

Este documento es copia del original firmado.

Se han ocultado datos personales en aplicación de la normativa vigente.

PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN ARTERIA NORTE PARA EL SUMINISTRO DE AGUA POTABLE AL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO MADRID-BARAJAS

T.M. SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES, ALCOBENDAS Y PARACUELLOS DE JARAMA

PLAN ESPECIAL

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA

Localizador: 2017_EXP_000012709 Gestión tramyta de Canal de Isabel II

Área: **Proyectos de Abastecimiento**

Fecha: Septiembre 2022

1	MEMORIA JUSTIFICATIVA Y DESCRIPTIVA.....	3
1.1	ANTECEDENTES	3
1.1.1	OBJETO DEL PLAN ESPECIAL.....	3
1.1.2	TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA	3
1.1.3	CONTESTACIÓN Y ESTADO DE INFORMES SECTORIALES.....	5
1.1.4	CAMBIOS RESPECTO AL PLAN ESPECIAL APROBADO INICIALMENTE.....	12
1.2	MARCO LEGAL	12
1.3	CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD.....	12
1.4	ÁMBITO GEOGRÁFICO	13
1.5	NORMATIVA URBANÍSTICA. ADECUACIÓN AL PLANEAMIENTO	13
1.6	SITUACIÓN ACTUAL Y BASES DE DISEÑO	14
1.7	DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS OBRAS	14
1.8	ZONA DE AFECCIÓN	17
1.9	VÍAS PECUARIAS	18
1.10	ORGANISMOS AFECTADOS.....	19
1.11	VALORACIÓN DE IMPACTO.....	19
2	TRAMITACIÓN AMBIENTAL	21
2.1	EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DE PROYECTO	24
2.2	EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.....	24
2.3	TRAMITACIÓN ARQUEOLÓGICA	25
3	NORMATIVA DE APLICACIÓN	26
4	ESTUDIO ECONÓMICO – FINANCIERO	30
4.1	VALORACIÓN DE LAS OBRAS	30
4.2	PLAZO DE EJECUCIÓN	30
4.3	SISTEMA DE EJECUCIÓN Y FINANCIACIÓN.....	30
5	PLANOS	31
	ANEXO I. - INFORMES PREVIOS APROBACIÓN INICIAL.....	32
	ANEXO II. - INFORMES SECTORIALES AL PLAN ESPECIAL	33
	ANEXO III. - INFORME DE LA D.G. PATRIMONIO CULTURAL (REF.: RES/0122/2017).....	34

1 MEMORIA JUSTIFICATIVA Y DESCRIPTIVA

1.1 ANTECEDENTES

1.1.1 OBJETO DEL PLAN ESPECIAL

El presente Plan Especial del proyecto de construcción ARTERIA NORTE PARA EL SUMINISTRO DE AGUA POTABLE AL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO MADRID-BARAJAS, tiene por objeto la conexión del Segundo Anillo de Distribución a Madrid con la Arteria Cintura Este mediante una nueva conducción, con el fin de garantizar el suministro de agua potable a los nuevos desarrollos previstos dentro del recinto aeroportuario

1.1.2 TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA

Con fecha de 28 de febrero de 2017 se remite ejemplar del Plan Especial de la Arteria Norte para el suministro de agua potable al Sistema General Aeroportuario Madrid Barajas para su aprobación en base a los Artículos 50 y 59 de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid. Junto con él se envía el Documento Ambiental para la Evaluación Ambiental Estratégica y para la Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto de referencia en cumplimiento de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, así como el régimen transitorio en materia de evaluación ambiental contemplado en la disposición transitoria primera de la Ley 4/2014, de 22 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas

Con fecha 27 de marzo de 2017 y registro 10/085173.9/17 se recibe informe desde la Dirección General de Urbanismo en el que se solicita que en el documento que vaya a ser sometido a aprobación inicial se deben determinar las alturas máximas de las estructuras (postes, antenas, etc), instalaciones auxiliares y medios necesarios (incluidas grúas y similares) para la construcción de la canalización debido a que el ámbito del Plan Especial se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Madrid-Barajas. Con fecha 27 de junio de 2017 se remite nuevo documento del Plan Especial en el que se subsana la documentación pedida.

Con fecha 9 de octubre de 2018, el Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas de la entonces Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad remite a la Dirección General de Urbanismo el Documento de Alcance de la evaluación ambiental estratégica del Plan Especial de fecha 24/09/2018. Asimismo, se remite el Informe de Impacto Ambiental de fecha 11/09/2018 (publicado en el BOCM de fecha 05/10/2018), en el que se señala que el Proyecto debe ser sometido a Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria.

De conformidad con ambos informes, en diciembre de 2018 la Dirección General de Urbanismo requirió la siguiente documentación:

- Estudio Ambiental Estratégico, donde se identificará, describirá y evaluará los posibles efectos significativos en el medio ambiente, así como sus alternativas razonables técnica y ambientalmente viables.
- Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto, con el contenido establecido en el artículo 35 de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental.

Con fecha 1 de octubre de 2019, Canal de Isabel II remite el documento denominado versión inicial del Plan Especial (fecha septiembre 2019) junto con el Estudio de Impacto Ambiental y el Estudio Ambiental Estratégico **para que se sometan a aprobación por parte del órgano sustantivo y a información pública** conforme marca la legislación vigente.

Este documento se completa con algunas aclaraciones, entre ellas siguiendo las indicaciones marcadas por la D.G de Carreteras del Ministerio de Fomento la hinca a la M-50 se realizará lo más perpendicular posible a la carretera con lo que se ajusta el trazado para cumplir dicha condición únicamente en ese punto, el resto no se ha modificado con respecto al trazado recogido en el borrador del Plan Especial presentado con fecha de 28 de febrero de 2017

En particular se añadió:

En el Apartado 1 Memoria justificativa y descriptiva

- Apartado 1.2. Antecedentes, explicación de los cambios realizados en el presente documento.
- Apartado 1.6. Una justificación más exhaustiva de la necesidad de que la infraestructura discurra por suelos protegidos.
- Apartado 1.8. Siguiendo las indicaciones marcadas por la D.G de Carreteras del Ministerio de Fomento la hinc a la M-50 se realizará lo más perpendicular posible a la carretera con lo que se ajusta el trazado para cumplir dicha condición.
- Apartado 1.11. Actualización de los organismos afectados.
- Apartado 1.12. La valoración de impacto respecto de la Orientación Sexual e Identidad o Expresión de Género, la valoración de impacto en la Infancia, la Adolescencia y la Familia y la garantía de accesibilidad y cumplimiento de la Ley 8/1993, de 22 junio, de promoción de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.

Apartado 2. Actualización de la tramitación ambiental.

Apartado 3. Actualización de la tramitación arqueológica

Apartado 4. Actualización de la normativa.

Apartado 5. Presupuesto desglosado con la estimación del valor de las expropiaciones y explicación del sistema de ocupación.

Apartado 6 planos. Siguiendo las indicaciones marcadas por la D.G de Carreteras del Ministerio de Fomento la hinc a la M-50 se realizará lo más perpendicular posible a la carretera con lo que se ajusta el trazado para cumplir dicha condición

La Comisión de Urbanismo de Madrid, mediante acuerdo 33/2020 en su sesión de 24 de septiembre de 2020, a propuesta del Director General de Urbanismo de 17 de septiembre de 2020, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59.3 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, ha adoptado aprobar inicialmente el “Plan Especial del Proyecto de la Arteria Norte para suministro de agua potable al Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas”, en los términos municipales de Alcobendas, Paracuellos de Jarama y San Sebastián de los Reyes, promovido por Canal de Isabel II, S.A

En dicho documento se requieren informes, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 59.3.b) de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid, y someter al trámite de consultas, en los términos previstos en el artículo 30 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el Plan Especial y el Documento Ambiental Estratégico concediendo el mismo plazo de 45 días hábiles para su emisión, de los siguientes órganos y Entidades afectados

- Dirección General de Igualdad.
- Dirección General de Infancia, Familias y Natalidad.
- Dirección General de Servicios Sociales e Innovación Social.
- Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación.
 - Subdirección General de Política Agraria y Desarrollo Rural: Área Vías Pecuarias.
- Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales.
 - Subdirección General de Espacios Protegidos.
 - Subdirección General de Recursos Naturales.
- Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático.
- Dirección General de Salud Pública.
- Dirección General de Carreteras de la Consejería de Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras.
- Dirección General de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.
- Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.
- Confederación Hidrográfica del Tajo.
- Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información, del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.
- Red Eléctrica de España.
- Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, (AENA).
- Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes.
- Ayuntamiento de Alcobendas
- Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama.

Estos organismos difieren de los marcados inicialmente en el punto 1.10 por lo que dicho punto se corregirá para que coincida con los organismos aquí planteados.

Esta aprobación se publicó en el B.O.C.M. Núm. 244 de fecha 17 de febrero de 2021.

La Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid envió a Canal de Isabel II S.A. en envíos con fechas 20 de julio, 28 de julio, 9 de diciembre de 2021 y 8 de abril de 2022 informes técnicos, relativos a las actuaciones contempladas, que fueron emitidos por los correspondientes organismos en las fechas indicadas:

- Informe de la Dirección General de Igualdad, (género y LGTBI), de fecha 23 de febrero de 2021.
- Informe de la Dirección General de Infancia, Familias y Natalidad, de fecha 24 de febrero de 2021.
- Informe de la Dirección General de Telecomunicaciones y Ordenación de los Servicios de Comunicación Audiovisual, de fecha 15 de marzo de 2021.
- Informe de la Dirección General de Salud Pública, de fecha 24 de marzo de 2021.
- Informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo, de fecha 8 de abril de 2021.
- Informe de Red Eléctrica de España, de fecha 8 de abril de 2021.
- Informe de alegaciones de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), de fecha 23 de abril de 2021.
- Informes de la Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático, de fecha 30 de abril de 2021.
- Informe de la Dirección General de Aviación Civil, de fecha 28 de mayo de 2021.
- informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo de fecha 30 de junio de 2021.
- Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, de fecha 13 de agosto de 2021.
- Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, de fecha 23 de julio de 2021.
- Dirección General de Aviación Civil, de fecha 15 de septiembre de 2021.
- Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales, de fecha 4 de abril de 2022.
- Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación. Área Vías Pecuarias, de fecha 5 de agosto de 2022.

Se incluyen en el Anexo II los informes de los Organismos enumerados y aquellos solicitados directamente al Organismo afectado, así como las respuestas emitidas a los mismos por el Área de Proyectos de Abastecimiento.

1.1.3 CONTESTACIÓN Y ESTADO DE INFORMES SECTORIALES

A continuación, se estudia el estado de los distintos informes sectoriales, así como la enumeración de las condiciones planteadas en los mismos y aceptadas desde el Área de Proyectos de Abastecimiento de Canal de Isabel II S.A.

I. Dirección General de Igualdad, (género y LGTBI), de fecha 23 de febrero de 2021.

En sendos informes dicha Dirección General informa que no existe impacto en materia de orientación sexual, identidad o expresión de género, por cuanto la aplicación de la misma no puede dar lugar a ningún tipo de discriminación por la citada materia.

II. Informe de la Dirección General de Infancia, Familias y Natalidad, de fecha 24 de febrero de 2021.

La Dirección General de Infancia, Familias y Natalidad, en el documento emitido informa que no se van a efectuar observaciones al Plan Especial pues se estima que no genera ningún impacto en materia de familia, infancia y adolescencia

III. Dirección General de Telecomunicaciones y Ordenación de los Servicios de Comunicación Audiovisual, de fecha 15 de marzo de 2021.

