluirán en las fichas urbanísticas que se contengan en el documento a someter a informe definitivo de análisis ambiental de la MPG, de forma que se establezca como condición para los documentos de aprobación inicial de los Planes Parciales el que completen el presente Estudio de la Fase I y, con los resultados definitivos de éste, incluyan, en su caso, el correspondiente Estudio de Caracterización Analítica (Fase II).

Con carácter general, deberá incluirse en el articulado de la MP y la ficha urbanística correspondiente, el siguiente texto: en el caso de las instalaciones sometidas al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, tanto la implantación de nuevos establecimientos como su clausura se someterán a lo dispuesto en el artículo 3.4 del mencionado Real Decreto.

- REMATE SUR AEROPUERTO-A2 (US 5.02)

En concordancia con lo expresado en el documento presentado, se deberá completar el Estudio de Caracterización Fase I ampliando la investigación sobre las actividades existentes en el ámbito, tanto históricas como actuales, que no hayan podido ser analizadas. En el supuesto de identificarse actividades potencialmente contaminantes según la descripción dada en el art. 2.e) del Real Decreto



9/2005, de 14 de enero, serán de aplicación los artículos 3.4 o 3.5, según si se encuentran en activo o si hubiera cesado su actividad.

Con respecto al área destinada al aparcamiento de camiones no pavimentada y los almacenamientos de materiales de diferente naturaleza no techados ni pavimentados, se deberán caracterizar mediante métodos adecuados en orden a determinar la viabilidad de los usos previstos de conformidad con el art. 10.3 de la Ley 1/2024, de 17 de abril.

Conforme a lo expresado en el Estudio presentado, respecto a las posibles acumulaciones de, mayormente, RCDs, se procederá a caracterizar éstas mediante métodos adecuados (inspección visual, organolépticos, analíticos in-situ o en laboratorio); y en cuanto a la gestión de los mismos, se llevará a cabo de acuerdo con los criterios fijados en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una economía circular, acreditándose todo ello mediante la documentación exigida en dicha norma y en sus disposiciones de desarrollo.

En caso de detectarse residuos peligrosos o indicios de contaminación, se llevará a cabo la correspondiente investigación del suelo al objeto de determinar si existe afección a la calidad del mismo, siendo de aplicación el artículo 10.3 de la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, en orden a determinar la viabilidad de los usos previstos. En el caso de haberse llevado a cabo actividades de gestión de residuos, será de aplicación asimismo el artículo 3.5 del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, al ser considerada ésta actividad potencialmente contaminante.

Puesto que se señala la actividad (código 30) dedicada a taller de vehículos, cabe señalar que esta actividad solo es considerada potencialmente contaminante en el caso de encontrarse dentro del alcance establecido por la Orden PRA/1080/2017, de 2 de noviembre, en tal caso se encontraría sometida a las obligaciones establecidas en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero. En caso contrario, y si finalmente hubiera de procederse al cese y desmantelamiento de estas instalaciones para el desarrollo del ámbito, contrariamente a lo previsto actualmente, se deberá proceder a caracterizar los focos potenciales de contaminación en orden a determinar la viabilidad de los usos previstos, de conformidad con el mencionado art. 10.3 de la Ley 1/2024.

Puesto que el uso característico para este ámbito es el Industrial y Terciario, se deberá establecer el blanco ambiental de la situación preoperacional de la zona industrial pudiendo ser empleado en un futuro como base de comparación ante episodios de contaminación que pudieran tener lugar.

Puesto que está previsto que el ámbito se desarrolle mediante la correspondiente figura de planeamiento de desarrollo, el Estudio de Caracterización Analítica que deba redactarse de conformidad con lo expresado anteriormente y en concordancia con lo expresado en el Estudio de caracterización de suelos Fase I presentado, este podrá posponerse hasta la redacción del correspondiente planeamiento de desarrollo. Por lo tanto, las conclusiones que se obtengan con el Informe correspondiente a la Fase I relativas a las caracterizaciones analíticas que deban realizarse, se incluirán en las fichas urbanísticas que se contengan en el documento a someter a informe definitivo de análisis ambiental de la MP, de forma que se establezca como condición para los documentos de aprobación inicial de los Planes Parciales el que completen el presente Estudio de caracterización Fase I y, con los resultados definitivos de éste, incluyan, el correspondiente Estudio de Caracterización Analítica (Fase II), para la definición del blanco ambiental de la situación preoperacional y para la delimitación y evaluación de indicios de contaminación en su caso.