En el informe emitido se plantea que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 35.2 de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones, se emite informe favorable en relación con la adecuación del Plan Especial, a la normativa sectorial de telecomunicaciones.

IV. Dirección General de Salud Pública, de fecha 24 de marzo de 2021.

Dicha Dirección comunica que, según se establece en el artículo 13.1 del Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero, por el que se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua de consumo humano, el proyecto de construcción del Plan Especial en estudio requerirá la emisión de un informe sanitario vinculante, que deberá ser solicitado a la autoridad sanitaria para su elaboración. Dicho proyecto, deberá ajustarse a los requerimientos establecidos en el Real Decreto 140/2003, así como al resto de normativa horizontal y sectorial que le sea de aplicación. Una vez se disponga de dicho proyecto se procederá tal y como marca esta Dirección General.

V. Confederación Hidrográfica del Tajo, de fecha 8 de abril de 2021 y de fecha 30 de junio de 2021.

La Confederación Hidrográfica emite un primer documento de sugerencias al impacto ambiental del proyecto y un segundo informe referente a la Aprobación Inicial del Plan Especial.

En este segundo documento marca en lo que respecta a las afecciones a cauces públicos una serie de condicionantes que se cumplirán en fases posteriores (redacción de proyecto y ejecución de las obras) así como la preferencia de cruces subterráneos en los cauces atravesados. Los cruces para el Jarama y el arroyo de la Vega han sido planteados en acueducto y mediante tubería autoportante, el porqué de lo cual ha sido explicado en el Estudio Ambiental Estratégico que acompaña al presente documento, tal y como enuncia también la CHT en el informe.

A los mismos no marca objeción y plantea una serie de condicionantes a cumplir, así como la forma de obtener las preceptivas autorizaciones en su momento tal y como se transcribe:

Por tanto, se indica que las actuaciones que se prevean en las áreas de influencia de los cauces públicos deberán situarse fuera del dominio público hidráulico y de la zona de servidumbre de paso del cauce correspondiente y siempre que se afecte a un cauce público o se desarrollen obras en su zona de policía es necesario obtener previamente la autorización de este Organismo, según se establece en los artículos 9, 78 y 126 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

Para la obtención de las preceptivas autorizaciones que se soliciten, una vez analizada la documentación técnica reglamentaria presentada, en la que se refleje el total de las actuaciones contempladas en la implementación del proyecto presentado con mayor grado de detalle en relación al cauce y sus márgenes, podría ser necesario aportar documentación técnica complementaria en la que se incluya el estudio de los cauces afectados con grado adecuado de detalle, tanto para la situación preoperacional como la postoperacional..

Reiterar que Canal de Isabel II respetará en todo momento y cumplirá con todos los condicionantes descritos en el informe remitido y se armonizarán el desarrollo de las actuaciones proyectadas con los criterios generales de la normativa existente

VI. Red Eléctrica de España, de fecha 8 de abril de 2021.

Dicho Organismo emite informe en el que marca la situación de las líneas existentes en el ámbito de actuación, así como las condiciones a cumplir en los trabajos próximos a las mismas. Todos estos condicionantes se tendrán en cuenta en el proyecto constructivo a realizar para la ejecución de las obras.

VII. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), de fecha 23 de abril de 2021.

AENA manifiesta en su escrito la importancia de la actuación y de su calificación de “interés general” y marca la necesidad de inclusión en el presente documento lo marcado a continuación;

- Se debería modificar el texto y el plano del documento para recoger que el planeamiento vigente en el ámbito del Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas, es la Modificación del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas, aprobada por la Comisión de Urbanismo de Madrid por Acuerdo 46/2019, de 20 de mayo (BOCM nº 164, de 12 de julio), cuyo documento refundido ha sido aprobado por Acuerdo 14/2020, de 16 de marzo, de la Comisión de Urbanismo de Madrid (BOCM nº 124, de 25 de mayo).

Especialmente, se debe modificar el plano nº 6, ya que recoge el Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de 2005, cuyo ámbito fue modificado por Orden FOM/2556/2012, de 16 de noviembre, que modifica la delimitación y superficies de la Zona de Servicio del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, (BOE nº 268, de 30 de noviembre). Dicha modificación del ámbito si se ha recogido en el Anexo 2 del documento.

- Asimismo, en el apartado 4. Normas técnicas de la memoria, se debería incluir la Normativa Aeroportuaria en materia de seguridad, esto es, la Resolución de 14 de mayo de 2015, de la Secretaría General de Transporte, por la que se aprueba la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil y la Ley 21/2003, de 7 de julio de Seguridad Aérea, así como la normativa que la modifique, sustituya o desarrolle, tanto en el período de ejecución como en el período de explotación (acceso de personas a áreas restringidas, seguros de vehículos, etc.), en la obra de las infraestructuras que se tienen que incluir en el PROYECTO DEFINITIVO DE ABASTECIMIENTO SGA, tal y como se establece en el convenio entre el Ente Público Canal de Isabel II, Canal de Isabel II, S.A. y AENA S.M.E., S.A. para el abastecimiento de agua al Sistema General Aeroportuario Madrid-Barajas.
- El ámbito del Plan Especial del Proyecto de la Arteria Norte para el suministro de Agua Potable al Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas se encuentra dentro de los espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas confirmadas por Real Decreto 1080/2009, de 29 de junio. Por tanto, deberá contar con el informe favorable del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que tiene carácter vinculante en el ámbito de las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general y planificación aeroportuaria, de acuerdo con la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en su actual redacción. Posteriormente necesitarán la autorización de AESA ya para el proyecto de ejecución, momento en el cual se solicitarían los estudios a ENAIRE, para lo cual harán falta datos de la maquinaria que usarán para acometer las obras

Así el presente documento, modifica el texto y los planos conforme lo marcado anteriormente y planteará las autorizaciones pertinentes una vez se pase a la fase de redacción del proyecto de ejecución y posterior realización de la obra.

VIII. Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático, de fecha 30 de abril de 2021.

Dicha Dirección informa que, examinados los antecedentes obrantes en el Área de Evaluación, cabe informar que el proyecto de referencia fue sometido a Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada (Exp. SEA 20/18) en aplicación del artículo 7.2.b) de la citada Ley 21/2013, dado que puede tener efectos significativos sobre Espacios Protegidos Red Natura 2000. En su correspondiente Informe de Impacto Ambiental, emitido por la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad de fecha 11 de septiembre de 2018 se resolvió que es previsible que dicho proyecto tenga efectos ambientales significativos sobre el medio ambiente, considerándose por tanto necesario que sea sometido al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de la Ley 21/2013.

Por este motivo con fecha mayo de 2021 se envía al Ente público Canal de Isabel II el “PROYECTO DE LA ARTERIA NORTE PARA EL SUMINISTRO DE AGUA POTABLE AL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO MADRID-BARAJAS” y el Estudio de Impacto Ambiental para que se someta a aprobación por parte del órgano sustantivo y a información pública previo anuncio en el BOCM conforme marca la legislación, dando así inicio al procedimiento.

IX. Dirección General de Aviación Civil, de fecha 28 de mayo y 15 de septiembre de 2021.

El informe emitido concluye que este Centro Directivo informa favorablemente el “Plan Especial del Proyecto de Construcción Arteria Norte para el Suministro de Agua Potable al Sistema General Aeroportuario Madrid-Barajas”, en los términos municipales de Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Paracuellos de Jarama (Madrid), condicionado a que se realicen las modificaciones indicadas por AENA en su informe relativas al a que se modifique el documento de planeamiento para respetar el contenido y las determinaciones del Plan Director del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas.

Como ya se ha comentado en el apartado VII. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) se cumplirá lo marcado en el informe emitido por dicho organismo.

X. Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, de fecha 13 de agosto de 2021.

Dicho organismo informa que el documento del “PLAN ESPECIAL DEL PROYECTO DE LA ARTERIA NORTE PARA EL SUMINISTRO DE AGUA POTABLE AL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO DE MADRID-BARAJAS”, recoge las observaciones y condicionantes recogidos en el informe previo emitidos por esta Dirección General.

Por otra se incorporaran en la documentación del plan especial, tal y como marca el informe, unos planos específicos de carreteras en los tramos de posibles afecciones de la conducción, donde queden reflejados y debidamente acotadas las franjas de terreno correspondientes al dominio público y zona de protección de las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid conforme 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.

El resto de condicionantes marcados en el informe se cumplirán en las fases siguientes conforme corresponda.

XI. Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, de fecha 23 de julio de 2021.

Dicha Demarcación informa favorablemente al Plan Especial marcando en el informe una serie de condicionantes normativos a cumplir.

XII. Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales, de fecha 4 de abril de 2022.

Con fecha 2 de agosto de 2022 se ha trasladado a la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales escrito contestando a su alegación de fecha 4 de abril de 2022. Se transcribe a continuación lo enviado adjuntando en los anexos al presente documento la respuesta enviada.

En el documento se informa que para el desarrollo del Plan Especial se deberán tener en cuenta una serie de condiciones a la hora de realización de las obras, dentro de las mismas se destacan y detallan las marcadas a continuación. El resto de las medidas propuestas encaminadas a la conservación del medio serán tenidas en cuenta en el proyecto constructivo incluyéndose en la Evaluación Ambiental Estratégica, así como en el Estudio de Impacto Ambiental que paralelamente se está tramitando.

Se deberá estudiar la alternativa de cruzar la tubería de aguas del Canal de Isabel II apoyada en el dominio público de carreteras, bien en el lateral del viaducto existente, o bien, por debajo del mismo, de forma que para la realización de una nueva infraestructura se apoye en una infraestructura ya existente, haciendo cumplir el apartado 5.3 del plan de gestión, mencionado anteriormente. De hacerse de este modo el cruce con el Jarama, entonces se entenderá que no hay afecciones apreciables que supongan un perjuicio a la integridad del siguiente lugar incluido en Red Natura 2000 ZEC ES3110001 “Cuencas de los ríos Jarama y Henares”

Se ha realizado un estudio de alternativas para el cruce del Jarama estudiando entre las alternativas el uso del puente existente sobre la radial R-2 adosando lateralmente la conducción proyectada al mismo.

Desde un punto de vista técnico-estructural cabe indicar lo siguiente:

- El peso de la tubería que se proyecta es elevado (1,5 t/m, aproximadamente). Esta solicitud es suficiente por si misma para descartar disponer la conducción sobre el viaducto existente, por suponer una sobrecarga adicional para la que no fue diseñada.
- Es necesario disponer dos cámaras de válvulas de grandes dimensiones difícilmente compatibles con el espacio que ofrece el actual viaducto.

Desde el punto de vista de la explotación, la tubería debe ser fácilmente accesible tanto exterior como interiormente para proceder a su mantenimiento. A tal efecto se han dispuesto dos bocas de hombre en puntos intermedios de la conducción cuya ubicación en una tubería suspendida parece compleja.

Finalmente cabe indicar una variante en que se construye una estructura independiente para la tubería, pero disponiendo la misma entre los dos tableros del viaducto existente.

La distancia entre los dos tableros es de 4.5 m. En este espacio no es técnicamente posible la construcción de la estructura. Esta requiere la utilización de diversa maquinaria pesada para la que se necesita mayor espacio y todo ello asegurando la integridad del viaducto existente.

Ante la exposición de los motivos anteriormente descritos esta alternativa ha sido descartada.

Esto se encuentra recogido en el epígrafe de alternativas del Estudio Ambiental Estratégico, habiendo sido descartada y justificada por los motivos técnicos y ambientales expuestos.