Con carácter general, deberá incluirse en el articulado de la MPG y la ficha urbanística correspondiente, el siguiente texto: en el caso de las instalaciones sometidas al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, tanto la implantación de nuevos



establecimientos como su clausura se someterán a lo dispuesto en el artículo 3.4 del mencionado Real Decreto.

- LA MUÑOZA – JARAMA (APE/APR 21.11)

Con respecto a las actividades de mantenimiento de aeronaves en las instalaciones de IBERIA, como se indica en el Estudio presentado, se están llevando a cabo trabajos relativos a la calidad de los suelos en el entorno del denominado banco de pruebas de motores y parque de combustible de aviones, sito en la zona industrial nº 2 La Muñoza Aeropuerto de Madrid-Barajas. Por lo tanto, se estará a lo indicado en los expedientes correspondientes.

En lo referente a las instalaciones de gestión de residuos, puesto que esta actividad se encuentra incluida en el listado del Anexo I del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, está sometida a las obligaciones contempladas en el artículo 3.4 del mismo, con independencia de la situación normativa en la que se encuentre. En el supuesto de que hayan cesado su actividad, será de aplicación el art. 3.5 del mencionado Real Decreto. En cualquier caso, la caracterización analítica deberá extenderse a todo el ámbito donde se hayan desarrollado o se estén desarrollándose estas actividades.

Conforme a lo expresado en el Estudio presentado, respecto a las posibles acumulaciones mayormente de RCDs, se procederá a caracterizar éstas mediante métodos adecuados (inspección visual, organolépticos, analíticos in-situ o en laboratorio); y en cuanto a la gestión de los mismos, se llevará a cabo de acuerdo con los criterios fijados en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una economía circular, acreditándose todo ello mediante la documentación exigida en dicha norma y en sus disposiciones de desarrollo.

En caso de detectarse residuos peligrosos o indicios de contaminación, se llevará a cabo la correspondiente investigación del suelo al objeto de determinar si existe afección a la calidad del mismo, siendo de aplicación el artículo 10.3 de la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, en orden a determinar la viabilidad de los usos previstos.

Puesto que el uso característico para este ámbito es el Industrial, se deberá establecer el blanco ambiental de la situación preoperacional pudiendo ser empleado en un futuro como base de comparación ante episodios de contaminación que pudieran tener lugar.

Puesto que está previsto que el ámbito se desarrolle mediante la correspondiente figura de planeamiento de desarrollo, el Estudio de Caracterización Analítica que deba redactarse de conformidad con lo expresado anteriormente y en concordancia con lo expresado en el Estudio de caracterización de suelos Fase I presentado, este podrá posponerse hasta la redacción del correspondiente planeamiento de desarrollo. Por lo tanto, las conclusiones del Estudio de caracterización Fase I relativas a las caracterizaciones analíticas que deban realizarse, se incluirán en las fichas urbanísticas que se contengan en el documento a someter a informe definitivo de análisis ambiental de la MPG, de forma que se establezca como condición para los documentos de aprobación inicial de los Planes Parciales, o figura urbanística correspondiente, el que incluyan el correspondiente Estudio de Caracterización Analítica (Fase II) para la definición del blanco ambiental de la situación preoperacional y, en su caso, la delimitación y evaluación de los posibles indicios de contaminación.

Con carácter general, deberá incluirse en el articulado de la MPG y la ficha urbanística correspondiente, el siguiente texto: en el caso de las instalaciones sometidas al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, tanto la implantación de nuevos establecimientos como su clausura se someterán a lo dispuesto en el artículo 3.4 del mencionado Real Decreto.



- SENASA

Según se indica en el Estudio presentado, no se aprecian actividades potencialmente contaminantes históricas ni actuales, ni consta la existencia de depósitos incontrolados de residuos. Sin embargo, sí se menciona el desmantelamiento y demolición de algunas construcciones años atrás, por lo que deberá indicarse expresamente que si se detectan residuos durante los trabajos de obras, o se evidencian otros posibles focos de contaminación, éstos se caracterizarán mediante métodos adecuados (inspección visual, organolépticos, analíticos in-situ o en laboratorio) y en caso de detectarse indicios de contaminación del suelo, se continuará con los trabajos especificados en el apartado 3.2 de las directrices para la redacción de los Informes de Situación de la Calidad del Suelo para Planes Urbanísticos, debiéndose presentar el Informe de caracterización Fase II en esta Dirección General para su evaluación. La gestión de los residuos se llevará a cabo de conformidad con la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una economía circular, acreditándose todo ello mediante la documentación exigida en dicha norma y en sus disposiciones de desarrollo.

Todo ello deberá quedar expresamente reflejado tanto en el documento que vaya a ser sometido a informe definitivo de análisis ambiental como en el documento normativo de la MP.

Con carácter general, deberá incluirse en el articulado de la MPG el siguiente texto: en el caso de las instalaciones sometidas al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, tanto la implantación de nuevos establecimientos como su clausura se someterán a lo dispuesto en el artículo 3.4 del mencionado Real Decreto.

- CENTRO OCUPACIONAL "BARAJAS"

Según se indica en el Estudio presentado, no se han detectado actividades potencialmente contaminantes ni consta la existencia de depósitos de residuos de manera incontrolada, pero sí se comprueba que se ha ido acumulando lo que parece material de desecho o escombros a lo largo de los últimos años, probablemente de carácter inerte, en distintos emplazamientos de la zona norte del ámbito, por lo que se procederá a caracterizar éstos mediante métodos adecuados (inspección visual, organolépticos, analíticos in-situ o en laboratorio); y en cuanto a la gestión de los mismos, se llevará a cabo de acuerdo con los criterios fijados en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una economía circular, acreditándose todo ello mediante la documentación exigida en dicha norma y en sus disposiciones de desarrollo.

Si durante la retirada de los residuos se detectasen residuos peligrosos o indicios de contaminación, se llevará a cabo la correspondiente investigación del suelo al objeto de determinar si existe afección a la calidad del mismo, siendo de aplicación el artículo 10.3 de la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, en orden a determinar la viabilidad de los usos previstos. Este Estudio deberá aportarse a esta Dirección General para su Informe con carácter previo a la implantación de los nuevos usos o recuperación de los mismos.

Todo ello deberá quedar expresamente reflejado tanto en el documento que vaya a ser sometido a informe definitivo de análisis ambiental como en el documento normativo de la MP.

Con carácter general, deberá incluirse en el articulado de la MP el siguiente texto: en el caso de las instalaciones sometidas al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, tanto la implantación de nuevos establecimientos como su clausura se someterán a lo dispuesto en el artículo 3.4 del mencionado Real Decreto.



La **Dirección General de Carreteras** señala en su informe de 8 de noviembre de 2024 lo siguiente:

- Se deberá calificar la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid como Red Supramunicipal de infraestructura Viaria de Comunicaciones. Se deberá calificar así la plataforma de la carretera más la zona correspondiente al dominio público, tanto actual como previsto.
- No deberá disponerse suelo calificado como zonas verdes o espacios libres en la franja de protección de carreteras de titularidad autonómica.
- Se deberán tener en consideración los Estudios Informativos y Proyectos de la Dirección General de Carreteras. En particular: “REDACCIÓN DEL PROYECTO DEL “CARRIL BICI PARALELO A LA CARRETERA M-111 ENTRE LOS PP.KK. 0+000 Y 24+500”.
- Deberá respetarse la zona de dominio público y la zona de protección de todas las carreteras de competencia autonómica. establecidas en los Art.30 y 31 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid,
- Será normativa de aplicación la Ley 3/91, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid y su Reglamento, aprobado por Decreto 29/93, de 11 de marzo. En materia de accesos será de aplicación la Orden de 23 de mayo de 2019, de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras, por la que se derogan los títulos I a IV de la Orden de 3 de abril de 2002, por la que se desarrolla el Decreto 29/1993, de 11 de marzo, Reglamento de la ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid en materia de accesos a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid.
- No estará autorizado ningún nuevo acceso a ninguna carretera competencia de la Comunidad de Madrid, que no lo esté expresamente por la Dirección General de Carreteras. Tampoco podrán variarse las características o uso de los accesos existentes sin la previa autorización de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.
- Las conexiones que afecten a las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid deberán definirse mediante proyectos específicos completos que serán remitidos a la Dirección General de Carreteras para su informe y estarán redactados por técnicos competentes y visados por el colegio profesional correspondiente.
- La Modificación Puntual, así como los instrumentos de planeamiento urbanístico que se tramiten en desarrollo de la misma y que afecten a carreteras de la Red de la Comunidad de Madrid, deberá remitirse a Dirección General de Carreteras para su oportuno informe favorable y vinculante, antes de su aprobación definitiva, de acuerdo con el artículo 22.1 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo.
- Antes del comienzo de cualquier obra que pueda afectar al dominio público viario de la Comunidad de Madrid o su zona de protección deberá pedirse permiso a la Subdirección General de Concesiones y Explotación de la Dirección General de Carreteras.