De no ser así se deberá plantear una compensación por el aumento de fragmentación del territorio, por ejemplo mejorando la conectividad del bosque galería del río Jarama, en 8 km aguas abajo de la actuación, en la zona de Dominio Público Hidráulico donde se instaló en 2002 la pista la cuarta pista de aterrizaje en la ampliación del aeropuerto de Barajas, afectándose también al bosque de galería existente en la zona y mermando la superficie y el estado de conservación de la vegetación de ribera. La citada compensación deberá ser remitida a esta dirección general para su aprobación

Se estima que no es objeto de Canal de Isabel II la compensación de las afecciones producidas por la cuarta pista de Barajas. Si bien las obras recogidas en el presente Plan especial tienen por objeto el abastecimiento de agua potable al aeropuerto, las obras de Canal de Isabel II son independientes del recinto aeroportuario y de las afecciones históricas que éste haya producido.

El acueducto contemplado para el cruce de río Jarama tiene una longitud de 276,5 m., si bien únicamente unos 200 m. se desarrollan sobre la vegetación riparia ligada al cauce. El resto del tramo de viaducto afectaría a terreno agrícola y de matorral.

Un cruce **aéreo** de longitud total de 276,5 m tan próximo a una infraestructura existente se estima no generará un aumento en la fragmentación del hábitat actual que justifique una compensación en una longitud de 8 km.

En aras de minimizar esta afección por fragmentación, se propone como compensación la restauración **del cuadruple de la longitud afectada**, 1 Km de actuaciones para mejorar la conectividad del bosque galería del río Jarama.

Se propone que esta compensación/restauración se realice en algún tramo del Arco Verde, proyecto de la Comunidad de Madrid que pretende unir los tres Parques Regionales presentes en la Comunidad, así como otros espacios naturales de interés gracias a un gran corredor verde formado por vías pecuarias y otros caminos y sendas que atraviesan un total de 25 municipios que se han dividido en sectores.

La canalización atraviesa los sectores Ia y Ib correspondientes a los municipios de Madrid, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes y Paracuellos del Jarama, aunque en la actualidad el proyecto se encuentra en una primera fase de obras que no incluye al sector Ib.

El presupuesto estimado destinado para la ejecución de las medidas compensatorias, tomando, asciende a **10.000 € por km a compensar. Al igual que en la compensación forestal, será necesario la redacción de una memoria de restauración.**

La Ley 16/1995 de la Comunidad de Madrid regula la defensa del uso forestal (capítulo II, sección segunda) estableciendo las condiciones y el procedimiento para el cambio del mismo. Según lo establecido en el artículo 43 de la Ley 16/1995 la disminución de suelo forestal deberá ser compensada, a cargo del promotor, mediante la reforestación de una superficie no inferior al doble de la ocupada por tener una fracción de cabida cubierta inferior al 30%. De acuerdo con la información recibida, el promotor realizará una compensación por disminución de terreno forestal plantando una superficie de 4.856 m² en Bosquesur.

Se ha recalculado el terreno forestal afectado. Medido sobre plano, la afección a terrenos forestales de la CM, se corresponde con 7.031 m², con 1.526,50 m² de afección a bosque y, 5.504,51 m² a monte desarbolado. En total, 329,91 m de la conducción afectan a terreno forestal.

La superficie a compensar por las obras descritas se ha determinado en 17.115,02 m². (1,7 Ha)

Reiterar que Canal de Isabel II respetará en todo momento y cumplirá con todos los condicionantes descritos en el informe remitido por la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales y se armonizarán el desarrollo de las actuaciones proyectadas con los criterios generales de la normativa existente.

XIII. Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación. Área Vías Pecuarias, de fecha 5 de agosto de 2022.

En el documento emitido por dicho Organismo se informa que el proyecto afecta por cruce a la Colada del Camino de Barajas a Torrelaguna y a la Vereda de Circunvalación del Aeropuerto en el término municipal de San Sebastián de los Reyes. Como norma general la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación considera viables los cruces porque no suele haber alternativa razonable a los mismos, por lo tanto, tal y como indica el informe se realizarán las tramitaciones oportunas para la autorización de dichos cruces por dicha Dirección General. Igualmente, durante la realización de las obras y en relación con el 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.

XIV. Dirección General de Patrimonio Cultural.

El Informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural es enviado como consecuencia de las consultas previas, con fecha 13 de noviembre de 2017. En el mismo se indica que los yacimientos más próximos a la traza son los paleontológicos inventariados en el Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid como "Barajas 17" (CM/0006/016), "Barajas 9" (CM/0006/015) y "Barajas 1" (CM/0006/012) del Mioceno Medio (Aragoniense Inferior). Respecto a los yacimientos arqueológicos, en el área de influencia del proyecto se localizan el denominado "Carretera de Torrelaguna" (CM/0134/013), de cronología prehistórica, así como "Entre Fuente Nueva y Huelga Chica" (CM/0134/013), romano bajo imperial. Asimismo, el proyecto afecta a un área B de Protección Arqueológica incluida en los documentos de planeamiento municipal de Paracuellos de Jarama y en la que se localizan el Caserío de Belvis del Jarama (CM/0104/020) y el yacimiento romano de la Vega de Belvis (CM/0104/026). Dicho organismo concluye informando favorablemente el Documento, debiendo cumplirse las prescripciones de carácter arqueo-paleontológico contenidas en el mismo, requerimiento que se llevará a cabo.

Por otra parte, como se explica en el punto 2.3 Tramitación Arqueológica, tras los trámites oportunos, el 4 de agosto de 2017 es emitida autorización de intervención arqueo-paleontológica de control de movimiento de tierras.

XV. Ayuntamiento de Alcobendas.

A fecha de redacción del presente documento para aprobación definitiva, no se ha recibido informe del Ayuntamiento de Alcobendas, habiendo transcurrido el plazo de 45 días otorgado en la solicitud de informe tras la Aprobación Inicial, de fecha 24 de septiembre de 2020, reclamado posteriormente con fecha 8 de junio de 2022 por parte de Canal de Isabel II, documento que se adjunta en el Anexo II.

Considerando que el artículo 80.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común, establece que "si el informe debiera ser emitido por una Administración Pública distinta de la que tramita el procedimiento en orden a expresar el punto de vista correspondiente a sus competencias respectivas, y transcurriera el plazo sin que aquél se hubiera emitido, se podrán proseguir las actuaciones", procede la continuación de los trámites y la consiguiente elevación del presente expediente para su aprobación definitiva, máxime teniendo en cuenta que la Administración se encuentra obligada a dictar resolución expresa y a notificarla en todos los procedimientos -a tenor del artículo 21 de la Ley 39/2015- y que el sentido del silencio en relación a los plazos máximos para la aprobación de los planes especiales es positivo, de conformidad con lo dispuesto en los apartados 4 y 5 del artículo 63 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid.

Al igual que ocurre con informes anteriores, este Ayuntamiento si emitió consulta previa el 5 de diciembre de 2017 desde los Servicios Técnicos del Departamento de Urbanismo del Ayuntamiento de Alcobendas. En dicho documento se indicaba que, en el marco de sus competencias, las actuaciones contenidas en el Plan Especial son viables y que las medidas propuestas por Canal de Isabel II para mitigar los posibles efectos ambientales del proyecto son adecuadas, respuesta por lo tanto favorable.

XVI. Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes.

A fecha de redacción del presente documento para aprobación definitiva, no se ha recibido informe del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, habiendo transcurrido el plazo de 45 días otorgado en la solicitud de informe tras la Aprobación Inicial, de fecha 24 de septiembre de 2020, reclamado posteriormente con fecha 8 de junio de 2022 por parte de Canal de Isabel II, documento que se adjunta en el Anexo II.

Considerando que el artículo 80.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común, establece que “si el informe debiera ser emitido por una Administración Pública distinta de la que tramita el procedimiento en orden a expresar el punto de vista correspondiente a sus competencias respectivas, y transcurriera el plazo sin que aquél se hubiera emitido, se podrán proseguir las actuaciones”, procede la continuación de los trámites y la consiguiente elevación del presente expediente para su aprobación definitiva, máxime teniendo en cuenta que la Administración se encuentra obligada a dictar resolución expresa y a notificarla en todos los procedimientos -a tenor del artículo 21 de la Ley 39/2015- y que el sentido del silencio en relación a los plazos máximos para la aprobación de los planes especiales es positivo, de conformidad con lo dispuesto en los apartados 4 y 5 del artículo 63 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid.

Sin embargo, este Ayuntamiento emitió consulta previa a dicha aprobación el 30 de noviembre de 2017 desde la Sección de Medio Ambiente del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes.

En dicho documento este organismo realiza una serie de sugerencias a los solos efectos ambientales de carácter local, la primera es que el cruce de la tubería sobre el río Jarama se realice entre las dos calzadas de la autopista M-50 para minimizar la afección al cauce y su ribera, condicionante que no se podrá cumplir ya que el espacio libre entre las dos calzadas de la M-50 no permite la construcción del acueducto. Por otra parte, tal y como se recoge en el informe emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado de 30 de enero de 2018, “Se recuerda que según el artículo 31 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, y el artículo 78 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre), los paralelismos deberán ubicarse fuera de la zona de servidumbre. Si esto no fuera factible, se deberá justificar y se ubicarán lo más alejado posible de la autopista.”

Respecto a la reubicación de la zona auxiliar propuesta en la margen derecha del río Jarama, esta se ha proyectado en este punto por ser necesaria para la ejecución de las obras del acueducto sobre el río Jarama. Se sitúa fuera de los límites del ZEC, en una zona carente de vegetación arbolada, y sin valores ambientales destacables. En todo caso, si durante la ejecución de las obras se identificasen valores ambientales que justifiquen su cambio de emplazamiento, se estudiaría el cambio de su ubicación. Cabe indicar que, al igual que el resto de zonas auxiliares, una vez finalizadas las obras, se procederá al desmantelamiento de la misma, y a la restauración de la superficie afectada mediante subsolado o escarificado, y realización de siembras y plantaciones.

A la vista de lo expuesto y tras lo planteado se entiende que se cumplen y contestan los requerimientos planteados.

XVII. Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama.

A fecha de redacción del presente documento para aprobación definitiva, no se ha recibido informe del Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama, habiendo transcurrido el plazo de 45 días otorgado en la solicitud de informe tras la Aprobación Inicial, de fecha 24 de septiembre de 2020, reclamado posteriormente con fecha 8 de junio de 2022 por parte de Canal de Isabel II, documento que se adjunta en el Anexo II.

Considerando que el artículo 80.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común, establece que “si el informe debiera ser emitido por una Administración Pública distinta de la que tramita el procedimiento en orden a expresar el punto de vista correspondiente a sus competencias respectivas, y transcurriera el plazo sin que aquél se hubiera emitido, se podrán proseguir las actuaciones”, procede la continuación de los trámites y la consiguiente elevación del presente expediente para su aprobación definitiva,

máxime teniendo en cuenta que la Administración se encuentra obligada a dictar resolución expresa y a notificarla en todos los procedimientos -a tenor del artículo 21 de la Ley 39/2015- y que el sentido del silencio en relación a los plazos máximos para la aprobación de los planes especiales es positivo, de conformidad con lo dispuesto en los apartados 4 y 5 del artículo 63 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid.

1.1.4 CAMBIOS RESPECTO AL PLAN ESPECIAL APROBADO INICIALMENTE

No se han realizado modificaciones en las infraestructuras que se incluyen en este documento respecto al Plan Especial aprobado inicialmente mediante acuerdo 33/2020, de 24 de septiembre de 2020, debido a que ninguno de los informes sectoriales los plantea. Simplemente se recogen en este nuevo documento las consideraciones indicadas por los diferentes organismos que han emitido informe que plantean la inclusión de nuevos planos y normativa.