El Canal de Isabel II en su informe de 5 de diciembre de 2024, indica lo siguiente:

Respecto la depuración de las aguas residuales:

Las aguas residuales de los nuevos desarrollos previstos en la Modificación Puntual deberán tratarse:
en la EDAR de Rejas: el ámbito APE/APR 21.11 (MÑZ-J) y el sector US 5.02 (RSB), y
en la EDAR de Valdebebas: el sector US 5.01 (ENB).



En relación al APE/APR 21.10 (CFSN-A2), tal y como se ha indicado, se encuentra parcialmente edificado y los vertidos generados actualmente por el desarrollo son tratados en la EDAR de Rejas, por lo que el nuevo vertido que se genere en el ámbito por el desarrollo urbanístico de las parcelas vacantes también será tratado en dicha EDAR.

Respecto a la red de saneamiento:

En ningún caso, las aguas de lluvia procedentes de cubiertas, patios o cualquier otra instalación interior de las parcelas, deberán incorporarse a la red de aguas residuales del ámbito. Por este motivo, se dispondrán dos acometidas de saneamiento en cada área edificable: una para aguas residuales y otra para pluviales.

En cuanto a la incorporación de los vertidos de aguas residuales a la red de saneamiento, se deberán seguir las directrices y los requerimientos indicados tanto en el Estudio de Diagnóstico y Plan Director de la Red de Drenaje Urbano de la Cuenca de Rejas del Municipio de Madrid, de febrero de 2020, como en el Estudio de Diagnóstico y Plan Director de la Red de Drenaje Urbano de la Cuenca de Valdebebas del Municipio de Madrid, de noviembre de 2022, ambos redactados por Canal de Isabel II, S.A., M.P. Previamente a la conexión exterior de los vertidos de los desarrollos previstos en la Modificación Puntual, deberán estar ejecutados los tramos imprescindibles de aquellas actuaciones que se juzguen necesarias recogidas en el EDyPD-Rejas y en el EDyPD-Valdebebas para la mejora de la red de drenaje urbano y que podrían ser requeridas con carácter previo a la conexión de los vertidos del ámbito.

Se limita la conexión de los futuros ámbitos con red unitaria a cinco veces el caudal punta de aguas residuales por lo que no deberá incorporarse a los colectores y emisarios gestionados por Canal de Isabel II, S.A., M.P., un caudal de aguas residuales diluido con las primeras aguas de lluvia superior a cinco veces el caudal punta de las aguas residuales aportadas por la actuación.

El Proyecto de la red de alcantarillado deberá contemplar la implantación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS) que reduzcan/laminen la incorporación en la red de alcantarillado de las aguas de lluvia. Para la implantación de estas infraestructuras se deberán disponer los terrenos necesarios en el interior de la actuación. En cuanto a la gestión de los SUDS, se debe indicar que ésta no será competencia del Canal de Isabel II, S.A., M.P.

En el caso de que alguna tubería existente dentro del ámbito se viera afectada por las obras de urbanización, ésta deberá retranquearse a zonas de dominio público a cargo de los promotores. Igualmente, y para la ejecución de esos trabajos, éstos deberán obtener la Conformidad Técnica del Canal de Isabel II, S.A., M.P.

La red de alcantarillado que se incluya en el Proyecto de Urbanización de los desarrollos contemplados en la Modificación Puntual del PG97 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 con 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.

Respecto a la conexión a la red de abastecimiento existente:

Una vez aprobada definitivamente la Modificación Puntual del PG97, los desarrollos previstos en la misma deberán solicitar Informe de Viabilidad de agua para consumo humano y puntos de conexión exterior a través de una solicitud dirigida al Área Planeamiento de Canal de Isabel II, S.A., M.P.