Así se han incorporado en la documentación del Plan Especial lo marcado a continuación:

- Se modifica el texto y el plano del documento para recoger que el planeamiento vigente del ámbito del Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas correcto
- Se incluyen en los planos las distancias a las Carreteras de la Comunidad de Madrid tal y como se marca en el informe correspondiente.
- Se incluye en el punto de Normativa la especificada en distintos informes.

1.2 MARCO LEGAL

La Ley 17/1984 Reguladora del abastecimiento y saneamiento de la Comunidad de Madrid, en su artículo 2, establece que los servicios de aducción son de interés de la Comunidad de Madrid, a la que corresponde la planificación general con formulación de esquemas de infraestructuras y definición de criterios, con orden a dotar a todos sus ciudadanos de un abastecimiento con garantía de cantidad y calidad. La disposición adicional 5ª de la referida norma legal establece que la Red General de la Comunidad de Madrid está integrada por los “sistemas integrales de abastecimiento, saneamiento y reutilización, afectos a la prestación por el Canal de Isabel II, de conformidad con la legislación aplicable, de los servicios de abastecimiento, saneamiento y reutilización de agua en la Comunidad de Madrid”.

Se redacta este Plan Especial de acuerdo con los artículos 50 y siguientes de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del suelo de la Comunidad de Madrid, en los que, entre otras cosas, se determina la función de los planes especiales en cuanto a la definición, ampliación o protección de cualesquiera elementos integrantes de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, así como la complementación de sus condiciones de ordenación con carácter previo para legitimar su ejecución.

La Comisión de Urbanismo de Madrid, de acuerdo con el artículo 61.c de la citada Ley 9/2001, será el órgano competente para la aprobación definitiva de los Planes Especiales, así como sus modificaciones, que tengan por objeto la ordenación de infraestructuras, equipamientos y servicios públicos que corran a cargo de la Comunidad de Madrid, como ocurre en el presente caso, puesto que el objeto del presente instrumento de planeamiento se corresponde con elementos integrantes de la red pública general de abastecimiento de agua de la Comunidad de Madrid.

1.3 CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD

El artículo 51 de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid establece que los Planes Especiales deben incluir la justificación de su propia conveniencia y de su conformidad con los instrumentos de ordenación del territorio y del planeamiento urbanístico vigentes sobre su ámbito de ordenación.

En ese sentido, la coherencia del Plan Especial con el planeamiento urbanístico vigente deriva directamente del acatamiento de las determinaciones estructurantes establecidas en las Normas Subsidiarias y Planes Generales de Ordenación Urbana de los municipios afectados que se enumeran en puntos posteriores.

Las obras serán ejecutadas por Canal de Isabel II S.A.

1.4 ÁMBITO GEOGRÁFICO

Las obras comprendidas en este Plan Especial se encuentran ubicadas en la provincia de Madrid, afectando a los términos municipales de San Sebastián de los Reyes, Alcobendas y Paracuellos de Jarama.

1.5 NORMATIVA URBANÍSTICA. ADECUACIÓN AL PLANEAMIENTO

La actuación de referencia a la que el presente Plan Especial da cobertura urbanística supone unos usos y unas condiciones de edificación que pueden modificar las establecidas en la Normativa Urbanística de los municipios afectados.

El Planeamiento Urbanístico vigente de los municipios por donde discurren las obras objeto del presente Plan Especial es el siguiente:

MUNICIPIO	PLANEAMIENTO VIGENTE (BOCM)
SAN SEBASTIÁN DE LOS REYES	P.G.O.U. 16/01/2002
ALCOBENDAS	P.G.O.U. 23/07/2009
PARACUELLOS DE JARAMA	P.G.O.U. 17/08/2001

La clasificación de los suelos donde se encuentran las obras objeto del presente Plan Especial es la que se indica a continuación:

MUNICIPIO	CLASIFICACIÓN DEL SUELO	
San Sebastián de los Reyes	Sistemas Generales	Existentes No adscritos
	Suelo No Urbanizable Protegido	Cauces y Humedales Vías Pecuarias
Alcobendas	Suelo Urbanizable No Sectorizado	
	Suelo No Urbanizable de Especial Protección de vías pecuarias. Trazado actual a modificar.	
	Red Supramunicipal de Infraestructuras Aeroportuarias	
Paracuellos de Jarama	Suelo No Urbanizable Protegido	Cauces y Riberas Especial Protección Agrícola Espacios de Interés Forestal y Paisajístico
	Sistema General	Carreteras

En el término municipal de Alcobendas, hay que indicar la cercanía del trazado de la conducción a suelo clasificado como Red Supramunicipal de Infraestructuras, por proximidad de la Radial 2. Un ajuste puntual del trazado de la conducción en el proyecto constructivo definitivo, por criterios técnicos, así como de sus zonas de ocupación, podría dar lugar a que el proyecto afectara a un pequeño área de suelo clasificado como Red Supramunicipal de Infraestructuras.

La Normativa Urbanística vigente dentro del “Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas” es la Modificación del Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas, aprobada por la Comisión de Urbanismo de Madrid por Acuerdo 46/2019, de 20 de mayo (BOCM nº 164, de 12 de julio), cuyo documento refundido ha sido aprobado por Acuerdo 14/2020, de 16 de marzo, de la Comisión de Urbanismo de Madrid (BOCM nº 124, de 25 de mayo).

La clasificación de los suelos de acuerdo a dicho Plan Especial es:

PLAN ESPECIAL DEL SISTEMA GENERAL	CLASIFICACIÓN DEL SUELO
AEROPORTUARIO MADRID-BARAJAS	Sistemas Generales

Debido a la necesidad de conexión del Segundo Anillo de Distribución a Madrid con la Arteria Cintura Este mediante la conducción en estudio, para garantizar el suministro de agua potable a la totalidad del aeropuerto. Es inevitable que a lo largo del trazado la misma discurra en algunas zonas por Suelo No Urbanizable Protegido.

1.6 SITUACIÓN ACTUAL Y BASES DE DISEÑO

Motivado por los nuevos desarrollos contemplados por el Plan Especial del Sistema Aeroportuario Madrid-Barajas, aprobado por la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Comunidad de Madrid en septiembre de 2005, y por la importancia de dicha infraestructura debido a su tráfico de pasajeros y volumen de operaciones diario, se considera necesaria la conexión del Segundo Anillo de Distribución a Madrid con la Arteria Cintura Este para garantizar el suministro de agua potable a la totalidad del aeropuerto.

1.7 DESCRIPCIÓN GENERAL DE LAS OBRAS

Como se ha dicho el presente Plan Especial surge de la necesidad de asegurar el abastecimiento a los nuevos desarrollos del Sistema Aeroportuario. Dicha garantía de suministro se consigue conectando el Segundo Anillo de Distribución con la Arteria Cintura Este mediante una conducción de acero helicosoldada \varnothing 1200 mm embebida en dado de hormigón, salvo en los puntos que requieren obras especiales. Estos puntos son el cruce del río Jarama, cruce que se proyecta mediante acueducto, cruce del arroyo de la Vega que se cruzará mediante una tubería autoportante y los cruces de las carreteras estatales, autonómicas y galería de Barajas mediante tubería hincada.

Los cruces o paralelismos con las carreteras se realizarán según las directrices que indique la D.G. de Carreteras de la Comunidad de Madrid en el caso de las vías pertenecientes a este organismo y la D.G. de Carreteras del Ministerio de Fomento para las suyas.

La conexión principal de la nueva conducción con el Segundo Anillo tiene lugar en la cámara de abastecimiento existente al noreste de la intersección de las carreteras M-111 y M-50.

Una vez conectada la conducción, el trazado se dirige hacia al Sur hasta la proximidad del camino de servicio de la M-50 donde la traza se desvía hacia el Oeste hasta alcanzar la carretera M-111, la cual atraviesa perpendicularmente en hinca. Una vez superada la M-111, la traza gira hacia el suroeste para atravesar con una nueva hinca lo más perpendicular posible a la M-50 y continuar el trazado paralelo a dicha carretera hasta alcanzar el río Jarama, que será cruzado mediante un acueducto paralelo 20 m aguas abajo al puente de la M-50 sobre el río.

Una vez en la margen derecha del río, el trazado gira con dirección suroeste hasta superar el vallado y camino de servicio perimetral norte del Aeropuerto Madrid-Barajas, continuando paralelo a dicho camino hasta llegar al arroyo de la Vega, que será cruzado mediante una tubería autoportante.

Una vez cruzado el arroyo, la conducción continua con dirección suroeste manteniéndose aproximadamente paralela a la carretera radial R-2 y siempre por el interior del vallado del aeropuerto, hasta alcanzar el Cerro de Perales donde la conducción toma dirección sur y paralela al vallado del aeropuerto a pie de talud del Cerro de la Paz, hasta llegar al arroyo de las Zorreras.

Una vez cruzado en zanja el arroyo, la conducción continua hacia el sur aproximadamente 600 m, donde la traza gira hacia el oeste para cruzar mediante hinca la M-110 y alcanza el punto de conexión con la Arteria Cintura Este en las inmediaciones con la cámara de abastecimiento ubicada junto a la carretera M-110.

A lo largo del trazado se disponen de tres derivaciones para tomas de abastecimiento al Aeropuerto Madrid – Barajas, así como los preceptivos elementos de seccionamiento, aireación y desagüe según las Normas para Redes de Abastecimiento.

Características generales de las conducciones:

La tubería contemplada será de diámetro 1.200 mm y unos 6.200 m de longitud.

Se plantean los siguientes tipos de zanja a lo largo del desarrollo de la conducción, siguiendo las especificaciones de las Normas Técnicas del Canal de Isabel II.

1.-Sección tipo en zanja:

A lo largo de todo el recorrido la tubería irá alojada en un dado de hormigón de sección rectangular 1,7 x 1,7 m, salvo en los puntos donde se cruzan infraestructuras viarias que se realizarán mediante hincas de tubos de hormigón armado y en los cruces de los ríos Jarama y del arroyo de la Vega.

El ancho de fondo de zanja no será inferior a 2,8 m y se excavarán las zanjas con un talud estable de forma natural siguiendo las recomendaciones de los estudios geotécnicos. La coronación de la zanja será ataluzada.

El recubrimiento mínimo adoptado es de 1,2 m sobre la generatriz superior de la conducción de manera que sobre la cara superior del dado de hormigón haya al menos 80 cm.

El fondo de la excavación va cubierto con una capa de 10 cm de hormigón de limpieza que permitirá un correcto apoyo y formación de pendientes. El relleno del resto de zanja se realizará con materiales adecuados con tamaño máximo 15 cm compactado al 100% del PN en tongadas de 25 cm. La parte superior de la zanja se rellenará con la tierra vegetal.

En caso de superar los 5 m de altura de excavación se ejecutarán bermas intermedias de 1 m de ancho.

2.-Sección tipo en paso de caminos (cruces a cielo abierto de vías pecuarias y viales):

La sección tipo de reposición de caminos es idéntica a la sección tipo 1 en zanja, salvo la modificación de la parte superior donde se repone el camino bien con 25 cm de zorra artificial, bien con 25 cm de paquete de firme bituminoso, según las características del camino a reponer.

3.-Sección tipo en cruce de vías de comunicación y galería Barajas:

Los cruces de las carreteras autonómicas y estatales interceptadas por el trazado de la arteria proyectada, así como el cruce de la galería Barajas, no permiten su ejecución a cielo abierto por la importancia de las mismas, de modo que se recurre a la técnica de cruce mediante hinca. Se proyecta asimismo hinca bajo la galería de Barajas, en que se aloja una línea eléctrica de 400 kV.

Los cruces se resuelven mediante hinca de diámetro interior 1.500 mm que deja un diámetro interior libre que permite alojar la tubería de 1.200 mm.

4.-Sección tipo paso de arroyos:

Para la protección contra la socavación en los cruces de cauces de agua se adopta la sección tipo en zanja pero disponiendo de una cubrición mínima del dado de hormigón de 1,5 m y en los 1,2 m superiores de una protección a base de escollera para evitar la erosión del relleno de la conducción.

El resto de características de la sección, como dimensiones dado hormigón, cubrición mínima o rellenos de zanja serán las mismas que las secciones anteriores según proceda, ya que cualquiera de las secciones pueden requerir entibación por motivos geotécnicos o elevación del nivel freático para sostener los taludes de zanja y así garantizar la seguridad de los trabajadores en zanja.

Hay que destacar que el cruce del río Jarama se realizará mediante acueducto, mientras que el cruce del arroyo de la Vega que se realizará mediante una tubería autoportante. El diseño de ambos cruces tendrá en consideración los calados previstos para avenidas extraordinarias con período de retorno de 500 años.

Acueducto sobre el río Jarama

El cruce aéreo de la tubería sobre el cauce del río Jarama se resuelve con una estructura isostática de 7 vanos de unos 39,5 m de longitud entre ejes de pilas, con una longitud total de 276,5 m. Se ha optado por esta luz, porque es la que posee el viaducto de la R-2/M-50 que se encuentra aguas arriba, de manera que se reduzca al mínimo la afección al cauce debida a las pilas de la nueva estructura al estar alineadas con las del viaducto existente. La cimentación se resuelve mediante pilotes. El gálibo libre mínimo para el período de retorno de 500 años es de 6,77 m.

Tubería autoportante sobre el arroyo de la Vega

El cruce de la tubería del arroyo de La Vega se realiza mediante un tramo autoportante de 25 metros de longitud, apoyado en dos estribos situados en los márgenes. Con esta disposición no hay influencia alguna en el régimen hidráulico del arroyo. Se mantiene un resguardo mínimo de 1 metro, entre la cota inferior del tramo autoportante y la cota máxima del agua para un periodo de retorno de 500 años.

5.-Sección tipo entibada:

La sección tipo se compone de dos tablestacas paralelas con una separación entre caras internas de 2,8 m y enterradas por debajo del fondo de la zanja 2,4 m. y con el acodamiento en la parte superior por encima del terreno a 0,40 m del borde de las tablestacas.

6.-Obras de protección y maniobra:

A lo largo del trazado, la conducción contará con una serie de elementos de maniobra y control ubicados en puntos con cambios de pendiente de la conducción en alzado, derivación de caudales hacia ramales o arterias existentes, medición de parámetros de presión y caudal, singularidades del trazado en correspondencia con las estructuras de paso inferior o superior, y en puntos donde sea necesario por condiciones de operación o por condicionantes hidráulicos de funcionamiento.

Todos estos dispositivos, tales como válvulas de seccionamiento, ventosas, válvulas de desagüe, caudalímetros, etc, se proyectan alojados en cámaras o arquetas tipo según las Normas para el abastecimiento de agua de Canal de Isabel II S.A.

7.- Accesos:

Para la ejecución de las obras se cuenta con la existencia de una profusa red viaria y de caminos, tanto externos como interiores del Sistema General Aeroportuario, si bien, puede ser necesario el acondicionamiento puntual de alguna zona (compactado, aporte de zahorra, ampliación de su anchura) para el paso de cierto tipo de vehículos o transporte de equipos.

Además, para poder acceder a todas las zonas de obra y para el posterior mantenimiento de la conducción se han proyectado tres caminos de servicio.

- Camino nº 1: Este camino se utilizará para acceder al tramo de arteria que se proyecta al sur de la R-2/M-50, desde la M-111 hasta el cauce del río Jarama.
- Camino nº 2: Este camino se utilizará para acceder al tramo de arteria comprendido entre el arroyo de La Vega hasta el arroyo de Las Zorreras.
- Camino nº 3: Este camino se utilizará para acceder al tramo de arteria que se proyecta al sur del arroyo de Las Zorreras.

Además, se llevará a cabo el acondicionamiento de un tramo de camino de 950 m. Este camino, al igual que el nº 2, se utilizará para acceder al tramo de arteria comprendido entre el arroyo de La Vega hasta el arroyo de Las Zorreras, si bien este será únicamente provisional.

Los caminos son de 5 m de ancho y el firme está compuesto por 25 cm de zahorra artificial.

Condiciones especiales:

El ámbito del Plan Especial se encuentra incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Madrid-Barajas, motivo por el cual es necesario determinar las alturas máximas de las estructuras (postes, antenas, etc), instalaciones auxiliares y medios necesarios (incluidas grúas y similares) para la construcción de la canalización objeto de este Plan Especial ya que no estas no deben sobrepasar lo determinado en la normativa de referencia.

El estado final de la conducción será enterrado, casi en su totalidad, salvo en los cruces del río Jarama y del Arroyo de la Vega. El primero de ellos será cruzado mediante un acueducto paralelo al puente de la M-50, a 20 m aguas abajo del mismo, sin alcanzar alturas superiores a las ya existentes en el citado puente. El Arroyo de la Vega se cruzará mediante una estructura autoportante que quedará, prácticamente, a ras de terreno. Respecto a las arquetas para alojamiento de válvulas de seccionamiento, ventosas, válvulas de desagüe etc, sobresaldrán como máximo 1 m quedando siempre por debajo de instalaciones ya existentes.

Se deberá prestar atención especial a los gálidos durante la construcción de las instalaciones, para lo cual se usará la maquinaria habitual en este tipo de obras: motoniveladoras, buldócer, excavadoras de 50 T, retos de ruedas o cadenas, bandejas vibratorias, rulos o rodillos compactadores, hormigoneras y camiones, entre otros.

A excepción de las excavadoras, las máquinas a emplear tienen una altura cercana a los 3,5 m, asimilable a los vehículos que circulan por las vías cercanas al ámbito de actuación. Se prestará atención especial a las excavadoras que dado el tamaño de la tubería y la consiguiente zanja necesaria para su colocación serán máquinas de 50 T y con alturas de brazo que pueden llegar a los 14 m en función del modelo. En estos casos se podrán colocar limitadores de gálibo para evitar el despliegue completo de los brazos a las alturas que desde la Dirección General de Aviación Civil y AENA consideren oportuno.

De la misma forma, las instalaciones previstas en este Plan Especial no emitirán humo, polvo, niebla o cualquier otro fenómeno en niveles que constituyan un riesgo para las aeronaves que operan en el Aeropuerto de Madrid-Barajas. Asimismo, se tendrán en cuenta las posibles reflexiones de la luz solar en las instalaciones, que pudieran molestar a las tripulaciones de las aeronaves y poner en peligro la seguridad de las operaciones aeronáuticas.

Durante la ejecución de las obras, momento más susceptible de emisión de humo o polvo, se tomarán las medidas oportunas para minimizar al máximo estas afecciones, como el riego periódico de caminos, tapado de los camiones a vertedero en caso de que sea necesario, maquinaria de baja emisión de humos, así como control exhaustivo de la misma y cualquier otra medida que se considere necesaria. En particular se cumplirá lo marcado en el artículo 4.6.4 de la Normativa Urbanística del Plan General de Alcobendas, "Red de transporte aéreo (aeropuerto de Madrid-Barajas)".

Se llevará a cabo la restauración de las zonas afectadas por la ejecución de las obras de la arteria norte, restituyéndose la cubierta vegetal en todos los lugares donde se haya eliminado la vegetación, siempre que sea compatible con la zona de servidumbre permanente de la conducción. Se emplearán especies pertenecientes a la serie de vegetación que existe en cada zona. Asimismo, se contempla el acondicionamiento de los puntos de cruce del río Jarama, arroyo de Las Zorreras y arroyo de La Vega.

1.8 ZONA DE AFECCIÓN

Fuera de zonas de suelo público, los terrenos afectados por las infraestructuras estarán sometidos a dos tipos de afecciones:

- Ocupación permanente:

Se tomará una banda de 6 m de ancho a lo largo de toda la traza de la conducción salvo en los puntos donde se ubiquen arquetas, en los cuales se ampliará la franja de ocupación al ancho necesario para su construcción. La dimensión de la mayor parte de las arquetas será inferior a la franja de expropiación de 6 m, no obstante, podrían existir algunas (arquetas de seccionamiento y derivación) de dimensiones mayores, sin exceder los 10 m.

Por otra parte, en las zonas de difícil acceso se dejará como definitivo el camino de 5 m de ancho realizado para la ejecución de las obras (generando así una expropiación mayor a los 6 m), estimando una superficie aproximada en torno a los 30.000 m². La ocupación definitiva en estas zonas estará formada por los 6 m de la zanja, más los 5 m del camino, más las superficies correspondientes a los taludes y desmontes necesarios para la ejecución de estos.

Cuando la traza de las conducciones sea paralela a un camino, en la medida de lo posible, se expropiará desde el límite de este, minimizando así la afección a las parcelas ocupadas, sin ser necesario además la realización de uno nuevo en estos casos.

- Ocupación temporal, necesaria durante la ejecución de las obras:

Esta banda se tomará de 20 m de ancho. Se dividirá en dos franjas de 10 m cada una, que se situarán a ambos lados de la banda de ocupación permanente de la conducción, pudiendo ubicarse la totalidad de la banda a un lado de esta, incrementarse en casos excepcionales y tramos concretos, debido a complicadas orografías, o llegar a reducirse al mínimo imprescindible, a fin de preservar elementos singulares o de alto valor ambiental, evitar zonas inundables o de nivel freático alto, zonas rocosas u otras circunstancias relevantes.

En el caso de paralelismo con un camino, la banda de ocupación temporal se ubicará a uno u otro lado del mismo en función de la posibilidad del mantenimiento de su uso durante la ejecución de las obras.

Se han dejado previstas, como ocupación temporal, varias áreas auxiliares anexas a la zona afectada por el proyecto, con el fin de albergar temporalmente las instalaciones necesarias para el buen desarrollo de las obras, tales como casetas para el personal, aparcamiento de maquinaria y espacio para el acopio de materiales.

En general, se ha previsto aprovechar como zonas de ocupación temporal para el acopio de materiales zonas de eriales o desprovistas de vegetación. Se encontrarán suficientemente alejadas de los cauces presentes y fuera de espacios Red Natura 2000.

En estas áreas auxiliares no se permitirá el cambio de aceite ni el mantenimiento de la maquinaria en la obra, y en el caso de disponer de grupo electrógeno, éste se colocará sobre una superficie impermeabilizada para evitar derrames accidentales sobre el suelo.

La ocupación estimada de la conducción del presente Plan es:

Paracuellos de Jarama:

- Ocupación permanente: 5.970 m²
- Ocupación temporal: 12.400 m²

Alcobendas:

- Ocupación permanente: 17.226 m²
- Ocupación temporal: 58.429 m²

San Sebastián de los Reyes

- Ocupación permanente: 14.034 m²
- Ocupación temporal: 47.780 m²

1.9 VÍAS PECUARIAS

Conforme marca el Área de Vías Pecuarias, el trazado de la conducción afecta por cruce a las siguientes vías.