No obstante, con la documentación recibida, se informa que, para poder transportar el caudal demandado a los nuevos desarrollos, se deberán realizar las siguientes conexiones a la red de abastecimiento existente:

US 5.01 (ENB): para el abastecimiento del sector se deberán realizar las siguientes conexiones:

- Conexión C1 a la red existente de diámetro 400 mm y FD que discurre por la Avda. de Logroño. En dicha conexión será necesaria la instalación de un contador, un caudalímetro y una válvula reguladora de presión.
- Conexión C2 a la red existente de diámetro 150 mm y FD que discurre por la calle de la Playa de Riazor en un punto junto a la Glorieta de Almendra

Ambas conexiones quedarán unidas mediante una conducción de diámetro 200 mm y FD que discurrirá por el interior del sector.

APE/APR 21.10 (CFSN-A2): el abastecimiento de las parcelas no desarrolladas o vacantes ubicadas en el ámbito se realizará desde la red de distribución existente.

US 5.02 (RSB): para el abastecimiento del sector se deberán realizar las siguientes conexiones:

- Conexión C3 a la red existente de diámetro 400 mm y FD que discurre por la Avda. de Aragón en el cruce con la Avda. Sur del Aeropuerto de Barajas. En dicha conexión será necesaria la instalación de un contador, un caudalímetro y una válvula reguladora de presión.
- Conexión C4 en la tubería propuesta de diámetro 600 mm y FD en el Plan Especial del "Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas". En dicha conexión será necesaria la instalación de un contador, un caudalímetro y una válvula reguladora de presión.

Ambas conexiones quedarán unidas por una conducción de diámetro 150 mm y FD que discurrirá por el interior del sector.

APE/APR 21.11 (MÑZ-J): para el abastecimiento del ámbito se realizará una conexión C5 a la tubería existente de diámetro 400 mm y FD que discurre por la carretera La Muñoza, al sur del ámbito. Desde dicha conexión se deberá ejecutar una conducción de diámetro 300 mm y FD por el interior del ámbito, hasta conectar con la red de distribución prevista en el sector SUP-TO-2 del Planeamiento vigente de San Fernando de Henares. En dicha conexión será necesaria la instalación de un contador, un caudalímetro y una válvula reguladora de presión.

Las conducciones propuestas deberán discurrir por viarios o espacios libres públicos no edificables, así como la red de distribución interior de los desarrollos urbanísticos que, además, deberán ser malladas, de fundición dúctil y quedar preparadas para tener continuidad con la red interior de los sectores o ámbitos colindantes.

El proyecto de la red de distribución de agua para consumo humano que se incluya en los Proyectos de Urbanización de los ámbitos en suelo urbano no consolidado APE/APR 21.10 (CFSN-A2) y APE/APR 21.11 (MÑZ-J) y los sectores en suelo urbanizable sectorizado US 5.01 (ENB) y US 5.02 (RSB), contemplados en la Modificación Puntual del PG97, deberán 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 Planeamiento de Canal de Isabel II, S.A., M.P para comenzar la tramitación de la Conformidad Técnica de Abastecimiento de cada desarrollo urbanístico.



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

Se prohíbe la colocación de bocas de riego en viales para baldeo de calles conectados a la red de abastecimiento de agua de consumo humano.

Desde las redes de abastecimiento encomendadas a Canal de Isabel II, S.A., M.P. podrán regarse las zonas verdes públicas de ámbitos urbanísticos siempre que la superficie bruta de éstas sea inferior a 1,5 ha. Si fuera superior, el agua para riego deberá obtenerse de fuentes alternativas distintas de la red de agua para consumo humano encomendada a Canal de Isabel II, S.A., M.P. Se sugiere la utilización de agua regenerada.