- Colada del Camino de Barajas a Torrelaguna.
- La Vereda de Circunvalación del Aeropuerto

1.10 ORGANISMOS AFECTADOS

Los organismos afectados por el presente Plan Especial y que se han marcado en la Aprobación Inicial son:

- Dirección General de Igualdad.
- Dirección General de Infancia, Familias y Natalidad.
- Dirección General de Servicios Sociales e Innovación Social.
- Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación.
 - Subdirección General de Política Agraria y Desarrollo Rural: Área Vías Pecuarias.
- Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales.
 - Subdirección General de Espacios Protegidos.
 - Subdirección General de Recursos Naturales.
- Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático.
- Dirección General de Salud Pública.
- Dirección General de Carreteras de la Consejería de Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras.
- Dirección General de Carreteras (Demarcación de Carreteras del Estado) del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.
- Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana.
- Confederación Hidrográfica del Tajo.
- Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información, del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital.
- Red Eléctrica de España.
- Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, (AENA).

Y los siguientes Ayuntamientos:

- Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes.
- Ayuntamiento de Alcobendas
- Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama.

1.11 VALORACIÓN DE IMPACTO

Se procede a la valoración de impacto de las actuaciones referidas en el presente Plan Especial, en lo relativo a las siguientes leyes, incluidas en el punto 4 Normativa de aplicación: Ley 3/2016, de 22 de julio, de protección Integral contra la LGTBifobia y la Discriminación por Razón de Orientación e Identidad Sexual; Ley 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y No Discriminación de la Comunidad de Madrid; Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor y la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas y Ley 8/1993, de 22 de junio, de promoción de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas de Madrid.

Valoración de Impacto respecto de la Orientación Sexual e Identidad o Expresión de Género e Informe de Impacto por Razón de Género.

Una vez analizada la Ley 3/2016, de 22 de julio, de Protección Integral contra la LGTBifobia y la Discriminación por Razón de Orientación e Identidad Sexual, y teniendo en cuenta que las infraestructuras hidráulicas que se plantean en el Plan Especial de referencia tienen como función prestar un servicio básico necesario, con independencia de la orientación sexual, identidad o expresión de género de las personas, Canal de Isabel II considera que el impacto respecto de la Orientación Sexual e Identidad se puede considerar neutro.

En relación a la Ley 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y No Discriminación de la Comunidad de Madrid, y de igual forma que con la Ley anteriormente comentada, se considera que el impacto por Razón de Género se puede considerar neutro.

Valoración de Impacto en la Infancia, la Adolescencia y la Familia.

En cuanto al análisis del impacto de este Plan Especial en la Infancia, la Adolescencia y la Familia, de acuerdo a la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor y la disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, al tratarse de actuaciones encaminadas a garantizar el suministro de agua potable, sin ningún tipo de discriminación, ni posibilidad de que se genere alguna situación discriminatoria o negativa, tanto en situación actual como futura, se considera que el impacto de las actuaciones que nos ocupan es neutro.

Garantía de accesibilidad y cumplimiento de la Ley 8/1993, de 22 junio, de promoción de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.

En cuanto a la disposición adicional décima de la Ley 8/1993, de 22 de junio, de promoción de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas de Madrid, se quiere aclarar que las conducciones de agua que se van a proyectar se instalarán en zanja, quedando soterradas, sin provocar barreras que impidan o dificulten la accesibilidad en las zonas de implantación.

Las arquetas necesarias para la correcta explotación de estas infraestructuras quedarán al ras del suelo en las zonas urbanas o cuando discurran sobre caminos, sin provocar ningún tipo de barrera arquitectónica. Cuando el trazado atraviesa otros suelos, con perímetro no pavimentado, estas arquetas tendrán una elevación sobre el terreno natural de entre 50 y 70 cm, al objeto de prevenir posibles soterramientos de cobijas, y la circulación del agua de escorrentía sobre las mismas.

Durante la ejecución de las obras del proyecto objeto del Plan Especial, se cumplirá con el Artículo 15 Protección y señalización de las obras en la vía pública de la citada Ley, para evitar que se originen de esta forma las Barreras Arquitectónicas Urbanas (BAU).

Con estas medidas, se garantiza la accesibilidad y el uso de los bienes y servicios existente en suelo urbano a todas aquellas personas que, por una razón u otra, de forma permanente o transitoria, se encuentren en una situación de limitación o movilidad reducida.

2 TRAMITACIÓN AMBIENTAL

En cumplimiento de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, así como el régimen transitorio en materia de evaluación ambiental contemplado en la disposición transitoria primera de la Ley 4/2014, de 22 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas, se envía con fecha 28 de febrero de 2017 junto al Plan Especial el Documento Ambiental para la Evaluación Ambiental Estratégica y para la Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto de Construcción de la Arteria Norte para el suministro de agua potable al Sistema General Aeroportuario Madrid Barajas.

Dicho documento integra el conjunto de estudios ambientales necesarios con una doble finalidad:

-Dar contestación a los requerimientos de esa misma Ley sobre procedimiento simplificado correspondiente a la elaboración de un Documento Ambiental Estratégico que validará la citada Dirección General y que se incluirá en la redacción del Plan Especial de acuerdo con los artículos 50 y siguientes de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del suelo de la Comunidad de Madrid, en los que, entre otras cosas, se determina la función de los planes especiales en cuanto a la definición, ampliación o protección de cualesquiera elementos integrantes de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, así como la complementación de sus condiciones de ordenación con carácter previo para legitimar su ejecución.

-Dar contestación a los requerimientos de la Ley 21/2013 sobre procedimiento simplificado de Evaluación Ambiental al objeto de que la Dirección General de Evaluación Ambiental de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, como órgano ambiental competente, formule el preceptivo Informe Ambiental.

Con fecha 16 de marzo de 2017 la Dirección General de Urbanismo y Suelo remite a la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad copia del Documento Ambiental para la Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Especial y para la Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto de la Arteria Norte para suministro de agua potable al Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas, a los efectos de la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental y el régimen transitorio en materia de Evaluación Ambiental contemplado en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 4/2014 de Medidas Fiscales y Administrativas, dando así inicio al procedimiento.

Con fecha 11 de septiembre de 2018 el Área de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad, teniendo en cuenta los criterios recogidos en el Anexo III de la Ley 21/2013, y dado que el proyecto atraviesa la Zona Especial de Conservación (ZEC) "Cuencas de los ríos Jarama y Henares" se estima que el desarrollo del proyecto puede tener efectos apreciables directos o indirectos sobre el espacio Red Natura 2000 sobre el que se desarrolla, dado que plantea la eliminación de vegetación de ribera. Por tanto, y dado que resulta previsible que el proyecto tenga efectos ambientales significativos sobre el medio ambiente, se considera necesario que sea sometido al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de la Ley 21/2013. Resolución incluida en el Anexo I

Posteriormente, con fecha 24 de septiembre de 2018 el Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas de la Dirección General de Medio Ambiente y Sostenibilidad resuelve, en el documento incluido en el Anexo I, la necesidad de someter el Plan Especial a procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria a tenor de los criterios recogidos en el artículo 6 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de 2013, en particular:

- El Plan Especial establece el marco para la futura autorización del proyecto legalmente sometido a evaluación de impacto ambiental, cuyas actuaciones se ubican puntualmente en terrenos comprendidos en la Zona Especial de Conservación (ZEC) "Cuencas de los ríos Jarama y Henares". El Informe de Impacto Ambiental elaborado sobre el proyecto, determina que es previsible que el proyecto objeto de informe tenga efectos ambientales significativos sobre el medio ambiente, por lo que deberá someterse a un procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria.
- Se han tenido en cuenta los informes sectoriales recibidos y las contestaciones a las consultas realizadas que establecen condicionantes relevantes a tener en cuenta en el Plan Especial y su posterior desarrollo. Se resumen a continuación los informes recibidos y los requerimientos realizados a los que se dará cumplimiento:

- Informe del Área de Vías Pecuarias de fecha 31 de octubre de 2017, en él se señala que el proyecto afecta por cruce a la Colada del Camino de Barajas a Torrelaguna y a la Vereda de Circunvalación del Aeropuerto en el término municipal de San Sebastián de los Reyes, siendo los cruces considerados como norma por la D.G. de Agricultura y Ganadería viables al no existir alternativa razonable a los mismos. Tal y como indica el informe se realizarán las tramitaciones oportunas para la autorización de dichos cruces por dicha Dirección General. Igualmente, durante la realización de las obras y en relación con el 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.
- Informe de la Subdirección General de Espacios Protegidos de fecha 31 de octubre de 2017, en el que, pese a informarse favorablemente el proyecto por ser una obra de interés público, se estima que el desarrollo de la actuación puede tener efectos apreciables directos o indirectos sobre el espacio Red Natura 2000 sobre el que se desarrolla, dado que el proyecto plantea la eliminación de vegetación de ribera de la ZEC afectada. Por ello establece una serie de condicionantes que se cumplirán en la redacción del proyecto.

Destacar como prioritaria la conservación de los tipos de hábitats naturales de la Directiva Hábitats y de otras masas forestales, además de la mejora de los ecosistemas asociados a los cursos fluviales.

- Informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural de fecha 13 de noviembre de 2017, en el que se indica que los yacimientos más próximos a la traza son los paleontológicos inventariados en el Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid como “Barajas 17” (CM/0006/016), “Barajas 9” (CM/0006/015) y “Barajas 1” (CM/0006/012) del Mioceno Medio (Aragoniense Inferior). Respecto a los yacimientos arqueológicos, en el área de influencia del proyecto se localizan el denominado “Carretera de Torrelaguna” (CM/0134/013), de cronología prehistórica, así como “Entre Fuente Nueva y Huelga Chica” (CM/0134/013), romano bajo imperial. Asimismo, el proyecto afecta a un área B de Protección Arqueológica incluida en los documentos de planeamiento municipal de Paracuellos de Jarama y en la que se localizan el Caserío de Belvis del Jarama (CM/0104/020) y el yacimiento romano de la Vega de Belvis (CM/0104/026). Dicho organismo concluye informando favorablemente el Documento Ambiental, debiendo cumplirse las prescripciones de carácter arqueo-paleontológico contenidas en el mismo, requiriendo que se llevará a cabo.
- Informe del Área de Planificación de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de fecha 17 de noviembre de 2017, en el que se realiza una serie de consideraciones que se cumplirán relativas a los cruces y paralelismos de la Arteria Norte con las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid. Respecto a la duplicación de la M-111, destacar que mantenidas las pertinentes conversaciones con esa área se ha constatado que en la zona de cruce dicha carretera se encuentra duplicada por lo que no genera nuevas afecciones al Plan especial en estudio.
- Informe de la Subdirección General de Conservación del Medio Natural (actual Subdirección General de Recursos Naturales Sostenibles) de fecha 21 de noviembre de 2017, cumpliendo los requerimientos del informe y una vez realizadas las labores de restauración, los posibles efectos residuales sobre los hábitats naturales no se pueden considerar de gran entidad, por lo que no se observa la existencia de efectos significativos en el medio ambiente, debiéndose tener en cuenta una serie de consideraciones. Asimismo, se informa que no existe inconveniente en la realización de las actuaciones planteadas al encontrarse viables conforme a las disposiciones del Plan de Gestión de la Zona Especial de Conservación (ZEC) en la que se encuentran. Por ello todos los requerimientos del informe serán tenidos en cuenta en el Proyecto en estudio.
- Informe de la Sección de Medio Ambiente del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes de fecha 30 de noviembre de 2017. Este organismo realiza una serie de sugerencias a los solos efectos ambientales de carácter local, la primera es que el cruce de la tubería sobre el río Jarama se realice entre las dos calzadas de la autopista M-50 para minimizar la afección al cauce y su ribera, condicionante que no se podrá cumplir ya que el espacio libre entre las dos calzadas de la

M-50 no permite la construcción del acueducto. Por otra parte, tal y como se recoge en el informe emitido por la Demarcación de Carreteras del Estado de 30 de enero de 2018, “Se recuerda que según el artículo 31 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras, y el artículo 78 del Reglamento General de Carreteras (RD 1812/1994, de 2 de septiembre), los paralelismos deberán ubicarse fuera de la zona de servidumbre. Si esto no fuera factible, se deberá justificar y se ubicarán lo más alejado posible de la autopista.”

Respecto a la reubicación de la zona auxiliar propuesta en la margen derecha del río Jarama, esta se ha proyectado en este punto por ser necesaria para la ejecución de las obras del acueducto sobre el río Jarama. Se sitúa fuera de los límites del ZEC, en una zona carente de vegetación arbolada, y sin valores ambientales destacables. En todo caso, si durante la ejecución de las obras se identificasen valores ambientales que justifiquen su cambio de emplazamiento, se estudiaría el cambio de su ubicación. Cabe indicar que, al igual que el resto de zonas auxiliares, una vez finalizadas las obras, se procederá al desmantelamiento de la misma, y a la restauración de la superficie afectada mediante subsolado o escarificado, y realización de siembras y plantaciones.

- Informe de los Servicios Técnicos del Departamento de Urbanismo del Ayuntamiento de Alcobendas de fecha 5 de diciembre de 2017, indica en el marco de sus competencias que las actuaciones contenidas en el Plan Especial son viables y que las medidas propuestas por Canal de Isabel II para mitigar los posibles efectos ambientales del proyecto son adecuadas.
 - Informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo de fecha 26 de enero de 2018, en el que se realiza una serie de indicaciones relativas a los cruces de la conducción con los cauces, la ubicación de los parques de maquinaria e instalaciones auxiliares o la afección al nivel freático por las excavaciones, entre otras y que serán tenidas en cuenta.
 - Informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid del Ministerio de Fomento de fecha 1 de febrero de 2018, en el que se informa favorablemente el Plan Especial del proyecto de referencia y se señala una serie de consideraciones que se tendrán en cuenta para la autorización de las actuaciones del proyecto por parte de la Dirección General de Carreteras. En esta línea se ha movido la hinca bajo la M-50 para realizarlo lo más perpendicular posible. Respecto a la necesidad de tener en cuenta los periodos de apareamiento y cría de la avutarda, sobre los terrenos cultivados con cereal atravesados por la conducción antes del cruce del río Jarama, no se efectuarán trabajos con maquinaria pesada durante el período comprendido entre principios de mayo y finales de junio
- Todos los condicionantes establecidos y la normativa de referencia será cumplida tanto por el Plan Especial en estudio como a lo largo del desarrollo del Proyecto de Construcción. Dichos informes se encuentran en el Anexo I.

A tal efecto, en virtud del artículo 19 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Dirección General del Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio determina el alcance del estudio ambiental estratégico. Con fecha 30 de Septiembre de 2019, continuando con la tramitación coordinada de los procedimientos ambientales (evaluación ambiental estratégica del plan y evaluación de impacto ambiental del proyecto) del Plan Especial del Proyecto de la Arteria Norte para suministro de agua potable al Sistema General Aeroportuario de Madrid Barajas y, teniendo los trámites precedentes, Canal de Isabel II S.A. presentó ante la Dirección General de Urbanismo la versión inicial del Plan Especial junto con el Estudio de Impacto Ambiental y el Estudio Ambiental Estratégico para que se sometieran a aprobación por parte del órgano sustantivo y a información pública previo anuncio en el BOCM conforme marca la legislación vigente.

Con fecha 24 de septiembre de 2020 la Comisión de Urbanismo de Madrid aprueba inicialmente el Plan Especial del “PROYECTO DE LA ARTERIA NORTE PARA EL SUMINISTRO DE AGUA POTABLE AL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO MADRID-BARAJAS”. En dicho documento se plantea requerir informe, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 59.3.b) de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid, y someter al trámite de consultas, en los términos previstos en el artículo 30 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el Plan Especial y el Documento Ambiental Estratégico.

2.1 EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DEL PLAN ESPECIAL

Conforme a lo marcado anteriormente y en aras de continuar la tramitación se envía junto al presente documento el Estudio Ambiental Estratégico que incluye todo lo marcado en los distintos informes.

Desde el punto de vista legal, el objeto del Estudio Ambiental Estratégico es continuar con el procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Especial, regulado en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental y posteriores modificaciones.

Desde el punto de vista técnico, el objeto de este estudio es definir y valorar el entorno de la actuación del plan especial, entendiendo como tal el espacio físico, biológico y humano en el que se insertan las actuaciones previstas y que es susceptible de ser alterado.

La finalidad es prever la magnitud y naturaleza de los efectos originados por su construcción y puesta en operación, establecer las medidas correctoras técnicamente factibles y económicamente viables que permitan minimizar los impactos ambientales negativos producidos.

El plan ha incorporado los siguientes objetivos de protección ambiental:

- Protección del Espacio Red Natura 2000 Zona Especial de Conservación (ZEC) “Cuencas de los ríos Jarama y Henares”: el proyecto contempla una alternativa para el cruce de este espacio consistente en la realización de un acueducto. Esta solución logra los siguientes objetivos:
 - Dada la escasa anchura del tablero, permitirá restaurar la vegetación situada bajo la estructura.
 - La luz de los vanos coincide con la del viaducto de la R-2/M-50 situado a unos 20 m aguas arriba, de modo que se reduce la afección al cauce por la ejecución de las pilas de la nueva estructura.
 - En caso de avería o rotura en la fase de funcionamiento, la reparación se realizaría en el propio acueducto, reduciéndose el daño a la vegetación riparia.
- Calidad Atmosférica: se contempla la prevención y corrección de la contaminación acústica, de forma que se dé cumplimiento a la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y los Reales Decretos que la desarrollan. Asimismo, se han tenido en cuenta aquellas consideraciones de la Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid 2013- 2020 y Plan Azul + que resultan de aplicación a este tipo de actuaciones.
- Gestión de residuos: se contempla que la ejecución de las obras se realice conforme a lo establecido en la Ley 5/2003, de 20 de marzo, de residuos de la Comunidad de Madrid, el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, y la Orden 2726/2009, de 16 de julio, de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, por la que se regula la gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid.
- Los residuos generados durante la construcción caracterizados como inertes se gestionarán de acuerdo con los principios que establece el Acuerdo de 27 de noviembre de 2018, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la estrategia de gestión sostenible de los residuos de la Comunidad de Madrid 2017-2024, en especial con la priorización de la gestión: prevención, reutilización, reciclado, valorización y vertido.
- De manera expresa se recoge la necesidad de elaborar un plan de vertido de tierras por el promotor en el momento de redacción del proyecto constructivo.
- Paisaje: se ha considerado la integración de la actuación en el paisaje, tanto de los elementos de las instalaciones que no están soterrados como de los elementos temporales o permanentes que se generan en fase de obras (movimiento de tierras, etc.)
- Biodiversidad y patrimonio natural: en el diseño del trazado se ha adoptado como criterio prioritario la conservación de la biodiversidad territorial y los otros elementos de interés natural y promover su uso sostenible, en consonancia con lo establecido en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. En este sentido, el planteamiento del trazado fundamentalmente por caminos existentes, así como por el interior del Sistema General Aeroportuario permite conservar la biodiversidad territorial y los hábitats presentes en el entorno de actuación.
- Aspectos socioculturales: se ha procedido al estudio de los recursos culturales de todo orden, tales como los arqueológicos, los caminos agrícolas, las vías pecuarias, haciendo especial hincapié en estas últimas y en los elementos apreciables ligados a ellas.

2.2 EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO

Debido a que no se hace referencia en la correspondiente publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid de 17 de febrero de 2021 de la citada Aprobación Inicial, a los artículos 36 y 37 de la ley 21/2013 de 9 de diciembre de evaluación ambiental como parte del procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria del proyecto no se ha dado continuidad a la tramitación coordinada de los procedimientos ambientales.

Por este motivo el 17 de mayo de 2021 se envía al Ente público Canal de Isabel II el "PROYECTO DE LA ARTERIA NORTE PARA EL SUMINISTRO DE AGUA POTABLE AL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO MADRID-BARAJAS" y el Estudio de Impacto Ambiental para que se someta a aprobación por parte del órgano sustantivo y a información pública previo anuncio en el BOCM conforme marca la legislación vigente.

En la actualidad tras la información pública de fecha 20 de mayo de 2021, y la remisión de los informes sectoriales al Estudio de Impacto Ambiental, se ha enviado el 9 de mayo de 2022 al Órgano sustantivo nueva versión del Estudio de Impacto Ambiental, el documento técnico del proyecto, así como las alegaciones e informes recibidos en los trámites de información pública y de consultas a las Administraciones Públicas afectadas, para su comprobación y si procede, remisión al órgano ambiental conforme al artículo 39 como solicitud de inicio de la evaluación ambiental ordinaria.

2.3 TRAMITACIÓN ARQUEOLÓGICA

La tramitación arqueológica se inició el 26 de enero de 2017, con la solicitud de la Hoja Informativa, que se recibió con fecha de salida desde la Dirección General de Patrimonio Cultural de 31 de marzo de 2017 y registro 03/150162.9/17. El nº expediente del procedimiento es RES/0122/2017

Con fecha 22 de junio de 2017 se entrega en esa Dirección General el "Proyecto de Intervención Arqueológica control arqueológico y paleontológico de los movimientos de tierra para el Proyecto de Construcción Arteria Norte para el suministro de agua potable al Sistema General Aeroportuario Madrid-Barajas". Con fecha 4 de agosto de 2017 es emitida autorización de intervención arqueo-paleontologica de control de movimiento de tierras.

Debido a la fase en la que se encuentran las tramitaciones del presente proyecto, desde Canal de Isabel II con fecha 13 de octubre de 2017 se informa a dicha D.G. que la autorización marca una serie de condicionantes a cumplir durante la realización de los trabajos los cuales serán cumplidos durante las obras. Destacar que entre ellos se marca que el documento recibido tendrá una duración de 5 meses desde la fecha de recepción del escrito, condicionante que no podrá efectuarse, debido a que las obras no se iniciarán en ese espacio de tiempo, al encontrarse dicho proyecto como ya se ha marcado en fase de Tramitación Urbanística y Ambiental.

Con fecha 30 de octubre de 2017 se recibe escrito en el que la D.G de Patrimonio Cultural, Resuelve que una vez se finalicen las tramitaciones será necesario pedir de nuevo autorización de intervención arqueo-paleontologica. En el Anexo III se recogen dichos documentos.