Los promotores 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.,

Para poder transportar el caudal de agua para riego demandado por los nuevos desarrollos, se deberán ejecutar las siguientes infraestructuras, conexiones y redes principales de riego:

US 5.01 (ENB): se deberá realizar una conexión a la red de agua regenerada, procedente del tratamiento terciario de la Estación Depuradora de Aguas Residuales de Rejas y en concreto desde el Depósito de Valdebebas, que discurre por la calle de Julio Cano Lasso de diámetro 125 mm y PE (polietileno dentro de norma), a la altura de la Avda. de José Antonio Corrales, desde la cual discurrirá una conducción de aducción de agua regenerada de igual diámetro y material hasta un nuevo depósito de agua regenerada a ejecutar en el interior del sector de 800 m³ de capacidad de regulación. APE/APR 21.10 (CFSN-A2), US 5.02 (RSB) y APE/APR 21.11 (MÑZ-J): la red de agua regenerada partirá de la red existente que discurra próxima al desarrollo, procedente del tratamiento terciario de la Estación Depuradora de Aguas Residuales de Rejas.

El proyecto de la red de agua regenerada que se incluya en los Proyectos de Urbanización de los ámbitos en suelo urbano no consolidado APE/APR 21.10 (CFSN-A2) y APE/APR 21.11 (MÑZ-J) y los sectores en suelo urbanizable sectorizado US 5.01 (ENB) y US 5.02 (RSB), contemplados en la Modificación Puntual del PG97, deberán recoger las conexiones exteriores anteriormente descritas, cumplir las vigentes Normas para Redes de Reutilización de Canal de Isabel II, y remitirse a la Ventanilla Única de Atención a Promotores del Área Planeamiento de Canal de Isabel II, S.A., M.P para comenzar la tramitación de la Conformidad Técnica de cada desarrollo urbanístico.

En relación con las afecciones a las instalaciones adscritas a Canal de Isabel II, S.A., M.P.

Cualquier intervención sobre las infraestructuras adscritas a Canal de Isabel II requerirá la previa conformidad técnica de la sociedad.

La modificación del Planeamiento deberá incorporar la determinación expresa de que las actuaciones proyectadas respetarán la regulación relativa a las Bandas de Infraestructuras de Agua (BIA) y las Franjas de Protección (FP) recogidas en el artículo 7.13.6 de las Normas Urbanísticas del PGOUM

La normativa de la Modificación Puntual contemplará que cualquier retranqueo y/o afección sobre las infraestructuras de 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 las infraestructuras hidráulicas que gestiona. De igual modo, se recogerá expresamente en los documentos correspondientes que los costes derivados de cualquier intervención sobre las infraestructuras hidráulicas 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.



El documento de la modificación puntual de planeamiento deberá recoger las afecciones generadas y garantizar la indemnidad de dichas infraestructuras de Canal de Isabel II, de forma que su normativa urbanística establecerá que las edificaciones, instalaciones, construcciones y arbolado del Sistema General del Aeropuerto respetarán las distancias que establezcan los servicios técnicos de Canal de Isabel II para la adecuada protección de las infraestructuras.

El documento de modificación del planeamiento urbanístico recogerá expresamente en su normativa urbanística que cualquier retranqueo y/o afección sobre dichas infraestructuras de 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 las infraestructuras que gestiona. De igual modo, se recogerá expresamente en los documentos correspondientes que los costes derivados de cualquier intervención sobre las infraestructuras 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.

La modificación puntual del planeamiento incorporará en sus normas urbanísticas un artículo que establezca que serán de obligado cumplimiento las Normas para Redes de Abastecimiento, de Saneamiento y de Reutilización de agua que aplique Canal de Isabel II.

La modificación puntual del planeamiento no debe contener ninguna determinación que excluya el derecho de los titulares de bienes demaniales obtenidos onerosamente a percibir el aprovechamiento urbanístico que les corresponda en la equidistribución de los beneficios y las cargas derivados del planeamiento.

La modificación del Planeamiento recogerá que la posible ocupación de los terrenos demaniales propiedad de Canal de Isabel II que resulte necesaria para la ejecución de sus determinaciones se deberá legitimar mediante alguna de las figuras previstas a tal efecto en la legislación del patrimonio de las Administraciones Públicas, o de la legislación autonómica en esta misma materia.

El documento de la modificación puntual de planeamiento deberá recoger la afección generada por las referidas infraestructuras y garantizar la indemnidad de dichas infraestructuras de Canal de Isabel II, de forma que su normativa urbanística establecerá que las edificaciones, instalaciones, construcciones y arbolado del Sistema General respetarán las distancias que establezcan los servicios técnicos de Canal de Isabel II, S.A., M.P. para la adecuada protección de las instalaciones.

Por último, cabe señalar que “la aprobación inicial, la provisional y la definitiva de instrumentos de planeamiento urbanístico que afecten a bienes de titularidad pública deberán notificarse a la Administración titular de los mismos”. En consecuencia, los hitos de aprobación contemplados en el citado artículo deberán ser notificados a Canal de Isabel II, S.A., M.P.

4. FASES DE INFORMACIÓN Y CONSULTAS

Conforme a lo dispuesto en los artículos 21 y 22 de 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, el promotor elaborará la versión inicial de la Modificación Puntual teniendo en cuenta el estudio ambiental estratégico y someterá dicha versión inicial de Plan, acompañado del estudio ambiental estratégico, a información pública previo anuncio en el BOCM y, en su caso, en su sede electrónica. La información pública será, como mínimo, de cuarenta y cinco días hábiles. El promotor elaborará, junto con la documentación arriba citada, un resumen no técnico del estudio ambiental estratégico que será sometido también al trámite de información pública.



Se adoptarán las medidas necesarias para garantizar que la documentación que debe someterse 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, el Ayuntamiento someterá la versión inicial del Plan, acompañado del estudio ambiental estratégico, a consulta de las Administraciones públicas afectadas y las personas interesadas siendo estas al menos aquellas consultadas en la presente fase. Esta consulta se podrá realizar por medios convencionales, electrónicos o cualesquiera otros, siempre que se acredite la realización de la consulta.

En consecuencia, el listado mínimo de Administraciones públicas afectadas y público interesado a consultar por el promotor, es el siguiente:

- Confederación Hidrográfica del Tajo
- Dirección General de Urbanismo
- Área de Planificación y Gestión de Residuos
- Área de Vías Pecuarias
- Área de Instalaciones Eléctricas
- Centro de Operaciones Aéreas Combinadas (CAOCTJ) Ministerio de Defensa. Base aérea de Torrejón.
- Dirección General de Carreteras
- Demarcación de Carreteras del Estado. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
- Adif
- Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español
- Dirección General de Aviación Civil
- Área de Sanidad Ambiental
- Dirección General de Protección Civil.
- Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid
- Ecologistas en Acción
- SEO Sociedad Española de Ornitología
- Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico)
- Red Eléctrica de España, S.A.U.
- Ayuntamiento de Madrid - Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental
- Metro de Madrid SA
- Dirección General de Bomberos del Ayuntamiento de Madrid
- Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama
- Ayuntamiento de Alcobendas
- Ayuntamiento de San Fernando de Henares
- Canal de Isabel II
- Dirección General de Biodiversidad y Gestión Forestal

Las Administraciones públicas y las personas interesadas relacionadas en el listado anterior dispondrán de un plazo mínimo de treinta días hábiles para emitir los informes y alegaciones que estimen pertinentes.



5. PROPUESTA FINAL DE PLAN

El promotor, tomando en consideración las alegaciones formuladas en los trámites de información pública y de consultas, modificará, de ser preciso, el estudio ambiental estratégico, y elaborará la propuesta final de Plan.

El Ayuntamiento remitirá a la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, a los efectos de emisión de la declaración ambiental estratégica, la documentación justificativa de la realización de las consultas, así como el expediente de evaluación ambiental estratégica completo, integrado por:

- Propuesta final del Plan
- El estudio ambiental estratégico
- El resultado de la información pública y de las consultas así como su consideración. (copia de los escritos recibidos)
- Un documento resumen en el que el promotor describa la integración en la propuesta final del Plan de los aspectos medioambientales, del estudio ambiental estratégico y de su adecuación al 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 de la aplicación del plan o programa en el medio ambiente y, una vez finalizado el análisis técnico del expediente, formulará la declaración ambiental estratégica, en el plazo de cuatro meses contados desde la recepción del expediente completo. La declaración ambiental estratégica tendrá la naturaleza de informe preceptivo, determinante y contendrá una exposición de los hechos que resuma los principales hitos del procedimiento incluyendo los resultados de la información pública, de las consultas, así como de las determinaciones, medidas o condiciones finales que deban incorporarse en el plan que finalmente se apruebe.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos conforme a lo previsto en la legislación ambiental vigente en el momento en el que se inició dicho expediente.

Madrid, a fecha de firma
La directora general de
Transición Energética y
Economía Circular

Fdo.: Cristina Aparicio Maeztu