3 NORMATIVA DE APLICACIÓN

Para la redacción del Proyecto, además de la normativa vigente y de la que específicamente determine el Director del Proyecto durante la realización de los trabajos, se tendrán en cuenta las siguientes normas:

- Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid. (Ley 4/2014, de 22 de diciembre, relativa al régimen transitorio en materia de evaluación ambiental, en tanto que se apruebe una nueva legislación autonómica en la materia).
- Ley 8/1998 de 15 de junio de Vías Pecuarias de la Comunidad de y todas las leyes y reglamentos vigentes sobre vías pecuarias.
- Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.
- Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones
- Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid
- Ley 5/2003, de 20 de marzo, de Residuos de la Comunidad de Madrid.
- Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del aire y protección de la atmósfera.
- Ley 6/94 de 28 de junio de Creación del Parque Regional en torno a los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama.
- Decreto 27/1999, de 11 de febrero, que aprueba el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales del Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama.
- Real Decreto 1620/2007, de 7 de diciembre, por el que se establece el régimen jurídico de la reutilización de las aguas depuradas.
- Ley 8/2005, de 26 de diciembre de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid.
- Directiva 98/83/CE del Consejo, de 3 de noviembre de 1998, relativa a la calidad de las aguas destinadas al consumo humano.
- Real Decreto 140/2003, de 7 de febrero, por el cual se establecen los criterios sanitarios de la calidad del agua para consumo humano.
- Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014.
- Ley 6/2013, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas de la Comunidad de Madrid.
- Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.
- Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, Código Técnico de la Edificación.
- Real Decreto 956/2016, de 10 de junio, por el que se aprueba la instrucción para la recepción de cementos (RC-16).
- Real Decreto 751/2011, de 27 de mayo, por el que se aprueba la Instrucción de Acero Estructural (EAE).
- Real Decreto 1247/2008, de 18 de julio, por el que se aprueba la instrucción de hormigón estructural (EHE-08).
- Real Decreto 997/2002, de 27 de septiembre, por el que se aprueba la norma de construcción sismorresistente: parte general y edificación (NCSR-02).
- Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico.
- Real Decreto 3275/1982, de 12 de noviembre, sobre Condiciones Técnicas y Garantías de Seguridad en Centrales Eléctricas, Subestaciones y Centros de Transformación.
- Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero. Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias ITC-LAT 01 a 09.
- Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus Instrucciones Técnicas Complementarias ITC-RAT 01 a 23.
- Real Decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.
- Real Decreto 1699/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula la conexión a red de instalaciones de producción de energía eléctrica de pequeña potencia.

- Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento electrotécnico para baja tensión.
- Orden de 6 de julio de 1984, por la que se aprueban las Instrucciones Técnicas Complementarias del Reglamento sobre Condiciones Técnicas y Garantías de Seguridad en Centrales Eléctricas, Subestaciones y Centros de Transformación y Órdenes posteriores vigentes que las complementan, actualizan y/o modifican.
- Orden 12 de abril de 1999, por la que se dictan las instrucciones técnicas complementarias al Reglamento de Puntos de Medida de los Consumos y Tránsitos de Energía Eléctrica.
- Decreto 131/1997, de 16 de octubre, por el que se fijan los requisitos que se han de cumplir las actuaciones urbanísticas en relación con las infraestructuras eléctricas.
- Real Decreto 840/2015, de 21 de septiembre, por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas y Reales Decretos posteriores que modifican alguno de sus artículos.
- Decreto 40/1998, de 5 de marzo, por el que se establecen normas técnicas en instalaciones eléctricas para la protección de la avifauna.
- Normas UNESA sobre dimensionamiento de redes de tierra de centros de transformación de tercera categoría.
- Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.
- Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, que establece las condiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo.
- Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y de salud en las obras de construcción.
- Ley 54/2003, de 12 de diciembre, de reforma del marco normativo de la prevención de riesgos laborales.
- Ley 32/2006, de 18 de octubre, reguladora de la subcontratación en el sector de la construcción y el Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen disposiciones mínimas de seguridad y salud en obras de construcción.
- Ley 3/1991 de Carreteras de la Comunidad de Madrid y el Decreto 29/1993 por el que se aprueba el Reglamento de Carreteras de la Comunidad de Madrid.
- Ley 37/2015 de 29 de septiembre, de Carreteras
- Real Decreto 1812/1994 por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.
- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Obras de Carreteras y Puentes del Ministerio de Obras Públicas (PG- 3/75). Orden Ministerial de 6 de febrero de 1976 y posteriores actualizaciones.
- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario.
- Real Decreto 810/2007, de fecha 22 de junio, por el que se aprueba el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General
- Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.
- Instrucción 9.3-IC "Señalización, balizamiento y defensa de obras". (Orden de 31 de agosto de 1987).
- Instrucción 5.2-IC "Drenaje Superficial". (Orden de 14 de mayo de 1990).
- Real Decreto 513/2017, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de instalaciones de protección contra incendios.
- Real Decreto 55/2012, de 22 de marzo, por el que se establece el régimen legal de protección contra la contaminación acústica.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y los Reales Decretos que la complementan.
- Ley 12/2012, de 26 de diciembre, de medidas urgentes de liberalización del comercio y de determinados servicios.
- Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación.
- Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las administraciones públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
- Real Decreto-Ley 1/1998, de 27 de febrero sobre infraestructuras comunes en los edificios para el acceso a los servicios de telecomunicación.

- Real Decreto 346/2011, de 11 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las infraestructuras comunes de telecomunicaciones para el acceso a los servicios de telecomunicación en el interior de las edificaciones.
- Real Decreto 224/2010, de 5 de marzo, y la Orden ITC/1442/2010, de 29 de abril, que establecen los requisitos que han de cumplir las empresas instaladoras de telecomunicación habilitadas para realizar estas instalaciones, y cualesquiera otras instalaciones de telecomunicación.
- Real Decreto 2267/2004, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Seguridad contra Incendios en Establecimientos Industriales.
- Real Decreto 919/2006, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento técnico de distribución y utilización de combustibles gaseosos y sus instrucciones técnicas complementarias ICG 01 a 11.
- Real Decreto 656/2017, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de almacenamiento de productos químicos y sus instrucciones técnicas complementarias MIE APQ-0 a 10.
- Real Decreto 1027/2007, de 20 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Instalaciones Térmicas en los Edificios.
- Real Decreto 865/2003, de 4 de julio, por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de la legionelosis, que considera a los sistemas de riego por aspersión en el medio urbano como instalaciones de riesgo para la proliferación y dispersión de legionela.
- Decreto 38/2002, de 28 de febrero, por el que se regulan las entidades de control reglamentario de las instalaciones industriales en la Comunidad de Madrid.
- Real Decreto 2060/2008, de 12 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de equipos a presión y sus instrucciones técnicas complementarias.
- Real Decreto 709/2015, de 24 de julio, por el que se establecen los requisitos esenciales de seguridad para la comercialización de equipos a presión.
- Real decreto legislativo 1/2001, 20 de julio, por el que se aprueba el texto Refundido de la ley de Aguas.
- Real Decreto 270/2014, de 11 de abril, por el que se aprueba el Plan Hidrológico de la parte Española de la Demarcación Hidrográfica del Tajo.
- Real Decreto 1/2016, de 8 de enero, por el que se aprueba la revisión de los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Occidental, Guadalquivir, Ceuta, Melilla, Segura y Júcar, y de la parte española de las demarcaciones hidrográficas del Cantábrico Oriental, Miño-Sil, Duero, Tajo, Guadiana y Ebro.
- Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, que desarrolla los títulos preliminar I, IV, V, VI y VII de la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas.
- Modificación del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (Real Decreto 9/2008, de 11 de enero).
- Orden SSI/304/2013, de 19 de febrero, sobre sustancias para el tratamiento del agua destinada a la producción de agua de consumo humano.
- Orden de 28 de julio de 1974 por la que se aprueba el Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para Tuberías de abastecimiento de agua.
- Normas para redes de abastecimiento del Canal de Isabel II. Versión 2012 o aquella por la que sea sustituida en un futuro.
- Normas para redes de reutilización del Canal de Isabel II. Versión 2007 o aquella por la que sea sustituida en un futuro.
- Normas para redes de saneamiento del Canal de Isabel II. Versión 2006 o aquella por la que sea sustituida en un futuro.
- Especificaciones Técnicas de Canal de Isabel II, S.A.
- Guía técnica sobre Depósitos para Abastecimiento de agua potable. CEDEX. 2009.
- Guía técnica sobre Redes de Saneamiento y Drenaje Urbano. CEDEX. 2007.
- Guía técnica sobre tuberías para el transporte de agua a presión. CEDEX 2006.
- Normas Particulares de IBERDROLA DISTRIBUCIÓN ELÉCTRICA.
- Normas NBE y NTE del MOPU.
- Normas UNE-EN-ISO
- Normas sobre pintura del INTA.
- Normas UNE aprobadas por el Instituto Nacional de Racionalización del Trabajo del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.
- Ley 20/2003, de 7 de julio, de Protección Jurídica del Diseño Industrial.

- Manual de Cartografía y Fotografía Aérea CEOTMA.
- Pliego de Condiciones Técnicas de Jardinería, de la Consejería de Agricultura y Ganadería de la Comunidad.
- Ley 2/2016, de 29 marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad Social y No Discriminación de la Comunidad de Madrid.
- Ley 3/2016, de 22 de julio, de Protección Integral contra la LGTBifobia y la Discriminación por Razón de Orientación e Identidad Sexual en la Comunidad de Madrid.
- Ley 8/1993, de 22 junio, de promoción de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas de Madrid.
- Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas.
- Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor.
- Resolución de 14 de mayo de 2015, de la Secretaría General de Transporte, por la que se aprueba la actualización de la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil
- Ley 21/2003, de 7 de julio de Seguridad Aérea, así como la normativa que la modifique, sustituya o desarrolle, tanto en el período de ejecución como en el período de explotación (acceso de personas a áreas restringidas, seguros de vehículos, etc.).
- Espacios sujetos a las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas confirmadas por Real Decreto 1080/2009, de 29 de junio.
- Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio,
- Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas

Nota: Se tendrán en cuenta las posibles modificaciones, derogaciones o añadidos a cada una de las normas recogidas en este apartado.

4 ESTUDIO ECONÓMICO – FINANCIERO

4.1 VALORACIÓN DE LAS OBRAS

El presupuesto para las obras es el que a continuación se expone:

PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL	16.960.036,84 €
19% Gastos generales y Beneficio Industrial	3.222.406,00 €
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN	20.182.443,84 €

Asciende el presupuesto Base de Licitación a la expresada cantidad de VEINTE MILLONES CIENTO OCHENTA Y DOS MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y TRES EUROS CON OCHENTA Y CUATRO CÉNTIMOS (20.182.443,84 €). De los cuales DOSCIENTOS DIECISIETE MIL TRESCIENTOS CINCUENTA Y OCHO CON TREINTA Y SIETE CÉNTIMOS (217.358,37 €) corresponden a Medidas de Integración Ambiental.

La traza de la conducción discurre en su mayor parte por terrenos del Sistema General Aeroportuario, que son de dominio público. Por lo tanto, la valoración estimada de las expropiaciones del resto de terrenos que ocupará el proyecto asciende a 46.500 €.

4.2 PLAZO DE EJECUCIÓN

El plazo de ejecución de las obras contempladas en el presente Plan se estima en DIECIOCHO (18) MESES, contados a partir de la firma del Acta de Comprobación de Replanteo, hasta la recepción y puesta en servicio de las instalaciones.

4.3 SISTEMA DE EJECUCIÓN Y FINANCIACIÓN

La ocupación permanente indicada en los apartados anteriores se materializará respecto de suelos privados mediante la expropiación de pleno dominio de los suelos afectados. A su vez, las afecciones sobre suelos demaniales se realizarán a través de los procedimientos previstos en la normativa aplicable al dominio público de que se trate en cada caso.

Esta inversión está contemplada dentro del programa de actuaciones, inversiones y financiación de Canal de Isabel II S.A.

5 PLANOS

PLANO Nº 1. PLANO DE SITUACIÓN.

PLANO Nº 2. PLANTA GENERAL. ESCALA 1/20.000.

PLANO Nº 2.1. DETALLE AFECCIÓN CARRETERA M-111

PLANO Nº 3. PLANEAMIENTO ALCOBENDAS

PLANO Nº 4. PLANEAMIENTO PARACUELLOS DEL JARAMA

PLANO Nº 5. PLANEAMIENTO SAN SEBASTIAN DE LOS REYES

PLANO Nº 6. SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO