

Documento I.

Memoria

PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42



ERGON
Logistic park

TORREJÓN DE VELASCO – MADRID

MEMORIA

ENERO-2024

ÍNDICE

a) ALCANCE REGIONAL DE LA ACTUACION	5
1. DECLARACIÓN DE INTERÉS REGIONAL.....	5
2. ENTORNO Y LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO ERGON A42	8
3. EL MODELO ERGON DE PARQUES LOGÍSTICOS	11
b) LOCALIZACIÓN DE LAS OBRAS, DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO Y DESCRIPCIÓN FÍSICA Y JURÍDICA DE LOS TERRENOS.....	17
1. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO.....	17
2. ORDENACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE	19
3. TOPOGRAFÍA.....	35
4. DESCRIPCIÓN FÍSICA DE LOS TERRENOS. EL MEDIO FÍSICO Y BIÓTICO.	38
4.1. El Clima	38
4.2. Geología y Geomorfología	40
4.3. Suelos (Edafología).....	43
4.4. Hidrología.....	44
4.5. Hábitats de Interés Comunitario, flora y vegetación	45
4.6. Áreas protegidas de interés natural	48
4.7. Paisaje	49
4.8. Fauna	51
5. USOS Y EDIFICACIONES	53
6. INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACION	55
7. REDES DE SERVICIOS Y SUMINISTROS	62
8. AFECCIONES Y SERVIDUMBRES	63
9. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD.....	69
c) MEMORIA JUSTIFICATIVA Y DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO	72
1. OBJETIVOS PERSEGUIDOS	72
2. VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA	73
2.1. Estructuración territorial en beneficio de la región.....	73
2.2. Viabilidad y oportunidad urbana	76
2.3. Viabilidad y oportunidad económica y social	79
3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO.....	80
3.1. Modelo de ordenación	80
3.2. El Parque Logístico. Características espaciales del conjunto	84
3.2.1. Estructura de usos	86
3.2.2. Estructura del viario	91
3.2.3. Espacios libres y zonas verdes.....	93

3.3.	Conexiones exteriores	100
3.4.	Características de las parcelas y edificios	101
3.5.	Justificación de la idoneidad de la reserva de aparcamientos, infraestructura viaria y zonas verdes - espacios públicos	107
3.5.1.	Reserva de aparcamientos	108
3.5.2.	Infraestructura viaria y zonas verdes – espacios públicos arbolados	109
3.6.	Características tecnológicas	112
3.7.	Usos, edificabilidad lucrativa y aprovechamiento tipo	112
3.8.	Cuadro síntesis del proyecto	114
4.	SOSTENIBILIDAD DEL PROYECTO	115
4.1.	Bienestar social y económico	115
4.2.	Usos del suelo y Ecología.....	116
4.3.	Transporte y movilidad.....	120
4.4.	Recursos y energía.....	121
4.5.	Innovación.....	123
4.6.	Gobernanza	124
5.	PLANOS.....	125
6.	FICHAS DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS.....	125
7.	PREVISIONES DE EDIFICACIÓN	125
7.1.	Presupuesto estimativo total de inversión	125
7.2.	Memoria de calidades y Planos orientativos del modelo de construcción	128
d)	PLAZOS DE INICIO Y FIN DE LAS OBRAS	129
1.	CRONOGRAMA DE OBRA	129
2.	FASES DE EJECUCIÓN DE LA OBRA.....	134
2.1.	Proyecto de Expropiación y constitución de Complejo Inmobiliario	134
2.2.	Infraestructura de Urbanización y acondicionamiento de las parcelas	135
2.3.	Construcción del núcleo básico del proyecto	136
2.4.	Construcción de los elementos de apoyo.....	137
e)	ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO JUSTIFICATIVO DE LA VIABILIDAD DEL PROYECTO	139
1.	Relevancia y mejora de la competitividad Territorial: efectos favorables y permanentes.....	139
2.	Estudio económico-financiero.....	140
3.	Solvencia en la capacidad de gestión y económico-financiera.	141
3.1.	Introducción.....	141
3.2.	Solvencia en la capacidad de gestión.....	142
3.3.	Solvencia económico-financiera	149
4.	Estudio de sostenibilidad económica.....	150
4.1.	Desde la óptica de la sostenibilidad de la actividad logística: Madrid como nodo de la globalización: el incremento de la demanda logística.....	150

4.2.	Desde la óptica del impacto sobre los presupuestos de las Administraciones.	151
4.2.1.	Iniciativa privada.	151
4.2.2.	Incremento de recursos para las Administraciones.	151
f)	CONFORMIDAD O NO A LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE.....	153
1.	MODIFICACIONES AL PLAN GENERAL DE TORREJÓN DE VELASCO	153
2.	DOCUMENTOS MODIFICADOS PLAN GENERAL.....	155
2.1.	NORMAS URBANISTICAS.....	155
2.2.	PLANOS DE ORDENACIÓN.....	161
g)	MARCO JURÍDICO DE LA EJECUCIÓN Y GESTION DEL P.A.R A42	172
1.	Introducción. Identificación del promotor. (Art. 36.1.D Ley 9/1995).	172
2.	Obligaciones asumidas por el promotor (36.1.k ley 9/1995).	173
3.	Fases y plazos para el desarrollo del Proyecto (art. 36.1.f Ley 9/1995)	179
4.	Sistema de actuación (art. 6.1.h Ley 9/1995).	182
5.	Garantías de cumplimiento (art. 36.1.l de la Ley 9/1995).	189

Anexos

- ANEXO 1: DECLARACIÓN DE INTERES REGIONAL
- ANEXO 2: PREVISIONES DE EDIFICACIÓN
- ANEXO 3: ESTUDIO DE PREVISIONES DE TRÁFICO Y TRANSPORTE
- ANEXO 4: ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA
- ANEXO 5. PLANOS
- ANEXO 6. FICHAS CARACTERISTICAS TÉCNICAS
- ANEXO 7: ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS

a) ALCANCE REGIONAL DE LA ACTUACION

1. DECLARACIÓN DE INTERÉS REGIONAL



Figura 1. Imagen general del proyecto del parque Logístico ERGON A42. Fuente: Elaboración propia

Con fecha 24 de octubre 2023 y con conformidad con los artículos 33 y 35 b) de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo de la Comunidad de Madrid, emite la declaración de interés regional que se adjunta a continuación. En ella se fundamenta el interés regional y utilidad pública del Proyecto Ergon A42 y la decisión de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, favorable a su tramitación como proyecto de alcance regional. Como Anexo 1 se presenta la Declaración de interés Regional completa con sus anexos.



Dirección General de Promoción
Económica e Industrial
CONSEJERÍA DE ECONOMÍA,
HACIENDA Y EMPLEO

RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROMOCIÓN ECONÓMICA E INDUSTRIAL POR LA QUE SE EMITE LA DECLARACIÓN DE INTERÉS REGIONAL DEL PROYECTO DE PARQUE LOGÍSTICO “ERGON A42” EN EL MUNICIPIO DE TORREJÓN DE VELASCO.

Con fecha de 9 de octubre de 2023 tiene entrada en el registro de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, petición de Don Jorge Ángel Lázaro Soler, en representación de la empresa ERGON LOGISTIC PARK, A42, S.L. por la que se solicita a la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo la emisión de la declaración de interés regional del Proyecto de Parque Logístico ERGON A42, en el municipio de Torrejón de Velasco, a efectos de su posterior tramitación como Proyecto de Alcance Regional, al amparo de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo.

El Proyecto Ergon A42 se localiza al norte del casco urbano de Torrejón de Velasco. El complejo ocupará una superficie de 168,1 hectáreas, con una edificación prevista de 799.000 m² y tiene por finalidad la implantación de un parque logístico, en el que la convergencia de tecnología permita una sustancial mejora de la propia logística, esto es, de la reducción de tiempos y costes para clientes finales y empresas y de un parque de soporte a la digitalización y al emprendimiento (ERGON BOTS), con un alto nivel de compromiso en cuanto a sostenibilidad ambiental, laboral y energética, en un terreno sin especiales alternativas de desarrollo.

La petición se realiza al amparo de lo dispuesto en el artículo 35 b) de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, tras su modificación por la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid y se acompaña, al efecto, de una memoria de alcance regional del proyecto, justificativa del interés regional del Proyecto.

A la vista de la documentación presentada por el solicitante, y en uso de las atribuciones que me confieren el artículo 35 b) de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, y el artículo 21.1. h) del Decreto 230/2023, de 6 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo,

DISPONGO

De conformidad con los artículos 33 y 35 b) de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, emitir la declaración de interés regional que se adjunta como **Anexo**, en la que se fundamenta el interés regional y utilidad pública del Proyecto Ergon A42 y la decisión de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, **favorable a su tramitación** como proyecto de alcance regional.

La presente resolución no pone fin a la vía administrativa y contra la misma podrá interponerse recurso de alzada, en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente a aquél en que se publique la presente resolución, ante el titular de la Viceconsejería de Economía y Empleo de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, de conformidad con lo previsto en el artículo 121 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

EL DIRECTOR GENERAL DE PROMOCIÓN
ECONÓMICA E INDUSTRIAL
P.S. EL VICECONSEJERO DE ECONOMÍA Y EMPLEO
(Orden de la Consejera de Economía, Hacienda y Empleo de 19 de octubre de 2023)

Firmado digitalmente por: RODRÍGUEZ ASENSIO DANIEL
Fecha: 2023.10.24 13:17



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cns
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1037864728942859670819

DESTINATARIO:

Don Jorge Ángel Lázaro Soler. DNI 29214466-G
En representación de ERGON LOGISTIC PARK A42, S.L.
c/ Casas de Miravete, 2. Madrid 28031.
jlazaro@ergongroup.es

2. ENTORNO Y LOCALIZACIÓN DEL PROYECTO ERAGON A42

El proyecto del Parque Logístico ERAGON A42 se localiza cercano al límite de la Comunidad de Madrid con Castilla-La Mancha, al Norte del núcleo de población de Torrejón de Velasco, con una superficie aproximada de 161,5 ha, a destinar, prioritariamente, a usos de logística avanzada y en una ubicación ventajosa por la proximidad a la autovía A-42 y al Área Metropolitana de Madrid

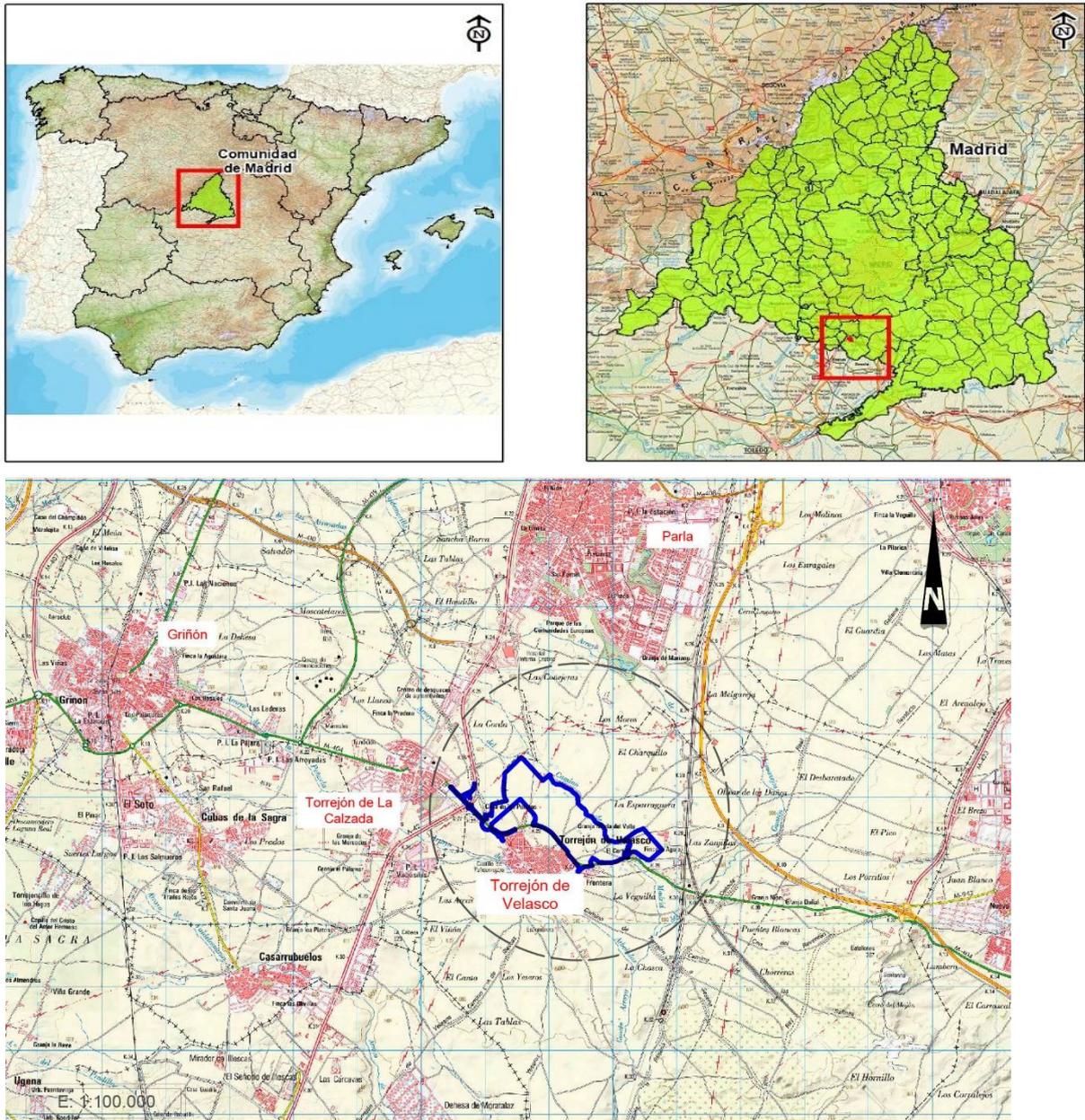


Figura 2. Plano de Situación del Proyecto ERAGON A42. Fuente: Elaboración propia

Se localiza dentro de un anillo de aproximadamente 20 minutos de desplazamiento en coche en el que residen casi 306.000 habitantes en la Comunidad de Madrid y algo más de 70.000 en Castilla La Mancha. Integran este anillo potencial: Parla (130.577 hab.), Valdemoro (79.100 hab.), Pinto (54.088 hab.) y localidades más pequeñas: Batres (1.823 hab.), Casarrubuelos (3.961 hab.), Cubas de la Sagra (6.698 hab.), Griñón (10.491 hab.), Serranillos del Valle (4.509 hab.), Torrejón de la Calzada (9.947 hab.) y Torrejón de Velasco (4685 hab.), en total: 305.879 habitantes en el año 2022. En municipios

lindantes pertenecientes a Castilla La Mancha (Toledo): Illescas (30.553 hab.), Seseña (28.102 hab.), Yebes (5.868 hab.) y Ugena (5.615 hab.), en total: 70.138 habitantes.



Figura 3. Plano de localización de ERAGON A42 en el entorno de ciudades del Sur de la Comunidad de Madrid.
Fuente: Elaboración propia

Se emplaza entre dos autovías, la A-42 que va dirección Toledo y la carretera Radial R-4 de la Comunidad de Madrid. ERAGON A42 discurre paralelo a la carretera comarcal M-404 al Norte de la localidad de Torrejón de Velasco.



Figura 4. Ubicación del proyecto ERAGON A42 en relación con los ejes de comunicación principales del Sur de la Comunidad de Madrid.
Fuente: Elaboración propia

Por la A-42 se accede a las principales circunvalaciones de Madrid: la M-50 en 10 Km, a la M-45 en 17 Km y a la M-40 en 20 Km. Mediante estas autovías la conexión con la A-2 (Barcelona-Francia) y la A-3 (Valencia y su puerto) son directas, lo que convierte esta ubicación en un **punto privilegiado para el acceso y distribución de mercancías**.

Discurren junto a la localidad también las líneas de AVE a Andalucía y Comunidad Valenciana. Se estima la posibilidad de que el tren de cercanías que va desde Madrid hasta la localidad de Parla, la

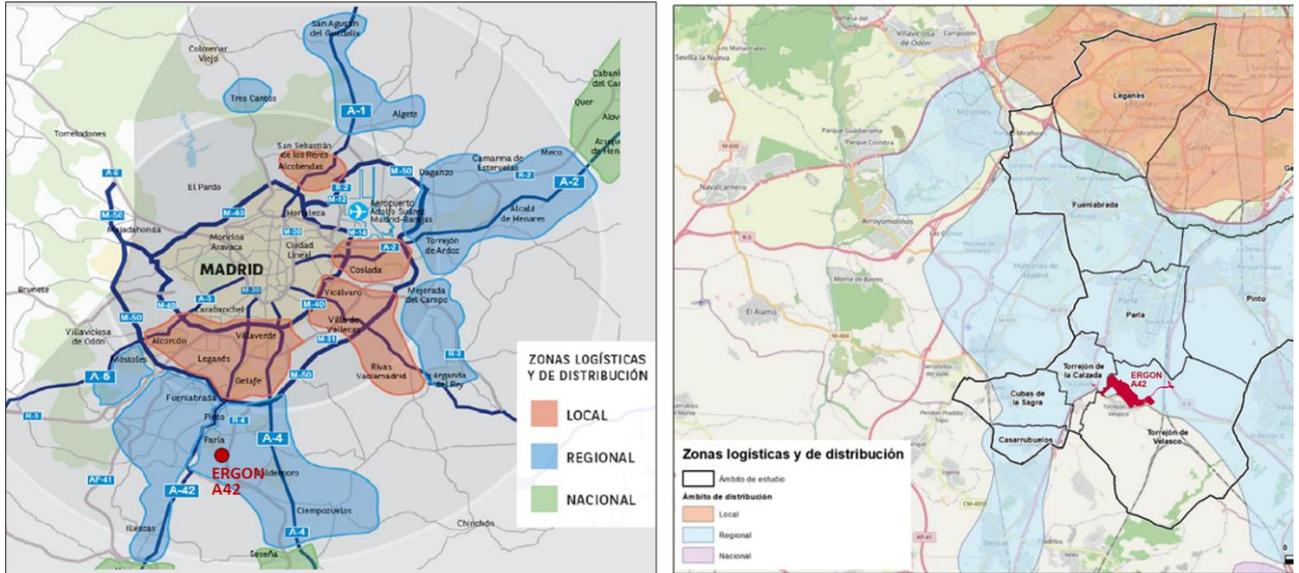


Figura 6. Corredores y coronas logísticas en el entorno de Madrid. Fuente. Estudio de Mercado Logística España 2020. TRIANGLE Real Estate Management.

3. EL MODELO ERGON DE PARQUES LOGÍSTICOS

El Modelo ERGON de Parque Logístico consiste en una instalación caracterizada por su capacidad de gestión, ahorro de energía, reducción del impacto ambiental y optimización de recursos; se apoya en las nuevas tecnologías para el despliegue de todas sus funcionalidades, generando un entorno altamente competitivo, que permitirá lograr un ahorro relevante en los costes de la cadena suministro. Representará **una ventaja de, al menos, dos años con relación a otros parques** que no integran los sistemas de gestión del Modelo ERGON.

Se trata de un recinto cerrado, de propiedad privada en su totalidad y hasta las conexiones y equipamientos públicos externos, donde las distintos operadores logísticos que se implantan en él cooperan en el aprovechamiento de unos servicios comunitarios de uso común e interactúan de modo organizado a fin de sincronizar los flujos de tráfico tanto internos como afluentes, minimizar los tiempos muertos en el proceso de estibaje, generar una comunidad energética con vocación de autosuficiencia, disponer de servicios conjuntos de vigilancia, seguridad, ordenación de tráfico, limpieza, mantenimiento, interacción logística, apoyo informático, comunicaciones telemáticas, suministro energético, formación laboral y selección /formación de mano de obra especializada para las instalaciones y otros equipamientos (privados) al servicio del conjunto de operadores logísticos concurrentes en el recinto. Los distintos operadores concurrentes han de desarrollar actividades con cierta sinergia recíproca para potenciar el conjunto.

Esencialmente, este modelo de parque debe contar, entre otros con los siguientes servicios:

PARTE A

- ✓ Desarrollo de un **gemelo digital** que reproduzca todas las operaciones del parque, y permita simular en él situaciones de tensión derivadas de acontecimientos climatológicos, económicos, imponderables en los transportes, etc. A partir de los datos y “conclusiones” del gemelo digital se preverán acciones para **gestionar las crisis** o **mejorar las capacidades operativas** del parque.
- ✓ **Gestión del parque:**

- Seguridad 24/7 mediante sistemas de videovigilancia.
 - Control de accesos mediante reconocimiento de matrículas autorizadas.
 - Gestión de recogida y entrega de mercancías optimizada, mediante una app a la que accederán los transportistas, para reducir tiempos de desplazamientos y de espera en el aparcamiento, mejorando así la eficiencia y la calidad de vida de éstos.
 - Control del tráfico interno en el parque.
 - Previsión de fenómenos atmosféricos y medidas a establecer para cada caso. Este servicio se compartirá con el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco y otros de la zona que puedan estar interesados.
 - Gestión de emergencias mediante sistemas automatizados de detección, alerta y protocolos a seguir.
 - Prevención de eventuales caídas de la red primaria de comunicaciones mediante conexión satelital auxiliar.
 - Gestión y tratamiento de datos mediante *blockchain*.
 - Gestión en recinto cerrado de las actividades del parque para evitar interferencias con las actividades diarias externas.
- ✓ **Gestión del mantenimiento de edificios**
- Gestión de mantenimiento preventivo y correctivo mediante software GMAO y aplicación móvil.
 - Gestión de edificios para optimizar usos y espacios.
- ✓ **Eficiencia energética**
- Sistema de iluminación inteligente del parque.
 - Estaciones de recarga de vehículos eléctricos con sistema de geolocalización y disponibilidad a tiempo real.
 - Plataforma de movilidad compartida para los empleados del parque para reducir costes, tiempo y emisiones contaminantes (reducción de la huella de carbono).
 - Producción y distribución optimizada de energía renovable, a través de paneles fotovoltaicos instalados en las zonas libres del parque y en las cubiertas de las naves.
 - Instalación fotovoltaica de 1,5MW para el suministro energético de los servicios comunes del parque.
 - Creación de una **Comunidad Energética Local con el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco**, permitiendo una reducción de los costes energéticos de los servicios públicos, hogares y pymes.
 - Control de emisiones en tiempo real y reporte de soluciones para su minimización.
- ✓ **Gestión de recursos y reducción del impacto ambiental**
- Gestión del ciclo integral del agua
 - Gestión de los residuos sólidos y líquidos (por otra parte, poco agresivos en las actividades logísticas).
 - Balsa de laminación de aguas pluviales y espacio natural de esparcimiento, ocio y contemplación de la biodiversidad local, integrado al anillo verde del parque
 - **Renaturalización del arroyo que circunda parcialmente el parque.**
 - **Acuerdo con Grefa** para la custodia del territorio y mantenimiento y supervisión de medidas correctoras y compensadoras de la fauna local.
 - Acuerdo con la **Escuela de Ingenieros Agrónomos** para el desarrollo de un **banco de semillas de especies autóctonas y el mantenimiento de las zonas renaturalizadas del anillo verde.**
- ✓ **Gestión integrada de recursos humanos:**

- **Plataforma de formación, selección y contratación de personal.**
 - **Oferta de cursos de formación y especialización en logística y digital.** Se está gestionando con Randstad el suministro gratuito de formaciones on-line sobre la cadena de suministro, con un volumen inicial de 70 cursos.
 - Actualización permanente de contenidos a partir de proveedores especializados en logística.
 - Acuerdos con las empresas usuarias del parque para asumir o integrar en los espacios del parque las actividades de formación y actualización profesional.
 - Acuerdos con la Viceconsejería de Empleo de la CAM, para validar las diferentes formaciones y las certificaciones de los proveedores de conocimiento que actuarán en el parque.
 - Acuerdos con la Universidad Carlos III para promover grados y másteres relacionados con la logística.
 - **Acuerdo con la Fundación Achalay para la integración laboral de personas en riesgo de exclusión social** por su eventual integración complicada en entorno laborales.
- ✓ **Infraestructuras previstas:**
- Las naves logísticas contarán con **certificación Breeam very good o excellence.**
 - Infraestructura previa que permita la **futura instalación de abastecimiento y distribución de hidrógeno verde:**
 - Infraestructura previa para la posible instalación de un centro de electrolización y almacenaje de hidrógeno.
 - Infraestructura previa para la posible distribución de hidrógeno verde a los usuarios del parque.
 - Infraestructura previa para la posible instalación de una Hidrolinera de servicio general.

PARTE B

- ✓ Urbanización certificada con **sello Breeam** de urbanismo sostenible.
- ✓ **Edificio multiusos**, con certificación Breeam “very good” o “excellence”, con espacios para:
 - Sala de **control del parque.**
 - Sala de **comunicaciones y centro de datos.**
 - **Estación meteorológica.**
 - Sala de **administración** del parque.
 - Aulas de **formación** del personal.
 - Salas de **coworking** y **lanzadera** de empresas.
 - Zona de **servicios:** restauración, centro deportivo y área de descanso.
- ✓ **Aparcamiento** vigilado 24/7.
- ✓ Las infraestructuras relativas a las conexiones con las redes exteriores, sistemas de infraestructuras y servicios generales

Se prevé asimismo presentar el proyecto ante la UE para que pueda obtener ayudas, así como una valoración positiva como parque logístico avanzado, que suponga un polo de atracción a la inversión en la zona.

A continuación, se acompañan dos diagramas de funcionamiento del parque y su modelo de gestión. El primero se corresponde con su principal elemento diferencial en cuanto a los sistemas antes

expuestos y su integración al gemelo digital de gestión de sistemas del parque y, el segundo, hace referencia a la gestión del modelo energético de generación distribuida.

A continuación, se acompañan dos diagramas de funcionamiento del parque y su modelo de gestión. El primero se corresponde con su principal elemento diferencial en cuanto a los sistemas antes expuestos y su integración al gemelo digital de gestión integral del parque, que permite conectar tanto a las administraciones públicas como a las empresas, usuarios y empleados del parque, creando de este modo una plataforma multinivel y multiusuario. El segundo, hace referencia a la gestión del modelo energético de generación distribuida.

RESUMEN MODELO ERGON SMART PARK:

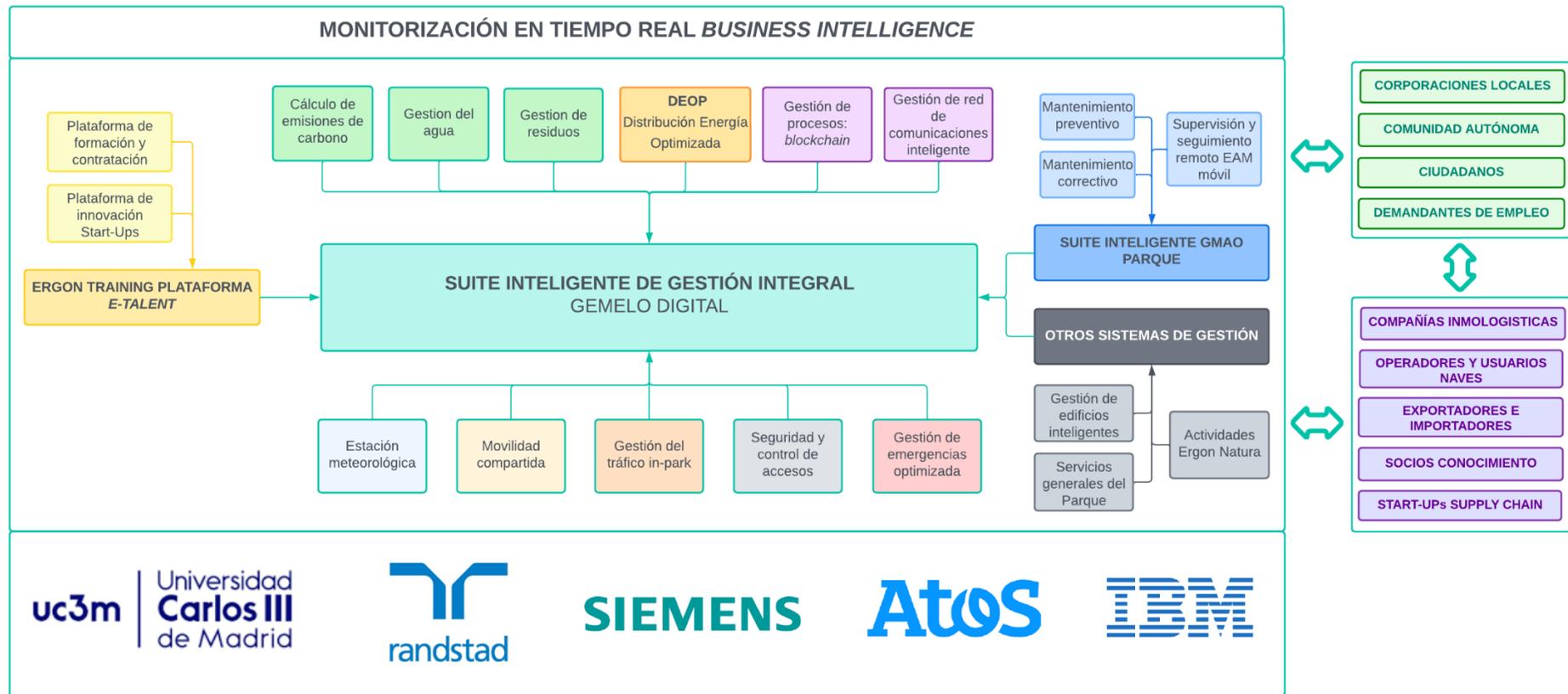


Figura 7. Resumen Modelo Ergon Smart Park. Fuente: Elaboración propia

RESUMEN MODELO ENERGÉTICO:

La producción del modelo se canaliza a través de **dos vehículos**, permitiendo generar un ahorro de miles de toneladas de **CO2/año**.

1. Joint Venture, formada por propietarios y usuarios de naves.

- ✓ Placas fotovoltaicas en las **cubiertas de las naves**.
- ✓ Excedente de energía → centros de consumo próximos al parque.
- ✓ **Beneficios** por la comercialización de excedentes y ahorros por la energía consumida.

2. Comunidad Energética Local, formada por ERGON Smart Park, ciudadanos y administraciones locales.

- ✓ Generación de energía en **espacios comunes** del parque.
- ✓ **Autosuficiencia** servicios parque.
- ✓ Capacidad de **abastecimiento a las viviendas** de la zona.
- ✓ Abastecimiento al **Ayuntamiento y administraciones locales**.

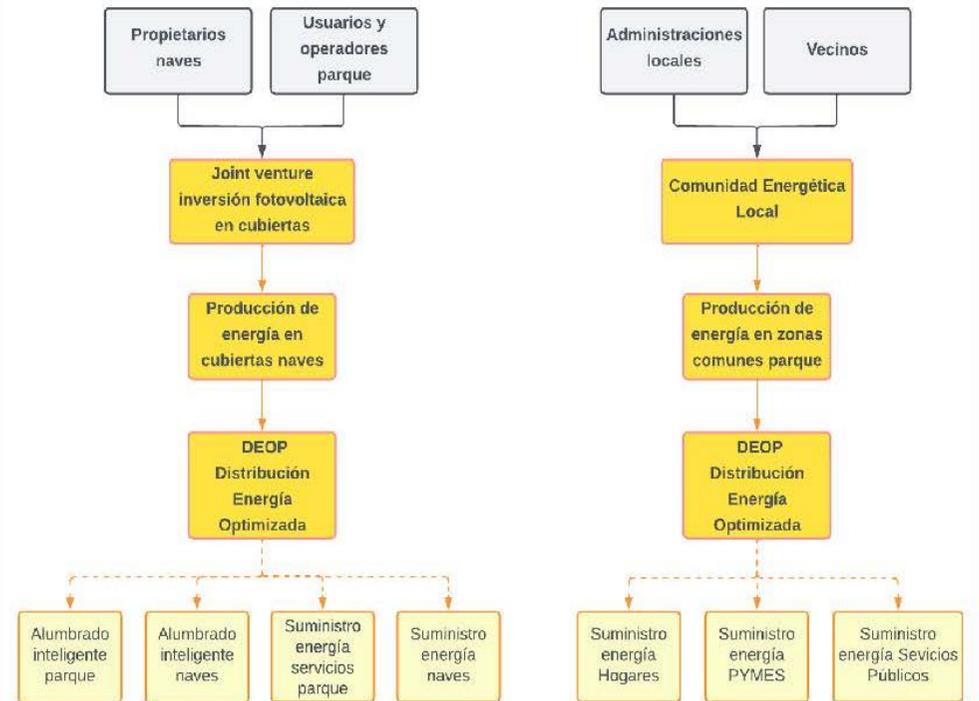


Figura 8. Resumen Modelo Energético. Fuente: Elaboración propia

b) LOCALIZACIÓN DE LAS OBRAS, DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO Y DESCRIPCIÓN FÍSICA Y JURÍDICA DE LOS TERRENOS

1. DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO

El proyecto del parque logístico ERGON A42 se localiza al norte del casco urbano de Torrejón de Velasco ocupando una superficie de 1.615.363 m². Involucra el parque logístico y sus conexiones exteriores.



Figura 9. Imagen desde el ámbito de Ergon A42 hacia el casco urbano de Torrejón de Velasco. Fuente: Elaboración propia

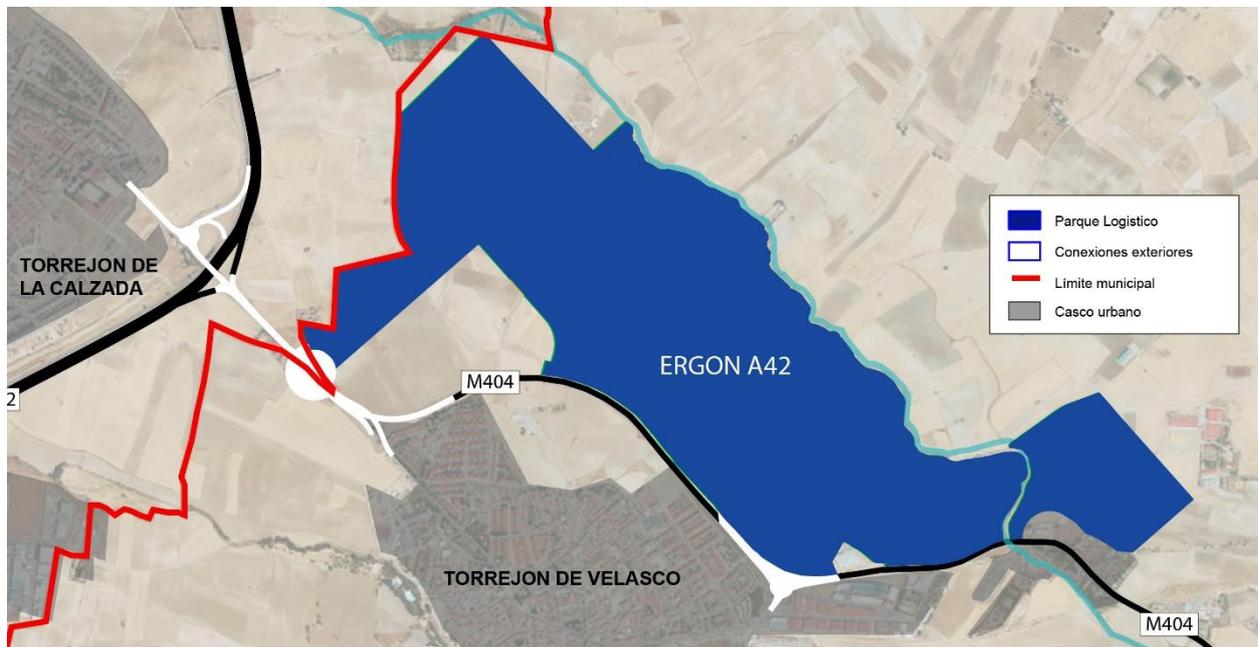


Figura 10. Plano de delimitación de ERGON A-42. Fuente: Elaboración propia

El límite NE está marcado por el arroyo Camino de Madrid y en su límite SO linda en la mayoría de su perímetro con la carretera M-404 y el sector clasificado en el Plan General de Torrejón de Velasco como Suelo Urbanizable Programado (S15). El límite NO viene marcado por el límite municipal de Torrejón de

Velasco y Torrejón de la Calzada y el límite SE sigue la delimitación del Suelo Urbanizable No Programado (SUNP1), tal y como se observa en el siguiente plano.

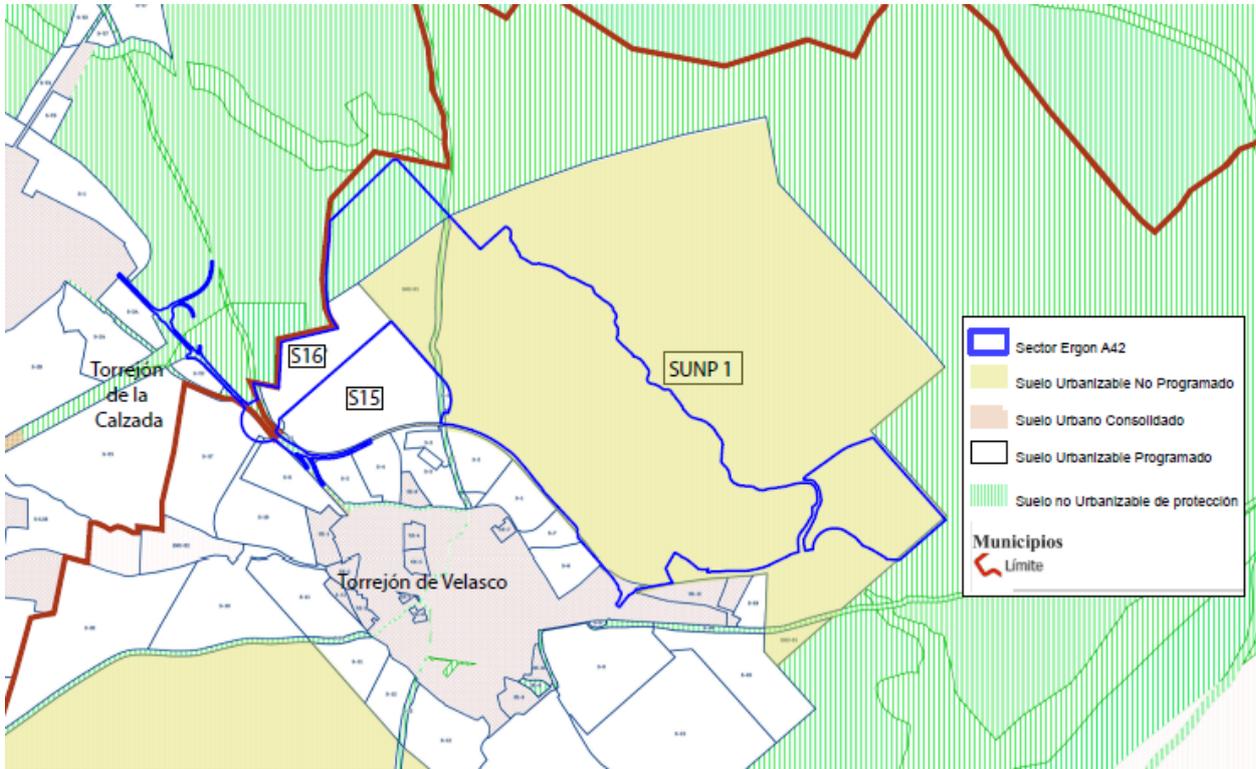


Figura 11. Plano de delimitación de ERGON A-42. Fuente: Elaboración propia

A continuación, se pasa a detallar la delimitación del parque logístico ERGON A42, iniciando en el cruce de la nueva rotonda de acceso cercana a la A42, el ámbito y el Sector S-15 y en sentido de las agujas del reloj. Los vértices, sus coordenadas UTM Huso 30 X e Y, así como la delimitación se detalla en el plano de ordenación O-2 “Delimitación del sector” que se presenta en el Anexo 5. “Planos”.



Figura 12. Plano de delimitación de ERGON A-42. Fuente: Elaboración propia

Iniciando en el vértice (164), el límite bordea el sector de suelo urbanizable programado S15 en dos de sus lados (NO y NE) hasta nuevamente encontrarse con la M404. En el vértice (140) el límite del sector transcurre paralelo a la M404 hasta el cruce de esta carretera con la Avda. Gregorio Ordoñez de Torrejón de Velasco. En este punto, vértice (110), el Sector incluye una nueva rotonda que permite mejorar la conexión del parque logístico con el casco urbano de Torrejón de Velasco. A partir de esta rotonda se sigue nuevamente paralelo a la M404 hasta encontrarse con la parcela catastral que actualmente acoge una nave industrial. El límite bordea esta parcela, vértice (106), y continúa nuevamente paralelo a la M404 hasta el cruce del arroyo Camino de Madrid con la carretera, vértice (92). A partir de este punto el límite del sector bordea dos parcelas urbanas con edificaciones hasta llegar al límite establecido por el Plan General de Torrejón de Velasco para el SUNP1, vértices (231) y (226). Cuando se encuentra con el camino de la Melgareja, vértice (218), el límite del sector continúa paralelo a este camino hasta su encuentro con el arroyo Camino de Madrid, vértice (211). A partir de este punto continúa paralelo al arroyo hasta el vértice (48).

En este punto el límite bordea una parcela con edificaciones continuando hacia el SO hasta el vértice (44) donde gira hacia el NO hasta el vértice (33). En este punto el límite gira nuevamente hacia el SO hasta encontrarse con el límite municipal de Torrejón de Velasco con Torrejón de la Calzada en el vértice (25). A partir de este punto el sector bordea el límite municipal hasta encontrarse con la M404 en el vértice (1). En este punto el sector acoge una nueva rotonda de acceso y viarios de enlace que permiten una mejor conexión del parque logístico con el casco urbano de Torrejón de Velasco y sus futuros desarrollos.

Desde la rotonda y en dirección noroeste, el sector acoge la carretera M404 y ocupa suelos del municipio de Torrejón de la Calzada. Esta carretera cruza, la autovía A42 en el mismo nivel, siendo la autovía la que cruza en una cota elevada. Al llegar al actual cruce con stop que permite la conexión viaria de estas dos infraestructuras el sector acoge una nueva rotonda que mejora el enlace de estos dos viarios.

2. ORDENACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE

El parque logístico se localiza dentro del municipio de Torrejón de Velasco y la ordenación urbanística vigente se corresponde con el Plan General de Torrejón de Velasco aprobado por medio de Acuerdo de la Comisión de Urbanismo de Madrid, en sesión celebrada el 25 de Julio de 2000, y publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid el 31 de agosto de 2000 (BOCM núm. 207)

El proyecto ocupa los siguientes suelos clasificados el Plan General de Torrejón de Velasco:

CLASIFICACIÓN DE SUELO PLAN GENERAL TORREJÓN DE VELASCO	SUPERFICIE SUELO (m2)	% OCUPACION
PARQUE LOGISTICO	1.557.471,19	96,42%
SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO 1	1.294.909,67	80,16%
SUELO NO URBANIZABLE (SNU) DE ESPECIAL PROTECCIÓN POR SU INTERES AGRICOLA Y/O EDAFOLOGICO	141.355,50	8,75%
SUELO NO URBANIZABLE (SNU) DE ESPECIAL PROTECCIÓN POR VIAS PECUARIAS	12.822,13	0,79%
SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO- S16	108.383,89	6,71%

Tabla 1. Superficie y porcentaje de suelo ocupado por parque logístico, según clasificación de suelo Plan General de Torrejón de Velasco. Fuente: elaboración propia.

El **parque logístico** (1.557.471,19 m², un 96.42 % del total) ocupa principalmente (80,16 %) suelo del sector clasificado en el Plan General de Torrejón de Velasco como Suelo Urbanizable No programado (SUNP 1). Le sigue el Suelo No Urbanizable (SNU) de especial protección por su Interés Agrícola y/o

Edafológico (8,75 %), Suelo Urbanizable Programado- S16 (6,71 %) y Suelo No Urbanizable (SNU) de Especial Protección por vías pecuarias (0,79 %).

Las **conexiones exteriores** (57.891,57 m², un 3.58 % del total) ocupan suelos dentro de los municipios de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada, ocupa principalmente Suelo No Urbanizable (SNU) de especial protección Sistema General Carreteras de ambos municipios (2,42 %), Suelo Urbanizable Programado de Torrejón de Velasco (0,55 %), Suelo Urbano de Torrejón de Velasco (0,55 %) y Suelo No Urbanizable (SNU) de Especial Protección por vías pecuarias de Torrejón de la Calzada (0,06 %).

CLASIFICACIÓN DE SUELO	SUPERFICIE SUELO (m ²)	% OCUPACION
CONEXIONES EXTERIORES	57.891,57	3,58 %
SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO (Plan General Torrejon de Velasco)	8.849,36	0,55%
SUELO URBANO (Plan General Torrejon de Velasco)	8.952,80	0,55%
SUELO NO URBANIZABLE (SNU) DE ESPECIAL PROTECCIÓN POR VIAS PECUARIAS (NNSS Torrejon de La Calzada)	923,92	0,06%
SUELO NO URBANIZABLE (SNU) DE ESPECIAL PROTECCIÓN SISTEMA GENERAL CARRETERAS (NNSS Torrejon de La Calzada)	20.549,40	1,27%
SUELO NO URBANIZABLE (SNU) DE ESPECIAL PROTECCIÓN SISTEMA GENERAL CARRETERAS (Plan General Torrejon de Velasco)	18.616,09	1,15%

Tabla 2. Superficie y porcentaje de suelo ocupado por conexiones exteriores, según clasificación de Planeamiento. Fuente: elaboración propia.

A continuación, se presenta un plano general de los suelos ocupados por el Proyecto y su clasificación dentro del planeamiento vigente.

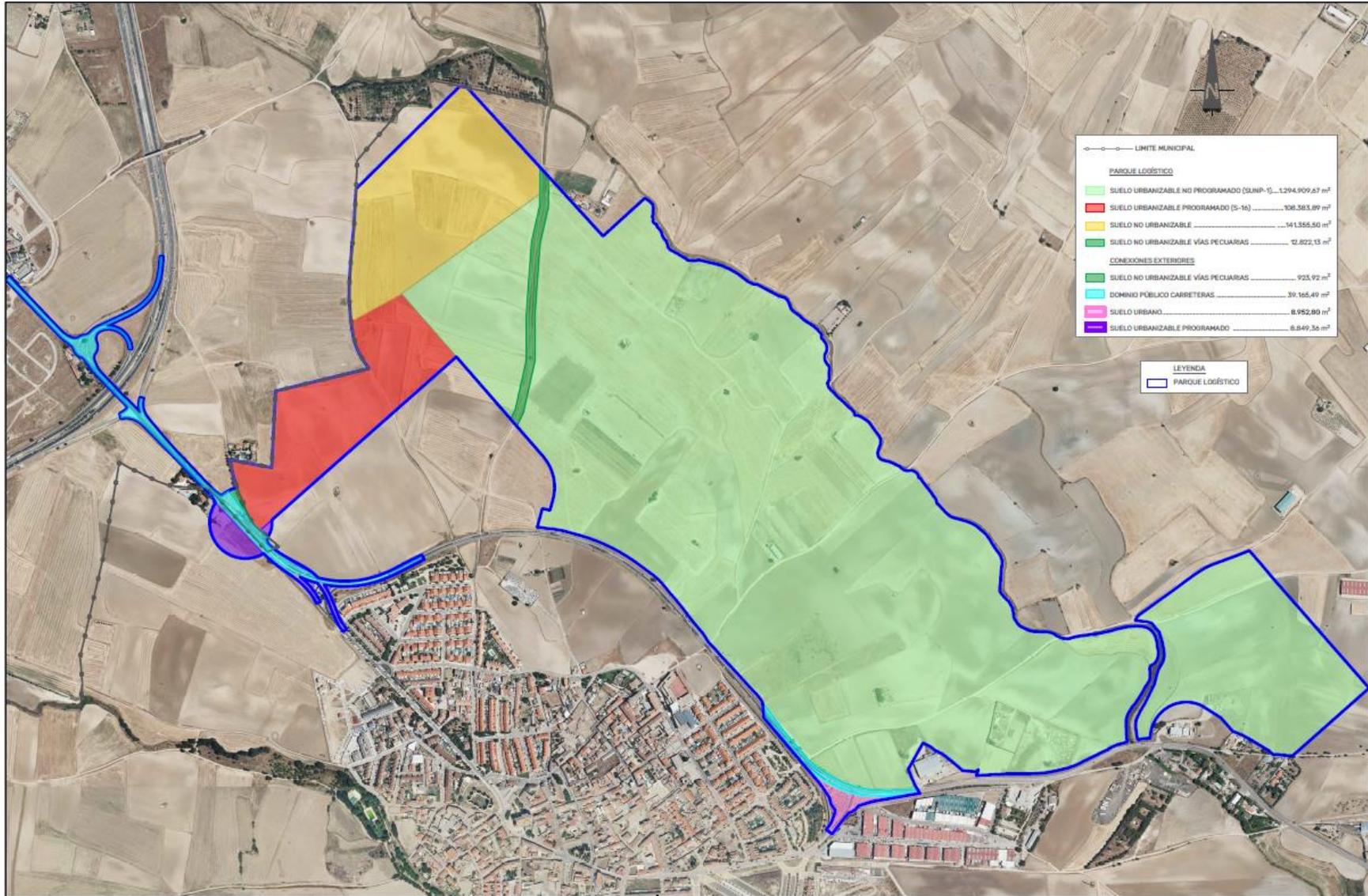


Figura 13. Plano sector Ergon A42 con clasificación de suelo por ordenación urbanística. Fuente: Elaboración propia

SUELOS PARQUE LOGÍSTICO

Suelo Urbanizable No programado (SUNP 1)

Según ficha del Plan General que se adjunta a continuación, El SUNP 1 tiene una superficie de 290,48 Ha, determinándose para este sector como uso principal el residencial. Se establece que el aprovechamiento tipo fijado por el PAU no podrá ser superior a 0,33 m²/m². La superficie de sistemas generales adscritos es de 49,08 ha.

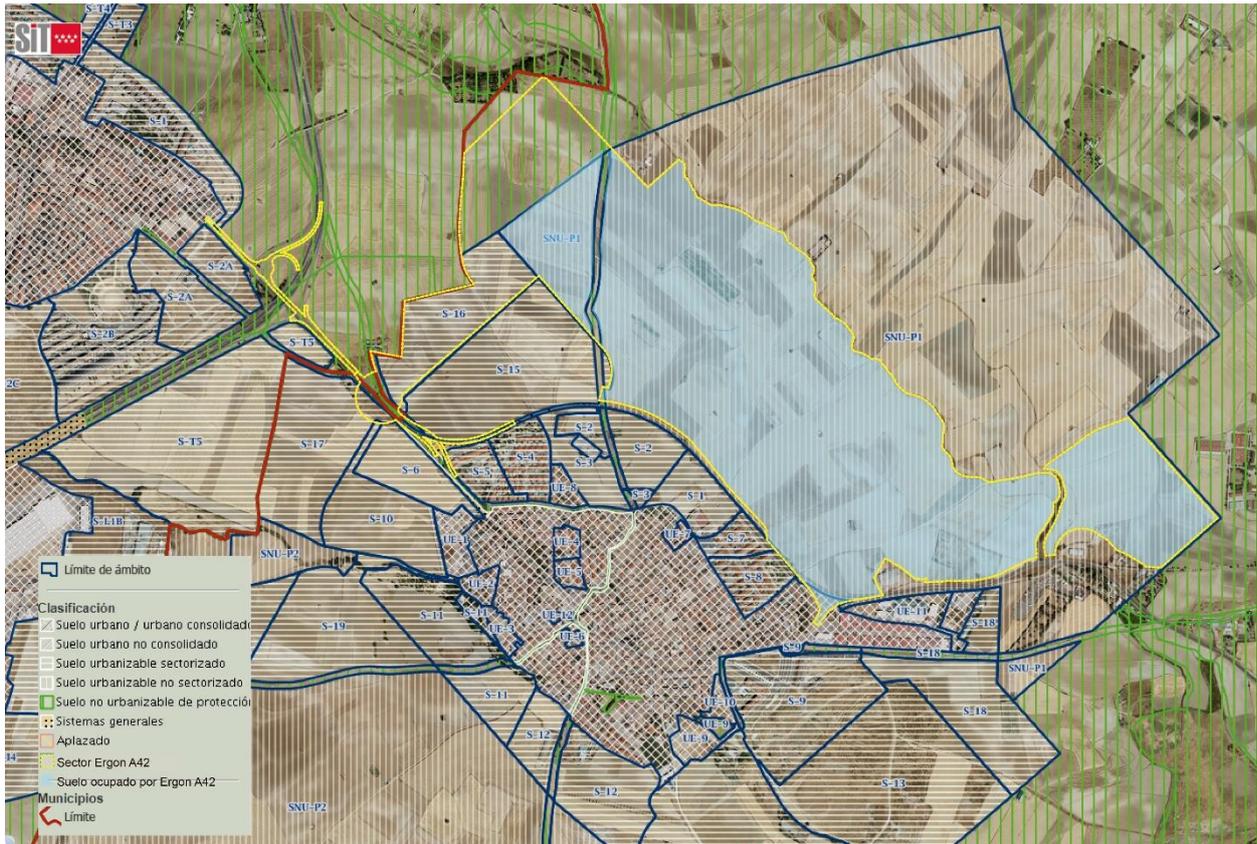


Figura 14. Suelo Urbanizable no programado ocupado por ERGON A42 y planeamiento vigente. Fuente: Comunidad de Madrid y Elaboración propia

El parque logístico ocupa 129 ha. de suelo clasificado de SUNP1 y tal como se observa en el anterior plano.

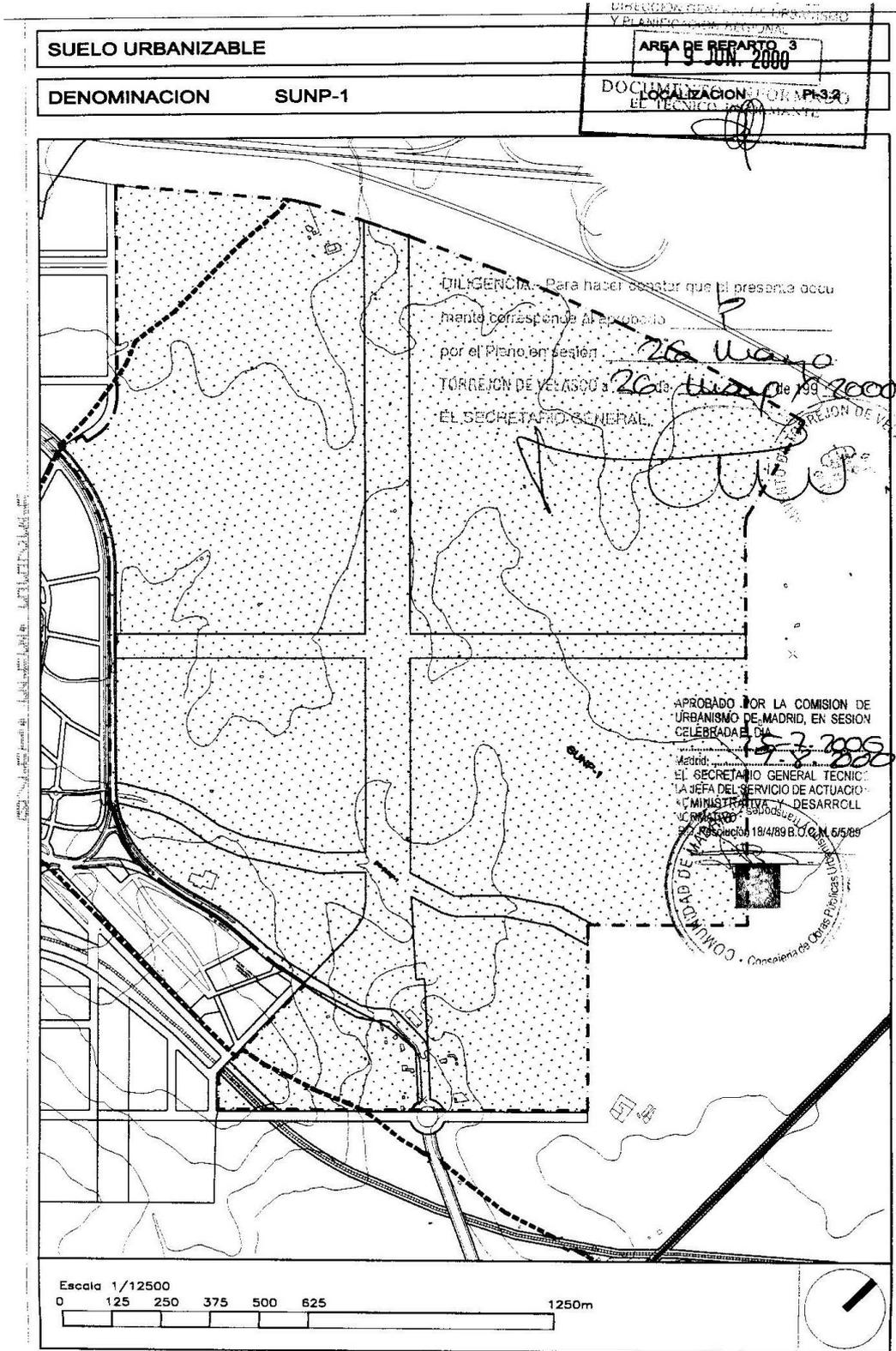


Figura 15. Ficha Sector SUNP 1. Fuente: Plan General de Torrejón de Velasco

SUELO URBANIZABLE		Area de Reparto 3	
DENOMINACION	SUNP1	Localización	P-3.2

Características

Superficie del Sector	290,4813	Ha
Superficie de Sistemas Generales Adscritos	49,0863	Ha
S.G. Viario	0,0000	Ha
S.G. Espacios Libres y Zonas Verdes	0,0000	Ha
Superficie del Sector+Sistemas Generales	339,5676	Ha
Uso Principal	Residencial	
Sistema de Actuación	Compensación	

Número Máximo de Viviendas

Densidad Máxima del Sector (sin S.G.)	16	Viv/Ha
Número Máximo de Viviendas	4650	Viv

Cesiones Obligatorias y Gratuitas

Se cumplirá lo establecido en el Reglamento de Planeamiento

Cesiones Vinculantes		
Equipamiento Docente, Interés Público y Social	0,0000	Ha
Espacios Libres y Zonas Verdes	0,0000	Ha
Viario	0,0000	Ha
Total	0,0000	Ha

Aprovechamientos

Aprovechamiento Tipo será fijado por el PAU Nunca será superior a 0,33 m ² /m ²	
--	---

Plazos

Presentación del Programa de Actuación Urbanística	No se establece
--	-----------------

Objetivos

Área de Protección Arqueológica Niveles A y C.
 Los espacios libres previstos sobre el arroyo del Camino de Madrid se adaptarán a cada parcela garantizando su adecuada protección

APROBADO POR LA COMISION DE URBANISMO DE MADRID, EN SESION CELEBRADA EL DIA 13 JUL. 2000
 Madrid, EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACION URBANÍSTICA Y DESARROLLO DEL PLAN DE ORDENACION URBANÍSTICA


El 34% de las viviendas estaran sujetas a un régimen especial de protección

Observaciones

Los terrenos de Vías Pecuarias que discurren en el sector quedarán excluidos del mismo con la clasificación de Sistema General Vías Pecuarias. Remisión del instrumento de planeamiento a la Dirección General de Agricultura.
 Evaluación de Impacto Ambiental preceptiva previa a la tramitación del Plan Parcial.
 Condiciones previas de tramitación del PAU:

- 1/ Se garantizará previamente la realización de las infraestructuras generales exteriores.
- 2/ Se justificará prevalencia del valor urbanístico sobre el agrícola
- 3/ El Suelo Urbanizable Programado ha de estar agotado

DILIGENCIADA EN TORREJÓN DE VELASCO, EL DÍA 11 DE JULIO DE 2000
 por el Pleno en sesión 11-07-00
 TORREJÓN DE VELASCO a 11 de Julio de 2000
 EL SECRETARIO GENERAL

Figura 16. Ficha Sector SUNP 1. Fuente: Plan General de Torrejón de Velasco

Suelo No Urbanizable (SNU) de especial protección por su Interés Agrícola y/o Edafológico

El SNU Protegido Clase II - Espacios de Interés Edafológico y Agrícola está delimitado en el plano de ordenación “Clasificación de suelo” y su desarrollo normativo se realiza en la Normativa Urbanística del Plan General. “Normas particulares para el suelo no urbanizable. Se incluyen en esta categoría los suelos de mayor interés por su potencial para la producción agraria, que los hace especialmente aptos para el cultivo.

Se trata de suelos profundos, bien drenados y de texturas adecuadas, sobre topografías suaves.

Establece la normativa que los terrenos en esta categoría de suelo solo podrán producirse calificaciones urbanísticas en las condiciones establecidas en la Ley 9/95.

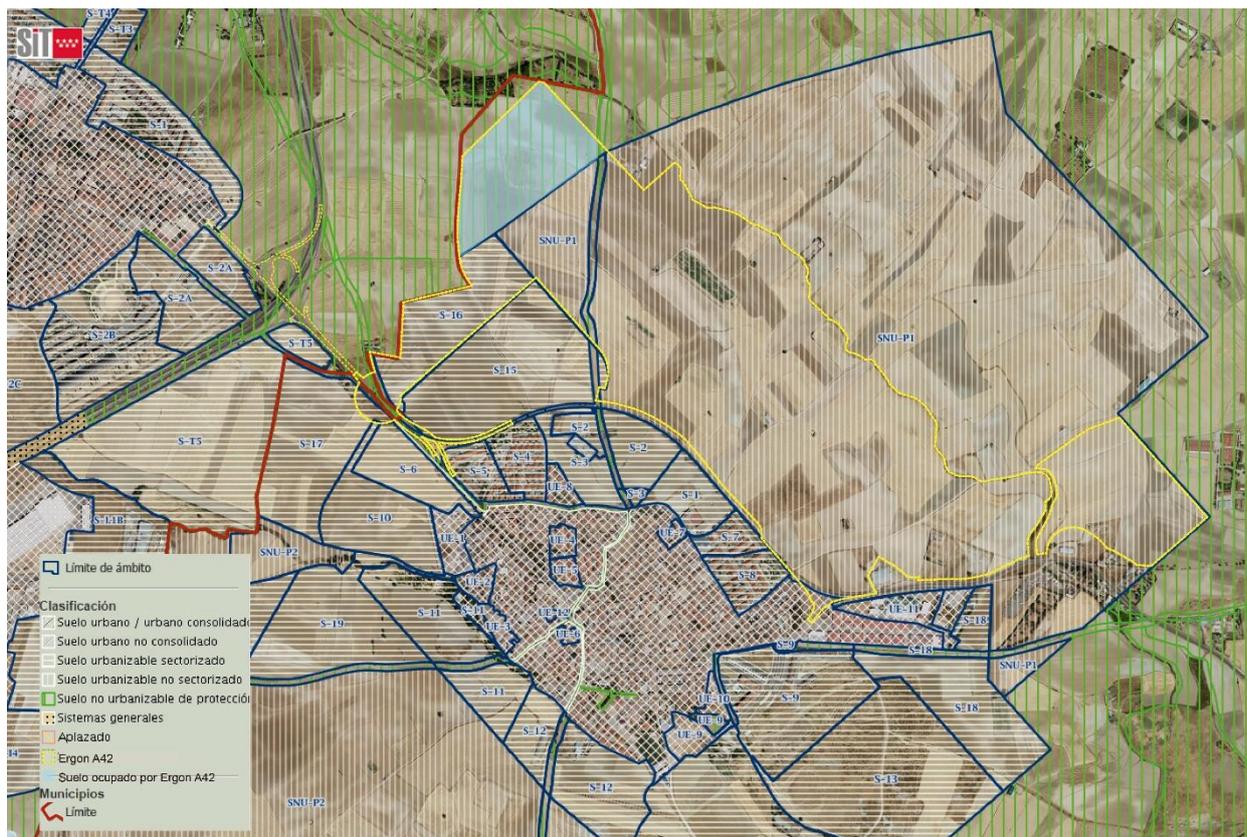


Figura 17. SNU ocupado por ERGON A42 y planeamiento vigente. Fuente: Comunidad de Madrid y Elaboración propia

El parque logístico Ergon A42 ocupa 14 ha. de Suelo No Urbanizable especialmente protegido, tal y como se observa en el anterior plano.

La inclusión de Suelo No Urbanizable Protegido dentro de la delimitación del PAR está autorizada por el artículo 34 de la Ley 9/1995 (modificado por la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid, (“Ley Omnibus”), que permite, en su apartado 1 tras su nueva redacción, que los Proyectos de Alcance Regional se desarrollen en cualquier clase de suelo. Añadiéndose, en este precepto, también que, cuando se prevea la implantación de estos Proyectos en Suelo No Urbanizable de Protección o en Suelo Urbanizable No Sectorizado, la declaración de interés regional implicará la innecesidad de obtener la calificación urbanística o el Proyecto de Actuación Especial previstos en la Ley 9/2001.

Suelo Urbanizable Programado (S16)

Ergon A42 ocupa en su totalidad el sector S16. Según la ficha del Plan General este sector de Suelo Urbanizable Programado tiene una superficie de 10 ha., determinándose para este sector como uso principal el terciario. Tiene una superficie de Sistemas Generales adscritos de 0,7518 Ha y unas cesiones obligatorias de 3,18 Ha. El aprovechamiento tipo del área de reparto es de 0,2807 Ua/m².

Dentro de SG 16 se proyecta parte de la rotonda sobre la M404.

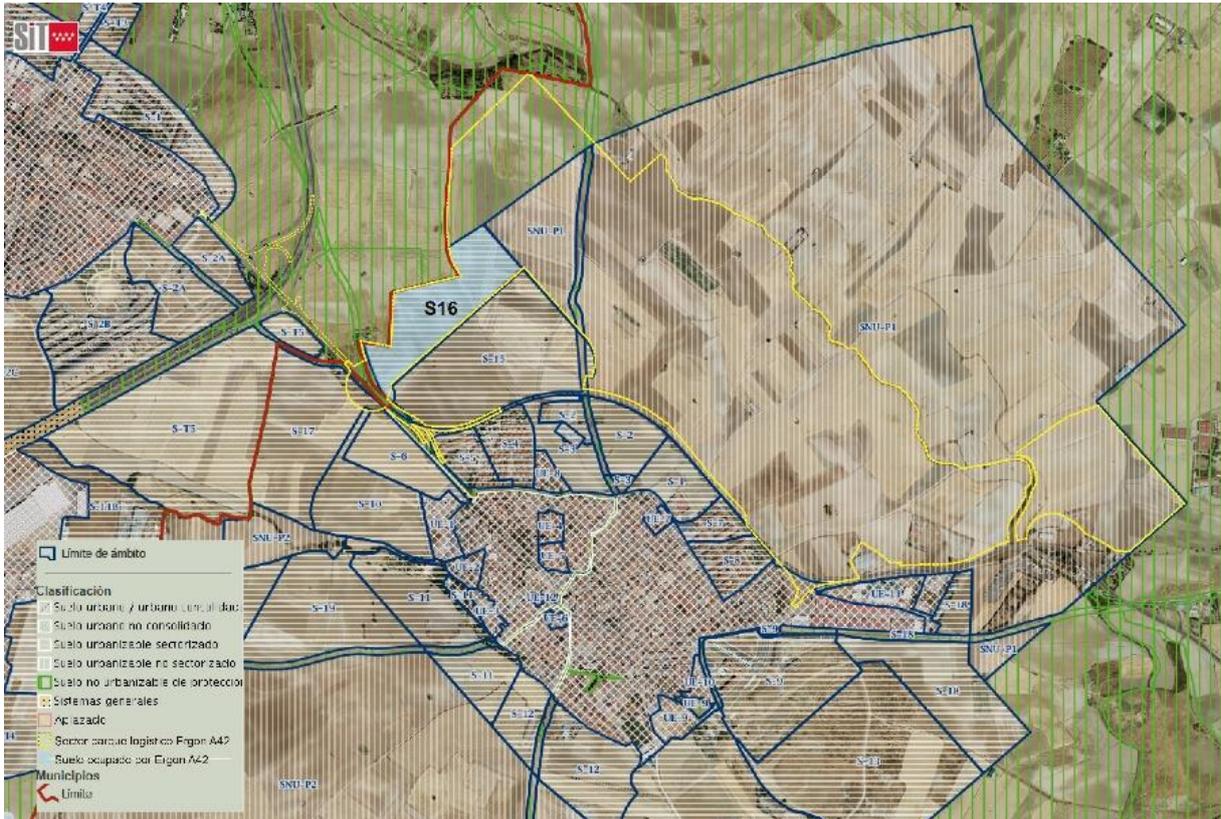


Figura 18. Sector S16 ocupado por ERGON A42 y planeamiento vigente. Fuente: Comunidad de Madrid y Elaboración propia

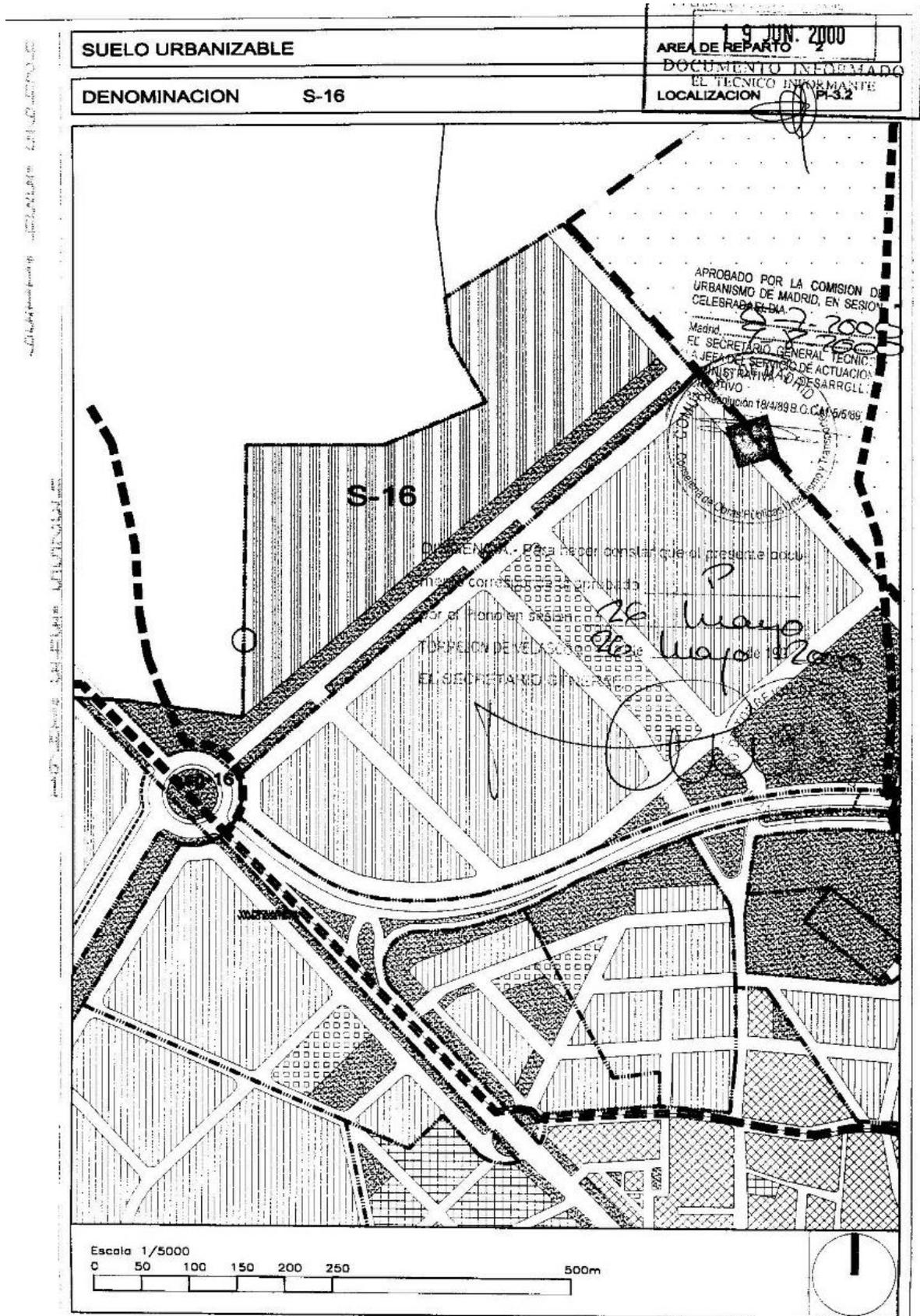


Figura 19. Ficha Sector S16. Fuente: Plan General de Torrejón de Velasco

SUELO URBANIZABLE		URBANISMO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y PLANEAMIENTO Area de Reparto 2	
DENOMINACION S-16		Localización 2000 P.3.2	
Características			
Superficie del Sector		10,3468	Ha
Superficie de Sistemas Generales Adscritos		0,7518	Ha
S.G. Viario		0,7518	Ha
S.G. Espacios Libres y Zonas Verdes		0,0000	Ha
Superficie del Sector+Sistemas Generales		11,0986	Ha
Uso Principal		Terciario	7,1626 ha
Sistema de Actuación		Compensación	
Número Máximo de Viviendas			
Densidad Máxima del Sector (sin S.G.)			
Número Máximo de Viviendas			
Cesiones Obligatorias y Gratuitas			
Se cumplirá lo establecido en el Reglamento de Planeamiento			
Cesiones Vinculantes			
Equipamiento Docente, Interés Público y Social		0,0000	Ha
Espacios Libres y Zonas Verdes		1,2691	Ha
Viario		1,9151	Ha
Total		3,1842	Ha
Aprovechamientos			
Aprovechamiento Tipo del Area de Reparto		0,2807	Ua/m2
Aprovechamiento Lucrativo Residencial Libre (RL=1)		0	m2c
Aprovechamiento Lucrativo Residencial Protegido (RP=0,80)		0	m2c
Aprovechamiento Lucrativo Industrial (IND=0,80)		0	m2c
Aprovechamiento Lucrativo Terciario (TER=0,85)		43,089	m2c
Aprovechamiento Lucrativo Total		43,089	m2c
Edificabilidad		0,4164	m2c/m2s
Plazos			
Presentación del Plan Parcial		Segundo Cuatrienio	
Nota: El Sector debe asumir la financiación de las infraestructuras necesarias para garantizar el abastecimiento, saneamiento y depuración de los mismos conforme al Convenio que se suscriba entre el Ayuntamiento y el Canal de Isabel II			
Objetivos			
Grandes asentamientos terciarios próximos a los nuevos grandes ejes de comunicaciones			
Area de Protección Arqueológica Nivel B			
Se proporcionará continuidad a las Vías Pecuarias que atraviesan el sector con tratamientos a concretar en el Plan Parcial de acuerdo a la Ley 8/1998 de 15 de junio de Vías Pecuarias de la Com. de Madrid.			
DILIGENCIA.- Para hacer constar que el presente documento corresponde al aprobado			
por el Pleno en sesión de 26 Mayo 2000			
TERRAJÓN DE VELASCO			
EL SECRETARIO GENERAL			
Observaciones			
Los terrenos de Vías Pecuarias que discurren en el sector quedarán excluidos del mismo con la clasificación de Sistema General Vías Pecuarias. Remisión del instrumento de planeamiento a la Dirección General de Agricultura.			
La ejecución de la rotonda eliminará el giro a la izq. de la raqueta existente en la entrada al casco urbano.			
Se observarán las condiciones de enterramiento de líneas eléctricas aéreas así como la subterranización de los centros de transformación. Evaluación de Impacto Ambiental preceptiva a la tramitación del Plan Parcial.			
Se garantizará previamente la realización de las infraestructuras generales exteriores. Cumplimiento D.78/99 de prot. acústica.			
Afección del Sistema General de Carreteras de la M-404. Cumplimiento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid.			

Figura 20. Ficha Sector S16. Fuente: Plan General de Torrejón de Velasco

Suelo No Urbanizable (SNU) de Especial Protección por Vías Pecuarias

Se integra dentro del Suelo No Urbanizable Protegido Clase 1. Espacios Protegidos. Se incluyen en esta categoría espacios que gozan de algún régimen específico de protección en virtud de disposiciones adoptadas de conformidad con la legislación en vigor, en este caso el sistema de vías pecuarias. El Plan General establece en sus normas urbanísticas las vías pecuarias dentro del término municipal de Torrejón de Velasco, incluyéndose la Vereda del Camino de Madrid que cruza por el sector del proyecto Ergon A42. Establece para esta vía una anchura de 20,89 m.

El objetivo establecido para estos terrenos es asegurar su uso para el tránsito ganadero de conformidad con lo establecido en la Ley 3/95 de Vías Pecuarias y la Ley 8/98 de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.

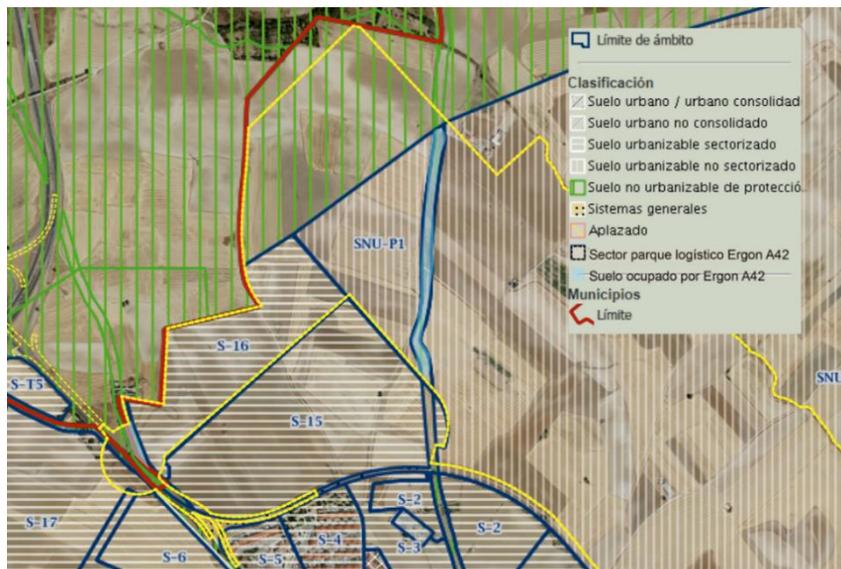


Figura 21. SNU de Especial Protección por Vías Pecuarias ocupado por ERGON A42 y planeamiento vigente.
Fuente: Comunidad de Madrid y Elaboración propia

La Ley 8/1988 de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid en su artículo 6 remite su clasificación a la Ley Estatal y establece que se conservará su anchura superior a los máximos indicados en la referida Ley

En el artículo 10.4.1 “Condiciones específicas para el suelo no urbanizable especialmente protegido” del Plan General se establecen las normas urbanísticas para las vías pecuarias.

El parque logístico permite el paso público de la vía pecuaria, desviándola ligeramente hacia el oeste. Se mantiene la anchura legal de 20,89 y se reserva 1,3 ha. de suelo para su paso a través de Ergon A42,

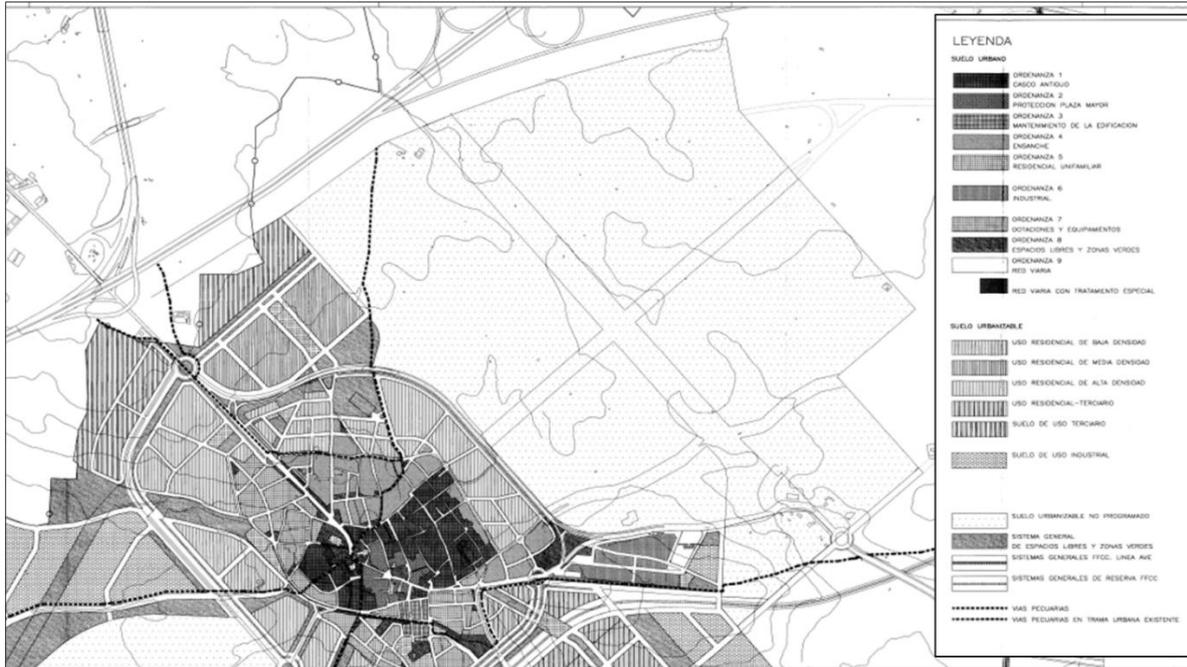


Figura 22. Plano de usos y ordenanzas de Torrejón de Velasco. Fuente: Plan General de Torrejón de Velasco

SUELO CONEXIONES EXTERIORES

Suelo Urbanizable Programado (S17y S15)

Para el desarrollo de la rotonda de acceso al parque logístico, se ocupa suelo urbanizable programado del **sector S17** (8.525,76 m²). El Plan General determina para este sector como uso principal el residencial. Este sector tiene una superficie de 13,14 ha y se establece una superficie de 1,264 ha para Sistemas Generales. La rotonda de acceso ocupa parte de la superficie de Sistemas Generales determinados en la ficha del sector y que se corresponden también con la propuesta de una rotonda hacia la M404.

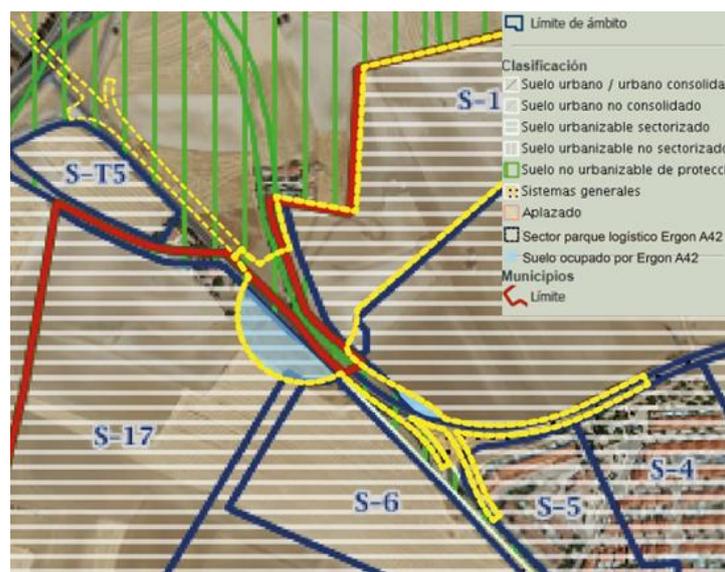


Figura 23. SUP ocupado por ERGON A42 y planeamiento vigente. Fuente: Comunidad de Madrid y Elaboración propia

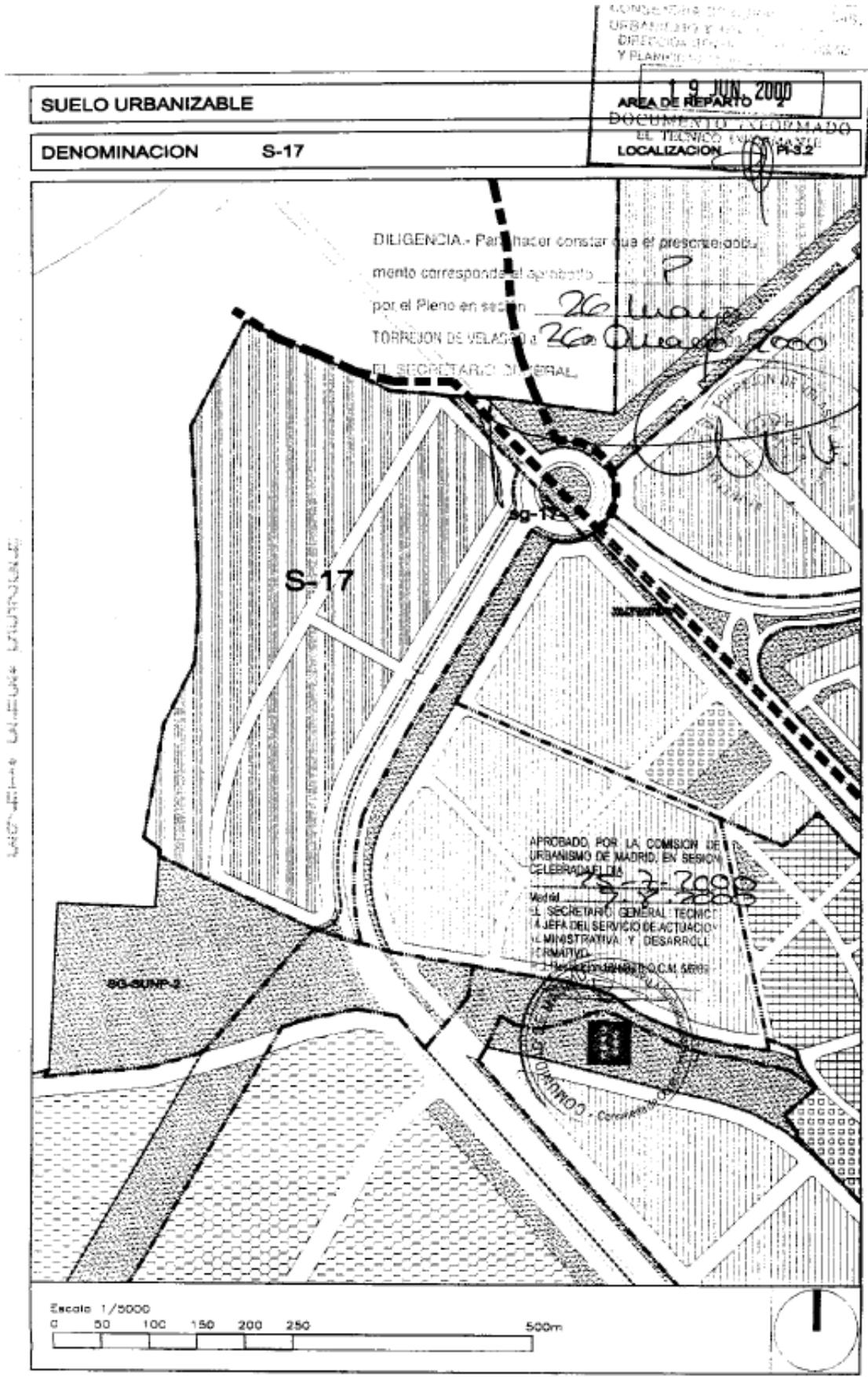


Figura 24. Ficha Sector S17. Fuente: Plan General de Torrejón de Velasco

Si bien la inclusión del sector S-15 se entendería de manera lógica en el ámbito del proyecto, tanto la iniciativa privada consultada como el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco han manifestado respectivamente el propósito y la conformidad de llevar a término la promoción del mismo. Para el Sector S15 el Plan General determina como uso principal el residencial. Este sector tiene una superficie de 19,5 ha y se establece una superficie de 0,42 ha para Sistemas generales. La infraestructura viaria sobre la M404 del proyecto ocupa una pequeña franja de suelo (323,6 m²) de este sector y colindante con la carretera.

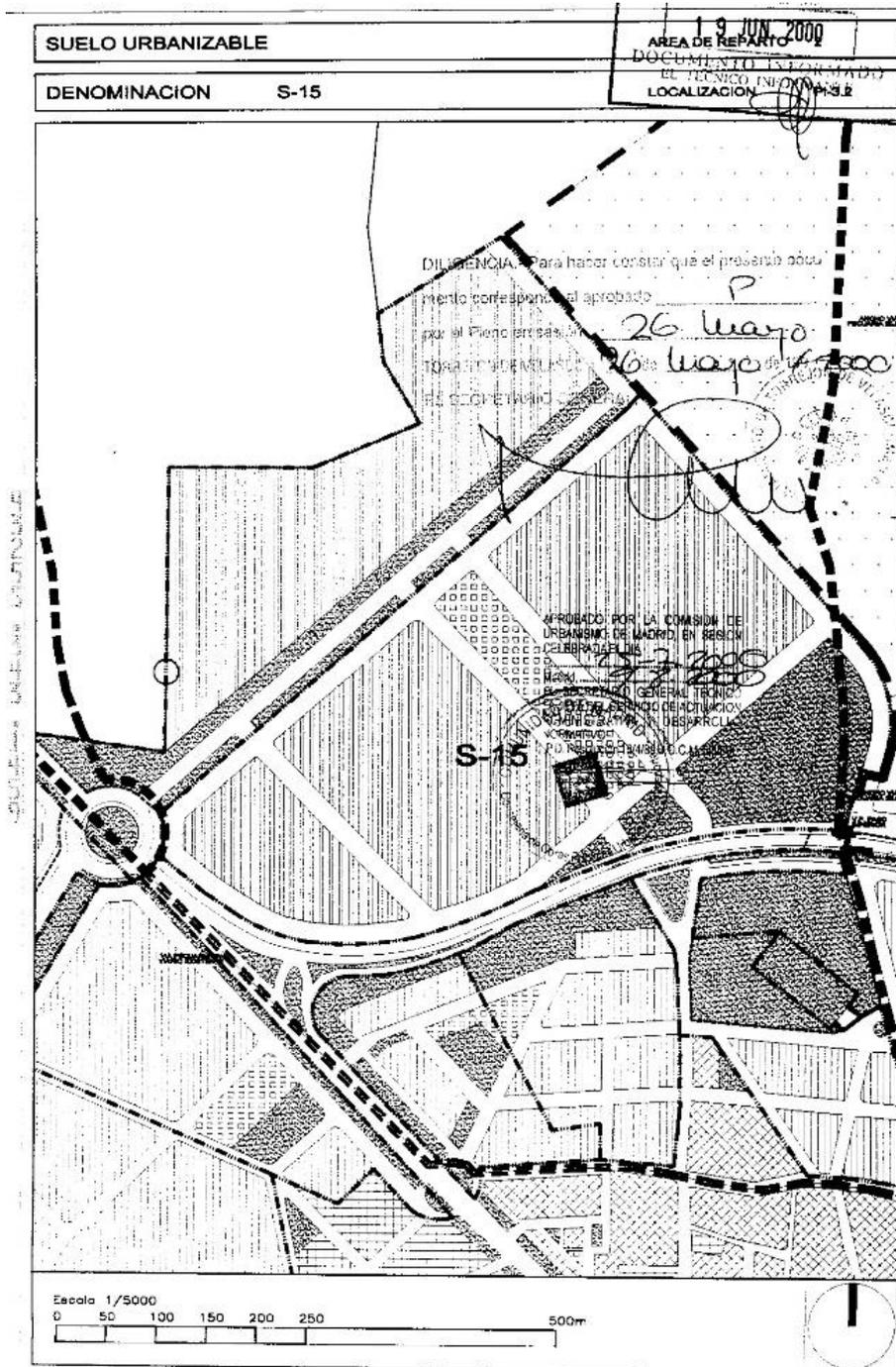


Figura 25. Ficha Sector S15. Fuente: Plan General de Torrejón de Velasco

Suelo Urbano

Se corresponde con las áreas consolidadas físicamente o con planeamiento en desarrollo. Se ocupa un total 8.952,8 m2 para el desarrollo de las infraestructuras viarias de acceso al parque logístico y de integración con el casco urbano de Torrejón de Velasco. Estas dos áreas se marcan en azul en el siguiente plano.

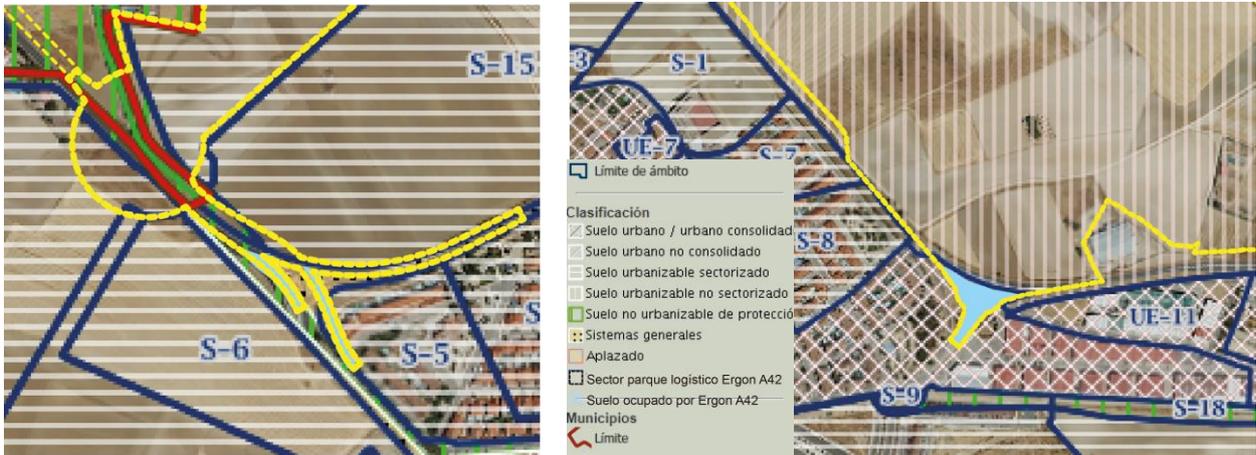


Figura 26. Suelo Urbano ocupado por ERGON A42. Fuente: Comunidad de Madrid y Elaboración propia

Dominio Público De Carreteras

La zona de dominio público de carreteras son los terrenos ocupados por la carretera de la Comunidad de Madrid - M404, incluye sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía que se corresponde con 3 metros. Se ocupa un total de 39.165 m2 de suelo en los municipios de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada.

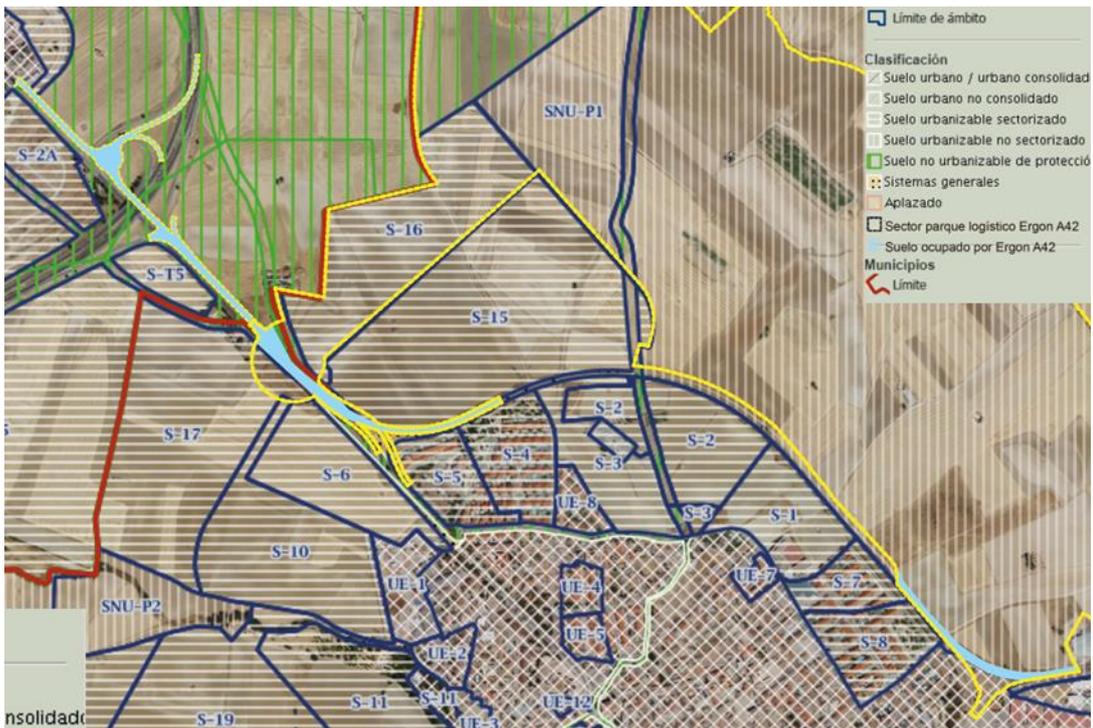


Figura 27. Dominio Público de Carreteras ocupado por ERGON A42 y planeamiento vigente. Fuente: Comunidad de Madrid y Elaboración propia

Suelo No Urbanizable Vías Pecuarias. Normas Subsidiarias Torrejón de La Calzada.

El planeamiento vigente en el municipio de Torrejón de la Calzada se corresponde con las Normas Subsidiarias de Planeamiento Municipal aprobadas definitivamente por medio de Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, en sesión celebrada el 2 de agosto de 2001.

Hacia la nueva rotonda de acceso sobre la M404, se localiza un pequeño tramo de la vía pecuaria denominada “Vereda de Segovia” que discurre por el término municipal de Torrejón de la Calzada, y cuyos terrenos están clasificados por las vigentes NNSS como Suelo No Urbanizable de Especial Protección de las Vías Pecuarias y Caminos Tradicionales. Se respeta su paso manteniendo su anchura legal de 20,89. Se da continuidad a esta vía a través de la rotonda y se permite la conexión con la vía pecuaria “Vereda de Castilla”.



Figura 28. Vías pecuarias y sector ERGON A42. Fuente: Comunidad de Madrid y Elaboración propia

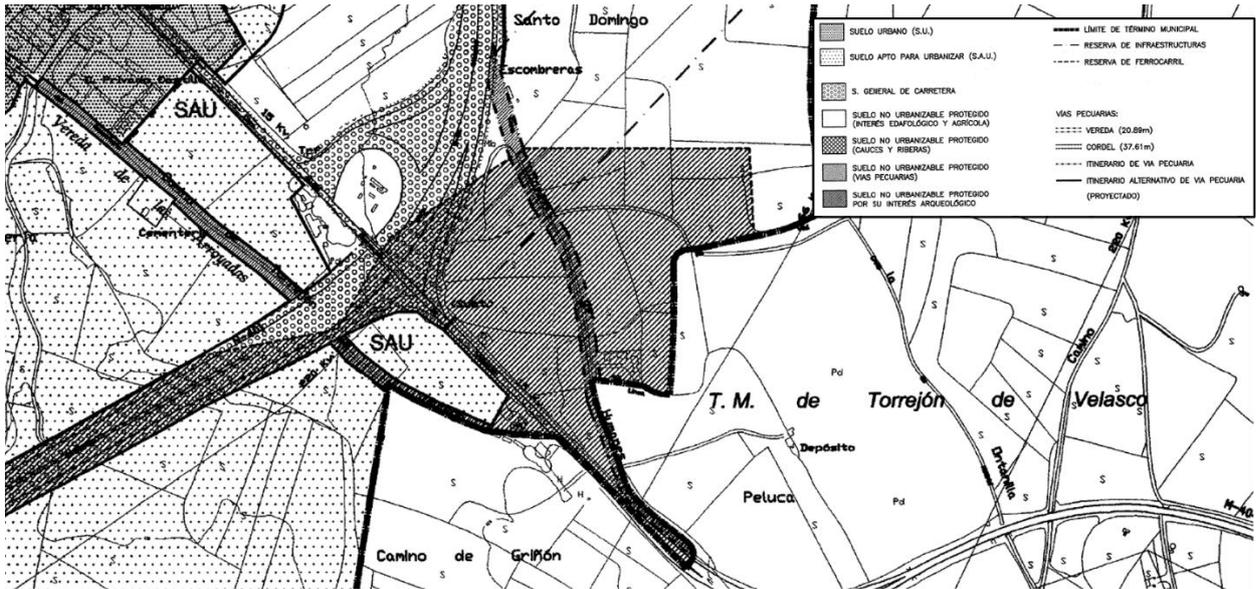


Figura 29. Plano de usos de suelo. Fuente: Normas subsidiarias de Torrejón de la Calzada

3. TOPOGRAFÍA

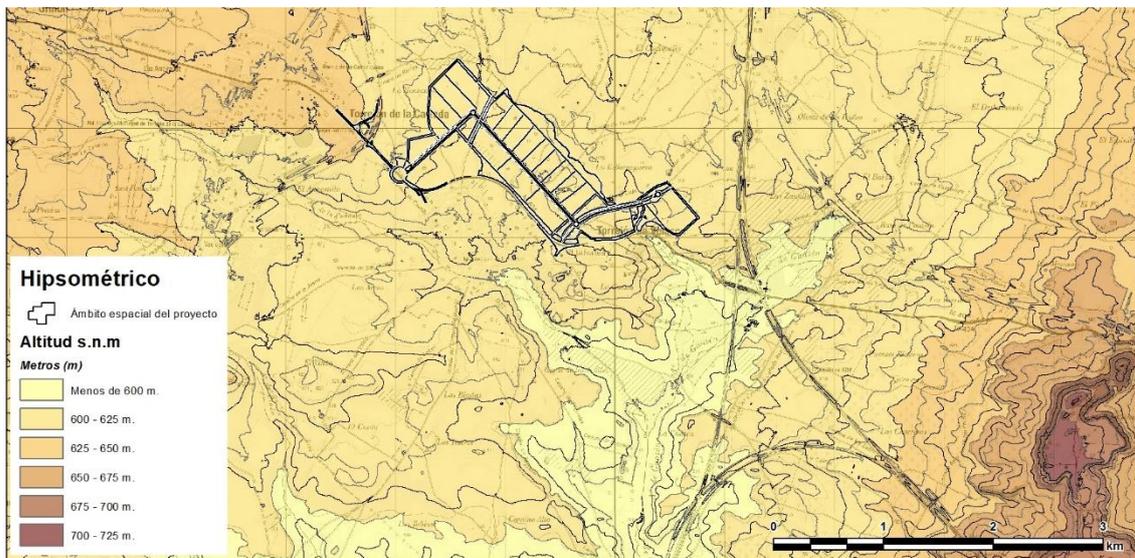


Figura 30. Mapa de altitudes sobre el nivel del mar. Fuente: MDT-05 y Elaboración propia.

El ámbito de estudio incluye el parque Logístico y sus conexiones exteriores. **El Parque Logístico se encuentra en la franja altitudinal de 619,5 a 601m.** Presenta un relieve prácticamente llano con una pendiente que apenas sobrepasa el 2% y gradiente ascendente hacia el Noroeste, La cota más alta del Parque Logístico se sitúa a 619,5 m en el límite del término municipal de Torrejón de Velasco con Torrejón de la Calzada. A partir de este vértice el terreno va descendiendo en suaves pendientes hacia el Sur y Este hasta alcanzar 601 m.s.n.m. en el entorno del arroyo Camino de Madrid en su desvío hacia el Sur.



Figura 31. Imagen del terreno ERGON A42. Fuente: Elaboración propia.

A partir del arroyo el terreno va ascendiendo desde la cota 601 a la 613 presentándose una pendiente más acusada. En el plano de información I-2 Levantamiento topográfico incluido en el Anexo 5 “Planos” adjunto, se detallan la topografía del ámbito.

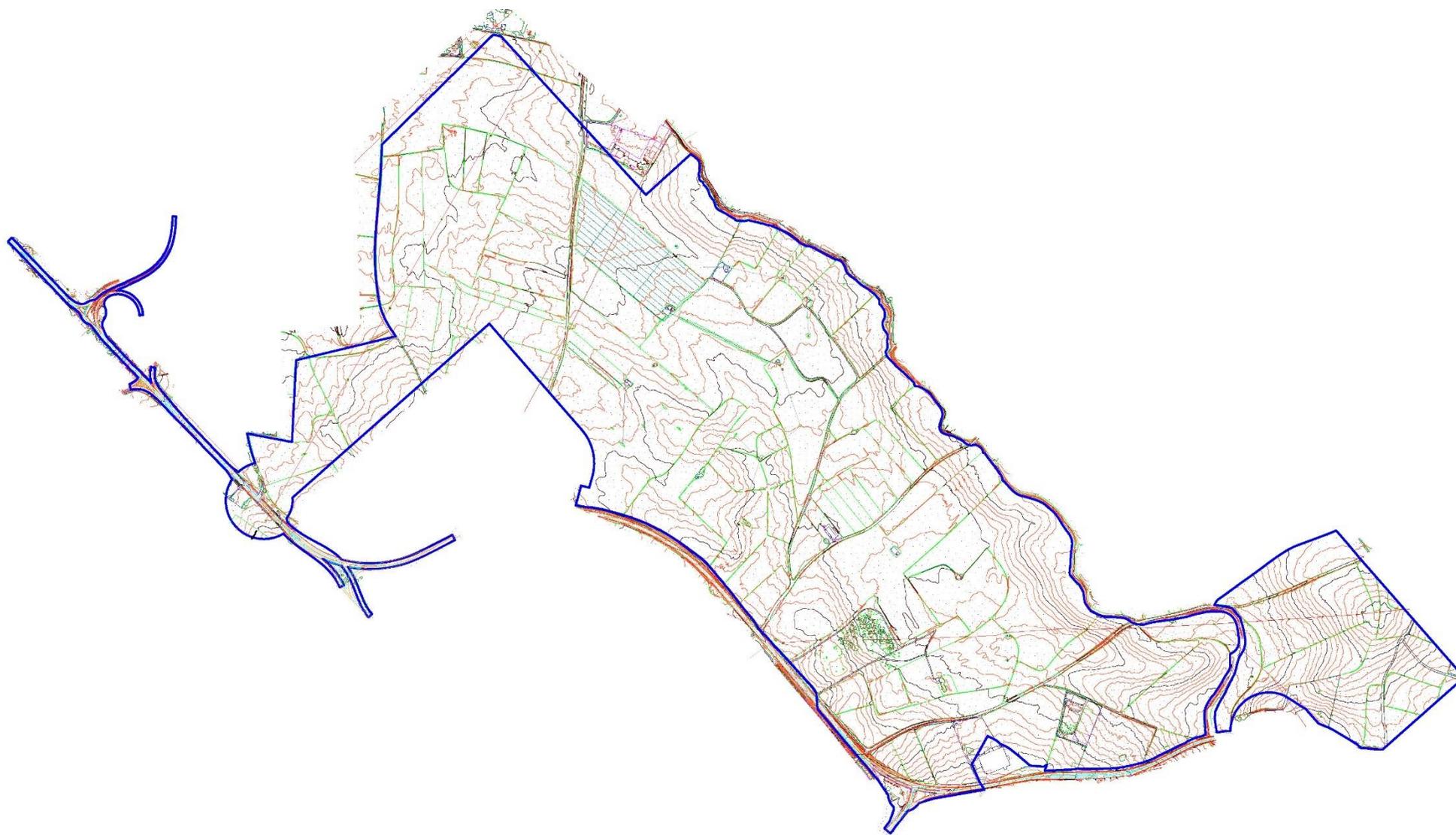


Figura 32. Croquis del Plano topográfico I-2. Fuente: Elaboración propia

4. DESCRIPCIÓN FÍSICA DE LOS TERRENOS. EL MEDIO FÍSICO Y BIÓTICO.

4.1. El Clima

La evaluación de la climatología del ámbito de estudio se realiza a partir de la información aportada por las estaciones meteorológicas que ofrecen datos de la Agencia Española de Meteorología (AEMET) más cercanas al ámbito, así como atendiendo a la clasificación climática desarrollada por el Instituto Geográfico Nacional (IGN) en el Atlas Nacional de España (ANE), de acuerdo con la clasificación climática de Köppen-Geiger.

De este modo, la zona de estudio se localiza en un área de influencia de clima seco estepario frío con inviernos fríos o muy fríos, y los veranos pueden ser templados o cálidos, denominado de acuerdo con la clasificación de Köppen-Geiger, como clima Bsk.

Como estación de referencia para analizar el clima del ámbito de estudio, se toma aquella que se localiza a una menor distancia y que resulta representativa de dicho tipo de clima: Estación Meteorológica de Getafe.

A continuación, se reflejan los datos de la estación meteorológica:

Tabla 3. Datos climatológicos de la Estación de Getafe. Fuente: AEMET

Mes	T	TM	Tm	R	H	DR	DN	DT	DF	DH	DD	I
Enero	5.9	10.5	1.2	30	76	5.5	1.0	0.0	6.2	12.9	7.4	150
Febrero	7.5	12.7	2.4	32	68	5.1	1.1	0.2	3.0	6.5	6.2	172
Marzo	10.8	16.8	4.9	24	58	4.1	0.3	0.5	1.0	2.5	7.0	222
Abril	12.7	18.6	6.9	38	56	6.5	0.1	1.4	0.4	0.4	5.2	237
Mayo	16.8	23.0	10.5	39	52	6.3	0.0	3.8	0.5	0.1	4.4	279
Junio	22.4	29.3	15.6	19	42	2.9	0.0	3.2	0.1	0.0	8.5	326
Julio	25.9	33.2	18.5	9	35	1.4	0.0	2.2	0.0	0.0	17.2	368
Agosto	25.4	32.5	18.2	9	38	1.7	0.0	2.2	0.0	0.0	14.3	339
Septiembre	21.1	27.5	14.6	22	48	2.9	0.0	2.0	0.5	0.0	7.9	256
Octubre	15.3	20.6	9.9	50	64	6.6	0.0	1.2	1.5	0.0	5.3	202
Noviembre	9.8	14.5	5.0	48	73	6.1	0.0	0.1	3.7	2.9	6.2	152
Diciembre	6.5	10.7	2.4	45	79	6.6	0.6	0.1	6.3	9.7	5.5	124
Año	15.0	20.8	9.2	365	57	55.6	3.2	17.0	23.2	35.0	95.1	2850

T: Temperatura media mensual/anual (°C); TM: Media mensual/anual de las temperaturas máximas diarias (°C); Tm: Media mensual/anual de las temperaturas mínimas diarias (°C); R: Precipitación mensual/anual media (mm); H: Humedad relativa media (%); DR: Número medio mensual/anual de días de precipitación superior o igual a 1 mm; DN: Número medio mensual/anual de días de nieve; DT: Número medio mensual/anual de días de tormenta; DF: Número medio mensual/anual de días de niebla; DH: Número medio mensual/anual de días de helada; DD: Número medio mensual/anual de días despejados I: Número medio mensual/anual de horas de sol..

El ámbito de estudio se caracteriza climáticamente por:

- Presencia de inviernos fríos en contraste con veranos calurosos.
- Poca humedad ambiental en la época estival, y de moderada a alta en la invernada.
- Presencia de vientos fríos procedentes del Noreste, que barren los llanos esteparios cerealísticos.

Temperaturas y precipitaciones medias

El entorno del proyecto posee un clima de tipo mediterráneo continental que se caracteriza por ser predominantemente seco y soleado. Debido a que la zona se encuentra a 600 metros de altitud aproximadamente y a gran distancia del mar, la amplitud térmica es alta y, por lo tanto, las temperaturas son muy diferentes en el invierno y el verano. La época más fría corresponde, habitualmente, entre los meses de diciembre y febrero.

Las lluvias son escasas y se concentran entre los meses de octubre y noviembre, en otoño, y entre marzo y mayo, en primavera. En contraste, hay un período de cuatro meses secos que va desde junio a septiembre, en donde las lluvias son mínimas. El volumen total de las precipitaciones anuales ronda los 400 milímetros. El clima en el ámbito de estudio tiene como peculiaridad notable la presencia de frecuentes vientos debido a su cercanía con las sierras de Guadarrama, al Noroeste, de Somosierra, al Norte. Según la clasificación de Papadakis, la zona está sometido a un clima de tipo mediterráneo continental.

Vientos dominantes

La rosa de los vientos (ver figura) muestra que el viento tiene una mayor componente Sur (42% de ocurrencias), aunque las mayores velocidades se producen en dirección Suroeste y Noreste. En relación con la velocidad del viento, se observa una velocidad inferior a 5 m/s (vientos leves) en el 89,53% de frecuencia. El viento presenta un comportamiento de tipo brisa (0,1 a 1 m/s) en el 22,7% del tiempo, de tipo suave (1 a 2 m/s) en el 41,82% del tiempo y de tipo leve (2 a 4 m/s) en el 16,68% del tiempo.

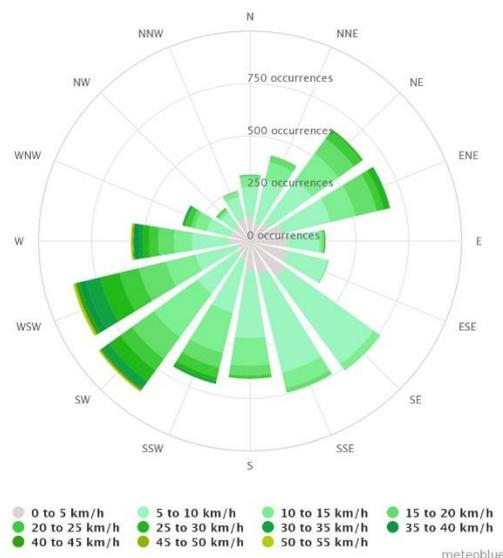


Figura 33. Rosa de vientos. Fuente: Meteoblue.

Una vez analizado pormenorizadamente, dentro del Capítulo 8 del documento III Estudio de Impacto ambiental adjunto al presente documento, se incluyen todos los condicionantes de diseño para la protección del clima, la calidad del aire y el cambio climático, tales como orientación de las naves, selección de reflectancia de materiales, diseño de áreas de sombreado, etc.

4.2. Geología y Geomorfología

Geología

El ámbito de estudio pertenece al conjunto sedimentario continental que rellena la fosa del Tajo, que representa una cuenca continental cerrada. La mayor parte de los sedimentos corresponden al Mioceno. Aparte de ellos solamente están representados los sedimentos cuaternarios en los valles del Jarama y Manzanares y alguna película por importante, a veces no representable en el mapa, de materiales plio-cuaternarios en relación con los glaciares y superficies recientes.

ERGON A42 se localiza, en su mayor extensión, sobre las **facies detríticas de borde** que representan la sedimentación de origen mecánico en el borde del Sistema Central y constituyen la denominada *facies Madrid* (RIBA, 1957). La **facies Madrid** está constituida principalmente por arcosas feldespáticas provenientes de la destrucción de los relieves graníticos y metamórficos del Guadarrama.

Hacia el Este del ámbito aparecen los materiales correspondientes a la **facies intermedia**. Se pueden distinguir dos unidades en su composición litológica, y cuya relación espacial dispone, hacia el oeste, arenas micáceas grises con gran proporción de biotitas; y hacia el Este predominan las arenas micáceas alternantes con niveles margosos rosados.

Los **depósitos cuaternarios** de la zona corresponden exclusivamente a aluviales de fondo de valle con arcillas yesíferas, arenas y arcillas sobre la red fluvial secundaria, conformando fondos de valle amplios y planos, rellenos por materiales finos, como consecuencia de la naturaleza yesífera de los materiales que drena.

Geomorfología

El ámbito de actuación se encuadra dentro del **dominio de La Depresión** que ocupa la mayor parte del área central, Este y Sureste de la Comunidad de Madrid. En un contexto más amplio, La Depresión corresponde a la parte septentrional de la denominada Submeseta Sur o Cuenca del Tajo, y los materiales que la constituyen son, casi en su totalidad, de naturaleza detrítica (arenas y arcillas) con facies químicas y lagunares en el centro (yesos y calizas), y en su mayoría pertenecientes al Terciario.

Más concretamente, ERGON A42 se localiza en la denominada **Depresión Prados-Guatén**, situada en la zona Sur de Madrid que conecta morfológicamente el valle inferior del río Manzanares con el del Tajo siguiendo una dirección subparalela (NE-SW) a la de los ríos Jarama y Guadarrama¹.

Se trata de un **relieve prácticamente llano** con una pendiente que apenas sobrepasa el 2%. La nula pendiente hace frecuentes los encharcamientos estacionales (navas), favorecidos por las manifestaciones exorreicas del acuífero detrítico de Madrid. Hacia el Sur la red de arroyos se va haciendo cada vez más definida, labrando pequeñas vaguadas de desagüe hacia el cauce principal del arroyo de Guatén.

¹ Silva, P.G. et al. «Geomorfología, estratigrafía, paleontología y procedencia de los depósitos arcóscicos cuaternarios de la depresión Prados-Guaten (SW Madrid)». *Cuaternario y Geomorfología*, 13 (1-2), pág. 79-94 (1999)

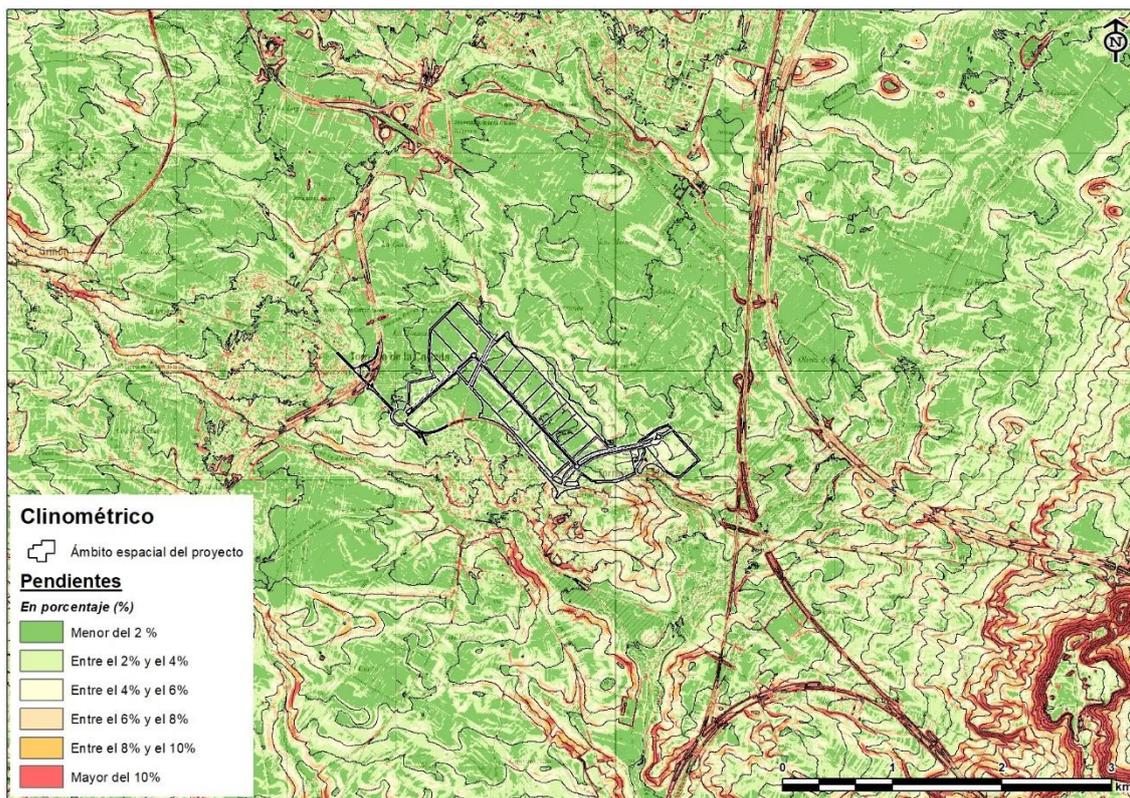


Figura 34. Mapa de pendientes. Fuente. MDT-05 y Elaboración propia.

Las **unidades fisiográficas** reflejan áreas del territorio que se caracterizan por presentar rasgos físicos uniformes, de manera que son, ante todo, una porción de paisaje homogéneo ya que tratan de unificar en su delimitación parámetros físicos, botánicos, climáticos y sociales. Los dominios presentes en el área de estudio son los siguientes: interfluvios y vertientes, lomas y campiñas en yesos, relieves de transición de cuenca y zonas urbanas. Estos, a su vez, se distinguen en las siguientes unidades fisiográficas de paisaje, ordenadas de mayor a menor presencia en el entorno inmediato del proyecto

Tabla 4. Unidades fisiográficas. CMAOT, 1999. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid

Unidades fisiográficas	%	Unidades fisiográficas	%
Vertientes – Glacis	70,53	Superficie culminante de las campiñas	0,62
Fondos de valle	12,06	Cantiles, cornisas y cortados rocosos	0,5
Lomas y planicies divisorias	6,94	Urbano	0,15
Navas	5,53	Taludes y escarpes	0,04
Cerros y cabezos	3,62		

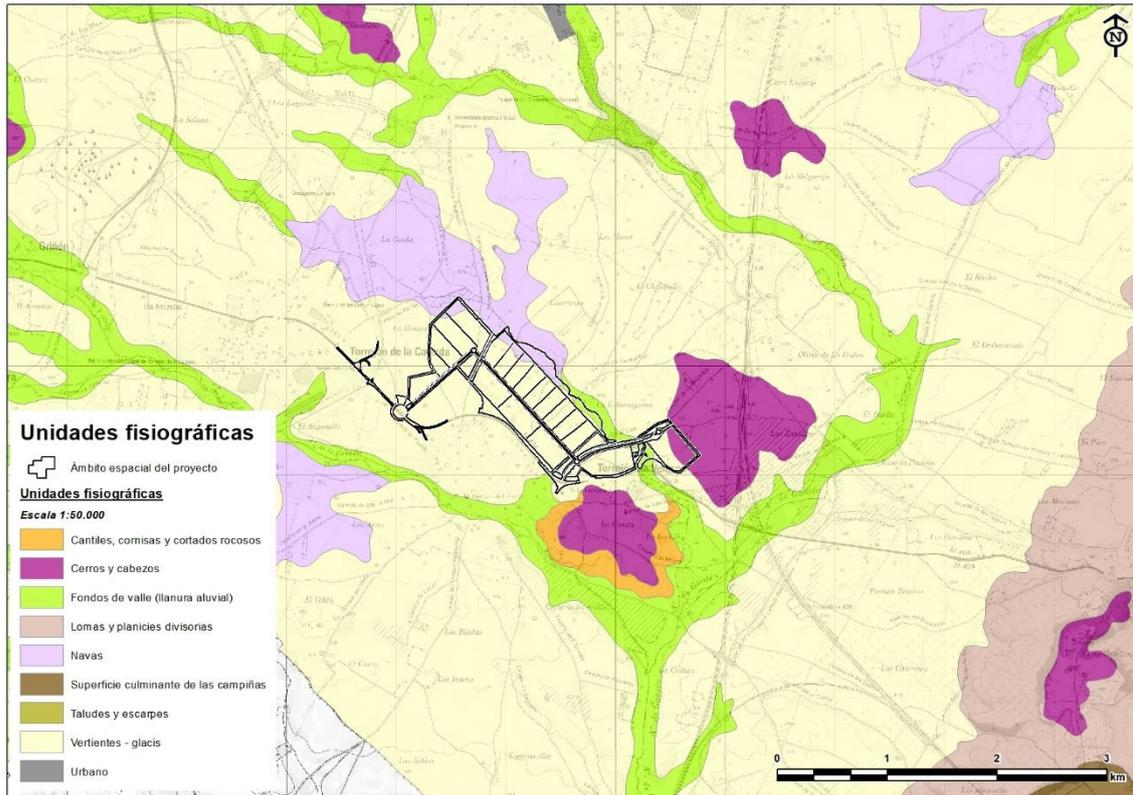


Figura 35. Mapa de unidades fisiográficas. Fuente. Comunidad de Madrid y Elaboración propia.

La mayor parte del ámbito se desarrolla sobre la unidad de glacis que, como se observa, presenta una topografía prácticamente llana. Su génesis se debe a los diferentes y continuados procesos de erosión, encajamiento y deposición que han tenido lugar a lo largo del Cuaternario.



Figura 36. Detalle del ámbito del proyecto donde se aprecia la topografía prácticamente llana. Fuente: Elaboración propia

Una vez analizado pormenorizadamente, dentro del Capítulo 8 del documento III Estudio de Impacto ambiental adjunto al presente documento, se incluyen todos los condicionantes de diseño para la protección de la geología y erosión, tales como minimización del movimiento de tierras, diseño de taludes, etc.

4.3. Suelos (Edafología)

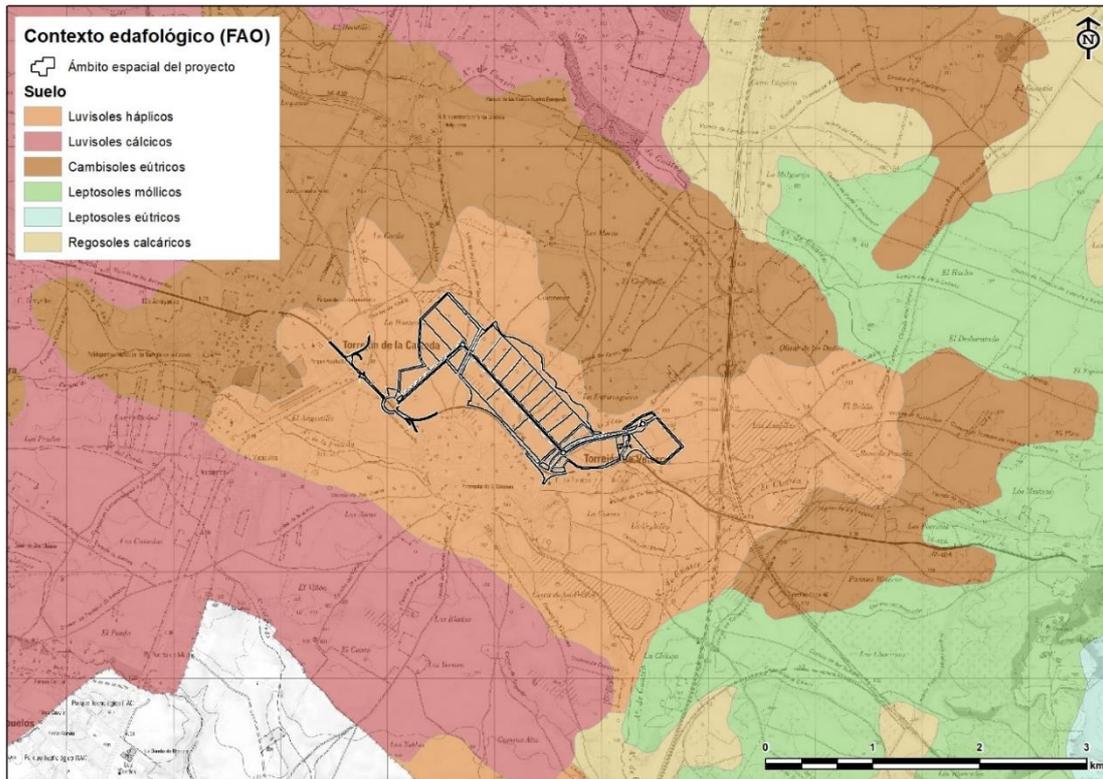


Figura 37. Mapa de Asociación de Suelos 1:200.000. Fuente. CSIC y elaboración propia.

La litología predominante en esta zona son los sedimentos arcósicos del Terciario de la Facies Madrid, de tal manera que los suelos están conformados mayoritariamente por Luvisoles, generalmente cálcicos y háplicos, acompañados de Cambisoles eútricos, Leptosoles (mólicos y eútricos) y Regosoles calcáricos. No obstante, el ámbito del proyecto solo afecta a Cambisoles eútricos y Luvisoles háplicos.

- **CAMBISOLES.** Es el grupo de suelos que forman mayor número de asociaciones y que más veces, como suelos asociados, aparecen también en otras asociaciones. Su principal característica es la presencia de un horizonte B que se forma por alteración “in situ” de los minerales de las rocas y que se traduce en un color pardo vivo, una estructura típica, una liberación de óxidos de hierro y la presencia todavía de minerales alterables originales. Tienen un pH próximo a la neutralidad, no presentan problemas de salinidad y son pobres en materia orgánica. Su textura es franco-arcillo-arenosa, es decir, de tipo medio, con algo de pedregosidad en el perfil, con permeabilidad de media a rápida y valores medios también para la retención de agua.
- **LUVISOLES.** Son los suelos que, junto a los anteriores, mayor representación tienen en la Comunidad de Madrid y son los que poseen una más clara vocación agrícola, dedicándose desde hace mucho tiempo al cultivo cerealístico. Su característica fundamental es la de presentar un horizonte B con un claro enriquecimiento en arcilla que, en parte es iluvial.

Una vez analizado pormenorizadamente, dentro del Capítulo 8 del documento III Estudio de Impacto ambiental adjunto al presente documento, se incluyen todos los condicionantes de diseño para la protección de la edafología, tales como el aprovechamiento y gestión de terrenos vegetales, controles de la erosión, controles de vertidos que provoquen contaminaciones de suelos, etc.

4.4. Hidrología

La zona de estudio se localiza en la parte central de la MAS 030.011 Madrid: Guadarrama-Manzanares, sobre el acuífero Terciario Detrítico de Madrid.

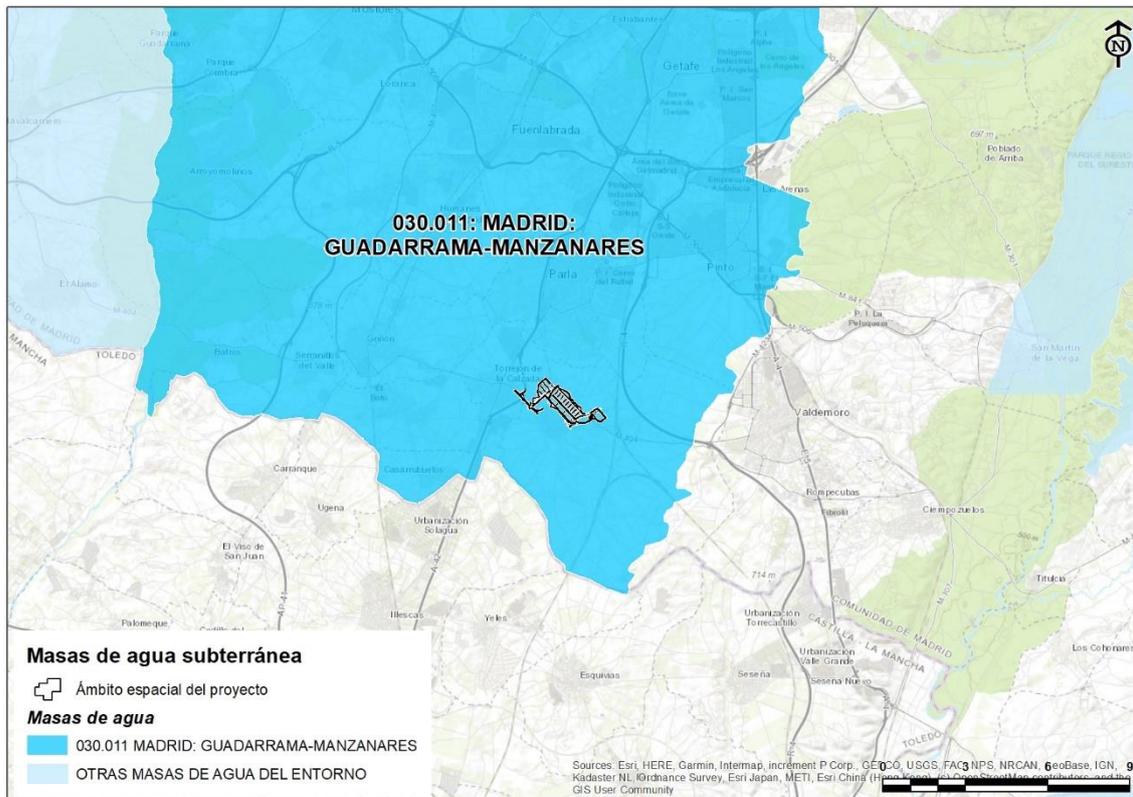


Figura 38. Localización de ERGON A42 sobre la delimitación de la Masa de Agua Subterránea 030.011 Madrid: Guadarrama-Manzanares. Fuente. IGME y Elaboración propia.

La masa subterránea 030.011 Madrid: Guadarrama-Manzanares está constreñida entre los ríos Guadarrama, al Oeste y Manzanares, al Este y, entre la sierra de Guadarrama por el Norte y las localidades de Batres, Griñón y Torrejón de la Calzada, cerca del límite provincial de Toledo, por el Sur.

El ámbito del proyecto se engloba íntegramente dentro de la Demarcación Hidrográfica del río Tajo, y más concretamente sobre la subcuenca del Arroyo del Guatén, afluente directo del Tajo que media entre las cuencas de los ríos Guadarrama y Jarama.

En un contexto más cercano, ERGON A42 encuentra su borde más meridional en el Dominio Público Hidráulico del Arroyo del Camino de Madrid (también nominado como Arroyo de San Antonio). Este Arroyo nace de la confluencia de otros dos arroyos pertenecientes a su cuenca hidrográfica, los arroyos de Barahondo y Matalobos, y vierte sus aguas sobre el Arroyo del Guatén al Este de la población de Torrejón de Velasco, en una confluencia que produce un encharcamiento de gran importancia ecológica conocido como “Salados del Guatén”. En la actualidad, el arroyo presenta un cauce poco profundo y de anchura variable, bien marcada por la presencia de un herbazal denso que delimita sus riberas con las lindes parcelarias de los cultivos de cereal. No hay presencia de ejemplares arbóreos de ribera. El cauce, sin agua la mayor parte del año mantiene su estado natural y las únicas interferencias resultan del cruce de éste con los caminos rurales de trazado norte-sur, las cuales se producen a modo de vado, sin obra de drenaje transversal, salvo en la confluencia del arroyo con la propia carretera M-404.

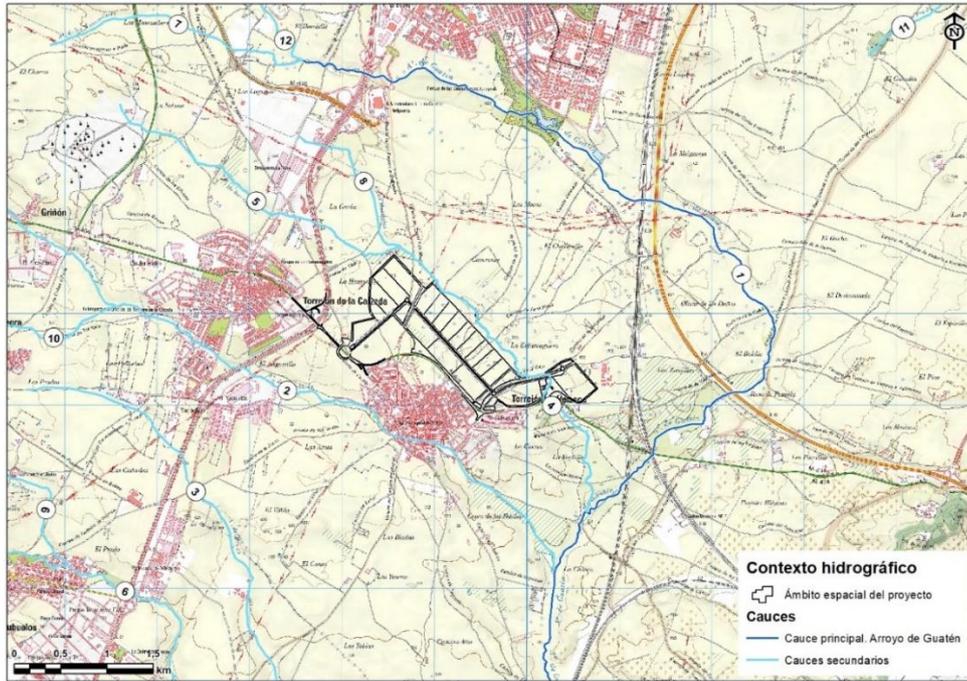


Figura 39. Contexto hidrográfico del proyecto. Fuente: Confederación Hidrográfica del Tajo y elaboración propia.

Una vez analizado pormenorizadamente, dentro del Capítulo 8 del documento III Estudio de Impacto ambiental adjunto al presente documento, se incluyen todos los condicionantes de diseño para la protección de la hidrología, tales como la protección del dominio público hidráulico, los controles de vertidos, los ajustes del consumo del recurso hídrico, la protección de la contaminación de las aguas freáticas, la implantación de Técnicas de Drenaje Urbano Sostenible, etc.

4.5. Hábitats de Interés Comunitario, flora y vegetación

Hábitat de interés comunitario

Como se observa en la imagen siguiente, **la presencia de hábitats de interés comunitario en el entorno inmediato a la actuación es muy exigua**. Únicamente se constata la presencia de seis teselas de pequeña superficie asociadas a los siguientes hábitats y subtipos: HIC – 6420 (Juncal churrero ibérico oriental) y HIC – 92A0 (Olmedas ibéricas orientales). Ambos hábitats se consideran como no prioritarios.

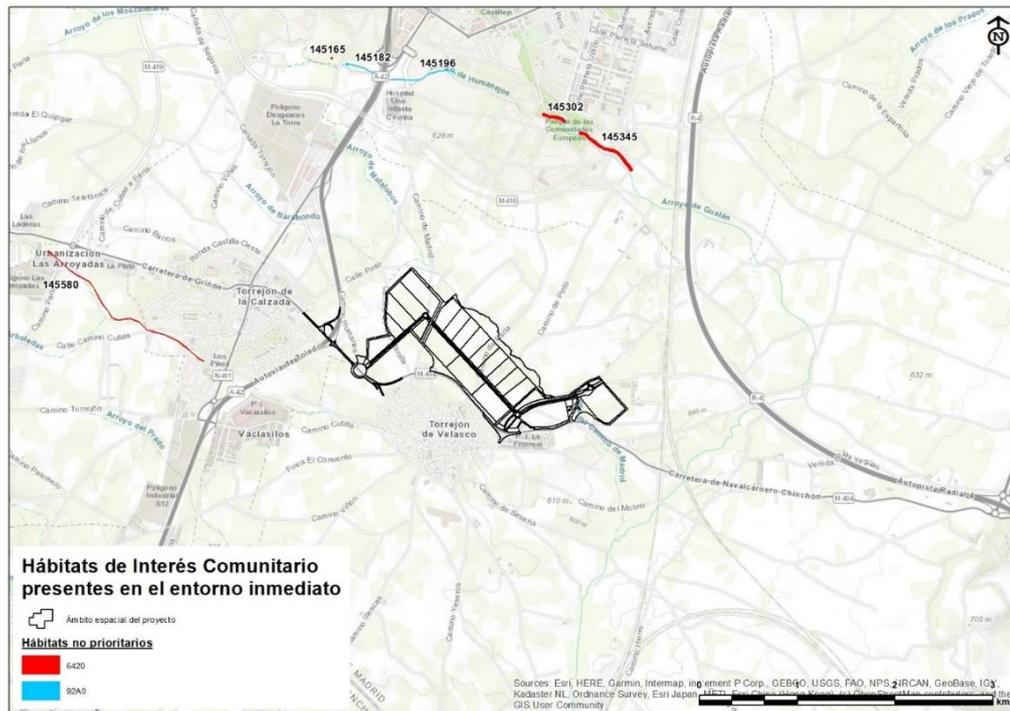


Figura 40. Localización de los Hábitats de Interés Comunitario en el entorno inmediato de ERGON A42. Fuente. MITERD y Elaboración propia

Flora y vegetación

La flora es el conjunto de plantas que pueblan un área determinada. La vegetación analiza la forma en que se agrupa la flora y, por tanto, el conjunto de agrupaciones florísticas que pueden ser más o menos estables y constantes.

Se identifica la vegetación y los hábitats presentes en el ámbito del proyecto al objeto de que, si se identifican especies de gran valor o hábitats de interés, se adopten las medidas adecuadas para su integración.

La vegetación potencial del área de estudio ha sufrido una considerable degradación, dando lugar a la desaparición de las formaciones vegetales que, en su día, debieron cubrir el territorio analizado. Se trata de una zona situada en un ámbito agrícola, con predominio de cultivos herbáceos,

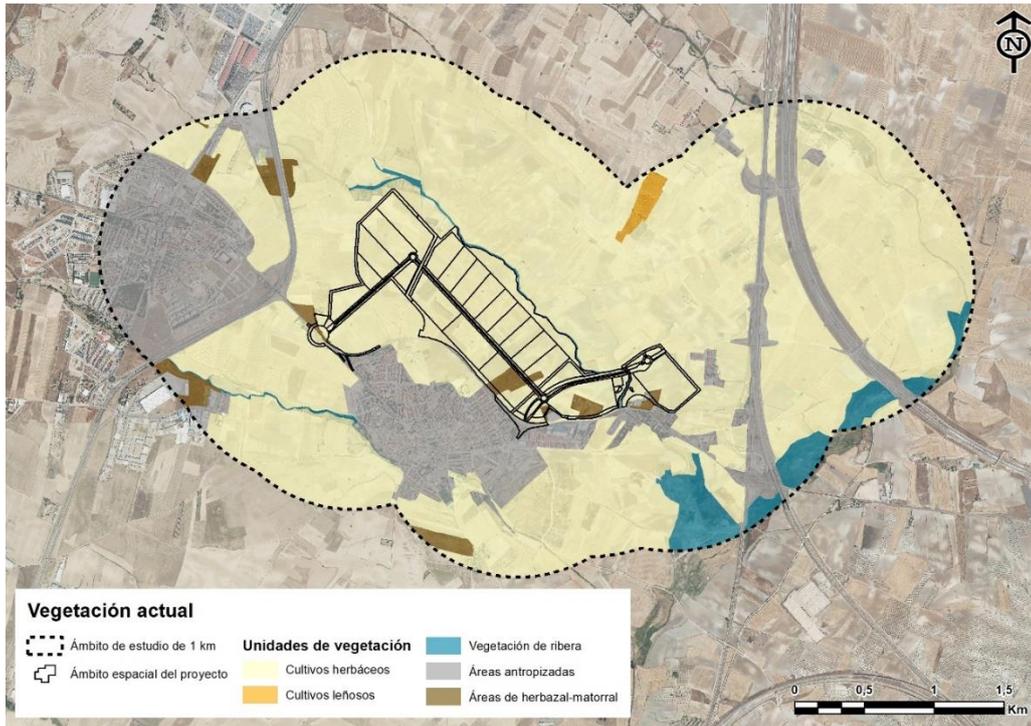


Figura 41. Unidades de vegetación en un ámbito de 1.000 m respecto al Parque logístico ERGON A42. Elaborado a partir del Mapa Forestal de España (MFE).

Como se puede observar en la figura anterior, de forma mayoritaria, el Parque logístico ERGON A42 se asienta sobre cultivos herbáceos, una pequeña parcela de cultivos leñosos, unas áreas de herbazal-matorral, otras zonas antrópicas y, por último, una pequeña zona de vegetación de ribera.

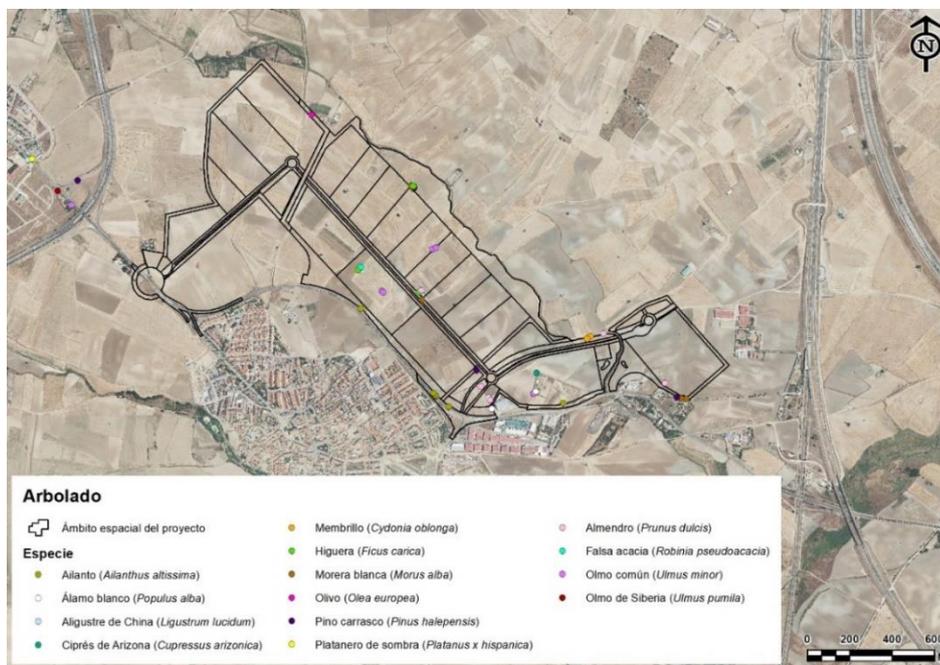


Figura 42. Arbolado presente en el ámbito de las instalaciones proyectadas. Fuente. Elaboración propia.

Se ha realizado un inventario de arbolado en el ámbito del Parque Logístico, en total se han inventariado 186 registros. El detalle de este inventario se presenta dentro del Estudio de Impacto Ambiental como Anexo 8. "Estudio de arbolado". La mayoría de los ejemplares se presentan dispersos, de forma individual.

Análogamente, dentro del Capítulo 8 del referido documento, se incluyen todos los condicionantes de diseño para la protección de la flora, tales como la integración del arbolado existente en la medida de lo posible, el trasplante de las especies singulares, selección de especies adecuadas para la restauración ambiental, etc.

4.6. Áreas protegidas de interés natural

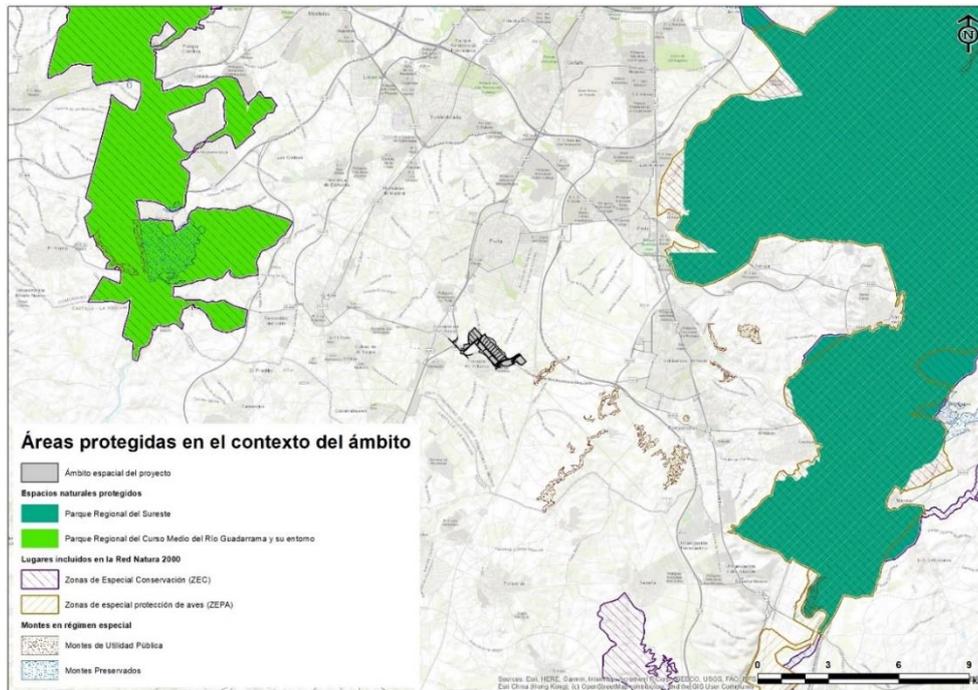


Figura 43. Mapa Síntesis de las figuras de protección ambiental. Fuente: Comunidad de Madrid y elaboración propia.

Tal y como se observa en la figura anterior, en el entorno del ámbito espacial de ERGON A42 se han identificado algunas áreas protegidas de interés natural. Todas ellas se encuentran a una distancia considerable y no causando el proyecto ninguna afección sobre ellas. Estas áreas protegidas son:

Espacios Naturales protegidos

- Parque Regional del Curso Medio del Río Guadarrama y su Entorno (Ley 20/1999 y Ley 4/2021).
- Parque Regional en torno a los Ejes de los Cursos Bajos de los Ríos Manzanares y Jarama (Ley 6/1994).

Espacios protegidos Red Natura 2000

- ZEC. Zonas Especiales de Conservación (Directiva 92/43/CEE).
- ZEPA. Zonas de Especial Protección para las Aves (Directiva 2009/147/CE).

Montes en régimen especial

- Bomberos de Castilla y
- Cerro de la Mira

Una vez analizado pormenorizadamente, dentro del Capítulo 8 del documento III Estudio de Impacto ambiental adjunto al presente documento, se incluyen todos los condicionantes de diseño para la protección de dichas áreas, tales como la ubicación del parque de maquinaria y acopios, jalonamiento del perímetro, prospecciones, etc.

4.7. Paisaje

En el ámbito de estudio se identifican las siguientes unidades de paisaje y subunidades:

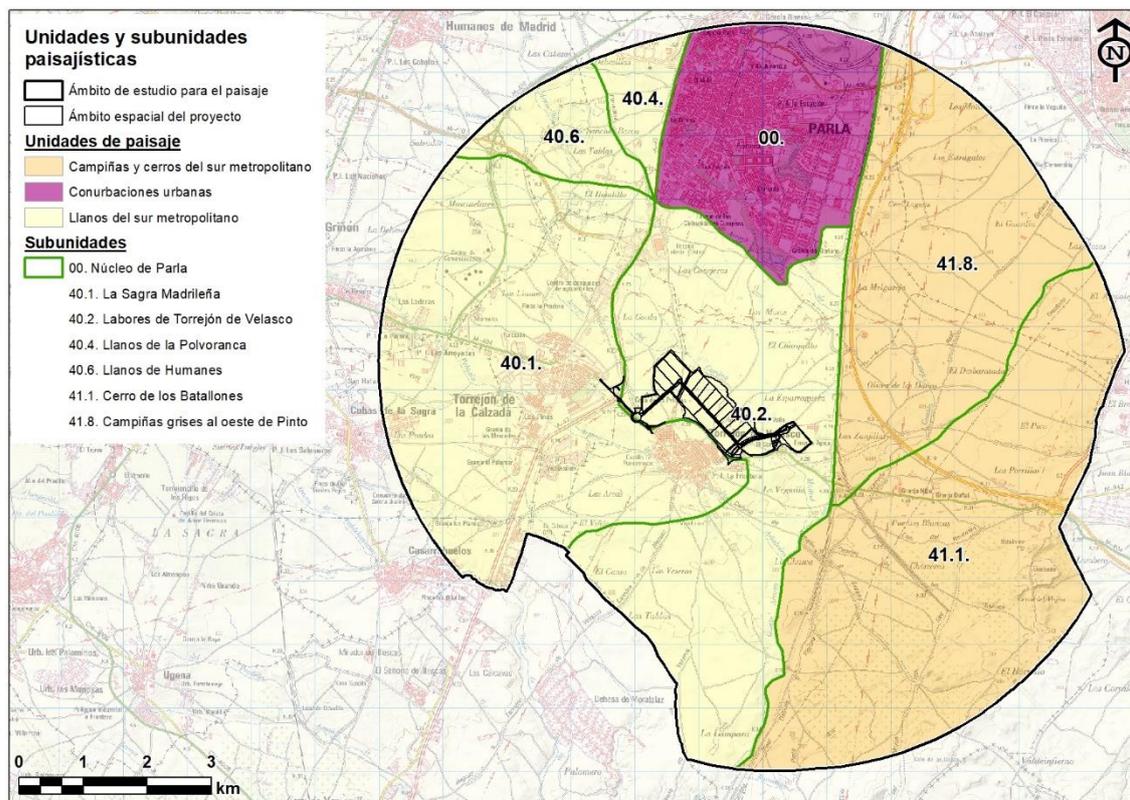


Figura 44. Unidades y subunidades de paisaje. Fuente. Comunidad de Madrid y Elaboración propia.

El ámbito de ERGON A42 se localiza en la Unidad de Paisaje de “Llanos del Sur metropolitano” y específicamente dentro de la subunidad “Labores de Torrejón de Velasco”. Dentro del Anexo 4 de la presente memoria se analiza como se integra el proyecto del parque logístico a nivel paisajístico.

Llanos del Sur metropolitano

El ámbito del proyecto de actuación se engloba por completo en esta unidad. Se presenta sobre llanos conformados sobre materiales sedimentarios detríticos en el interfluvio Guadarrama-Jarama, justo al Sur del área metropolitana, ocupando el espacio entre el continuo urbano y el límite con la provincia de Toledo. Se trata de un **relieve de planitud perfecta**, con pendientes muy suaves, casi inexistentes que se localiza entre los 650 m y los 725 m., sobre las arcosas feldespáticas de la facies Madrid, de tonos ocres claros.

Un rasgo geomorfológico de interés paisajístico resulta de la nula pendiente, que favorece los **encharcamientos estacionales** (navas), favorecidas por las manifestaciones exorreicas del acuífero detrítico.

En cuanto a los **usos del suelo**, el predominio es casi absoluto de cultivo de labor de secano (cereales de invierno) con algunos enclaves de regadío asociados a pequeñas huertas locales. Son frecuentes, también, las manchas de cultivos leñosos (viñedos y olivares), muchos de ellos en abandono. El marco parcelario posee una elevada fragmentación (longueras), sin cierre físico entre parcelas.

En la **organización del sistema de asentamiento** predomina el ambiente urbano y periurbano asociado a la gran metrópoli.

En relación con los **aspectos visuales**, se trata de un paisaje caracterizado por una elevada fragmentación y desorganización, en el que los únicos telones de fondo resultan de los bordes urbanos de los grandes núcleos que lo bordean.



Figura 45. Unidad de paisaje: Llanos del Sur Metropolitano. Fuente. Elaboración propia

Labores de Torrejón de Velasco (40.2.)

La subunidad se corresponde a una zona llana, a lo sumo campiña alomada ubicada al Este de Torrejón de Velasco, y surcada por la red de drenaje asociada al arroyo de Guatén, que conforma su límite oriental. El proyecto de actuación se engloba íntegramente en dicha subunidad.



Figura 46. Llanos de labores de Torrejón de Velasco situados al Norte de la M-404. Fuente. Elaboración propia.

Rutas y sendas paisajísticas

En el ámbito de estudio se han identificado dos rutas de importancia regional asociadas a la presencia de Sendas Verdes de la Comunidad de Madrid:

- Rutas por la Sagra Madrileña: Cuenca del Guatén (Torrejón de Velasco - Valdemoro - Pinto -

Torrejón de Velasco)

- Rutas por la Sagra Madrileña: Llanos del Rayo (Cubas de la Sagra - Torrejón de Velasco - Humanes de Madrid - Griñón - Cubas de la Sagra)

Estas dos rutas coinciden con el Itinerario 3 de la Red Básica Ciclista de la Comunidad de Madrid y con la Ruta Griñón – Valdemoro de CiclaMadrid.

También se han identificado diferentes rutas que forman parte de una red de itinerarios a nivel comarcal: Descubre tus cañadas. Vías Natura: Rutas por la Sagra madrileña, Sendas de Madrid BirdWatching, Caminos naturales de Madrid y Rutas Aracove

Las rutas de importancia local identificadas corresponden a aquellas que resultan destacadas por las fuentes de información municipales y se identifican en el siguiente plano.

Dentro del Anexo 4 de la presente memoria, se analiza cómo se integra el proyecto del parque logístico con las rutas y sendas paisajísticas. Análogamente, dentro del Capítulo 8 del documento III Estudio de Impacto ambiental adjunto al presente documento, se incluyen todos los condicionantes de diseño para la protección del paisaje, tales como el diseño de los espacios, los condicionantes de las edificaciones, el control lumínico nocturno, etc.

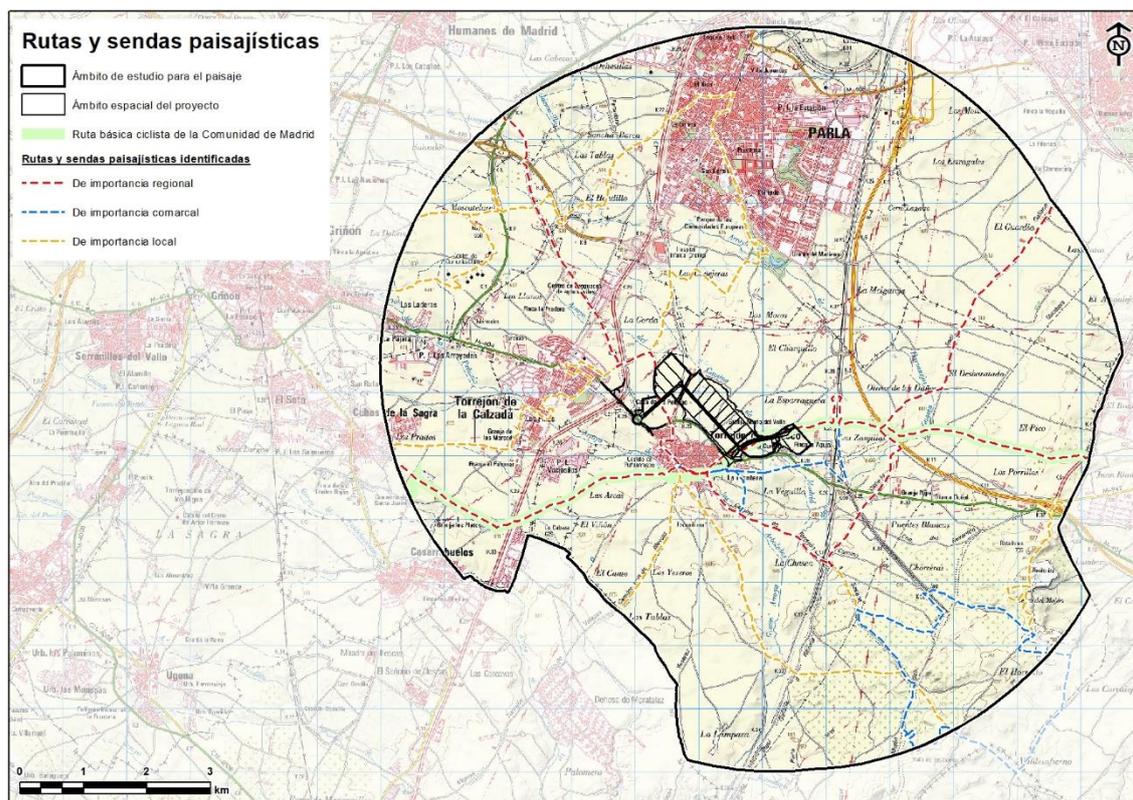


Figura 47. Rutas y senderos paisajísticos identificados en el ámbito de estudio. Fuente. Elaboración propia.

4.8. Fauna

Se ha realizado un inventario de fauna y para este se han utilizado las bases de datos del Inventario Nacional de Biodiversidad del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. El

catálogo faunístico de las especies de fauna que pueden encontrarse en la zona de estudio, se detalla en el capítulo I de la presente memoria: Estudio impacto ambiental y territorial.

En total son 107 especies de fauna, 5 son anfibios, 7 reptiles, 89 aves y 6 mamíferos, de las cuales hay 65 incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y cuatro con categoría de Amenaza en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, el sisón común, el aguilucho cenizo, y la ganga ortega como Vulnerables y el Milano real como en Peligro de Extinción.

En el área de estudio se pueden observar al menos 89 especies de aves de las cuales 56 se encuentran incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial, una bajo la categoría de en Peligro de Extinción, el milano real, y tres bajo la categoría de Vulnerable en el Catálogo Español de Especies Amenazadas; el sisón común, el aguilucho cenizo y la ganga ortega.

El ámbito del proyecto ERGON A42 se localiza al exterior de la zona de interés para la fauna esteparia y no afecta al “corredor de la Sagra” definido como corredor ecológico en el estudio “Planificación de la red de corredores ecológicos de la Comunidad de Madrid: identificación de oportunidades para el bienestar social y la conservación del patrimonio natural”, realizado por la Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, en diciembre de 2010.

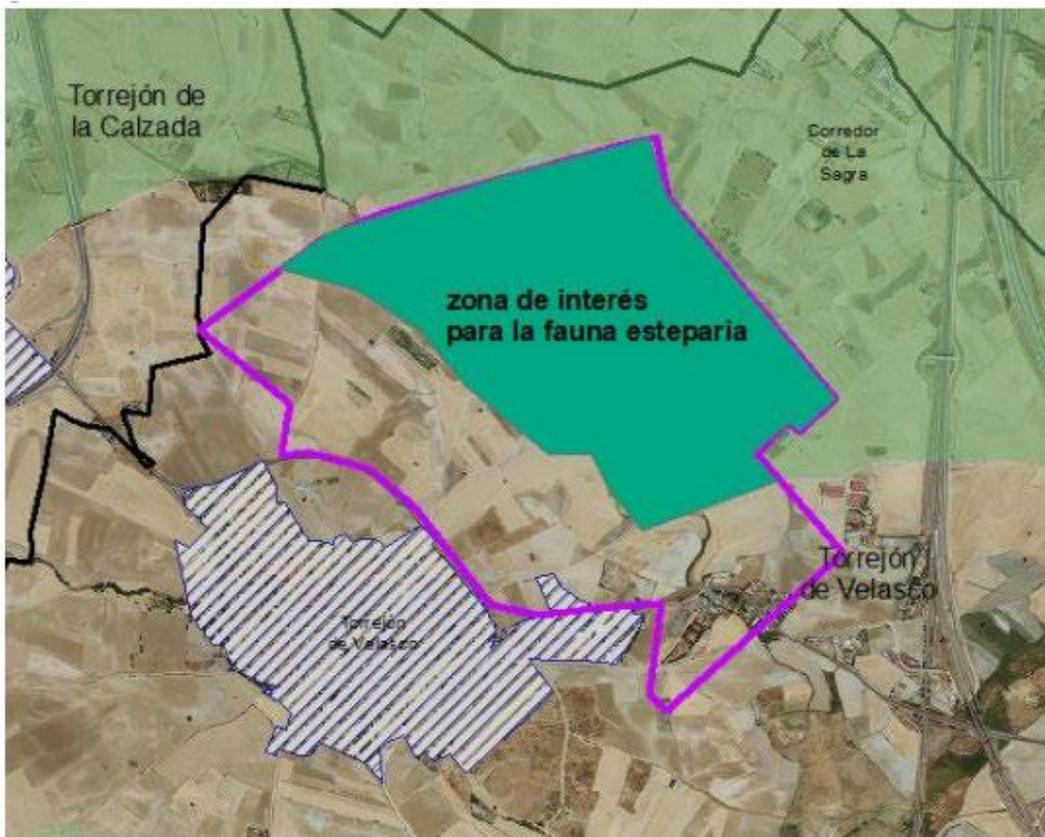


Figura 48. Zonas de interés para la fauna esteparia y corredor de la Sagra. Fuente: Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales. Consejería de Medio Ambiente, Vivienda Y Agricultura. Comunidad de Madrid

Una vez analizado pormenorizadamente, dentro del Capítulo 8 del documento III Estudio de Impacto ambiental adjunto al presente documento, se incluyen todos los condicionantes de diseño para la protección de la fauna, tales como el diseño de cerramientos, controles de la nidificación, creación de refugios de fauna en las zonas de amortiguación generadas, etc.

5. USOS Y EDIFICACIONES

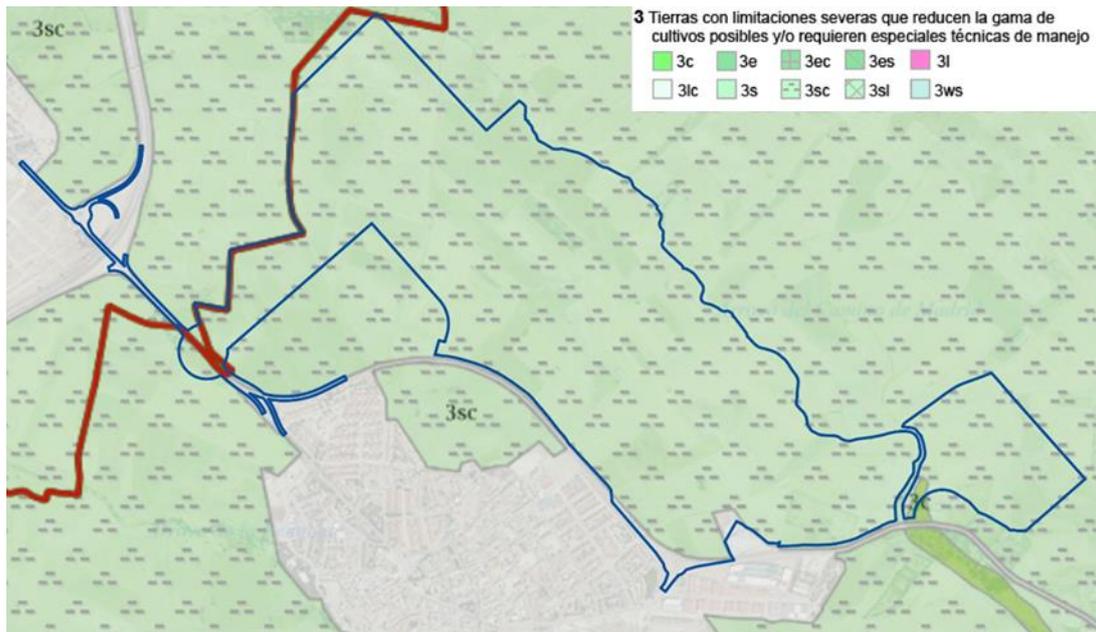


Figura 49. Plano clasificación de suelo agrícola. Fuente: Comunidad de Madrid. Visor SIT

El parque logístico se localiza en suelos clasificados dentro de la clase agrícola 3 que son tierras con limitaciones severas que reducen la gama de cultivos posibles y/o requieren técnicas especiales de manejo. La subclase agrícola es SC. S indica que los suelos tienen algunas características adversas en la zona de desarrollo radical y C indica desfavorables condiciones climáticas. Como se observa en la figura 10, el uso mayoritario es el de “cultivos herbáceos” que supone casi un 70% del total, seguido del “pastizal-matorral” asociados al encharcamiento del Guatén. Solamente un pequeño porcentaje del suelo que ocupan algunas de los enlaces viarios propuestos ocupan suelo de la zona urbana.



Figura 50. Suelo agrícola en ámbito Ergon A42. Fuente: elaboración propia

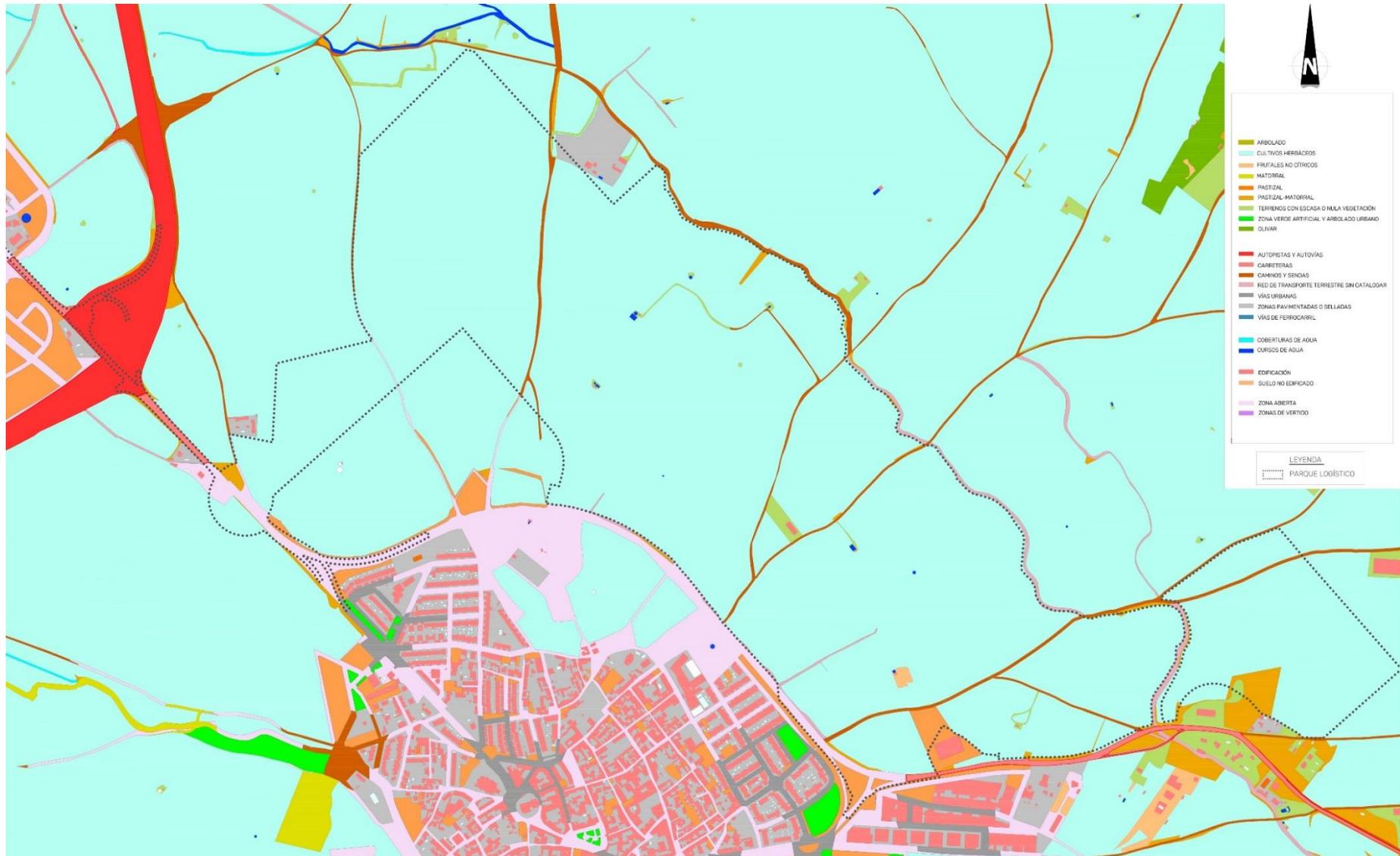


Figura 51. Plano de usos y edificaciones. Fuente: Elaboración propia

En referencia a las edificaciones, se localizan algunas casetas de aperos, motores de agua, aljibes y pozos de poca importancia, tal y como se observa en la siguiente imagen.



Figura 52. Imagen de terreno ERGON A42. Fuente: Elaboración propia

En el plano de información I-5 Edificación, Usos y vegetación existente, se reflejan los diferentes usos y edificaciones.

6. INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACION

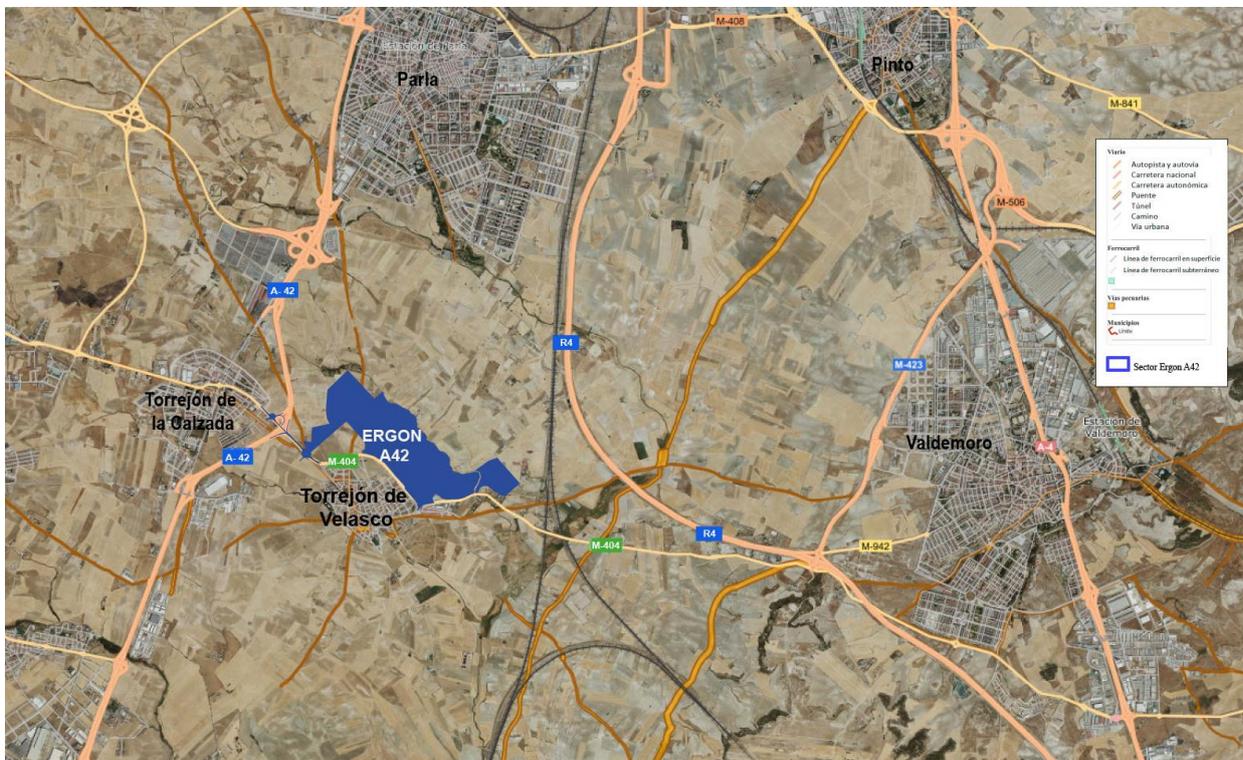


Figura 53. Infraestructuras de comunicación en el entorno del ámbito. Fuente: Elaboración propia

ERGON A42 se sitúa al **Este de la A-42**, a la altura del **Km. 27** y al Oeste de la R-4. Por el **Sur** se apoya en la margen izquierda de la **M-404, PK 27,800**, que conecta la A-42 con la R-4. Estos ejes **permiten la comunicación con el resto de España**, tanto con el Sur de la península, por la propia A-42 o la A-4 a través de la M-404, como con el resto del país a través de las circunvalaciones M-50, M-45 o M-40. Discurren también las líneas de AVE a Andalucía y Comunidad Valenciana.

La red de carreteras interurbanas que discurren por el entorno de ERGON A42 está compuesta por las siguientes vías:

- **A-42**: Se trata de una autovía radial que sirve como conexión entre el área metropolitana de Madrid y Toledo capital. Las salidas de la autovía que dan acceso a Torrejón de Velasco y de la Calzada son la 24 (acceso norte) y la 28 (acceso sur).

- **M-404**: Es una carretera autonómica, dependiente de la Comunidad de Madrid, que discurre entre las localidades de Navalcarnero y Villarejo de Salvanés. Tal y como se observa en los planos de las figuras 53 y 54, la carretera M404 es la que permite el acceso al parque logístico, estableciéndose dos accesos en dos puntos de esta vía, que además permiten una adecuada integración con el casco urbano de Torrejón de Velasco.



Figura 54. La M-404 a su paso por Torrejón de Velasco. Fuente: Elaboración propia

- **La autopista Radial 4 o R-4** es una autopista de peaje que fue proyectada con el propósito de disminuir la saturación de las autovías que parten de Madrid. La autopista comienza en la M-50 y llega hasta Ocaña, donde enlaza con la A-4 y la AP-36

El Estudio de previsiones de tráfico y transporte, presentado como Anexo 3 de la presente memoria, concluye que la movilidad generada y atraída por el Parque Logístico Ergon A-42, requiere una reforma de la capacidad de los accesos propuestos al desarrollo desde las vías A-42 y M-404. El citado Estudio describe tres Alternativas con ese fin, A, B y C que comprenden diversas obras de refuerzo y conexión con la red viaria existente. Cada una de ellas se ha definido a nivel de anteproyecto con grado de concreción suficiente para poder valorar el funcionamiento de las correspondientes intersecciones y demás afecciones respecto a las carreteras de la red autonómica.



Figura 55.-Superposición parque Ergon A42 con las alternativas del estudio de tráfico

Asimismo, se realiza en él un análisis pormenorizado del impacto futuro de cada Alternativa en el nivel de tráfico de las carreteras afectadas, ello con prospección de un horizonte de largo plazo (2044). Se comparan los respectivos escenarios tanto “con” como “sin” los efectos de la implantación del Parque Ergon para así determinar las necesidades específicas generadas por éste, o sea, sus demandas inducidas, tal como prescribe el informe de la DGC al que hemos hecho referencia.

La Alternativa A comprende las infraestructuras de refuerzo de la red viaria autonómica necesarias para la implantación del Parque Ergon que consisten en:

- un acceso sur desde la M-404 y su prolongación hasta la A-42;
- un acceso oeste en el enlace las carreteras A-42 y M-404 que es modificado de manera que se amplía sensiblemente su capacidad actual.
- una glorieta principal ubicada entre los dos anteriores y de gran capacidad, en sustitución del actual acceso este de la M-404 a Torrejón de Velasco, que conectará con las vías actuales y con el vial de acceso al Parque Ergon. Supone una importante mejora en el acceso este a Torrejón de Velasco.

Las infraestructuras antes descritas además de ser todas las comprendidas en la Alternativa A, también son comunes a las otras dos alternativas analizadas y serán ejecutadas por el promotor ERGON dentro de los compromisos propios del PAR.

Se ha comprobado que dichas obras son suficientes para que, en un horizonte a largo plazo, la puesta en actividad del Parque Ergon mantenga los niveles de servicio de las vías autonómicas en condiciones sensiblemente similares tanto en la hipótesis de ejecución del Parque como en la hipótesis de “no” ejecución del mismo, de manera que dicha instalación logística no redunde en detrimento ninguno en los niveles de servicio previstos.

Las Alternativas B y C incluyen también, como se ha dicho, las obras básicas contempladas en la A, antes descritas, pero plantean, además, otras posibles obras de mejora adicionales que pasamos a describir.

La Alternativa B consistiría en una conexión norte configurada como el desarrollo completo del enlace entre la carretera M-410 y la carretera A-42 que, además, mejora la infraestructura de enlace entre ambas carreteras, así como el acceso al Hospital Universitario Infanta Cristina. Al analizar los resultados prospectivos de esta alternativa se comprueba que no acaba de producir ninguna mejora respecto a los resultados de la alternativa A que resulte significativa. Presenta la ventaja de construir un segundo acceso al Parque por el norte, pero conlleva, también, ciertos inconvenientes. Destaquemos, en primer lugar, que las obras para su realización tendrían un impacto importante en el entorno del hospital. Por otra parte, la Alternativa B está supeditada a la modificación de una infraestructura relacionada con una vía sobre la que existe gran incertidumbre sobre su desarrollo futuro. Finalmente, desde el punto de vista medioambiental, provoca una afección importante al Corredor de la Sagra de la red de corredores ecológicos de la Comunidad de Madrid.

La Alternativa C contempla una conexión Este desde el enlace entre la carretera M-404 y la autopista A-4, completando con un nuevo enlace desde la propia R-4, algo más al norte de la conexión con la M-404, para los movimientos en dirección Madrid. Del resultado del análisis de sus efectos futuros se comprueba que tampoco comporta mejoras significativas respecto a los que ya se obtendrían con las obras básicas de la Alternativa A. Sin embargo, conlleva una nueva conexión entre las carreteras A-42 y R-4 a través del nuevo enlace proyectado con la R-4 en combinación con el propio viario del Parque logístico o con la carretera M-404. Más allá de las necesidades inducidas por el Parque Logístico, este nuevo eje podría ser de interés para todo el ámbito próximo a ambas vías. Por ese motivo no cabe descartarla como mejora futura a realizar por otros agentes beneficiados. En consecuencia, se ha decidido ampliar el Estudio de evaluación ambiental tanto a las obras previstas en la Alternativa A como en la C para acreditar la viabilidad de todas ellas, previa definición geométrica suficiente de las mismas. Asimismo y como previsión de gestión futura, se ha previsto compatibilizar la ejecución del Parque Ergon con la posible futura ejecución del mencionado acceso Este. La previsión consiste en que el futuro acceso podrá discurrir cruzando el Parque Ergon, a distinto nivel respecto a su viario interno, para lo que se deja prevista la oportuna reserva de suelo de cara a esa posible actuación de futuro. Correspondería a la propiedad aportar dicho terreno a través del Parque Ergon, como contribución de la propiedad de éste a la posible ejecución de dicha infraestructura si se estima de interés general por la Administración competente en un momento futuro.

El ámbito de ERGON A42 está atravesado por algunos **caminos rurales**: camino de Miguel Roca i Junyet, camino de Fuenlabrada a Torrejón de Velasco, camino de la Veredilla, camino de Torregrillos, camino de la coja y camino cerro de San Nicasio.

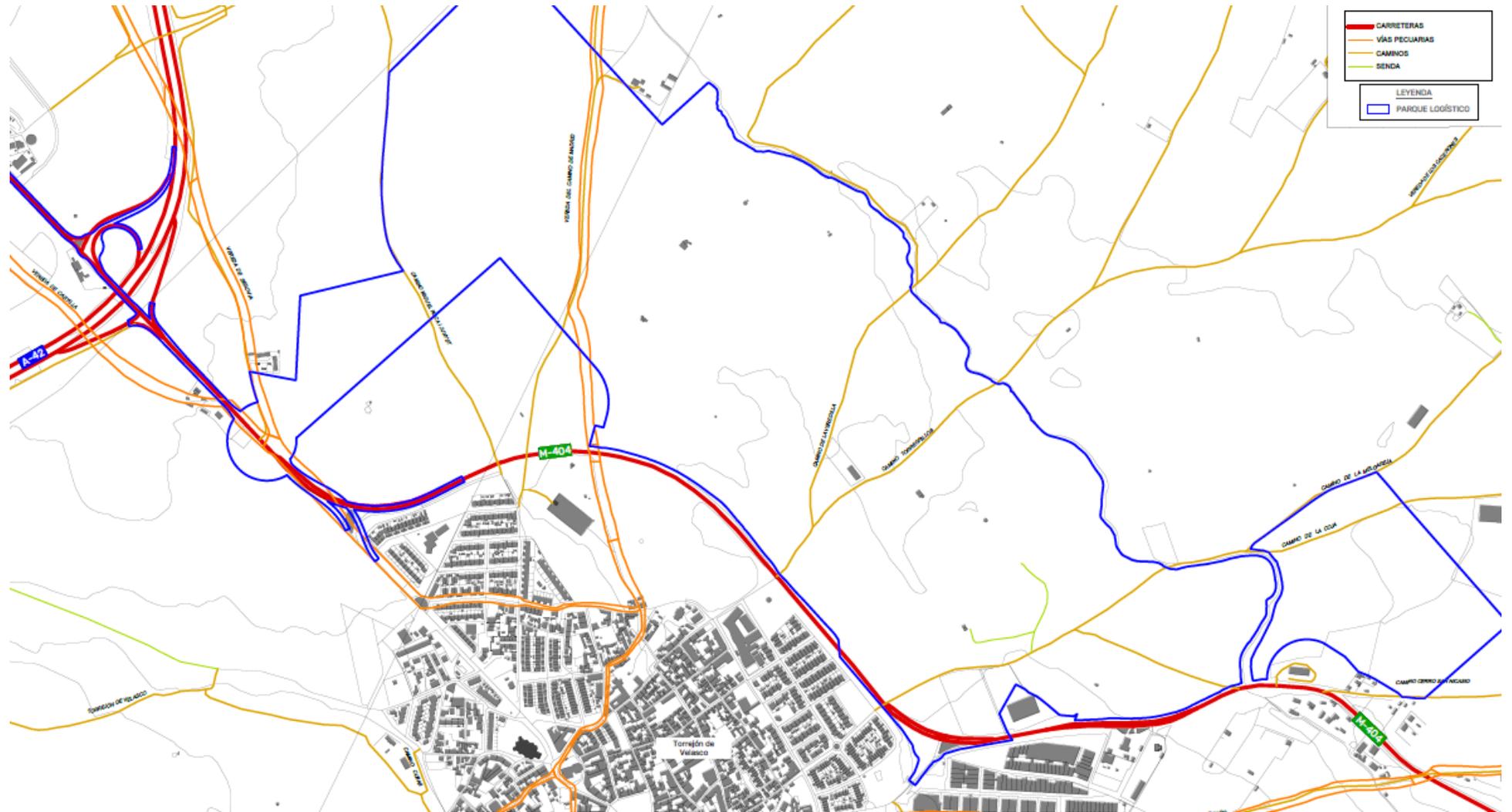


Figura 56. Infraestructuras de comunicación en el entorno del ámbito. Fuente. Elaboración propia

Vías pecuarias y cauces fluviales

Cruza el ámbito de ERGON A42 la **vía pecuaria** “Vereda del Camino de Madrid” clasificada por normativa el 25/10/1978. Posee una longitud total de 5.400 m y una anchura legal de 20,89 m.



Figura 57. Imagen vía pecuaria “Vereda Camino de Madrid”. Vista desde el Norte. Fuente. Elaboración propia

La conexión exterior del proyecto afecta un pequeño tramo de la vía pecuaria Vereda de Segovia que se localiza dentro del municipio de Torrejón de la Calzada. Esta vía pecuaria está clasificada por normativa el 20/11/72, posee una longitud total de 3.300 m y una anchura legal de 20,89 m.

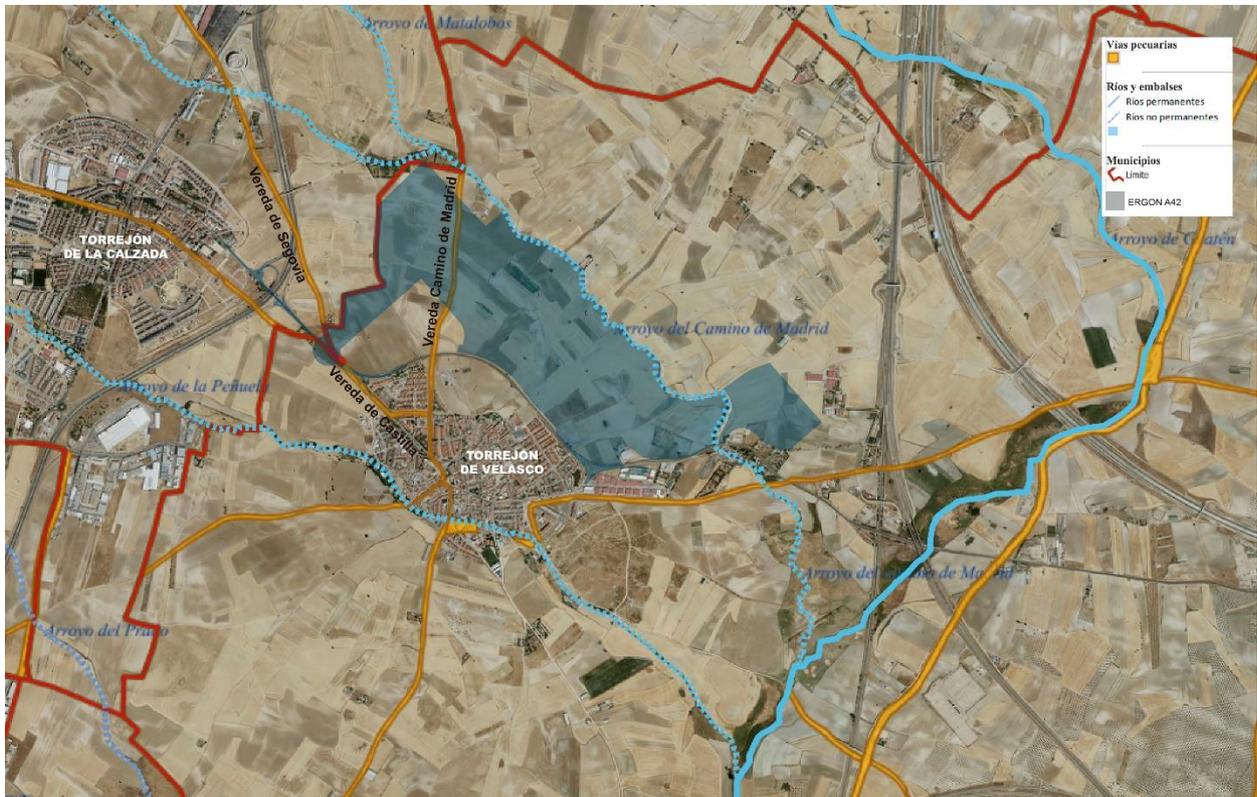


Figura 58. Plano red fluvial y vías pecuarias. Fuente. Elaboración propia

Tal y como se observa en el plano anterior, **La red fluvial** en el entorno del proyecto ERGON A42, está constituida por el Arroyo Camino de Madrid que se constituye como el límite NE del parque logístico y por el arroyo del Guatén que transcurre lejano al ámbito hacia el este.



Figura 59. Imagen del arroyo Camino de Madrid. Fuente. Elaboración propia

El arroyo camino de Madrid en su recorrido cercano al ámbito se constituye como un río no permanente. En la actualidad, el arroyo presenta un cauce poco profundo y de anchura variable, bien marcada por la presencia de un herbazal denso que delimita sus riberas con las lindes parcelarias de los cultivos de cereal. No hay presencia de ejemplares arbóreos de ribera.

El itinerario 3. “Eje Sur” de la **Red Básica de Vías Ciclistas** de la Comunidad de Madrid cruza el Sector del Proyecto ERGON A42 en la zona Sureste. El proyecto integra esta vía dentro del parque logístico. Las vías pecuarias han formado parte primordial del diseño de la Red Básica de **Vías Ciclistas** de la Comunidad de Madrid, integrándose en sus itinerarios para dar continuidad a las rutas diseñadas.



Figura 60. Red Básica de Vías Ciclistas 10. Fuente. Plan CIMA y Elaboración propia

En el plano de información I-4 Infraestructuras y servicios urbanos existentes se reflejan las diferentes infraestructuras de comunicación.

7. REDES DE SERVICIOS Y SUMINISTROS

El plano de ordenación O-5 de infraestructura y servicios urbanos existentes se presenta dentro del Anexo 5 "Planos".

Red de energía

Las líneas en el ámbito son aéreas, tanto en media 15 y 45 (kV) como en alta tensión 220 (KV). Estas infraestructuras son propiedad de Red Eléctrica de España e Iberdrola.

Por el ámbito cruzan diferentes líneas eléctricas. Dos líneas de alta tensión cruzan el parque logístico y una tercera lo cruza hacia la intersección de la M404 con A42. Estas líneas eléctricas son aéreas. También cruzan el ámbito diferentes líneas de media y baja tensión, tal y como se observa en el plano de ordenación O-5 de infraestructura y servicios urbanos existentes, que se presenta dentro del Anexo 5 "Planos".



Figura 61. Imagen de terreno ERGON A42 y línea eléctrica. Fuente: Elaboración propia

En el plano de información I-6.- Redes públicas existentes se detalla la Red eléctrica

Red de telecomunicaciones

En el entorno del ámbito está la red de telecomunicaciones de UFI/NET. En el casco urbano de Torrejón de Velasco funciona la red de Telefónica a la cual el Parque Logístico buscará conectarse.

En el plano de información I-6.- Redes públicas existentes se detalla la Red de telecomunicaciones.

Red de abastecimiento de agua

Al Sur del ámbito y dentro del casco urbano de Torrejón de Velasco discurre la Arteria Fundación Sur (Antigua) Ø 500 FD. Tal y como se establece en el informe del Canal de Isabel II, el Parque Logístico podrá conectarse a esta arteria para el abastecimiento de agua. Esta conexión se detalla en el Documento II. Proyecto de Infraestructuras de Urbanización.

En el plano de información I-6 de Redes públicas existentes se detalla la Red de abastecimiento de agua.

Red de depuración

En la actualidad el municipio de Torrejón de Velasco depura sus aguas residuales en el Sistema de Depuración Guatén compuesto en la actualidad por la EDAR de El Guatén, ubicada en el término municipal de Torrejón de Velasco, donde también depuran los vertidos de los municipios de Griñón, Torrejón de la Calzada, Cubas de la Sagra y Casarrubuelos. Dicha EDAR se encuentra al límite de su capacidad de

depuración, por lo que los vertidos de aguas residuales generados por el Parque Logístico ERGON A42 deberán depurarse en la ampliación del Sistema de Depuración El Guatén. El detalle de la Red de Depuración propuesta se presenta dentro del Documento II. Proyecto de Infraestructuras de Urbanización.

Actualmente está en redacción por parte de Canal de Isabel II, S.A. el proyecto de la ampliación de la EDAR de El Guatén. Por otro lado, la revisión de planeamiento municipal del municipio de Torrejón de la Calzada, que se encuentra actualmente en tramitación, contempla la ejecución de una nueva EDAR en este municipio que daría servicio a los tres municipios ubicados aguas arriba de la misma, Griñón, Cubas de la Sagra y Torrejón de la Calzada. Es por lo cual que la solución de depuración está garantizada por el presente proyecto mediante la puesta en marcha de uno varios de los siguientes escenarios:

- Escenario 1: Con la ejecución de la Ampliación de la EDAR de El Guatén se incluirían los caudales procedentes de los nuevos desarrollos previstos
- Escenario 2: Con la ejecución de la nueva EDAR en Torrejón de la Calzada, la EDAR de El Guatén existente pasaría a tratar únicamente las aguas residuales de los municipios de Casarrubuelos y Torrejón de Velasco con lo que podría hacerse cargo del efluente del presente proyecto.
- Escenario 3: Con la ejecución de la EDAR provisional prevista en el proyecto de urbanización del parque.

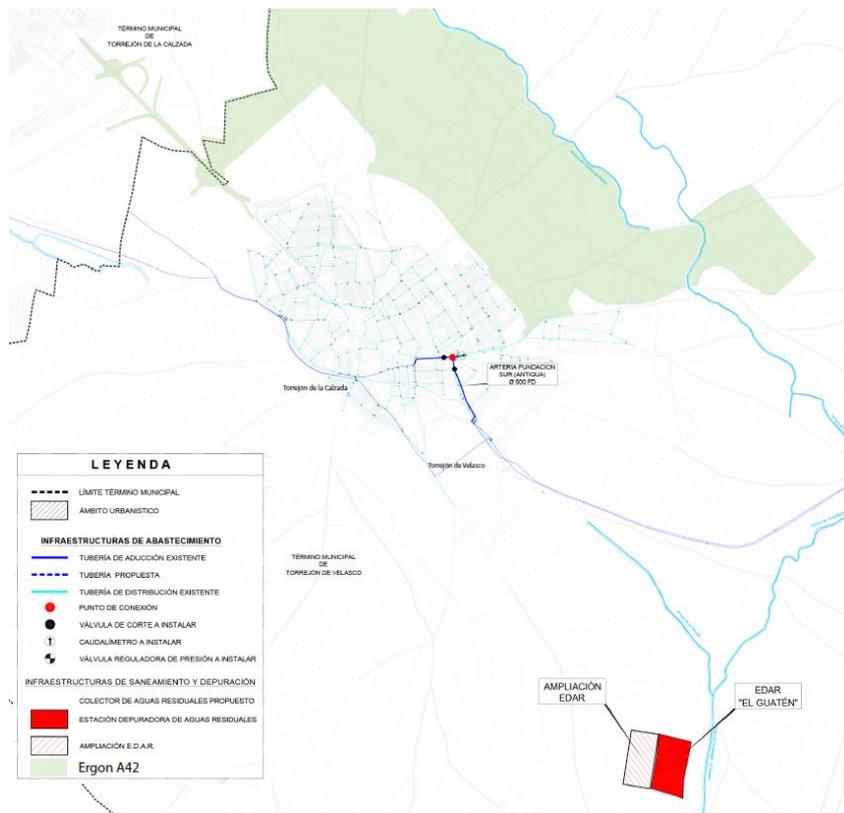


Figura 62. Red de Abastecimiento de agua y depuración. Fuente. Canal Isabel II y Elaboración propia.

8. AFECCIONES Y SERVIDUMBRES

Afecciones y Servidumbres comunicaciones

El ámbito del proyecto linda al SO con la carretera M-404 que es una carretera de la Red Secundaria de la Comunidad de Madrid, y según el catálogo viario de la red de carreteras 2017.

En cumplimiento del artículo 30 de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid y su reglamento, son de dominio público los terrenos ocupados por las carreteras y sus elementos funcionales y una franja de ocho metros en autopistas y autovías, y tres metros en el resto de las carreteras, medidas horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación. La arista exterior de la explanación es la intersección de talud de desmonte del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

Análogamente, según el artículo 31 de la Ley 3/1991 referida, se especifica que con el fin de garantizar la seguridad vial, asegurar la disponibilidad de los terrenos necesarios para la realización de obras de mantenimiento de las carreteras e instalaciones de sus servicios complementarios, así como proteger los usos de los terrenos colindantes del impacto de las vías, se establecerá una zona de protección a ambas márgenes de cada carretera, delimitada por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de explanación, a una distancia de 50 metros en autopistas y autovías, 25 metros en las carreteras integradas en la red principal y 15 metros en el resto de las redes de la Comunidad de Madrid, medidos desde la arista exterior de la explanación.

Por tanto, el proyecto tendrá en cuenta la afección al situarse anexo a la carretera M-404, que al pertenecer a la Red Secundaria de la Comunidad de Madrid, será de tres metros de dominio público y de quince de franja de protección desde la arista exterior de explanación, zonas que se delimitan pormenorizadamente en el plano I-8.- Afecciones y servidumbres del documento adjunto Anexo 5 “Planos”. En resumen, dentro del proyecto se marcan una serie de condicionantes que son:

- En la **zona de dominio público de la carretera** no podrán realizarse ninguna obra más que las de acceso a la propia vía, aquellas que formen parte de su estructura, señalización y medidas de seguridad, así como las que requieran la prestación de un servicio público de interés general, previa autorización de la Consejería de Política Territorial.
- En la **zona de protección** no se podrán realizar obras de construcción de nueva planta, sustitución o reedificación, ni instalaciones fijas, ni ejecutar obras que supongan una edificación por debajo del nivel del terreno, ni instalar líneas de alta tensión, carteles o cualquier otro medio de publicidad.

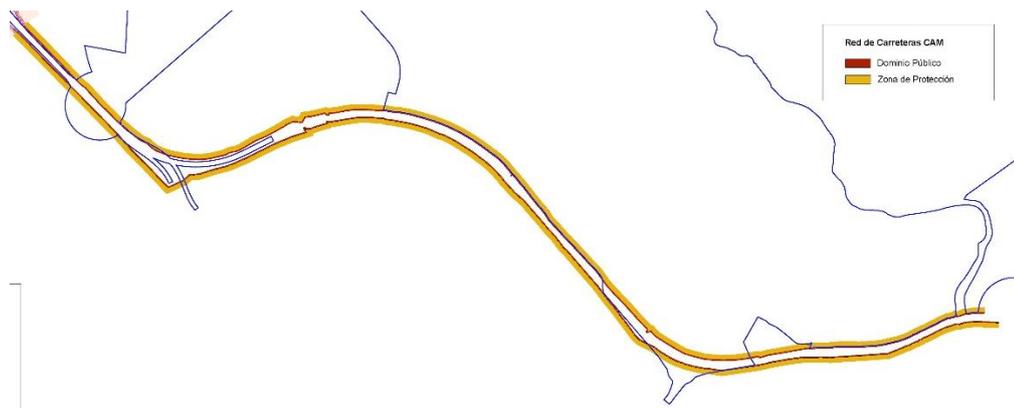


Figura 63. Zonas de dominio público y zona de protección de la M-404. Fuente. Elaboración propia.

Se diseña dentro del proyecto una zona de amortiguación ajardinada (anillo verde), que linda con la M-404, ocupando parte de la zona de protección. Esta zona de uso público, incluida en el proyecto como zona verde, respeta la normativa aplicable y tiene en cuenta el “Manual de plantaciones en el entorno de la carretera” del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Las plantaciones de arbolado en esta zona estarán sujetas a autorización.

Las conexiones exteriores del proyecto lindan al oeste con la autovía A-42 que es una infraestructura perteneciente a la Red General de Carreteras del Estado.

En cumplimiento del artículo 29 de la Ley 37/2015, constituyen la **zona de dominio público** los terrenos ocupados por las propias carreteras del Estado, sus elementos funcionales y una franja de terreno a cada lado de la vía de 8 metros de anchura en autopistas y autovías y de 3 metros en carreteras convencionales, carreteras multicarril y vías de servicio, medidos horizontalmente desde la arista exterior de la explanación y perpendicularmente a dicha arista.

La **zona de servidumbre** está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 25 metros en autopistas y autovías y de 8 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

La **zona de afección** de las carreteras del Estado está constituida por dos franjas de terreno a ambos lados de las mismas, delimitadas interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de la explanación, a una distancia de 100 metros en autopistas y autovías y de 50 metros en carreteras multicarril y convencionales, medidos horizontalmente desde las citadas aristas.

A ambos lados de las carreteras del Estado se establece la **línea límite de edificación**, que se sitúa a 50 metros en autopistas y autovías y a 25 metros en carreteras convencionales y carreteras multicarril, medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

Por tanto, el proyecto y sus correspondientes conexiones exteriores tendrán en cuenta la afección al situarse los enlaces de la carretera A-42, que será de tres metros de dominio público, de ocho de franja de servidumbre y de cincuenta metros de franja de afección, medidos desde la arista exterior de explanación, zonas que se delimitan pormenorizadamente en el plano I-8.- Afecciones y servidumbres del documento adjunto Anexo 5 "Planos".

Las afecciones del proyecto que involucran la zona de dominio público, zona de servidumbre y zona de afección se corresponden únicamente con propuestas de mejora del enlace viario de la A42 con la M-404.

En resumen, dentro del proyecto se marcan una serie de condicionantes que son:

- Sólo podrán realizarse obras, instalaciones u otros usos en la zona de dominio público cuando la prestación de un servicio público de interés general así lo exija, por encontrarse así establecido por una disposición legal o, en general, cuando se justifique debidamente que no existe otra alternativa técnica o económicamente viable, o con motivo de la construcción o reposición de accesos o conexiones autorizados. En todos los casos será precisa la previa autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.
- En la zona de servidumbre no podrán realizarse obras o instalaciones ni se permitirán más usos que aquellos que sean compatibles con la seguridad viaria y la adecuada explotación de la vía, previa autorización, en cualquier caso, del Ministerio de Fomento, y sin perjuicio de otras competencias concurrentes. El Ministerio de Fomento podrá utilizar o autorizar a terceros la utilización de la zona de servidumbre por razones de interés general o cuando lo requiera el mejor servicio de la carretera.
- Para ejecutar en la zona de afección cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el uso o destino de las existentes y plantar o talar árboles, se requerirá la previa

autorización del Ministerio de Fomento, sin perjuicio de otras competencias concurrentes.

- Queda prohibido en la zona límite de edificación cualquier tipo de obra de construcción, reconstrucción o ampliación, incluidas las que se desarrollen en el subsuelo, o cambio de uso, a excepción de las que resultaren imprescindibles para la conservación y mantenimiento de las construcciones o instalaciones ya existentes.



Figura 64. La carretera M-404 y el casco urbano de Torrejón de Velasco. Fuente: Elaboración propia

Dominio público hidráulico

El Real Decreto 849/1986, de 11 de abril aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, modificado por el RD 606/2003, de 23 de mayo. Define como Dominio Público Hidráulico la zona de máxima crecida ordinaria y establece como zonas de protección de cauces, catalogados por la Confederación Hidrográfica del Tajo, 5 m de anchura como zona de servidumbre y 100 m de anchura como zona de policía.

El límite Noreste del ámbito está marcado por el arroyo Camino de Madrid que está catalogado.

De acuerdo con la legislación de aguas, la zonificación del espacio fluvial está formada por las siguientes zonas:

- **Álveo o cauce natural** de una corriente continua o discontinua es el terreno cubierto por las aguas en las máximas crecidas ordinarias.
- **Ribera** es cada una de las fajas laterales situadas dentro del cauce natural, por encima del nivel de aguas bajas.
- **Margen** es el terreno que limita con el cauce y situado por encima del mismo
- **Zona de policía** es la constituida por una franja lateral de cien metros de anchura a cada lado, contados a partir de la línea que delimita el cauce, en las que se condiciona el uso del suelo y las actividades que en él se desarrollen.
- **Zona de servidumbre** es la franja situada lindante con el cauce, dentro de la zona de policía, con ancho de cinco metros, que se reserva para usos de vigilancia, pesca y salvamento.
- **Zonas inundables** son las delimitadas por los niveles teóricos que alcanzarían las aguas en las avenidas, cuyo período estadístico de retorno sea de quinientos años. En estas zonas no se prejuzga el carácter público o privado de los terrenos, y el Gobierno podrá establecer limitaciones

en el uso, para garantizar la seguridad de personas y bienes.

Se deberán respetar las siguientes distancias:

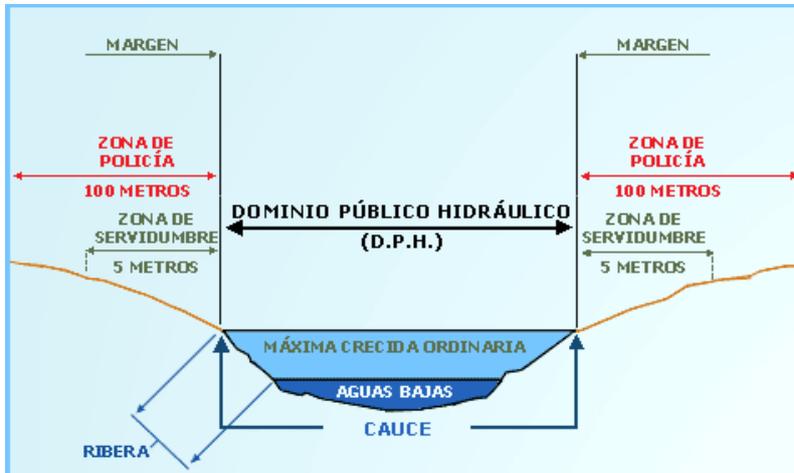


Figura 65. Delimitación del Dominio Público Hidráulico. Fuente: Ministerio para la Transición ecológica y el reto demográfico



Figura 66. Arroyo Camino de Madrid.

Afecciones y Servidumbres de Vías Pecuarías

Según el inventario de la Red de Vías Pecuarías de la Comunidad de Madrid, por el ámbito del Parque ERGON A42, cruzan dos vías pecuarías tipo vereda. En el municipio de Torrejón de Velasco la "Vereda del Camino de Madrid" clasificada el 18/09/78 y con una anchura de 20,89 m. En el municipio de Torrejón de la Calzada, la "Vereda de Segovia" clasificada el 20/11/72 y con una anchura de 20,89 m.

La ley Estatal 3/1995 de Vías Pecuarías establece en su artículo 4 los tipos de vías pecuarías y se establece que las veredas son las vías que tienen una anchura no superior a los 20 metros.

La Ley 8/1988 de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid en su artículo 6 remite su clasificación a la Ley Estatal y establece que se conservará su anchura superior a los máximos indicados en la referida Ley.

El parque logístico permite el paso público de la vía pecuaria "Vereda Camino de Madrid", desviándola ligeramente hacia el oeste, también se permite la continuación de la vía pecuaria "Vereda de Segovia" a través de la nueva rotonda sobre la M-404. El detalle se presenta en el apartado 3.2.3 "Espacios libres y zonas verdes".

Las afecciones a las vías pecuarias se detallan en el plano de ordenación O-1. "Afecciones Legislación ambiental".

Afecciones y Servidumbres líneas eléctricas

Por el ámbito del proyecto cruzan dos líneas de alta tensión eléctrica aéreas. Según el Decreto 223/2008, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias, se deberán tener en cuenta las siguientes distancias a edificios /construcción:

Sobre puntos accesibles a personas: $5.5\text{m} + 1.7\text{m} = 7,2 \text{ m}$

Sobre puntos no accesibles a personas: $3.3\text{m} + 1.7\text{m} = 5$

Se deja una franja de protección de 10 metros a cada lado de la línea eléctrica

Las afecciones y servidumbres se detallan en el plano de Información I-8 que se presenta en el Anexo 5.

9. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

La estructura de la propiedad se recoge de forma pormenorizada en los planos de información del Proyecto. En concreto, en el Plano de Información: I-3 “Estructura de la propiedad”, que se presenta dentro del Anexo 5, se incluye la delimitación del ámbito del Parque Logístico superpuesto todo ello sobre el plano catastral, quedando reflejada de esta forma la configuración física de las fincas incluidas en el ámbito, las superficies afectadas y la distribución de la propiedad del suelo.

La configuración parcelaria del ámbito responde a los condicionantes impuestos por la naturaleza del terreno destinado a cultivos de cereales de modo casi exclusivo.

En el ámbito las dimensiones de las parcelas son muy variables y de distribución dispersa, con una dimensión media que supera los 12.000 m²s, cuantificándose, en total, 132 propiedades catastrales.

La siguiente tabla presenta una relación de propiedades y superficies afectadas, incluye 132 parcelas con su superficie, referencia catastral y superficie ocupada por Ergon A42.

No. PARCELA	MUNICIPIO	SUPERFICIE (m2)	REFERENCIA CATASTRAL	AREA OCUPADA POR ERGON A42
1	150	685	28150A00100158	685,28
2	150	22.951	28150A00300089	20.481,95
3	150	67.328	28150A00100078	67.328,28
4	150	176.958	28150A00100079	169.052,08
5	150	7.462	28150A02000035	7.461,89
6	150	5.234	28150A01900062	5.233,68
7	150	15.244	28150A01900063	15.243,57
8	150	9.571	28150A02100087	617,40
9	150	14.841	28150A02100088	1.219,09
10	150	58.245	28150A02000029	57.331,65
11	150	11.156	28150A02000030	11.154,56
12	150	20.673	28150A02000032	20.673,19
13	150	11.836	28150A02000057	11.804,91
14	150	20.529	28150A02000055	20.501,47
15	150	3.056	28150A02009001	2.438,39
16	150	2.344	28150A02009004	1.490,89
17	150	4.317	28150A02009005	242,27
18	150	6.749	28150A02100007	6.748,77
19	150	225	28150A02100013	195,60
20	150	21.222	28150A02100014	21.221,56
21	150	13.942	28150A02100023	12.692,74
22	150	31.513	28150A02100016	31.512,94
23	150	7.940	28150A02100015	7.939,82
24	150	803	28150A00100164	143,63
25	150	3.463	28150A00100170	3.463,03
26	150	29	28150A00109002	28,62
27	150	5.114	28150A00109002	1.293,64
28	150	10.299	28150A00109003	3.560,28
29	150	2.093	28150A00109004	5,06
30	150	8.603	28150A00109005	191,87
31	150	12.782	28150A00100054	12.407,80
32	150	17.565	28150A00100055	17.229,78
33	150	13.012	28150A00100056	13.012,48
34	150	12.637	28150A00100057	12.637,14
35	150	462	28150A00100058	462,37
36	150	6.638	28150A00100059	6.637,86
37	150	3.773	28150A00100060	3.772,71
38	150	3.334	28150A00100061	3.333,90
39	150	3.679	28150A00100062	3.679,20
40	150	3.518	28150A00100063	3.517,91
41	150	3.591	28150A00100064	3.590,82
42	150	6.645	28150A00100065	6.645,00
43	150	20.880	28150A00100066	20.880,20
44	150	7.326	28150A00100067	7.105,84
45	150	9.197	28150A00100072	8.298,97
46	150	25.047	28150A00100073	24.460,60
47	150	13.716	28150A00100112	12.915,92
48	150	14.611	28150A00100114	14.508,39
49	150	7.090	28150A00100116	7.087,35
50	150	6.708	28150A00100117	6.707,90

Tabla 5. Estructura de la propiedad.
Fuente: Dirección General del Catastro y Elaboración propia

No. PARCELA	MUNICIPIO	SUPERFICIE (m2)	REFERENCIA CATASTRAL	AREA OCUPADA POR ERGON A42
51	150	21.766	28150A00100118	21.765,81
52	150	26.624	28150A00100119	26.624,36
53	150	7.522	28150A00100120	7.522,37
54	150	17.049	28150A00100121	17.048,66
55	150	8.583	28150A00100122	8.582,73
56	150	4.874	28150A00100123	4.874,00
57	150	9.269	28150A00100124	9.268,53
58	150	9.012	28150A00100127	8.826,59
59	150	13.538	28150A00100128	13.499,91
60	150	993	28150A00100129	992,69
61	150	36.213	28150A02100025	36.188,43
62	150	10.315	28150A02100026	10.314,65
63	150	11.401	28150A02100027	11.400,78
64	150	32.648	28150A02100028	31.975,94
65	150	8.374	28150A02100029	6.110,20
66	150	5.238	28150A02100030	667,64
67	150	11.936	28150A01900008	11.935,83
68	150	81.130	28150A01900009	60.421,55
69	150	20.008	28150A01900010	4.869,72
70	150	22.238	28150A01900011	22.238,18
71	150	5.557	28150A01900012	5.557,24
72	150	5.919	28150A01900013	5.919,12
73	150	10.394	28150A01900014	10.394,21
74	150	34.500	28150A01900015	34.500,18
75	150	15.216	28150A01900016	15.216,12
76	150	19.765	28150A01900017	19.765,50
77	150	19.507	28150A01900018	18.952,98
78	150	754	28150A01900020	579,78
79	150	1.036	28150A01900027	1.025,44
80	150	512	28150A01900028	353,67
81	150	5.577	28150A02100080	1.915,23
82	150	15.540	28150A02100081	8.486,27
83	150	6.089	28150A02100083	1.499,52
84	150	7.522	28150A02100085	1.569,18
85	150	4.007	28150A02109000	4.007,08
86	150	9.978	28150A02109003	4.188,90
87	150	1.510	28150A02000031	1.510,44
88	150	36.655	28150A02000034	36.589,19
89	150	6.520	28150A02000076	6.520,23
90	150	29.969	28150A02000077	29.969,20
91	150	83.609	28150A02000053	83.547,72
92	150	23.919	28150A02000054	23.918,80
93	150	2.723	28150A00100080	599,93
94	150	18.750	28150A00109000	1.065,81
95	150	18.750	002000100VK35A	1.065,81
96	150	4.990	28150A02100012	4.742,60
97	150	12.374	28150A02100010	4.873,34
98	150	13.446	28150A02100008	13.446,39
99	150	11.294	28150A02100017	10.708,68
100	150	5.430	28150A02100018	5.003,01
101	150	2.864	28150A02100019	2.535,87
102	150	1.059	28150A02100020	764,82
103	150	28.225	28150A02100022	27.889,09
104	150	12.234	28150A02100024	9.692,20
105	150	20.243	28150A02100079	7.846,73
106	150	18.100	28150A02100084	8.315,97
107	150	2.067	28150A02109004	2.015,24
108	150	3.189	28150A02109005	41,06
109	150	3.268	28150A01909001	2.567,60
110	150	5.345	28150A00309006	1.063,45
111	150	4.655	28150A00309001	0,01
112	150	2.612.415	28150A00109000	103.627,22
113	150	858	28150A01909002	596,25
114	150	4.122	28150A00100160	3.549,82
115	150	24.291	28150A00100075	18.169,52
116	150	27.909	28150A02309003	945,28
117	150	2.457	28150A00109009	352,60
118	150	6.911	28150A00109001	2.073,69
119	150	3.566	28150A00109007	3.470,29
120	150	18.143	28150A00109010	341,36
121	150	110	28150A00109008	5,22
122	150	98.901	28150A00109000	37.452,53
123	150	9.115	28150A00109000	5,41
124	149	1.759	28149A00309007	6,72
125	149	8.442	28149A00300045	231,20
126	149	4.296	28149A00300049	229,76
127	149	3.979	28149A00300052	0,05
128	149	3.022	28149A00309000	4,94
129	149	3.022	000400100VK34G	4,94
130	149	11.143	28149A00300046	2.681,86
131	149	10.269	28149A00300047	24,43
132	149	3.461	28149A00309004	17,86

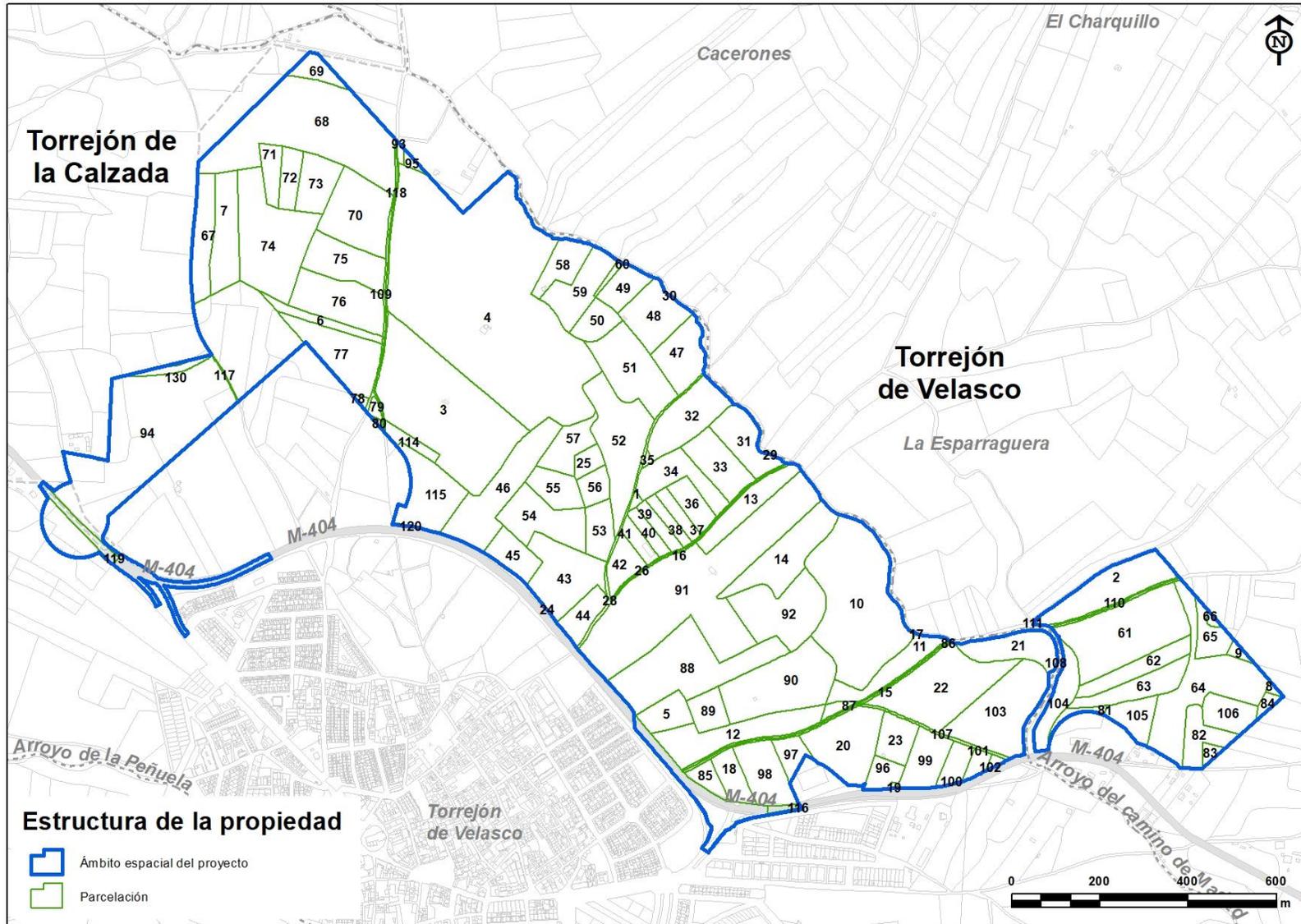


Figura 67. Plano de Estructura de la propiedad. Fuente: Dirección general de Catastro y Elaboración propia

c) MEMORIA JUSTIFICATIVA Y DESCRIPCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO

1. OBJETIVOS PERSEGUIDOS

Eriger ERGON A42 como el Hub Logístico de referencia del Sur de Madrid, incluye la creación de un parque logístico y de un parque de soporte a la digitalización y el emprendimiento, con un alto nivel de compromiso en cuanto a sostenibilidad ambiental, social y económica. Los objetivos se resumen en:

Tecnológicos

- ✓ Promover un nuevo modelo de desarrollo y operación de parques logísticos basado en la digitalización propiciando “la democratización” de los servicios logísticos avanzados a través de la creación de una economía de escala.
- ✓ Establecer el Parque Logístico como el centro de una red de empresas a las que se presta servicios de acceso a la digitalización y a los mercados globales a los que no tendrían acceso en solitario.

Económicos

- ✓ Contribuir al equilibrio de la dinámica de la actividad económica de la Comunidad de Madrid e incidir positivamente en la creación de empleo.
- ✓ Paliar el déficit de emplazamientos industriales en la zona.

Sociales

- ✓ Contribuir al desarrollo del Parque creando un ecosistema social a nivel local y regional para la mejora de las competencias profesionales y de las oportunidades de formación continuada.
- ✓ Formación de capital humano especializado en logística, creación de empresas dedicadas al sector de la logística y desarrollo de actividades de “coworking”.
- ✓ Incidir positivamente a nivel local y sobre Torrejón de Velasco al generar un espacio activo e innovador en el municipio, aportando una serie de servicios y espacios libres para el disfrute de todos los ciudadanos. El proyecto involucra espacios para la formación, restauración, el deporte y el ocio, etc.

Medio ambientales

- ✓ Procurar la máxima integración paisajística y ambiental del proyecto con el entorno urbano y con el medio natural, incluyendo el arroyo Camino de Madrid.
- ✓ Maximizar la sostenibilidad y reducir el impacto ambiental, tanto en el proceso como en la posterior explotación del Parque Logístico:
 - Promover un diseño eficaz de las zonas de escorrentía superficial utilizando técnicas de drenaje urbano sostenible para minimizar el consumo de agua de riego.
 - Garantizar que el alumbrado del emplazamiento se diseñe para reducir la contaminación lumínica.
 - Priorizar el uso de materiales que minimicen la huella de carbono de las actividades y las infraestructuras.
 - Promover la energía inteligente tanto en el ámbito privado como en el público (midiendo el gasto,

- registrando datos susceptibles de ser analizados y diseñando estrategias de ahorro).
- Reconocer e incentivar el mínimo el consumo y la demanda de energía operativa, así como las emisiones de dióxido de carbono.
 - Implementar la producción de energía renovable en el Parque a través de la implantación de paneles en las cubiertas de las naves.
 - Contribuir para la promoción de la sostenibilidad de la operación con la venta del excedente de la energía producida en el Parque a una comunidad energética local.
 - Mejorar la gestión y recogida selectiva y reciclaje de los residuos a través de la implantación de sistemas programación y monitorización de las actividades mantenimiento del Parque.
 - Potenciar el cuidado y la recuperación de especies autóctonas, preservando y fomentando la biodiversidad, no solo en el diseño inicial y planificación del Parque, sino en su posterior operativa.
- ✓ Fomentar un modelo de colaboración público-privada para poder desarrollar un centro de educación ambiental, con la participación de asociaciones medioambientales, escuelas, el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco y la escuela de agrónomos de la Universidad Politécnica.

En el apartado 4 del presente capítulo, se detalla como el proyecto ERGON 42 se plantea en plena coherencia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 de Naciones Unidas (ODS).

2. VIABILIDAD Y OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA

El Proyecto del parque logístico ERGON A42 involucra una de las operaciones de suelo más importantes realizadas en la Comunidad de Madrid en los últimos años, pero su magnitud no solo se mide desde un punto de vista físico o territorial, económico y social, sino que incide también en otros ámbitos como el tecnológico, la innovación y la investigación.

El proyecto por su estructuración territorial en beneficio de la Región, su magnitud, proyección social y económica, y su compromiso con la sostenibilidad, se presenta como una oportunidad única que beneficiará no solo a los municipios colindantes de la Comunidad de Madrid y de Toledo, sino a todo el entorno suprarregional.

2.1. Estructuración territorial en beneficio de la región

La zona de influencia del proyecto se circunscribe a la zona Sur del Área Metropolitana y norte de Castilla-La Mancha, pero tendrá su influjo en la ciudad de Madrid, así como del conjunto la Región. Concibiéndose como una infraestructura de soporte, impulso y apoyo al entramado productivo del entorno y en especial del área metropolitana Sur de Madrid.

Su situación al final del arco logístico de la Comunidad de Madrid, como cierre en el límite de Toledo, contribuye a completar un ámbito claramente especializado al servicio de la capital y su área metropolitana como espacio global de concentración de consumo y producción, en base a su población y su creciente actividad económica.

La existencia de los “puertos secos” de Abroñigal y Coslada en la región de Madrid, y Azuqueca de Henares en Guadalajara y las áreas logísticas de Culebro, Valdemoro o Illescas dentro del área de influencia del Área Metropolitana de Madrid (AMM), junto con la presencia del aeropuerto de Madrid-Barajas y las infraestructuras de FFCC conectadas directamente a los puertos más importantes del Mediterráneo, como son Barcelona o Valencia, generan que el **área propuesta sea óptima para la localización de actividades logísticas.**

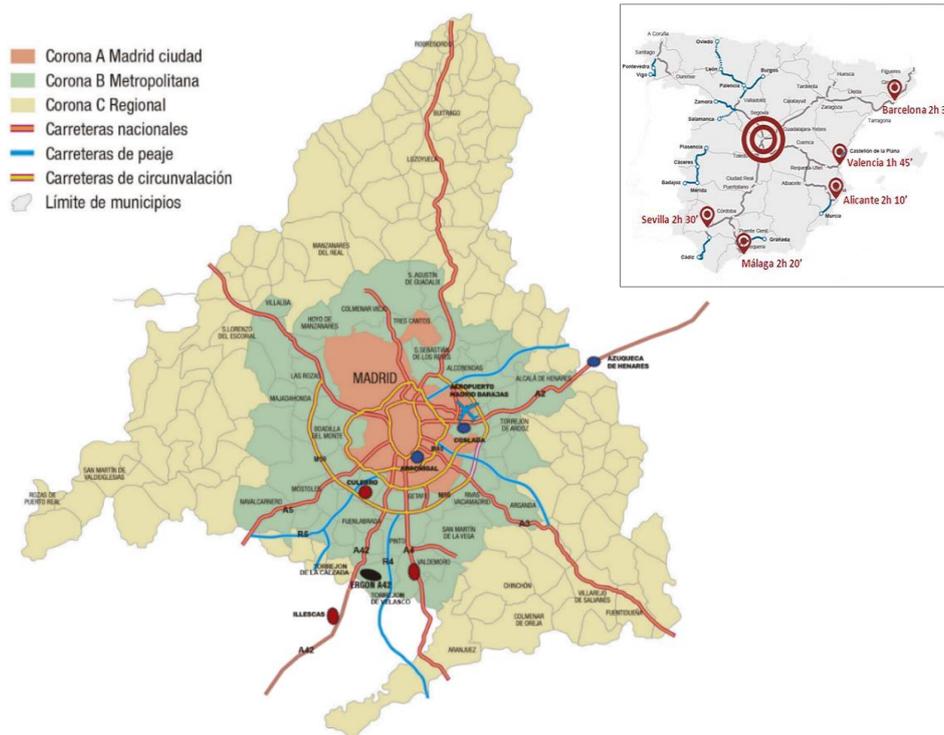


Figura 68. Localización estratégica de ERGON A42 en la Región. Fuente: Comunidad de Madrid y elaboración propia

En esta dinámica y desde un punto de vista de su localización, ERGON A42 supone una clara optimización de recursos por su proximidad a las Plataformas de Distribución Urbana (PDU) del área metropolitana de Madrid a las que se accede por la A-42 y/o por las principales circunvalaciones de Madrid: la M-50 a 10 Km, la M-45 a 17 Km y la M-40 a 20 Km. Mediante estas autovías la conexión con la A-2 (Barcelona-Francia) y la A-3 (Valencia y su puerto) son directas, lo que convierte esta ubicación en un punto privilegiado para el acceso y distribución de mercancías. Discurren junto al ámbito del proyecto las líneas de AVE a Andalucía y a la Comunidad Valenciana.

El parque logístico ERGON A42 cuenta con una gran accesibilidad debido a unas excelentes comunicaciones y a su ubicación privilegiada entre la A-42 y R-4. Se han configurado claros accesos viales al proyecto que permiten vertebrar sus comunicaciones e integrarlo en el entorno, involucrando una nueva infraestructura que mejora el enlace de la autovía A-42 y la M-404.

El proyecto sobrepasa los límites administrativos de la Comunidad de Madrid, apoyado en una estructura radial de infraestructuras de comunicación desde el centro de la Península hacia los nodos exteriores, pudiendo resolver la falta de actividades en Castilla- La Mancha, actuando como una charnela de relación y equilibradora del área.



Figura 69. Localización estratégica (accesibilidad y comunicaciones)

El ámbito se localiza en una zona deficitaria de emplazamientos industriales y de servicios de alta tecnología. ERGON A42, podrá atraer actividades de industria ligera con un alto componente tecnológico y que tengan la conexión directa con Madrid como prioridad estratégica. Todo ello hace de este espacio un lugar idóneo para la optimización y la implantación de este tipo de actividades permitiendo vertebrar y consolidar el espacio industrial del Sur de la Comunidad.

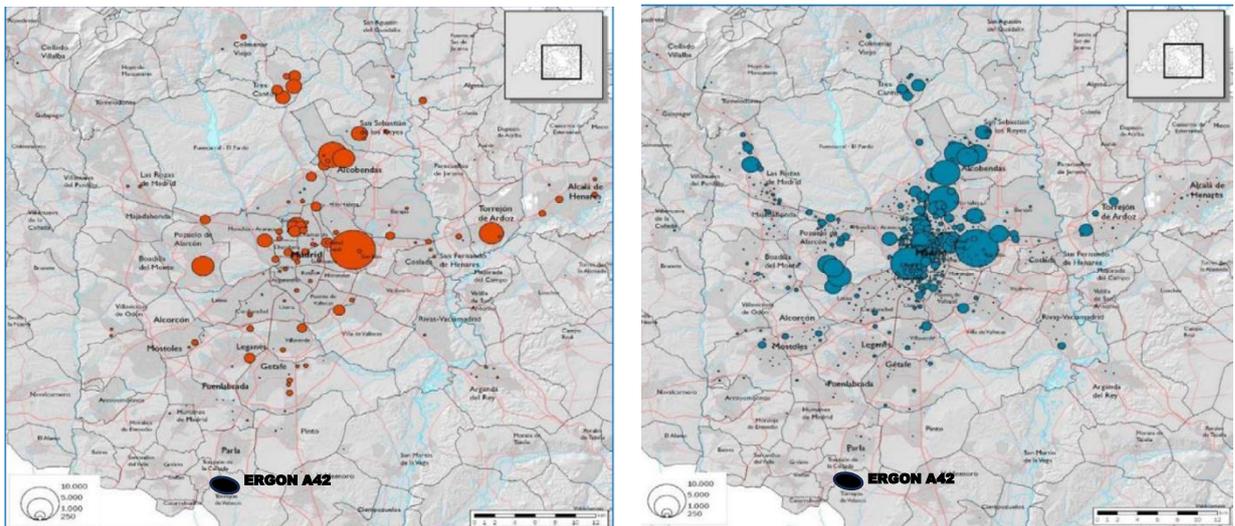


Figura 70. Distribución de empleos industriales en alta tecnología (en rojo) y de servicios de alta tecnología en la Comunidad de Madrid (en azul). Fuente: Plan Industrial de la Comunidad de Madrid. 2020-2025

ERGON A42 podría paliar el déficit de empleo y emplazamientos industriales en la zona. Una de las características de las zonas logísticas es su efecto de atracción de actividades que pueden obtener ventajas de su emplazamiento.

Sin embargo, las tendencias del mercado global permiten destinar parte de esta a usos logísticos y en parte industriales, en una ubicación ventajosa respecto a parques ya existentes o en proyecto por su proximidad a Madrid capital y a su Área Metropolitana a través de la A-42. Supondría dar salida a unos terrenos que no atraen a usos alternativos e integrar esta zona en el corredor logístico formado alrededor de la A-42 desde Madrid a Illescas, que probablemente se prolongará con el tiempo dado el fuerte impulso de consumo de Madrid.

La implantación de ERGON A42 como centro logístico podría tener un efecto llamada por lo que conlleva un incremento del empleo. Es previsible que buena parte de los empleados deseen aproximar su lugar de residencia. El tiempo de maduración de ERGON A42 desde su concepción hasta su construcción y funcionamiento permite el suficiente plazo para monitorizar, absorber los cambios y controlar o mitigar los efectos no deseados. La generación de esta demanda no altera las bases del proyecto ya que hay suficiente suelo para gestionarla. Si se destinara la zona Sur del SUNP 1 al Parque Logístico (129,4 ha), todavía quedaría una superficie total de 509,9 ha de Suelo Urbanizable Programado y No Programado para el desarrollo de viviendas en Torrejón de Velasco, tal y como se muestra en la siguiente tabla:

SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO (SUP)	Sector	Superficie Sector (ha)	
PRIMER CUATRIENIO	1	3,8825	Sin desarrollar
	2	4,4209	Sin desarrollar
	3	3,3467	Sin desarrollar
	4	3,9592	Desarrollado
	5	3,28	Desarrollado
	6	5,5491	Sin desarrollar
	7	1,8225	Desarrollado
	8	3,5216	Desarrollado
	9	11,8019	Sin desarrollar
SEGUNDO CUATRIENIO	10	8,2697	Sin desarrollar
	11	10,6449	Sin desarrollar
	12	10,9474	Sin desarrollar
	13	21,1935	Sin desarrollar
	14	33,5299	Sin desarrollar
	15	19,5063	Sin desarrollar
TOTAL SUELO RESIDENCIAL SIN DESARROLLAR EN SUP			133,0928
SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO SUNP 1 (sin incluir terrenos Ergon A42)			161,0813
SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO SUNP 2			215,7394
TOTAL SUELO RESIDENCIAL A DESARROLLAR EN SUP Y SUNP			509,9135

Tabla 6. Suelo Residencial a desarrollar en SUP y SUNP en Torrejón de Velasco. Fuente: Elaboración propia en base al PGOU de Torrejón de Velasco

Integración urbana

El Parque Logístico se plantea en la proximidad del núcleo urbano de Torrejón de Velasco, contará en su límite con la ciudad con servicios integrados en el propio Parque y con un centro de formación que puede contribuir a formar a los empleados del Parque y poblaciones próximas y al mismo tiempo suponer un remate con servicios en el borde Norte de la ciudad.

A lo largo de todo el perímetro exterior del parque se propone un colchón verde que permite una mejor integración con el casco urbano de Torrejón de Velasco y el entorno. Este colchón verde y la red interior del Parque conectarán con las vías pecuarias, la vía ciclista de la Comunidad de Madrid y los caminos existentes, conformándose una amplia red verde y de espacios públicos en el territorio.

El PAR ERGON A42 propone dos proyectos complementarios, que se corresponden con dos infraestructuras viarias de comunicación externas al parque logístico y que tienen el objetivo de resolver problemas de congestión, acceso y comunicación.

Medioambiental y paisajística

Tal y como se pone de manifiesto en el Documento III: Estudio de Impacto Ambiental, y de forma resumida en su Capítulo 10 destinado a las conclusiones del mismo, la propuesta de Parque Logístico ERGON A42 se presenta como la más favorable desde un punto de vista ambiental y, tras la implementación de todas las medidas mitigadoras descritas, se considera que contiene argumentos suficientes para que su ejecución pueda ser considerada ambientalmente viable.

La aplicación de medidas de marcado carácter ambiental desde la propia fase de diseño, entre las que destacan la selección de la alternativa que evita ocupar el Corredor Ecológico de La Sagra, propicio para la conectividad de los hábitats de especies esteparias o la protección del arroyo del Camino de Madrid mediante un borde de amortiguación vegetal perimetral que resuelve, además, sus zonas inundables y sirve de soporte a la plantación del arbolado y la generación de “zonas tranquilas” desde el punto de vista lumínico y acústico, minimizan en gran medida la afección potencial de la propuesta que, ya por su localización, queda suficientemente alejada de los áreas ambientalmente protegidas de la Comunidad de Madrid.

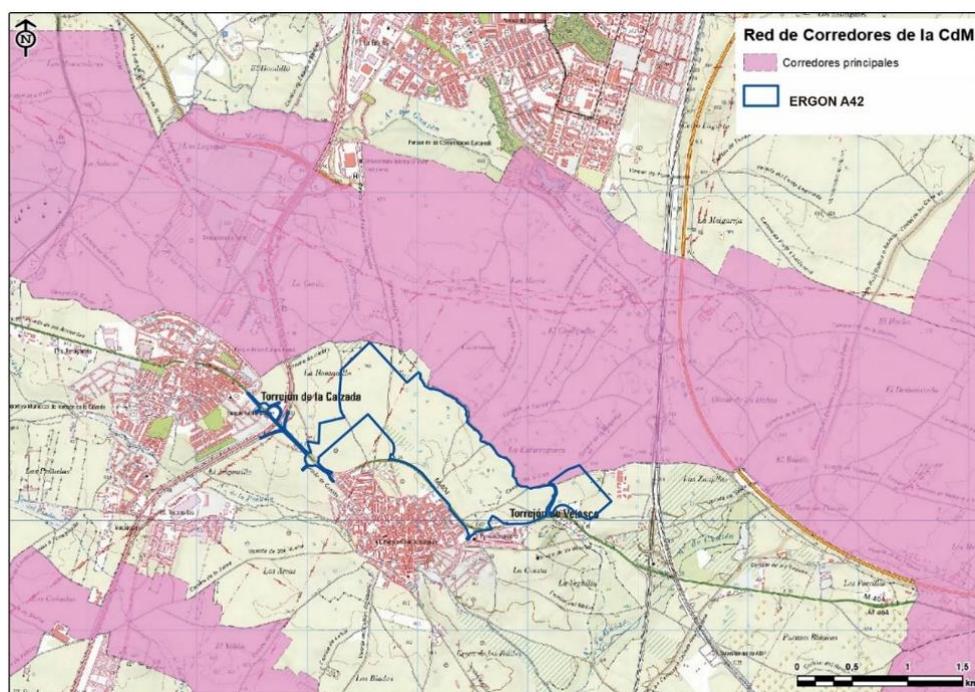


Figura 72. ERGON A42 y Corredor de la Sagra. Fuente: Elaboración propia

Entre las medidas de mayor calado se encuentran, sin lugar a dudas, las diseñadas para la protección del clima, la calidad del aire y el cambio climático, la preservación del arbolado existente, la protección de la fauna en fase de obra, la compensación de los movimientos de tierra y la protección de taludes frente a la erosión, la protección del cauce y de las aguas subterráneas y la adecuada gestión de los residuos, tanto en fase de obra como en fase de funcionamiento. Además, el proyecto aporta un Estudio de Integración Paisajística que permite minimizar las afecciones potenciales esperadas sobre el paisaje de Torrejón de Velasco, mediante la ejecución de un talud verde con una barrera vegetal, que formará parte también del

anillo verde desarrollado perimetralmente a lo largo de 10 km y con una superficie de 320.000 m², como medida principal de integración paisajística.

Finalmente, y al objeto de compensar los efectos derivados de la propia ocupación del Parque, de imposible minimización, se han diseñados dos paquetes de **medidas compensatorias**; la primera de ellas está centrada en la recuperación de hábitat de la fauna esteparia mediante un **programa agroambiental sobre la Zona 4 – La Sagra Madrileña** que será gestionado por GREFA como Entidad de Custodia del Territorio. La medida contempla una compensación sobre 115 ha con un coste total anual de 600 euros/ha/año. La segunda, está centrada en la compensación de la huella de carbono y presenta una serie de medidas sobre la fase de obra y de funcionamiento, y la construcción de un **Centro de Educación y Formación Ambiental** en el que se dará formación específica a los trabajadores del parque que ejerzan las tareas de mantenimiento ambiental del mismo y a la población y usuarios del Parque, en general, dando participación a las asociaciones medioambientales, ayuntamientos, colegios y universidades

2.3. Viabilidad y oportunidad económica y social

La zona de influencia de ERGON A42 es la zona Sur del Área Metropolitana y de la ciudad de Madrid, así como de la Región.

El efecto más evidente a nivel económico y social de ERGON A42 es la **creación de empleo**. Los parques logísticos generan un gran número de puestos de trabajo, globalmente, puede decirse que son una alternativa o relevo a los empleos industriales en países en los que la industria ha reducido significativamente su presencia.

ERGON A42 se sitúa dentro de un anillo de aproximadamente 20 minutos de desplazamiento en coche, en el que residen casi 306.000 habitantes del Sur de la Comunidad de Madrid y algo más de 70.000 de Castilla La Mancha. El proyecto podría absorber hasta el 20% del paro registrado en este anillo.

ERGON A42 ofrece una infraestructura física y unos servicios digitales: “ERGON Smart Park”, que dan soporte a la misma a través de unos servicios complementarios que mejorarán la actividad logística, pero que también servirán como una **herramienta de investigación y de formación del personal**.

El valor diferencial del proyecto es que incluye una serie de efectos positivos que desbordan al Parque Logístico, debido a las funcionalidades que incluye enfocadas a la innovación y a la formación y desarrollo de una nueva comunidad, permitiendo **generar efectos positivos en el campo del desarrollo social y la cohesión**.

El Proyecto está también orientado a la **formación de capital humano** especializado en logística en todos los niveles de formación, la creación de empresas dedicadas al sector de la logística y el desarrollo de actividades de “coworking”.

Las utilidades que se incluyen dentro del Parque permiten establecer relaciones con gran número de empresas, para convertirlo en el centro de una red de empresas a las que presta servicios de acceso a la digitalización y a los mercados globales a los que no tendrían acceso en solitario y de forma individualizada.

El modelo digital de parque permitirá sostener e incrementar la red empresarial y el capital humano de su zona de influencia, por lo tanto, ERGON A42 **trasciende el impacto local en empleo e ingresos públicos para extender su influencia hacia el conjunto de la Comunidad de Madrid y el área circundante**, que se van a poder beneficiar de las utilidades de “ERGON Smart Park” prácticamente

cualquier empresa interesada debido a las amplias funcionalidades que se incluyen.

3. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

3.1. Modelo de ordenación

El proyecto ERGON A42 se localiza al norte del casco urbano de Torrejón de Velasco e involucra el parque logístico y sus conexiones exteriores.

	m2
ERGON A42	1.615.363
PARQUE LOGÍSTICO	1.557.471
CONEXIONES EXTERIORES	57.892

Tabla 7. Superficie Proyecto ERGON A42. Fuente: Elaboración propia

Se estructura a partir de la adaptación de la intervención al soporte físico, la puesta en valor del paisaje y la articulación de un sistema de espacios públicos que cohesionan la implantación. Como condicionantes de la ordenación **se respeta el paso de la vía pecuaria “Vereda del Camino de Madrid”** con un ligero desvío hacia el oeste en su paso por el parque logístico. También se propone la **continuación de la vía ciclista de la Comunidad de Madrid** que desde el casco urbano de Torrejón de Velasco continua a través del Parque Logístico y enlaza con el camino de la Coja.

Las soluciones propuestas de conexiones exteriores, con integración de nuevas rotondas, permiten que a nivel viario el proyecto se integre adecuadamente con el casco urbano de Torrejón de Velasco, con la autovía A42 y con la carretera M404. Análogamente, para beneficiar una consideración estratégica futura de mayor envergadura se incluye al adjunto documento III Estudio de Impacto Ambiental el denominado *Anexo 13 – Solución geométrica definida como conexión de la M-404 con la R4 para la evaluación de su viabilidad ambiental* que recoge el diseño de una posible conexión, desde la glorieta del PK 27+000 de la M-404 diseñada atravesando el parque hasta su enlace directo con la R-4 y determina la configuración de la reserva de suelo dentro del mismo que se aprovisiona para albergar su posterior construcción.

El Parque Logístico se configura teniendo como límites principales: el arroyo Camino de Madrid, la carretera M-404, el Sector S-15 clasificado en el actual Plan General de Torrejón de Velasco como Suelo Urbanizable Programado y el límite municipal con Torrejón de la Calzada.



Figura 73. Imagen general del parque logístico ERGON A42. Fuente: Elaboración propia

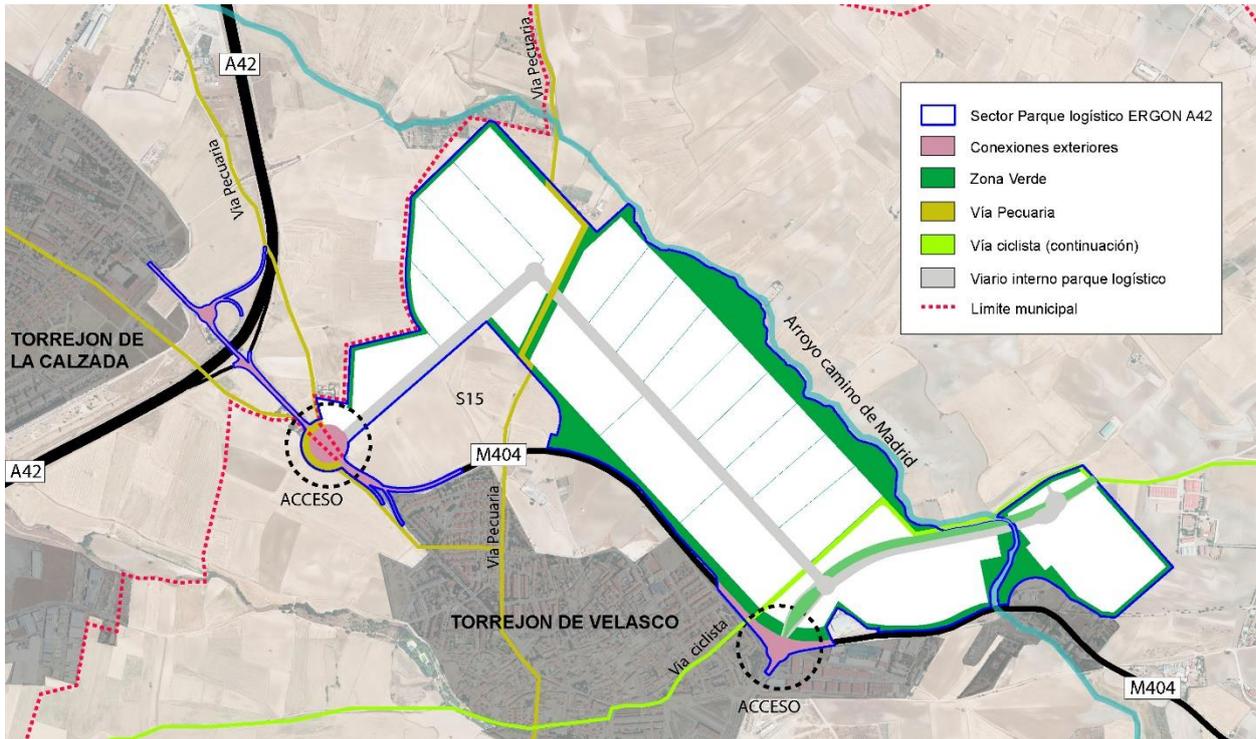


Figura 74. Esquema de proyecto. Fuente: Elaboración propia

La articulación del territorio e integración con el paisaje y el casco urbano de Torrejón de Velasco se garantiza a través de la creación de un **gran anillo verde perimetral** que conecta con la vía pecuaría, la vía ciclista y los diferentes caminos existentes de forma directa y pública. Un talud verde separará físicamente el Parque Logístico del casco urbano de Torrejón de Velasco, permitiendo anular cualquier impacto acústico y visual. Se constituirá como una barrera vegetal basada en grandes árboles entre el casco urbano y el Parque Logístico y su zona de operaciones. Así mismo el Parque se localizará en una cota inferior de la carretera M-404 y de la zona habitada de Torrejón de Velasco, contribuyendo a su integración en el paisaje. Las naves que se localizan más cercanas al casco urbano tendrán su zona de operaciones hacia la avenida central, evitando operaciones en la zona posterior de las naves, que sería la más cercana a las áreas pobladas.

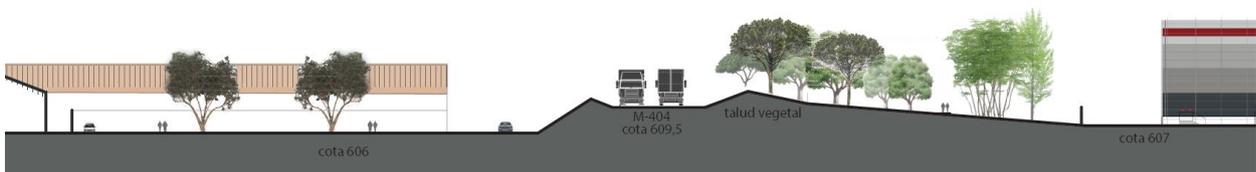


Figura 75. Sección esquemática de integración con casco urbano Torrejón de Velasco

En su conexión con el Sector de Suelo Urbanizable S-15, se mantiene la banda verde perimetral y las cesiones de espacios libres establecidas por el Plan General de Torrejón de Velasco en el Sector S-16.

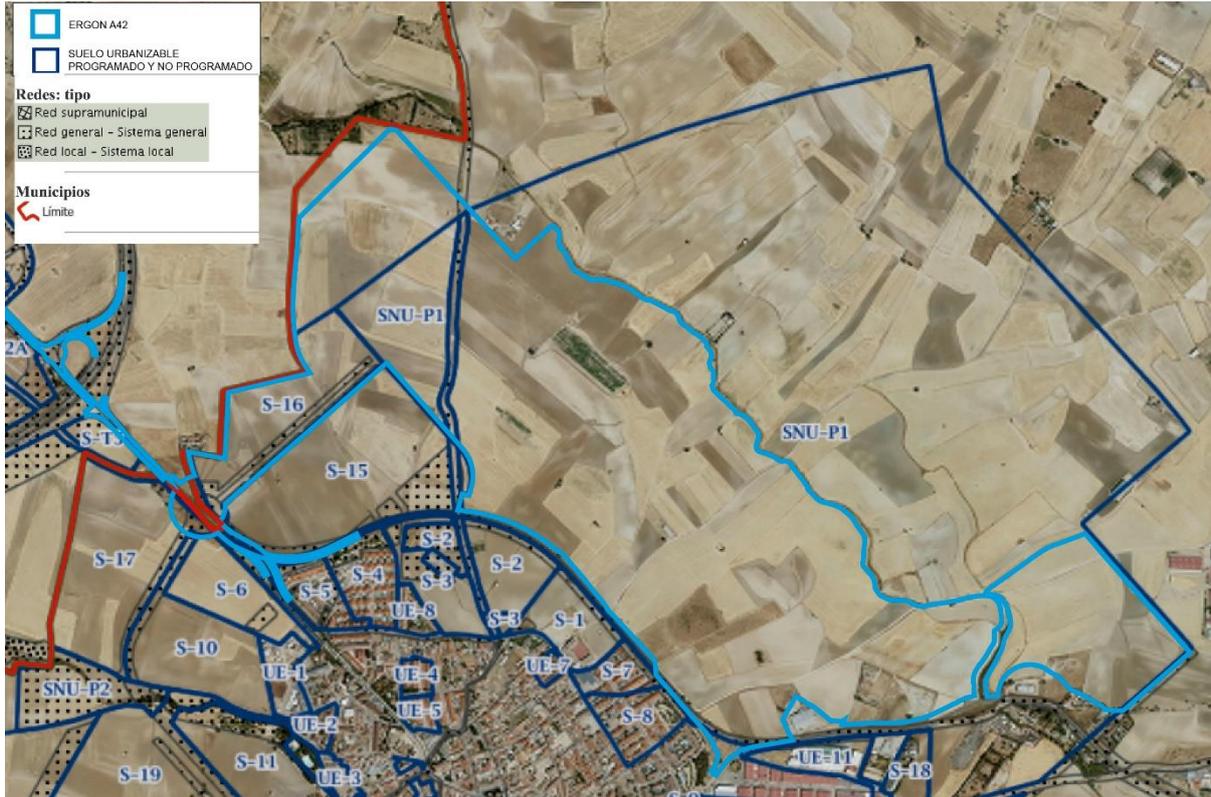


Figura 76. Plano Ergon A42 y PGOU Torrejón de Velasco Fuente: Comunidad de Madrid y Elaboración propia.

El parque funciona como una gran parcela privada, con dos accesos hacia los cuales se localizan usos al servicio del municipio (centro de formación, restaurante, centro deportivo y ambiental, entre otros) y de la población en general. Un viario central interno estructura el Parque y comunica los dos accesos y las diferentes partes del conjunto.

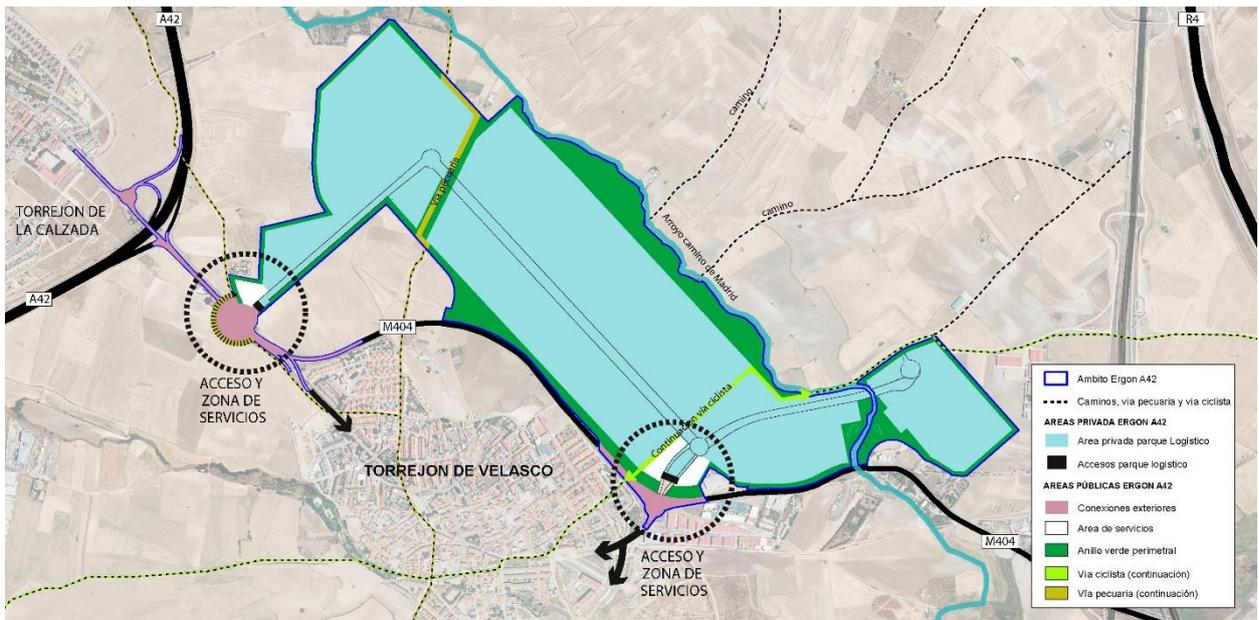


Figura 77. Esquema de Ordenación. Fuente: Elaboración propia.

3.2. El Parque Logístico. Características espaciales del conjunto



Figura 78. Imagen del interior del parque logístico ERGON A42

El Parque Logístico ERGON A42 funciona como un recinto acotado de grandes dimensiones (1.557.471 m²) con control de acceso en dos puntos. Hacia el interior se localizan los diferentes usos logísticos, los servicios del parque, la red viaria y el espacio público interior.

	m ²
PARQUE LOGISTICO	1.557.471
AREA INTERNAS	
Logística avanzada	1.035.889
Logística Pequeño Tamaño	18.149
Servicios internos	60.406
Oficinas y Formación	8.684
Red viaria interior	83.396
Espacios libres y zonas verdes	23.549
Reserva suelo infraestructura	31.414
	1.261.487
AREAS EXTERNAS	
Servicios externos (Infraestructura eléctrica y Depuración)	9.550
Anillo verde perimetral	254.207
Continuacion vía ciclista	11.634
Vía pecuaria	20.594
	295.984

Tabla 8. Distribución de grandes superficies parque logístico. Fuente: Elaboración propia

Los elementos que se sitúan fuera del perímetro privado del parque logístico incluyen el anillo verde perimetral, los servicios exteriores (infraestructura eléctrica y de depuración de aguas residuales), la continuación de la vía ciclista y vía pecuaria y las dos áreas de acceso al parque.

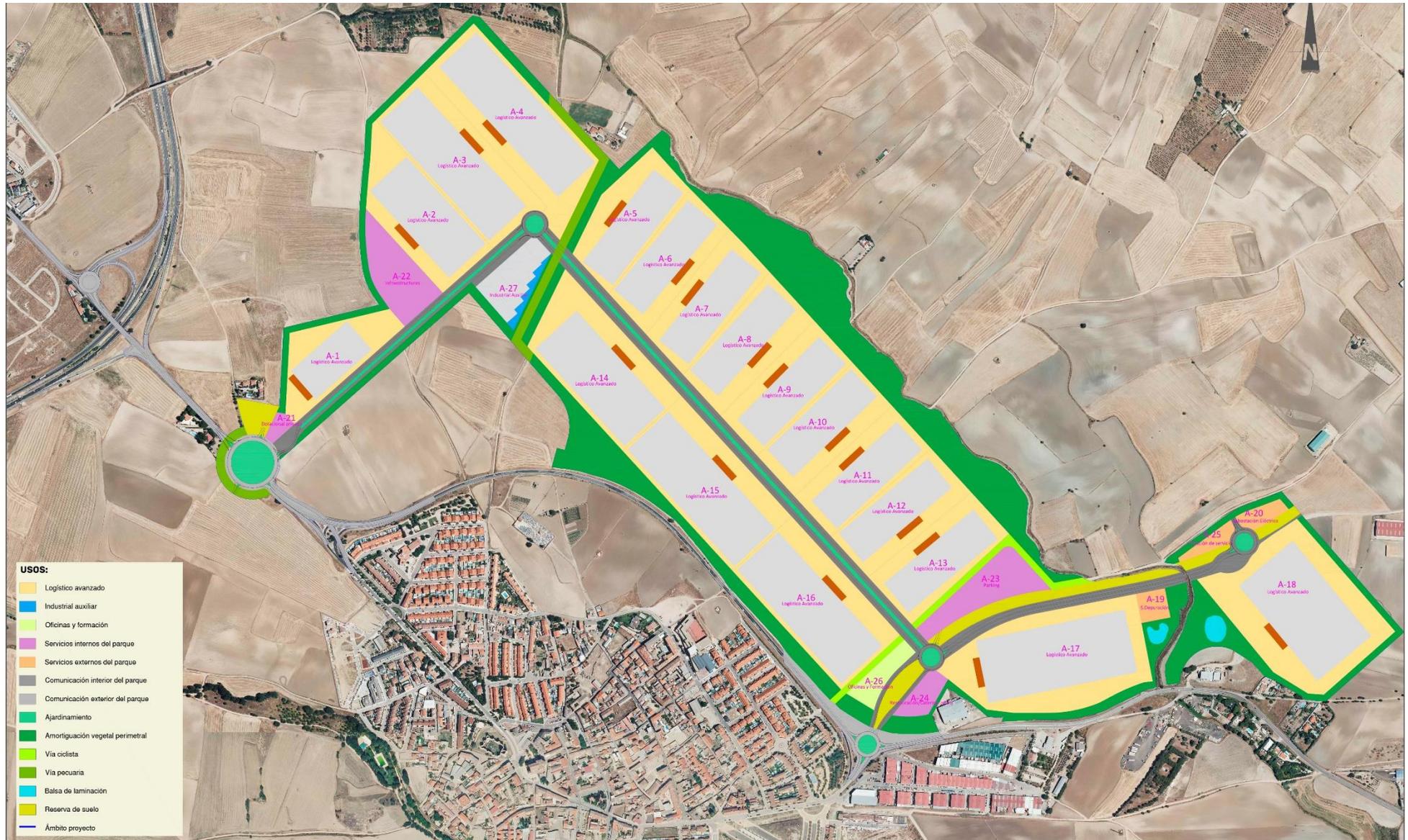


Figura 79. Plano de Proyecto Parque Logístico ERGON A42. Elaboración propia

3.2.1. Estructura de usos

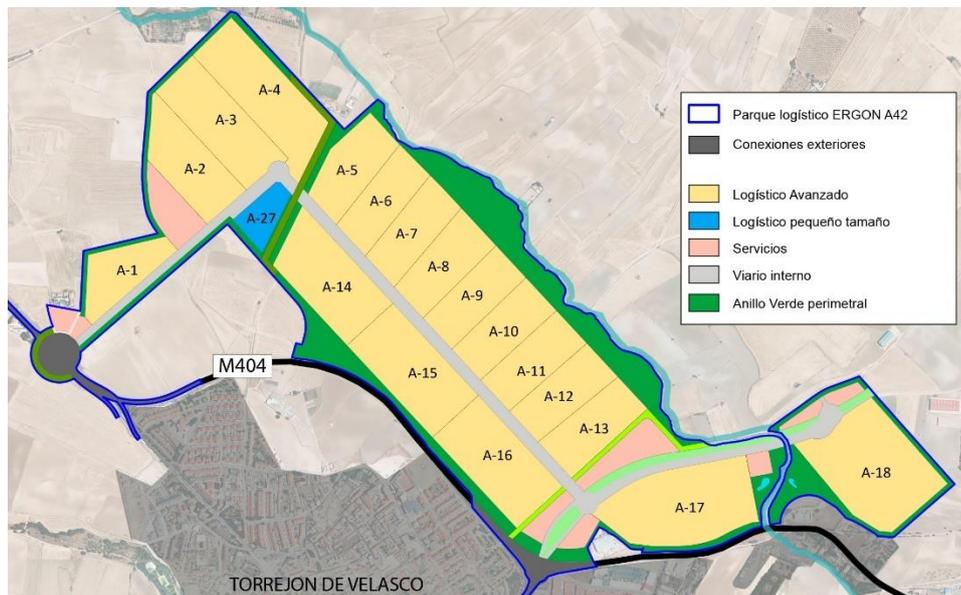
La estructura de usos se compone del núcleo funcional correspondiente a las parcelas de uso Logístico y una serie de núcleos de servicios de apoyo internos y externos al Parque.



Figura 80. Imagen del parque logístico con naves logísticas. Fuente: Elaboración propia

El **núcleo funcional** está compuesto por 18 grandes parcelas de uso Logístico avanzado (A1 a A18) que ocupan una superficie de 1.035.889 m². Las parcelas tienen acceso a través del viario central y ocupan superficies entre 37.500 y 99.500 m². Las industrias logísticas avanzadas necesitan de parcelas de grandes dimensiones que permitan la implantación de este tipo de instalaciones de modo acomodado, lo que ha condicionado la configuración de la ordenación del proyecto. Se han generado 18 macro parcelas que a su vez son divisibles en parcelas de 20.000 m²s. De esta forma permiten flexibilidad de implantación de usos logísticos de diferentes tamaños y formatos.

Se incluye una parcela para logística de pequeño tamaño (A27). El proyecto mantiene flexibilidad para destinar parte del terreno a usos industriales compatibles con los usos logísticos del conjunto, es decir, industrias ligeras que necesiten fácil conexión con Madrid y su área metropolitana. Son industrias con un componente tecnológico relevante.



PARCELA	USO	USO (pormenorizado)	SUPERFICIE
A-1 (L):	Industrial	Logístico Avanzado	37.507,51 m ²
A-2 (L):	Industrial	Logístico Avanzado	54.713,73 m ²
A-3 (L):	Industrial	Logístico Avanzado	66.326,34 m ²
A-4 (L):	Industrial	Logístico Avanzado	79.006,58 m ²
A-5 (L):	Industrial	Logístico Avanzado	44.969,28 m ²
A-6 (L):	Industrial	Logístico Avanzado	40.999,82 m ²
A-7 (L):	Industrial	Logístico Avanzado	42.210,82 m ²
A-8 (L):	Industrial	Logístico Avanzado	45.122,68 m ²
A-9 (L):	Industrial	Logístico Avanzado	41.520,06 m ²
A-10(L):	Industrial	Logístico Avanzado	42.095,42 m ²
A-11 (L):	Industrial	Logístico Avanzado	41.921,26 m ²
A-12(L):	Industrial	Logístico Avanzado	42.487,24 m ²
A-13(L):	Industrial	Logístico Avanzado	44.778,03 m ²
A-14(L):	Industrial	Logístico Avanzado	70.499,65 m ²
A-15(L):	Industrial	Logístico Avanzado	73.150,04 m ²
A-16(L):	Industrial	Logístico Avanzado	72.147,49 m ²
A-17(L):	Industrial	Logístico Avanzado	96.945,65 m ²
A-18(L):	Industrial	Logístico Avanzado	99.487,03 m ²
A-27 (LPT):	Industrial	Logística pequeño tamaño	18.149,23 m ²

Figura 81. Plano y tabla de parcelas para Logístico ERGON A42. Fuente: Elaboración propia

Dentro del Parque se establecen diferentes **núcleos de servicios de apoyo** que tienen la función de proporcionar servicios internos y externos a usuarios y trabajadores del Parque Logístico.

PARCELA	USO	USO (pormenorizado)	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD
SERVICIOS EXTERNOS				
A-19 (SEXT):	Infraestructura Básica	S.Depuración Provisional	4.900,01 m ²	980,00 m ² t
A-20 (SEXT):	Infraestructura Básica	Infraestructura eléctrica	4.649,57 m ²	929,91 m ² t
A-25(SINT):	Infraestructura Básica	Estación/Hidrolinea	4.311,09 m ²	3.448,87 m ² t
SERVICIOS INTERNOS				
A-21 (SINT):	Dotacional privado	Centro ambiental y deportivo	2.654,80 m ²	2.123,84 m ² t
A-22 (SINT):	Industrial	Infraestructuras/Parking	23.133,67 m ²	6.940,10 m ² t
A-23 (SINT):	Industrial	Infraestructuras/Parking	23.157,44 m ²	6.947,23 m ² t
A-24 (SINT):	Terciario	Restauración/Catering In Park	7.149,04 m ²	7.149,04 m ² t
A-26 (OYF):	Terciario	Oficinas y formación	8.684,12 m ²	13.026,18 m ² t

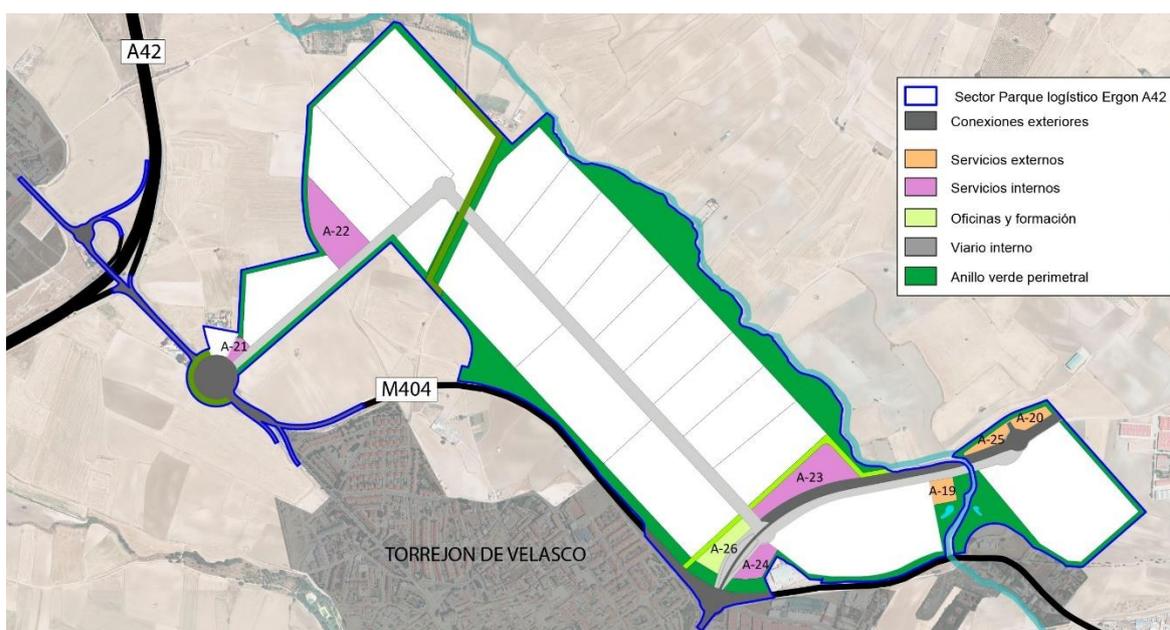


Figura 82. Tabla y plano de parcelas de servicios internos y externos. Fuente: Elaboración propia

Hacia el acceso sur de la M-404, se localiza un gran núcleo de servicios que se propone en contacto con la zona urbana de Torrejón de Velasco y que busca ofrecer servicios tanto a los empleados del Parque, como a usuarios externos. Está compuesta por el área de formación y gestión del (A26), un área de restauración (A24) y un aparcamiento para vehículos pesados y ligeros (A23) que contará con zonas de recarga para vehículos eléctricos.



Figura 83. Área de servicios hacia el acceso sur de la M-404. Fuente: Elaboración propia.

El área de formación y administración es parte integral del modelo ERGON y se localiza hacia el acceso del Parque Logístico, ocupando una superficie de 8.684 m2. En ella se localiza el edificio multiusos que cuenta con espacios para formación (aulas, salas de coworking y lanzadera de empresas), centro de gestión del Parque (centro de datos, sala de administración, control, comunicaciones y estación meteorológica) y aparcamiento vigilado 24/7. Se incluye también un área deportiva con gimnasio y canchas de pádel.



Figura 84. Área de servicios hacia el acceso sur de la M-404. Fuente: Elaboración propia.

Hacia el acceso SO se localiza una parcela de servicios (A21). Se corresponde con un dotacional privado que incluye un centro de educación ambiental y deportivo. El objetivo de este centro es potenciar el cuidado y la recuperación de especies autóctonas, preservando y fomentando la biodiversidad, no sólo en el diseño inicial y planificación del parque, sino en su posterior operativa, fase en la que se prevé que se realicen jornadas de voluntariado por parte del de los trabajadores del parque. Hacia el oeste de la parcela A21 se deja una reserva de suelo para infraestructuras que podrá albergar una zona de aparcamientos.

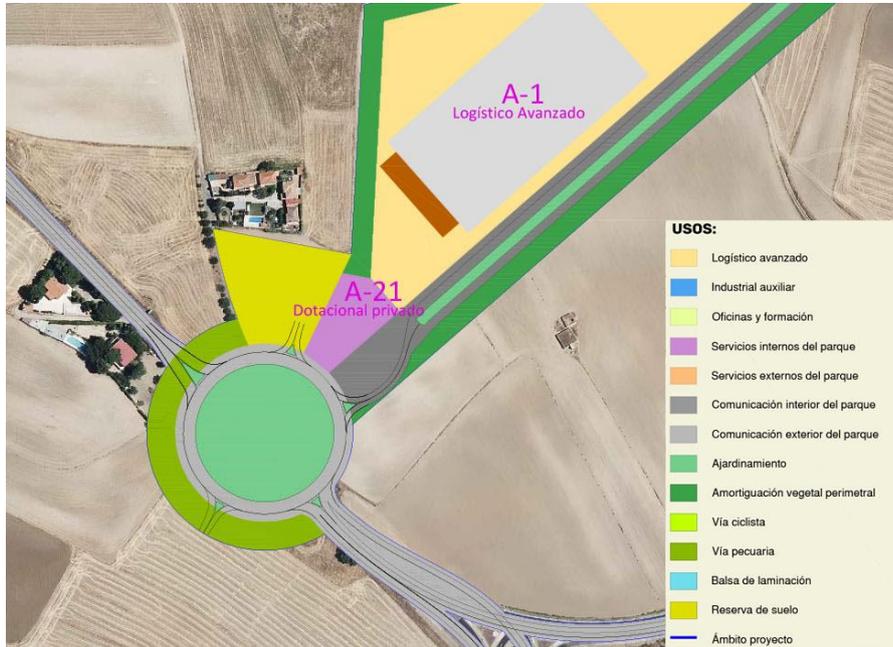


Figura 85. Área de servicios hacia el acceso SO. Fuente: Elaboración propia.

Una tercera zona de servicios internos y externos se localiza hacia el este del Parque Logístico. Incluye una infraestructura provisional para la depuración de aguas residuales (A19) y una infraestructura eléctrica (A20). La parcela A25 albergará una estación de servicio.



Figura 86. Área de servicios hacia el este del parque logístico.



Figura 87. Imagen del parque logístico. Fuente: Elaboración propia.

Se deja una zona de reserva de suelo para infraestructuras, de carácter lineal y para la posible ejecución en un futuro de un enlace viario de la M404 con la R4. Esta conexión viaria se detalla en el capítulo b, apartado 6. “Infraestructuras de comunicaciones”. En caso de no ejecutarse este enlace viario, este suelo funcionará como espacio libre dentro del parque logístico.

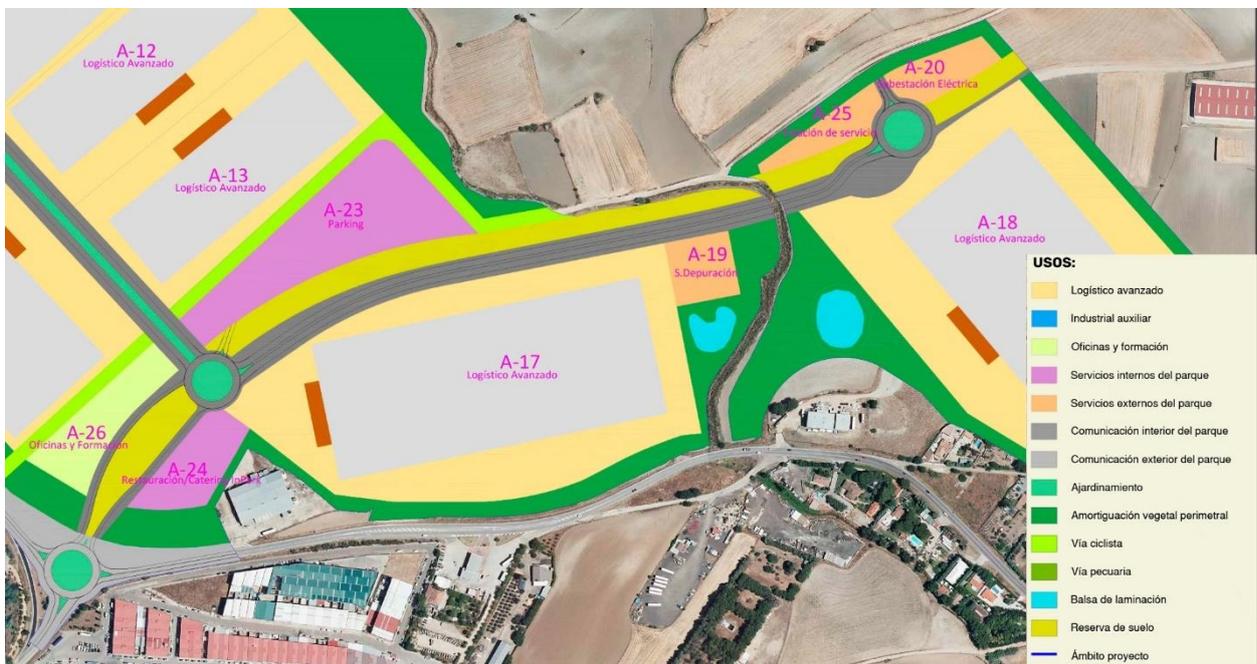


Figura 88. Reserva de suelo. Fuente: Elaboración propia.

La calificación pormenorizada de los usos del suelo se define gráficamente en el plano de Ordenación O-3 “Incidencia en la Calificación del PGOU”. Las determinaciones de cuantificación de superficies y reparto de edificabilidades se especifican en el apartado e.6 Cuantificación de la propuesta – cuadro síntesis del proyecto

3.2.2. Estructura del viario

Un sistema viario vertebrador garantiza la conectividad interna entre las diversas zonas del Parque Logístico. Este viario interno permite la circulación de camiones y coches, pero también la movilidad blanda que se busca fomentar en el interior del Parque (peatones, bicicletas, etc.). Para el diseño del viario interno y externo al parque se ha tenido en cuenta el estudio de previsión de tráfico y transporte que se presenta como Anexo 3. Las conexiones externas de viario se presentan en el apartado 3.3 del presente capítulo.

Se presentan cuatro tipos de viario rodado al interior del parque:

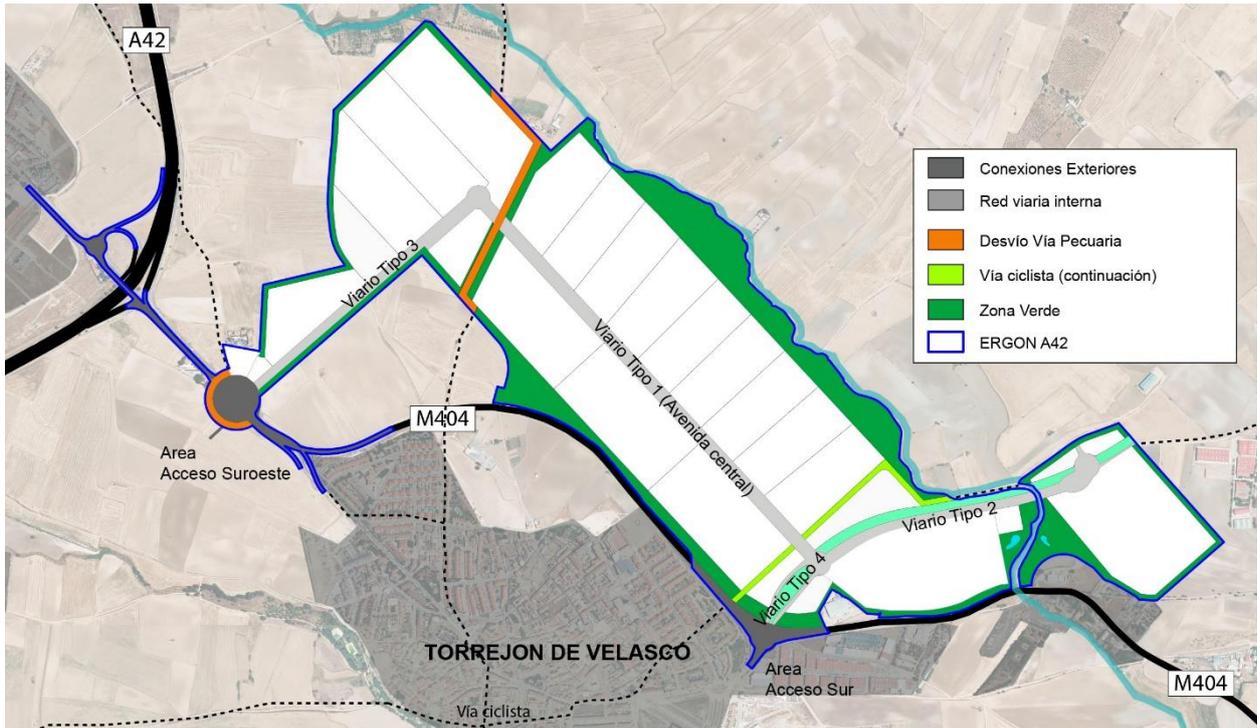


Figura 89. Estructura del viario. Fuente: Elaboración propia.

VIARIO TIPO 1 (BULEVAR CENTRAL)



Figura 90. Sección de Viario tipo 1 (Bulevar central)

El interior del Parque Logístico se estructura a través de un **viario central principal** que conecta los dos accesos y da acceso a las diferentes parcelas del proyecto. Se propone como una avenida de 37 m de

sección total con bulevar central. Este bulevar se constituye como un corredor verde al interior del Parque y que permite la movilidad blanda (peatones y ciclistas). En los dos márgenes de las calzadas se proponen zonas de aparcamiento para vehículos ligeros.



Figura 91. Sección de Viario tipo 1 (Bulevar central). Fuente: Elaboración propia.

VIARIO TIPO 2

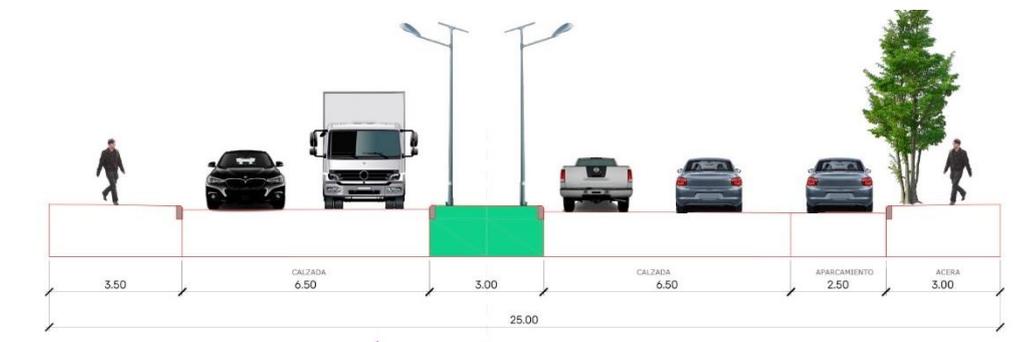


Figura 92. Sección de Viario tipo 2. Fuente: Elaboración propia.

En el sector Este del Parque y paralelo a la parcela A17 de logístico avanzado, transcurre un viario interno del parque que comunica la rotonda del bulevar central con la parcela A18. Es un vial de doble dirección, de 25 metros de sección total con dos carriles por sentido y medianera de 3 metros. Desde la rotonda de acceso al Parque hasta la rotonda de acceso a la parcela A15 tiene una longitud aproximada de 700 m.

VIARIO TIPO 3



Figura 93. Sección de Viario de uno del tipo 3. Fuente: Elaboración propia.

Desde el acceso suroeste del parque logístico transcurre el viario tipo 3, hasta la glorieta de la Avenida central. Posee una longitud aproximada de 710 m y 41 metros de sección con dos carriles por sentido. Cuenta con una medianera de 7 metros de ancho con carril bici y una zona de aparcamiento en línea hacia una de las calzadas. En el límite con el sector S15 se propone una banda verde de amortiguamiento de 12 metros.

VIARIO TIPO 4

Este viario transcurre desde el acceso sur hasta la primera rotonda. Posee un amplio bulevar central de zona verde con un ancho variable entre los 9 y 42 m. A ambos lados del bulevar, calzadas con zona de aparcamiento en línea y un carril por sentido de 4 metros. El bulevar central se corresponde con la zona de reserva de suelo descrita en el apartado 3.2.1 “Estructura de usos”.

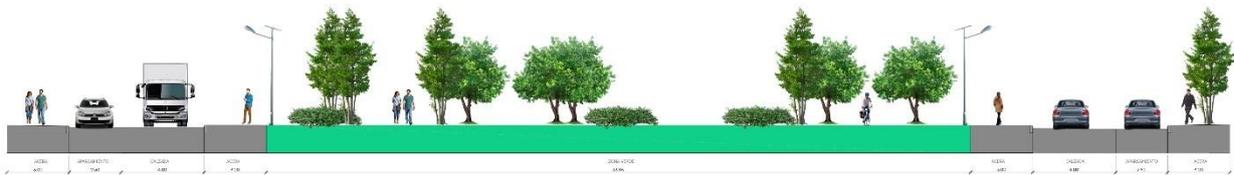


Figura 94. Sección de Viario tipo 4. Fuente: Elaboración propia.

3.2.3. Espacios libres y zonas verdes

Se configura una red de espacios libres y zonas verdes al interior y el exterior del Parque Logístico, tal y como se muestra en el siguiente plano. Estas dos redes se conectan con los diferentes caminos existentes, las vías pecuarias y la red de vía ciclista de la Comunidad de Madrid. Esto permite establecer una amplia red que conecta el territorio municipal y a su vez se integra con la red de espacios libres del entorno regional.

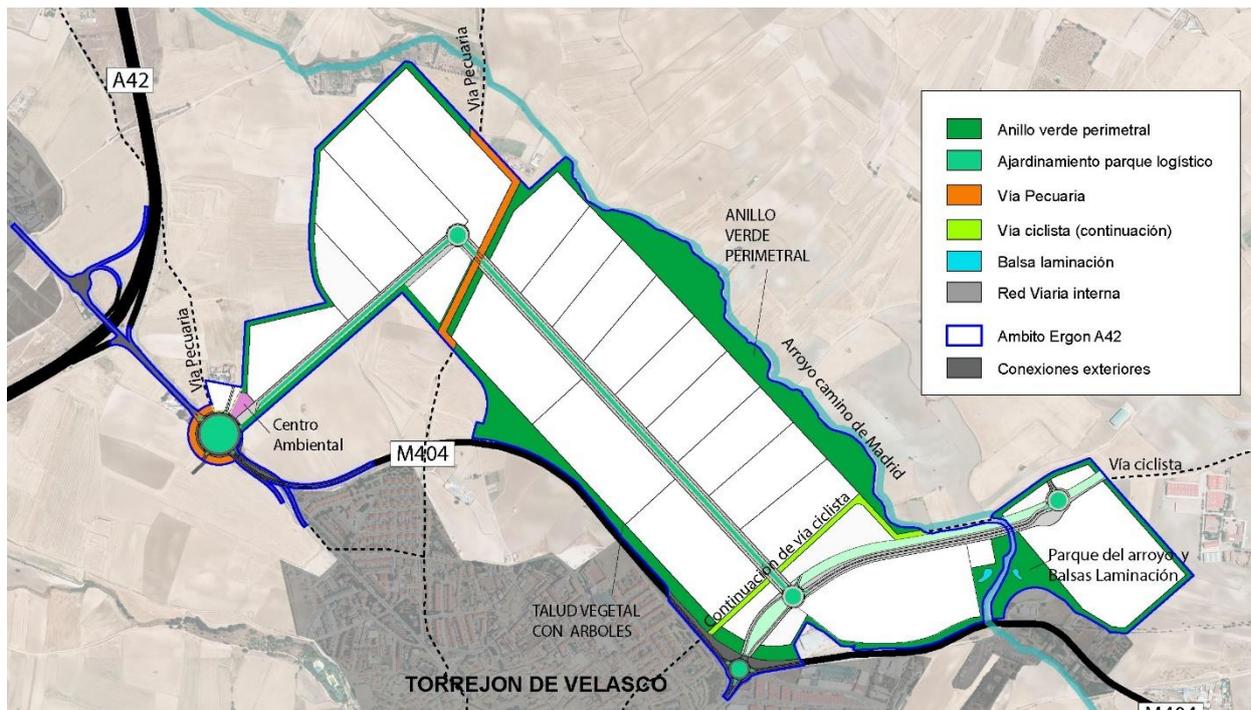


Figura 95. Red de zonas verdes y espacios públicos. Fuente: Elaboración propia.

Anillo Verde Perimetral (Zona de Ajardinamiento y Amortiguamiento)

A lo largo de todo el perímetro del Parque logístico se propone una zona de ajardinamiento y amortiguación vegetal, de 254.207 m², un gran **anillo verde perimetral** que conecta con las vías pecuarias, la vía ciclista de la Comunidad de Madrid, los caminos existentes y con la red de espacios libres propuestos dentro del Parque. Se propone como una zona de uso público para el disfrute de todos los habitantes, con zonas para paseo y estancia y carril-bici incorporado.



Figura 96. Imagen de referencia de zonas verdes, con vegetación autóctona. Fuente: Elaboración propia

Se establece un gran anillo verde con vegetación autóctona en todo el perímetro del Parque Logístico y de aproximadamente 1 km de largo. A lo largo del anillo, se establecen diferentes zonas para el disfrute y el esparcimiento. Una primera en la zona más cercana al casco urbano de Torrejón de Velasco y en paralelo a la M-404 y en la cual se propone un talud vegetal con árboles de gran porte que permitirá minimizar cualquier impacto acústico y visual.



Figura 97. Sección de parque logístico y su relación con la M404 y casco urbano. Fuente: Elaboración propia.

Se permite la continuación de la vía ciclista a través del parque logístico manteniéndose la conexión que actualmente cruza la M404 en una cota inferior.

En la zona de contacto con el arroyo camino de Madrid se configura un corredor verde con amplios paseos peatonales, zonas de estancia y vegetación autóctona. Este corredor hacia el este conecta con la vía ciclista de la Comunidad de Madrid.



Figura 98. Sección naves logísticas, anillo verde perimetral y arroyo. Fuente: Elaboración propia.

En el desvío hacia el sur del arroyo Camino de Madrid, se plantea un gran parque con balsas de laminación que recogerán las aguas pluviales en redes separativas, creándose un espacio natural de esparcimiento, ocio y contemplación de la biodiversidad local.

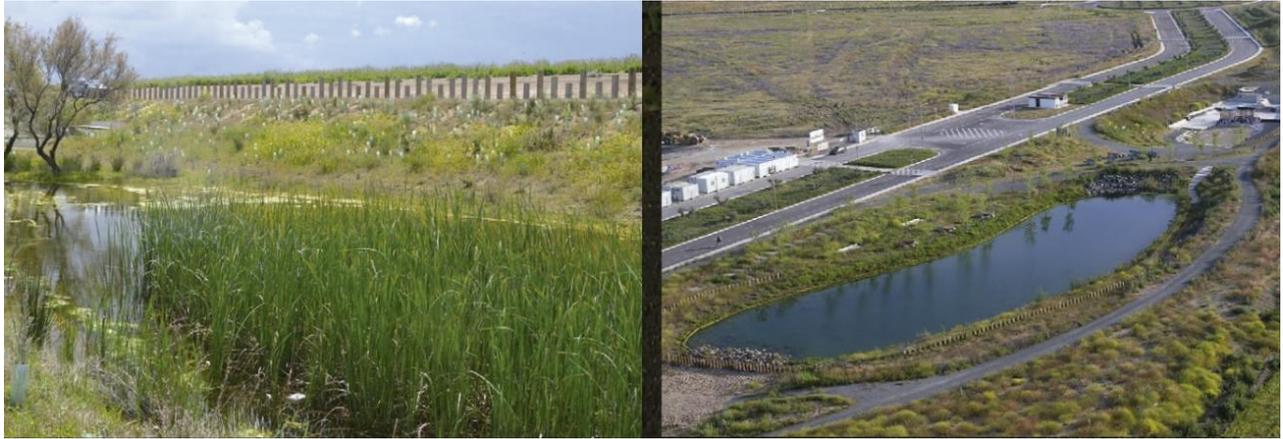


Figura 99. Imágenes de referencia balsas de laminación

Se integran dos balsas que, además de almacenar las aguas pluviales, buscan convertirse en hábitats naturales con nuevas comunidades de plantas y animales. El agua almacenada en las balsas se puede utilizar para el riego del anillo verde. Estas balsas se convertirán en humedales para incrementar la biodiversidad local incorporando un hábitat para especies que requieren de ambientes húmedos. Los humedales constituyen además un espacio de alto valor estético para la atracción de paseantes y usuarios del parque que quieran estar en contacto con la naturaleza.

Red Peatonal y Ciclista

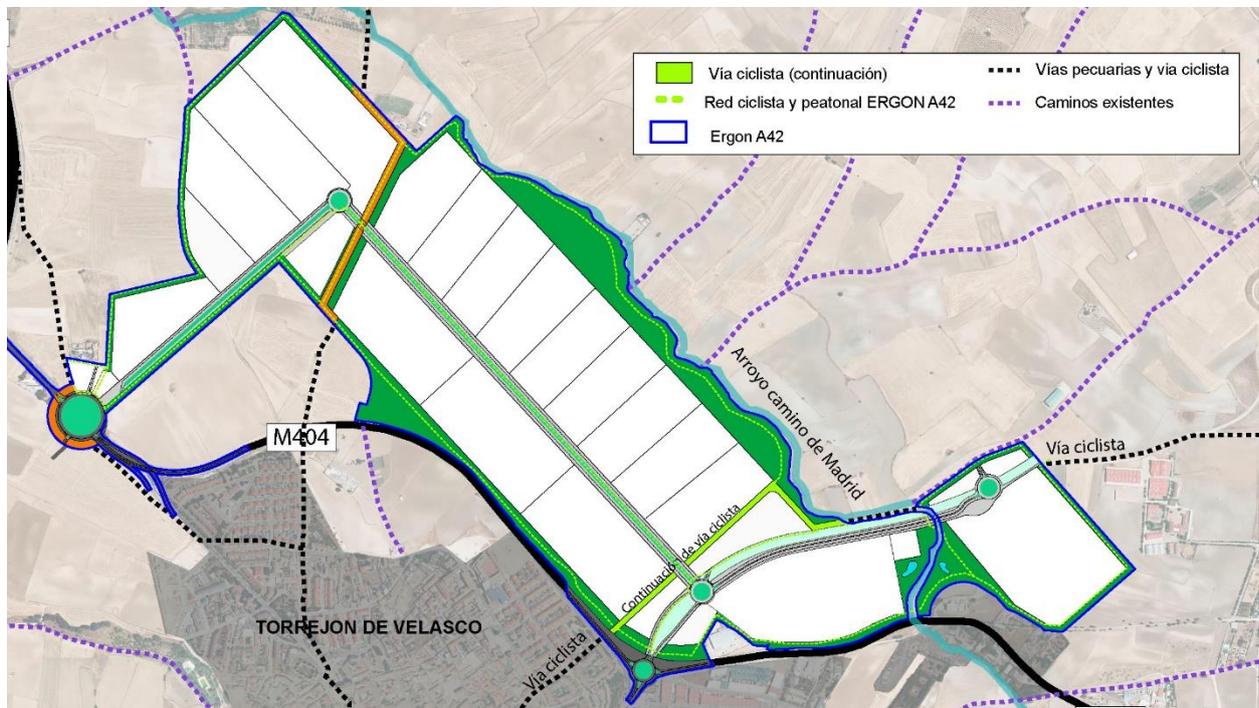


Figura 100. Red peatonal y ciclista. Fuente: Elaboración propia.

Dentro del Parque Logístico se propone priorizar la movilidad blanda. Para ello se proyectan recorridos claramente diferenciados entre vehículos pesados, ligeros y los tráficos peatonal y ciclista. El proyecto se marca como objetivo que los desplazamientos internos se lleven mayoritariamente a cabo mediante los sistemas de movilidad blanda.

Los recorridos peatonales y ciclistas se proyectan con las condiciones de sección, seguridad y vegetación que fomenten su uso prioritario. Estos recorridos conectarán con los del paisaje natural, propiciando la interacción.

En la ordenación del Parque se contemplan carriles bici en todas sus calles principales que estarán conectados con la red básica de vías ciclistas propuesta en el Plan CIMA de la Comunidad de Madrid, los caminos rurales existentes y el núcleo urbano de Torrejón de Velasco

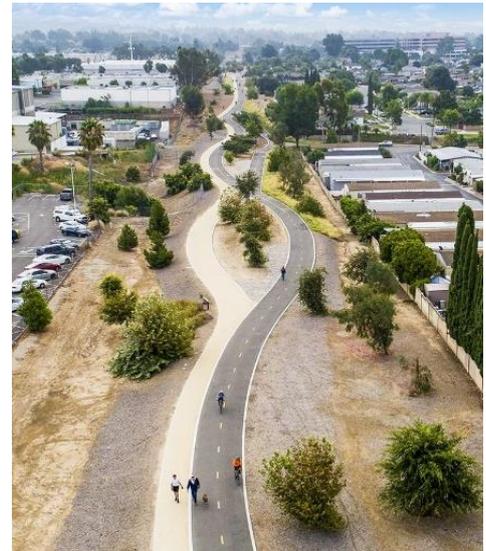


Figura 101. Imágenes de referencia red peatonal y ciclista

Se configura una red de vías ciclistas al interior del Parque Logístico y en todo el perímetro del anillo verde. Esta red se enlaza con la red de vías ciclistas de la Comunidad de Madrid y con los diferentes caminos existentes. Se busca estructurar una red ciclista que permita integrar a nivel peatonal y ciclista los municipios del entorno del proyecto.

Se da continuidad a la vía ciclista del itinerario 3. "Eje Sur" de la Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid y que cruza el Parque Logístico en la zona Sureste. Esta vía viene desde el casco urbano de Torrejón de Velasco y cruza la M-404 en un paso inferior. Se permite su continuidad a través del Parque Logístico, con una anchura de 15 m. Se conecta con la red ciclista al interior del parque, con el anillo verde y los caminos existentes.

Tratamiento y recuperación de la vía pecuaria

El Parque Logístico permite el paso de la vía pecuaria "Vereda del Camino de Madrid". Esta vía se desvía ligeramente hacia el Oeste manteniendo su anchura actual de 20,89 m. Se establece una servidumbre de 5 metros a cada lado de la vía pecuaria.

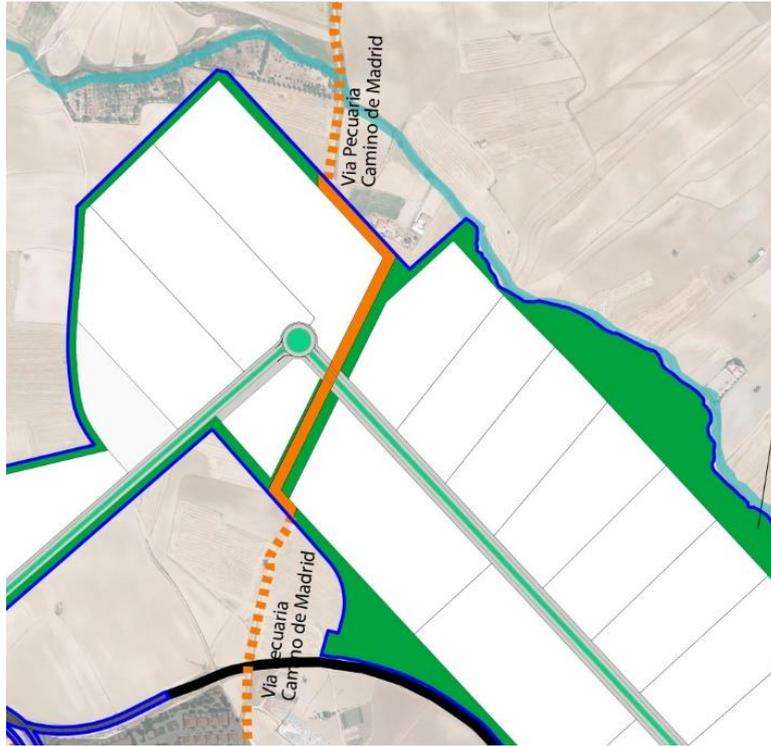


Figura 102. Plano vía pecuaria en el cruce con viario Parque Logístico. Fuente: Elaboración propia.

La vía pecuaria “Vereda de Segovia”, que se localiza en el municipio de Torrejón de la Calzada, termina su recorrido hacia el sureste en la M404 y las conexiones exteriores del parque logístico afectan a un pequeño tramo que se integra dentro de la rotonda de acceso. Se adecua el encuentro de la vía pecuaria con la rotonda, integrándose en la franja de 20,89 metros que se proyecta sobre gran parte del perímetro de la rotonda y que permite la continuación de la vía pecuaria en todas las direcciones y su conexión con la vía pecuaria “Vereda de Castilla”.

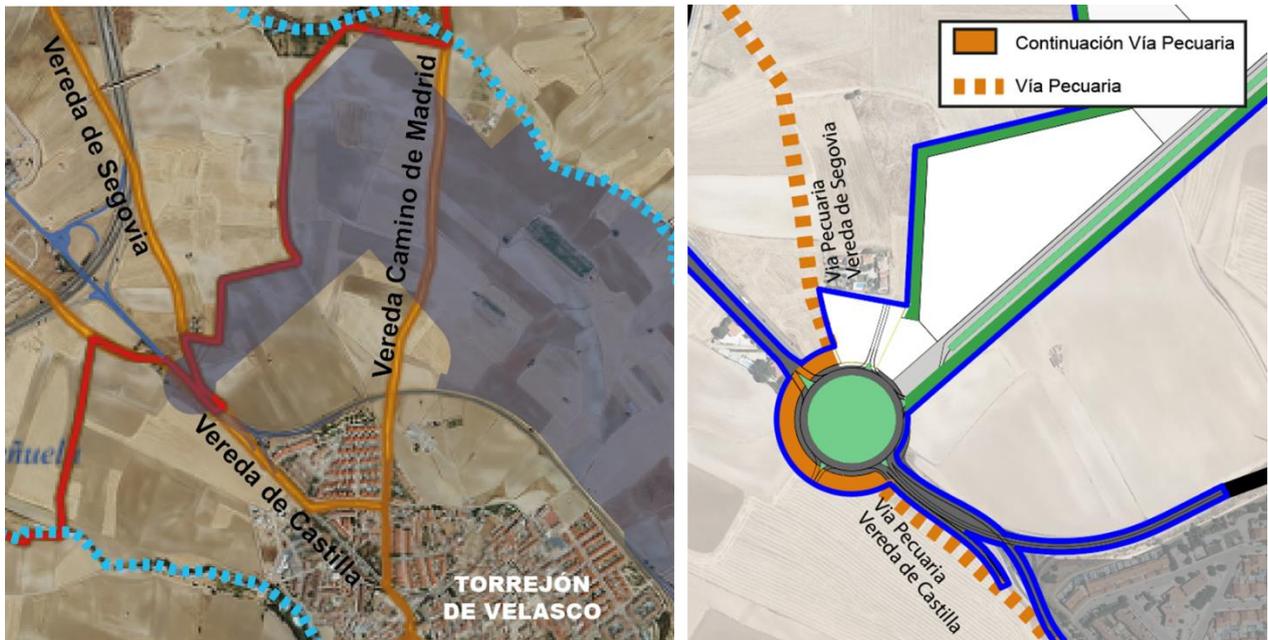
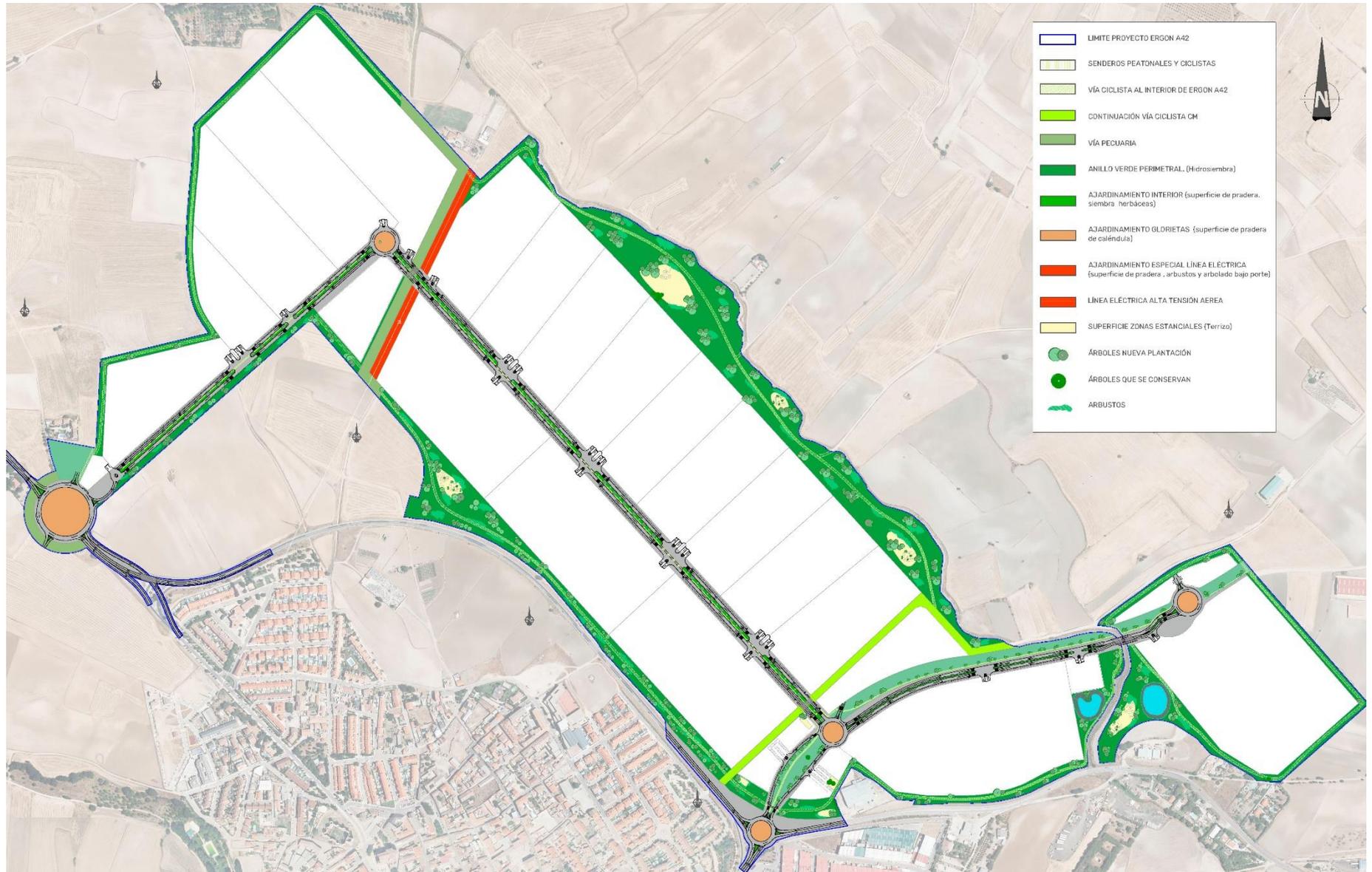


Figura 103. Plano vía pecuaria en su encuentro con la rotonda de acceso. Fuente: Elaboración propia.



Figura

104. Plano de zonas verdes, senderos y carril bici

3.3. Conexiones exteriores

Se proyectan dos áreas de conexiones exteriores que buscan mejorar la integración del parque logístico con la autovía A42, la carretera M404 y con el casco urbano de Torrejón de Velasco.

Conexión exterior 1

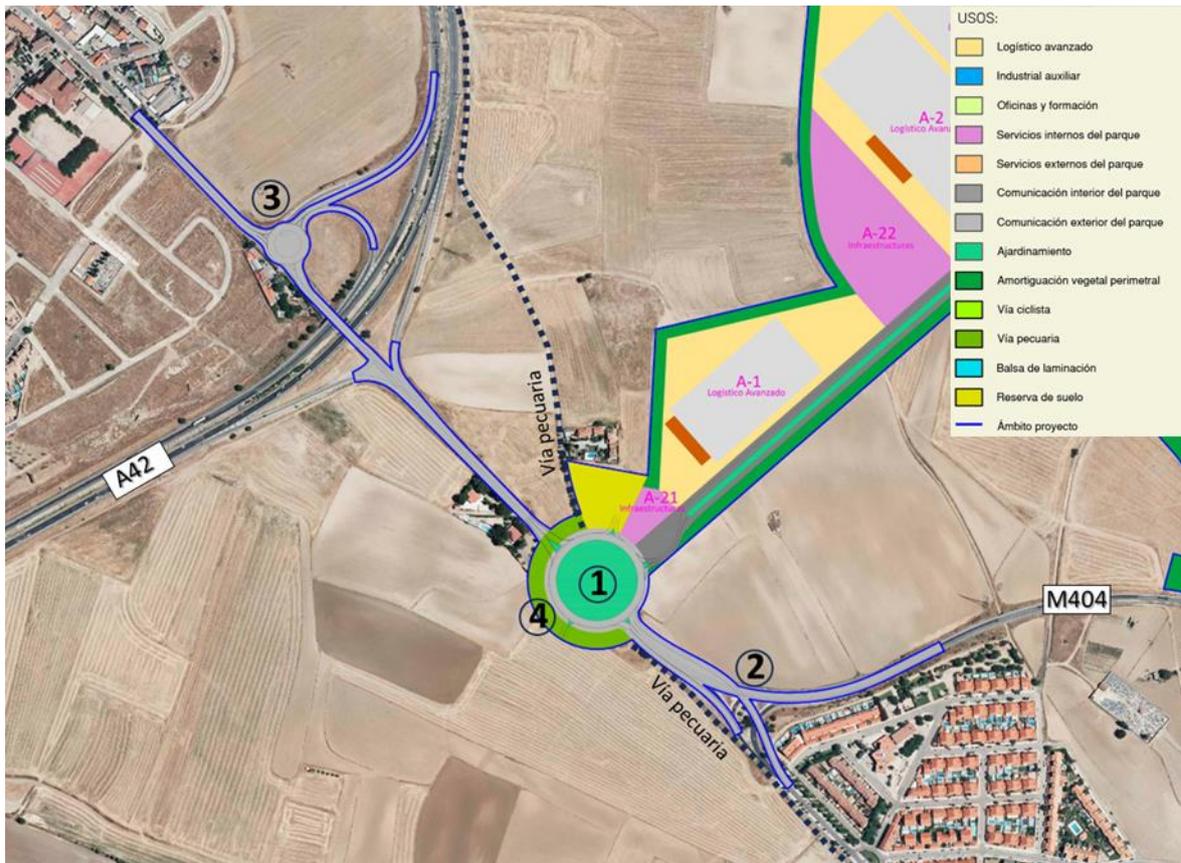


Figura 105. Acceso oeste al Parque Logístico por M-404. Fuente: Elaboración propia.

Esta infraestructura viaria se propone con los siguientes objetivos:

1. Crear una zona de acceso al parque logístico en el sector oeste y que permita la conexión con los futuros desarrollos urbanos de Torrejón de Velasco. Se proyecta una nueva rotonda de 120 m de diámetro. Esta rotonda también permite la conexión con el viario propuesto en el avance del Plan General de Torrejón de la Calzada.
2. Mejorar la conexión de la M404 con el casco urbano de Torrejón de Velasco permitiendo la conexión con la nueva rotonda
3. Mejorar el cruce de la M404 con la A42 hacia Torrejón de la Calzada mediante la proyección de una rotonda.
4. Permitir la conexión de las dos vías pecuarias que llegan a la M404 en la zona de ubicación de la rotonda. Se propone una franja de 20,89 metros de diámetro que ocupa gran parte del perímetro de la rotonda y que conecta las dos vías pecuarias.

Conexión exterior 2



Figura 106. Plano de acceso sur. Fuente: Elaboración propia.

Esta infraestructura viaria involucra una rotonda de 28,5 m de diámetro hacia la M404 y que tiene la función de permitir el acceso al parque logístico y lograr una adecuada integración viaria con el casco urbano de Torrejón de Velasco. Específicamente conecta con la Avda. Gregorio Ordoñez.

3.4. Características de las parcelas y edificios

La infraestructura de los parques para logística avanzada implica requerimientos espaciales específicos, distintos a los habituales para zonas industriales. Las características específicas que se han tenido en cuenta para la urbanización del PAR ERGON A42 son:

- ✓ ERGON A-42 se diseña para tener la capacidad de absorción de grandes demandas de suelo, esta es una de las características necesarias para los actuales parques logísticos. Su diseño involucra flexibilidad de superficies y adaptabilidad a una demanda heterogénea. Se busca que la estructura parcelaria absorba actividades de grandes instalaciones de logística avanzada, sin perjuicio de su compatibilidad ocasional con alguna instalación de industria ligera que la complemente
- ✓ Necesidades de superficie superiores a la industria convencional, lo que implica parcelas de grandes dimensiones que a la vez puedan ser subdivididas. Para ERGON A42 se han propuesto 18 parcelas (A1 a A18) entre los 37.500 a los 99.500 m² que pueden ser divididas en módulos de 20.000 m² aproximadamente.
- ✓ En cada una de las 18 parcelas de logístico avanzado, se construirán naves logísticas tipo big box. La edificación se plantea aislada en la parcela e incluirá la nave logística y un edificio de oficinas de dos plantas.



Figura 107. Plano de imagen indicativa. Fuente: Elaboración propia.

- ✓ Tres de las parcelas (A14, A15, A16) presentan una configuración distinta al ser las más cercanas al casco urbano de Torrejón de Velasco. Tienen un ancho menor y la zona de operaciones se restringe hacia la avenida central del Parque Logístico para evitar posibles impactos hacia la zona habitada.



Figura 108. Parcela A15 de Logístico avanzado y zona de operaciones de las naves. Fuente: Elaboración propia.

- ✓ La nave logística involucra un edificio aislado que ajusta su altura de cornisa, diseño de fachada, retranqueo a linderos entre otros, y según se establece en las fichas de características técnicas de las construcciones que albergará cada una de las parcelas. (Anexo 6 de la presente memoria)
- ✓ Alturas máximas de las naves de 15m para el almacenaje de stocks de baja rotación al tiempo que accesibilidad para su gestión automatizada.
- ✓ Anchuras de nave entre 90 y 150 m. En la mayoría de las parcelas se proponen naves con doble entrada que permitan trabajar simultáneamente en ambas fachadas. Solamente en las parcelas más cercanas al casco urbano de Torrejón de Velasco, se proponen naves con solo una entrada. En estas naves, la zona de operaciones se situará hacia la avenida central, evitando operaciones en la zona posterior de las naves, que sería la más cercana al casco urbano.
- ✓ Retranqueos de 35 m para permitir las maniobras de carga y descarga en las playas de atraque y expedición.
- ✓ Se propone una ocupación máxima de parcela de logístico avanzado del 70%.
- ✓ Cada parcela de logístico avanzado cuenta con plazas de aparcamiento para vehículos ligeros y vehículos pesados, una garita de control de acceso y una zona de cuarto de bombas y aljibe.
- ✓ Servicios de seguridad y vigilancia 24 h. en todo el recinto. Dos casetas de control de entrada y vigilancia en los dos accesos al Parque. Así mismo cada parcela contará con un control de acceso.

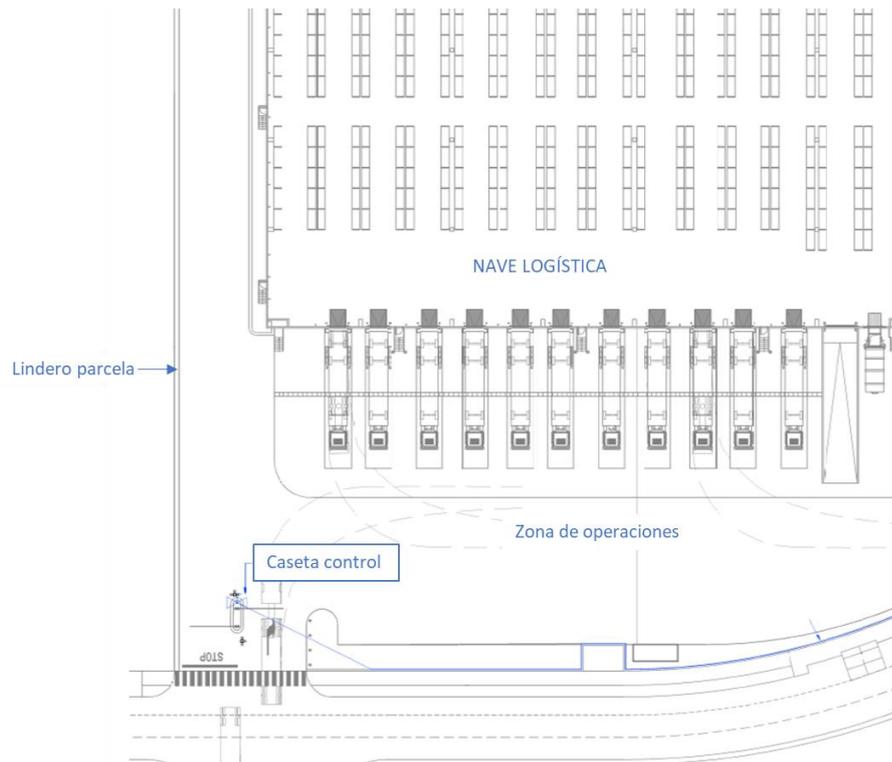


Figura 109. Detalle de nave y parcela con su control de acceso. Fuente: Elaboración propia

- ✓ Red viaria con giros amplios, de hasta 36 m., rotondas, etc.
- ✓ Viales con pendientes inferiores al 4%, pavimentación prevista para usos intensivos, señalización clara, etc.
- ✓ El cierre perimetral de la parcela se compone de un zócalo de 120 cm de altura aproximadamente.
- ✓ El Parque dispondrá de un edificio multiusos donde se ubicarán todos los sistemas de control, monitoreo y gestión de toda la operativa que se lleve en el mismo. Será un edificio inteligente “Smart building” y contará también con el área de formación.

Naves de logística avanzada

- ✓ Las naves logísticas serán tipo big box, con alta eficiencia energética; todas ellas con certificación BREEAM, nivel Excellence.
- ✓ El programa de necesidades es el característico para edificaciones de LOGÍSTICA con los condicionantes propios de la actividad, de manera que priman las condiciones de:
 - almacenamiento de productos,
 - flujo de mercancías y
 - tránsito de camiones de transporte.
- ✓ El edificio se desarrolla en una sola planta para la zona naves. Sobre rasante, el edificio naves se eleva 1,20 m para permitir el atraque de los vehículos de transporte. El edificio de oficinas podrá tener entreplanta y se halla sobre una plataforma elevada a las naves +1,20mts de forma que las soleras de oficinas y nave se hallen en el mismo nivel de solera terminada
- ✓ La nave logística se encuentra en una configuración de parcelas tal que está completamente aislado.

- ✓ La nave tendrá una limitación de altura cumbre <math>< 15\text{ m}</math>.

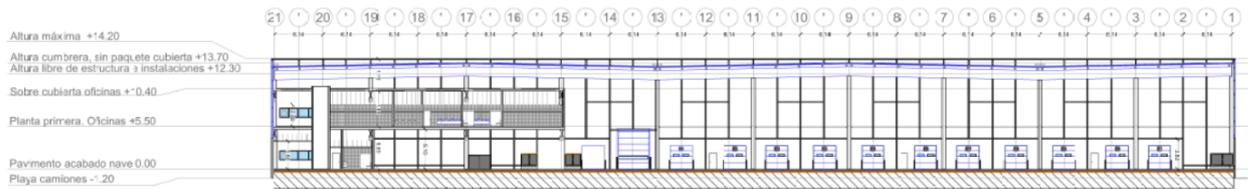


Figura 110. Sección Naves Logística. Fuente: Elaboración propia

- ✓ La playa de maniobra de los vehículos pesados tendrá una profundidad mínima de 35 m del edificio y con una zona de atraque de camiones frente a la fachada de los muelles de 16,5 m de ancho,



Figura 111. Imagen de referencia playa de maniobra. Fuente: Elaboración propia

- ✓ Las oficinas están compuestas de planta baja y entreplanta sobre rasante. La planta baja, a nivel de solera interior, estará dotada, de zona de acceso, open office, sala de máquinas y aseos para ambos sexos, en la planta primera se hallan la zona de vestuarios y aseos para ambos sexos, open office y cuartos de limpieza, de Rack y almacenaje.
- ✓ Muelles de 1,2 m. de altura con plataformas niveladoras, abrigo y topes.
- ✓ Iluminación cenital en los pasillos de las estanterías. Las zonas de uso naves estarán dotadas de lucernarios en una proporción de un 2% para dotar de iluminación natural al interior, y en las zonas de muelles se ha previsto una proporción de lucernarios del 2% para dotar de mayor iluminación a la zona de muelles
- ✓ Modulación en pilares en pórticos paralelos a las estanterías de aproximadamente 11-12 m., para 4 hileras de estanterías y pasillos diáfanos de 3 m.

El edificio respetará todas las normas en vigor en el ámbito municipal, regional, nacional y europeo, así como los reglamentos específicos de aplicación en determinados aspectos como por ejemplo el de protección contra incendios.

- ✓ Cumple con el Código Técnico de la Edificación (CTE) y la Ley de Ordenación de la Edificación (LOE) incluyendo todas las exigencias básicas de calidad que deben cumplir los edificios, incluidas sus instalaciones, para satisfacer los requisitos básicos de seguridad y habitabilidad.
- ✓ Son requisitos básicos, conforme a la LOE, los relativos a la funcionalidad, seguridad y habitabilidad. Respecto a la funcionalidad, cumple con los Requisitos básicos de Utilización, de tal

forma que la disposición y las dimensiones de los espacios y la dotación de las instalaciones faciliten la adecuada realización de las funciones previstas en el edificio

- ✓ El edificio cumple los requisitos de los servicios básicos.
 - Acceso a los servicios de telecomunicación, audiovisuales y de información de acuerdo con lo establecido en su normativa específica.
 - Se dispone de las instalaciones necesarias para el posterior conexionado de enlace.
 - Facilitación para el acceso de los servicios postales, mediante la dotación de las instalaciones apropiadas para la entrega de los envíos postales, según lo dispuesto en su normativa específica.
 - El acceso del edificio está construido de tal manera que sea accesible a personas con movilidad reducida, cumpliendo lo dispuesto por CTE.

- ✓ Las naves cumplen con los requisitos básicos relativos a la seguridad en cuanto a:
 - Seguridad estructural, de tal forma que no se produzcan en el edificio, o partes de este, daños que tengan su origen o afecten a la cimentación, los soportes, las vigas, los forjados, los muros de carga u otros elementos estructurales, y que comprometan directamente la resistencia mecánica y la estabilidad del edificio.
 - Seguridad en caso de incendio, de tal forma que los ocupantes puedan desalojar el edificio en condiciones seguras, se pueda limitar la extensión del incendio dentro del propio edificio y de los colindantes y se permita la actuación de los equipos de extinción y rescate.
 - Condiciones urbanísticas: el edificio es de fácil acceso para los bomberos. El espacio exterior inmediatamente próximo al edificio cumple las condiciones suficientes para la intervención de los servicios de extinción de incendios.

- ✓ El edificio cumple con los requisitos básicos relativos a la habitabilidad en cuanto a:
 - Higiene, salud y protección del medio ambiente, de tal forma que se alcancen condiciones aceptables de salubridad y estanqueidad en el ambiente interior del edificio y que éste no deteriore el medio ambiente en su entorno inmediato, garantizando una adecuada gestión de toda clase de residuos.
 - El edificio reúne los requisitos de habitabilidad, salubridad, ahorro energético y funcionalidad exigidos para este uso.
 - El conjunto de la edificación proyectada dispone de medios que impiden la presencia de agua o humedad inadecuada procedente de precipitaciones atmosféricas, del terreno o de condensaciones, y dispone de medios para impedir su infiltración o, en su caso, permiten su evacuación sin producir daños.
 - El edificio en su conjunto dispone de espacios y medios para extraer los residuos ordinarios generados en ellos de forma acorde con el sistema público de recogida.
 - El edificio dispone de medios adecuados para extraer las aguas residuales generadas de forma independiente con las precipitaciones atmosféricas.
 - El conjunto edificado dispone de medios para que sus recintos se puedan ventilar

adecuadamente, eliminando los contaminantes que se produzcan de forma habitual durante su uso normal, de forma que se aporte un caudal suficiente de aire exterior y se garantice la extracción natural del aire viciado por los contaminantes.

- Protección contra el ruido, de tal forma que el ruido percibido no ponga en peligro la salud de las personas y les permita realizar satisfactoriamente sus actividades.
- Ahorro de energía y aislamiento térmico, de tal forma que se consiga un uso racional de la energía necesaria para la adecuada utilización del edificio.
- El edificio construido dispone de una envolvente adecuada a la limitación de la demanda energética necesaria para alcanzar el bienestar térmico en función de la zona climática, del uso previsto y del régimen de verano y de invierno.
- Las características de aislamiento e inercia, permeabilidad al aire y exposición a la radiación solar, permiten la reducción del riesgo de aparición de humedades de condensaciones superficiales e intersticiales que puedan perjudicar las características de la envolvente.
- Se ha tenido en cuenta especialmente el tratamiento de los puentes térmicos para limitar las pérdidas ganancias de calor y evitar problemas higrotérmicos en los mismos.
- Las naves contarán con recuperadores de calor que tendrán la triple función de renovar el aire interior de la nave, climatizarlo y ahorrar energía en el proceso. Con ellos se conseguirá recuperar un porcentaje muy elevado de la energía usada para la climatización del aire.
- La edificación proyectada dispone de instalaciones de iluminación adecuadas a las necesidades de sus usuarios y a la vez eficaces energéticamente.
- Instalación eléctrica propia en cubierta, común a todas las naves, para la distribución de la energía fotovoltaica generada por éstas.

Otros edificios e infraestructuras

Edificio multiusos, con certificación Breeam “very good” o “excellence”, con espacios para:

- Sala de control del Parque
- Sala de comunicaciones y centro de datos
- Estación meteorológica
- Sala de administración del Parque
- Aulas de formación del personal
- Salas de coworking y lanzadera de empresas
- Zona de servicios: restauración, centro deportivo, área de descanso,
- Aparcamiento vigilado 24/7

En el apartado 7.2. del presente capítulo se presentan las diferentes fichas de características técnicas de las construcciones que albergará cada una de las parcelas. En ellas también se fijan los parámetros de edificación y usos para cada una de ellas

3.5. Justificación de la idoneidad de la reserva de aparcamientos, infraestructura viaria y zonas verdes - espacios públicos

3.5.1. Reserva de aparcamientos

Para el cálculo de la reserva de aparcamientos se ha tenido en cuenta el flujo de tráfico y el empleo directo generado por el proyecto ERAGON A42, estimado en 4.345. El flujo de tráfico al parque logístico se detalla en el Anexo 3 “Estudio de previsiones de tráfico y transporte”. de la presente memoria, estableciéndose un total de 7.796 viajes (entrada y salida) de vehículos ligeros y 1.684 viajes de camiones.

ENTRADAS/SALIDAS		LIGEROS				PESADOS			
SALIDAS		% Distr.	Día	HPM	HPT	% Distr.	Día	HPM	HPT
			7.796	401	897		1.684	41	37
1	A-42 Norte	46,74%	3.285	170	380	30,54%	463	11	10
2	M-410	2,86%	201	10	23	Incl..	Incl..	Incl..	Incl..
3	M-404 Oeste	4,92%	345	18	40	6,40%	97	2	2
4	Torrejón de la Calzada	2,61%	184	9	21	5,00%	76	2	2
5	A-42 Sur	8,07%	567	29	66	37,90%	575	14	12
6	Torrejón de Velasco	7,39%	519	27	60	5,00%	76	2	2
7	R-4 Sur	1,95%	137	7	16	8,85%	134	3	3
8	M-404 Este	2,70%	190	10	22	2,65%	40	1	1
9	M-942	17,10%	1202	62	139	Incl..	Incl..	Incl..	Incl..
10	M-423	4,95%	348	18	40	Incl..	Incl..	Incl..	Incl..
11	R-4 Norte	0,72%	51	3	6	3,65%	55	1	1
ENTRADAS		% Distr.	Día	HPM	HPT	% Distr.	Día	HPM	HPT
			7.796	899	401		1.684	94	16
1	A-42 Norte	46,74%	3.285	380	170	30,54%	463	26	4
2	M-410	2,86%	201	23	10	Incl..	Incl..	Incl..	Incl..
3	M-404 Oeste	4,92%	345	40	18	6,40%	97	5	1
4	Torrejón de la Calzada	2,61%	184	21	9	5,00%	76	4	1
5	A-42 Sur	8,07%	567	66	29	37,90%	575	32	5
6	Torrejón de Velasco	7,39%	519	60	27	5,00%	76	4	1
7	R-4 Sur	1,95%	137	16	7	8,85%	134	7	1
8	M-404 Este	2,70%	190	22	10	2,65%	40	2	0
9	M-942	17,10%	1202	139	62	Incl..	Incl..	Incl..	Incl..
10	M-423	4,95%	348	40	18	Incl..	Incl..	Incl..	Incl..
11	R-4 Norte	0,72%	51	6	3	3,65%	55	3	1

Tabla 9.
Distribución de flujos de vehículos, según movimientos de entrada y salida. Fuente: Anexo 3 “Estudio de previsiones de tráfico y transporte”.

En total el parque logístico recibirá diariamente un total de 3.898 vehículos ligeros y 842 vehículos pesados. Es importante tener en cuenta que gran parte de los vehículos pesados que entran al parque, van directamente a la zona de carga y descarga frente a las naves logísticas, no necesitando de zona de aparcamiento. La siguiente tabla refleja la reserva de plazas de aparcamientos dentro del parque logístico:

	VEHICULOS LIGEROS	VEHICULOS PESADOS
RED VIARIA	1328	
PARCELAS USO LOGISTICO	3220	520
PARCELAS OTROS USOS	100	140
PARCELA A22	25	135
PARCELA A23	750	0
	5423	795

Tabla 10. Distribución de grandes superficies parque logístico. Fuente: Elaboración propia

En total se reservan 5.423 plazas para vehículos privados y 795 para vehículos pesados quedando cubierta la necesidad de aparcamientos dentro del parque logístico.

Dentro de las parcelas un 10% de las plazas, estará reservada para personal con movilidad reducida, para ello dispone de un espacio libre de 1,5 m a uno de los lados de la plaza de aparcamiento. Estas plazas se ubicarán en las proximidades de las oficinas.

Dentro de las parcelas también se reservará un 10% de plazas para vehículos eléctricos y contarán con instalación de recarga eléctrica.

En las parcelas y en la red viaria y espacio público se reservará espacio para el aparcamiento de bicicletas.

3.5.2. Infraestructura viaria y zonas verdes – espacios públicos arbolados

Dado que, para el suelo de uso Industrial la vigente Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid no establece un mínimo de redes generales, ni locales, ni en el Plan General de Torrejón de Velasco, se indican condicionantes sobre las redes supramunicipales, la ordenación se ajusta a las necesidades propias del uso Logístico con grandes manzanas y un viario o eje sobre el que bascule la ordenación, completado con viario secundario. En el apartado e.3.5. Características del sistema de accesos, estructura del viario y los espacios libres se detalla el sistema de circulación viaria y accesos.

Para los demás usos, exceptuando el Industrial, se establecen las redes generales y locales, en base al artículo 36 de la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid que dice:

- *El sistema de redes generales deberá definirse en la ordenación estructurante respecto al conjunto del municipio, de forma que cada una tenga las dimensiones y características suficientes para satisfacer adecuadamente las necesidades sociales actuales y potenciales. A tales efectos, y por referencia a la capacidad total máxima de los Suelos Urbanos No Consolidados y Urbanizables y respecto a un módulo de 100 metros cuadrados de superficie edificable de cualquier uso, excepto el industrial, deberán cederse 20 metros cuadrados por dicho concepto, cuyo destino será fijado por dichas necesidades*
- *La superficie total en el ámbito o Sector y/o Unidad de Ejecución de elementos de las redes locales de equipamientos y/o infraestructuras y/o servicios será de 30 metros cuadrados por cada 100 metros cuadrados construidos. Del total de la reserva establecida por el planeamiento, resultante de cumplir el apartado anterior, al menos el 50 por 100 deberá destinarse a espacios libres públicos arbolados.*

Teniendo en cuenta que la edificabilidad de los usos no industriales se corresponde con 25.747,93 m², se resume en el siguiente cuadro la dotación de las redes públicas generales y locales para estos usos y en base al artículo 36 de la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

En el cuadro también se detalla la red privada (red viaria y zonas verdes – espacios públicos) al interior del Parque Logístico.

REDES PÚBLICAS Y PRIVADAS DE PARQUE LOGÍSTICO

			ERGON A42	LSCM 9/ 2001 (mínimo)	
			m2s	m2s/ 100m2t	m2s total
REDES PUBLICAS					
GENERAL	RED VIARIA PRINCIPAL	CONEXIÓN EXTERIOR 1	57.891,57	20	5.149,59
		CONEXIÓN EXTERIOR 2			
	VIAS PECUARIAS	VIAS PECUARIAS	20.593,51		
TOTAL RED GENERAL			78.485,08		
LOCALES	ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES	ANILLO VERDE PERIMETRAL (Parque Urbano)	254.206,98	15	3.862,19
	INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS	INFRAESTRUCTURA ELECTRICA Y DEPURADORA	9.549,58		
	RED VIARIA SECUNDARIA	VIA CICLISTA CONTINUACIÓN	11.634,29		
TOTAL RED LOCAL			275.390,85	30	
REDES PRIVADAS PARQUE LOGISTICO					
	COMUNICACION INTERNA (Red Viaria, zonas verdes y espacios libres y reserva suelo infraestructuras)		138.358,79		

Tabla 11. Redes. Fuente: Elaboración propia.

En el siguiente plano se detallan las redes del proyecto ERGON A42, tanto públicas como privadas.

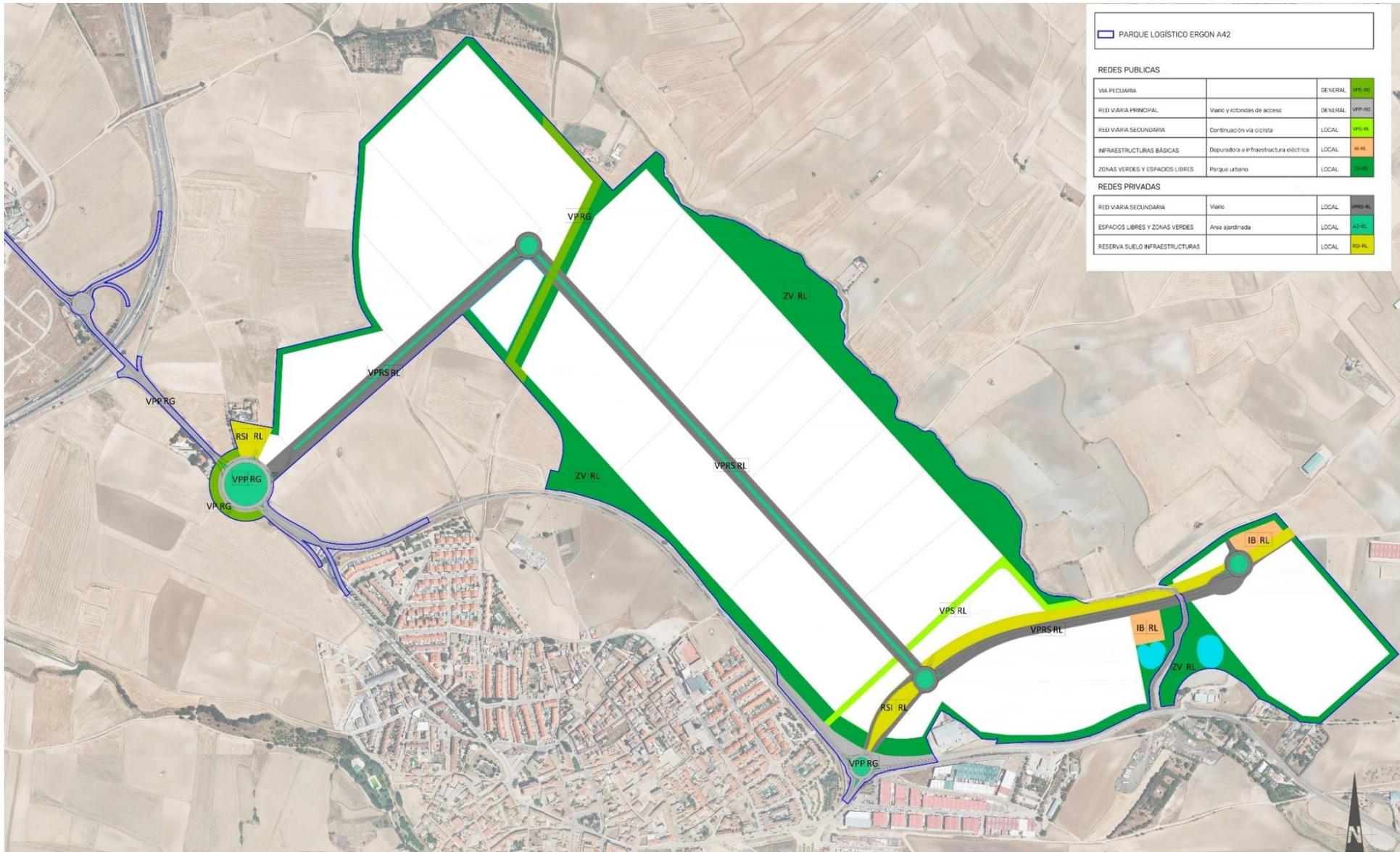


Figura 112. Plano de Ordenación O-4 Redes. Fuente: Elaboración propia

3.6. Características tecnológicas

La idea central del parque logístico ERGON A42 es implantar un **modelo de Parque Logístico basado en la capacidad de gestión, eficiencia energética y reducción del impacto ambiental que proporcionan las nuevas tecnologías**, lo que supondrá una ventaja de, al menos, dos años con relación a otros parques que deban integrarlas mientras se mantienen operativos.

Se desarrollará un **gemelo digital** que reproduzca todas las operaciones del Parque, y permita simular en él situaciones de tensión derivadas de acontecimientos climatológicos, económicos, imponderables en los transportes, etc. A partir de los datos y “conclusiones” del gemelo digital se preverán acciones para gestionar las crisis o mejorar las capacidades operativas del Parque.

Las diferentes características tecnológicas del parque logístico se detallan en el Capítulo A -apartado 3. “Modelo ERGON de Parque Logísticos”.

3.7. Usos, edificabilidad lucrativa y aprovechamiento tipo

El uso global o característico es el Industrial - Logístico avanzado, siendo este el mayoritario del Sector, y los usos complementarios son aquellos ligados funcionalmente al uso global Logístico. El uso Logístico se inserta como una nueva clase y categoría del uso industrial. Dentro del capítulo F de la presente memoria se especifica la normativa urbanística correspondiente a esta nueva categoría.

El proyecto del parque logístico mantiene una coherencia con la filosofía del Plan General de Torrejón de Velasco, no distorsionándose el modelo territorial ya que las intensidades de uso que resultan del proyecto son similares a las que se aplican a este tipo de sectores del Plan General. Los usos y edificabilidades se detallan en el cuadro síntesis del apartado 3.8.

También se mantiene una coherencia con respecto al aprovechamiento tipo. Con objeto de evidenciar que el aprovechamiento del suelo se sitúa en valores similares a los previstos para los Sectores de Suelo Urbanizable Programados del Plan General de Torrejón de Velasco, se especifica el aprovechamiento tipo del ámbito.

En Torrejón de Velasco el Plan General para Suelo Urbanizable Programado establece el aprovechamiento tipo (medio) de los mismos en 0,295 UA's/m²s. Los coeficientes de ponderación para industria (0,80) y para terciario (0,85).

Por otro lado, la ficha del SUNP 1 establece que el aprovechamiento tipo no podrá ser superior a 0,33 m²/m²

Teniendo en cuenta estos valores se han fijado los siguientes coeficientes correctores:

- Industria (IT) - 0,80
- Terciario (T) - 0,85
- Dotacional privado (DP) - 0,90

Quedaría por definir el coeficiente corrector para el uso Logístico (IL), y se ha establecido teniendo en cuenta los valores de repercusión de este suelo en distintas actuaciones. Este se define en una horquilla que se sitúa entre un coeficiente de 0,50 y 0,65, en relación a los de las industrias tradicionales que fija el Plan General.

Se ha de considerar que las cargas de urbanización por infraestructuras exteriores y de conexión que soporta el PAR influirán en el cálculo de los valores de repercusión del suelo y que principalmente se soportarán por las áreas destinadas a logística.

De este modo, el teórico aprovechamiento tipo de ERGON A42 resulta de:

$$\text{ATIPO} = \frac{\sum \text{Edif} \times \text{Coef corrector}}{\text{Superficie ERGON A42}} = \frac{(\text{Edif IL} \times 0,5408) + (\text{Edif IT} \times 0,80) + (\text{Edif T} \times 0,85) + (\text{Edif DP} \times 0,9)}{\text{Superficie ERGON A42}}$$

SUPERFICIE PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42	1.615.362,75
--	---------------------

	USO	SUPERFICIE m2s	COEF. EDIFICAB .	EDIFICAB. m2c	COEF. PON.	APROVECH. TOTAL PONDERADO
IL	LOGISTICA	1.035.888,65	0,65	673.327,62	0,55	370.330,19
IA	INDUSTRIA AUXILIAR	18.149,23	0,90	16.334,31	0,80	13.067,45
TO	TERCIARIO OFICINAS	8.684,12	1,50	13.026,18	0,85	11.072,25
TR	TERCIARIO COMERCIO/ REST.	7.149,04	1,00	7.149,04	0,85	6.076,68
IB	ESTACION DE SERVICIO	4.311,09	0,80	3.448,87	0,85	2.931,54
DP	DOTACIONAL PRIVADO	2.654,80	0,80	2.123,84	0,90	1.911,46
IT	APARCAMIENTO	46.291,11	0,30	13.887,33	0,80	11.109,87
	INFRAESTRUCTURA	9.549,58	0,20	1.909,92		
		1.132.677,62		731.207,11		416.499,44
				Aprovechamiento tipo		0,258

Tabla 12. Aprovechamiento tipo ERGON A42. Fuente: Elaboración propia.

El aprovechamiento tipo medio del parque logístico ERGON A42 sería de 0,258 UA's/m2s.

3.8. Cuadro síntesis del proyecto

TOTAL PAR ERGON A42	1.615.362,76 m²
----------------------------	-----------------------------------

PARQUE LOGÍSTICO	1.557.471,19 m²
Superficie de Actividades	1.132.677,62 m ²
Comunicación Interior parque	83.396,26 m ²
Reserva de suelo infraestructura	31.413,73 m ²
Ajardinamiento interior parque logístico	23.548,80 m ²
Zona verde perimetral	254.206,98 m ²
Desvío Vía Pecuaria	20.593,51 m ²
Continuación Vía Ciclista	11.634,29 m ²

CONEXIONES EXTERIORES	57.891,57 m²
------------------------------	--------------------------------

PARCELA	USO	CLASE/CATEGORÍA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD
A-1 (IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	37.507,51 m ²	24.379,88 m ² t
A-2 (IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	54.713,73 m ²	35.563,92 m ² t
A-3 (IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	66.326,34 m ²	43.112,12 m ² t
A-4 (IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	79.006,58 m ²	51.354,28 m ² t
A-5 (IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	44.969,28 m ²	29.230,03 m ² t
A-6 (IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	40.999,82 m ²	26.649,88 m ² t
A-7 (IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	42.210,82 m ²	27.437,03 m ² t
A-8 (IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	45.122,68 m ²	29.329,74 m ² t
A-9 (IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	41.520,06 m ²	26.988,04 m ² t
A-10(IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	42.095,42 m ²	27.362,03 m ² t
A-11 (IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	41.921,26 m ²	27.248,82 m ² t
A-12(IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	42.487,24 m ²	27.616,70 m ² t
A-13(IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	44.778,03 m ²	29.105,72 m ² t
A-14(IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	70.499,65 m ²	45.824,77 m ² t
A-15(IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	73.150,04 m ²	47.547,52 m ² t
A-16(IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	72.147,49 m ²	46.895,87 m ² t
A-17(IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	96.945,65 m ²	63.014,67 m ² t
A-18(IL):	Industrial	Almacenamiento / Logístico Avanzado	99.487,03 m ²	64.666,57 m ² t
A-27 (IA):	Industrial	Almacenamiento / Logístico pequeño tamaño	18.149,23 m ²	16.334,31 m ² t
A-22 (IP):	Industrial	Aparcamiento /Explotación comercial	23.133,67 m ²	6.940,10 m ² t
A-23 (IP):	Industrial	Aparcamiento/ Explotación comercial	23.157,44 m ²	6.947,23 m ² t
A-24 (TR):	Terciario	Centros Reunión /Establecimientos de bebidas, cafés y restauración	7.149,04 m ²	7.149,04 m ² t
A-26 (TO):	Terciario	Oficinas	8.684,12 m ²	13.026,18 m ² t
A-21 (DP):	Dotacional privado	Centro ambiental y deportivo	2.654,80 m ²	2.123,84 m ² t
A-25(IB):	Infraestructura Básica	Estación de servicio	4.311,09 m ²	3.448,87 m ² t
A-19 (IB):	Infraestructura Básica	Servicio básico urbano/Depuradora provisional	4.900,01 m ²	980,00 m ² t
A-20 (IB):	Infraestructura Básica	Servicio básico urbano/Infraestructura eléctrica	4.649,57 m ²	929,91 m ² t
Logístico Avanzado			1.035.888,65 m ²	673.327,62 m ² t
Logística Pequeño Tamaño			18.149,23 m ²	16.334,31 m ² t
Aparcamiento			46.291,11	13.887,33 m ² t
Terciario Oficinas			8.684,12 m ²	13.026,18 m ² t
Terciario restauración y hostelero			7.149,04 m ²	7.149,04 m ² t
Dotacional privado			2.654,80	2.123,84
Infraestructuras básicas			13.860,67 m ²	5.358,79 m ² t
TOTAL			1.132.677,62 m²	731.207,11 m²t

Tabla 13. Cuadro de superficies del proyecto ERGON A42. Fuente: Elaboración propia.

4. SOSTENIBILIDAD DEL PROYECTO

El parque logístico ERGON 42 se proyecta en **plena coherencia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 de Naciones Unidas (ODS)**. Específicamente con el ODS 9 “Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación” y ODS 11 “Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles”, en todo lo que le es de aplicación.

En relación con el ODS 9, ERGON A42 se presenta como una propuesta de actividad industrial logística que se proyecta sostenible y fomenta la investigación e innovación, propiciando la adopción de tecnologías y procesos industriales limpios y ambientalmente responsables, e incorporando a diversas instituciones y agentes sociales en la cadena de valor. Además, apuesta por la digitalización para la optimización de procesos y recursos mediante la recolección y gestión de datos. ERGON A42 también está en línea con el ODS 11, integrando la actividad en el entorno, creando espacios comunes de valor, creando una comunidad energética de bajo consumo basada en fuentes renovables, implementando una movilidad sostenible, contribuyendo a la biodiversidad y al fortalecimiento de los sistemas ambientales, a la gestión responsable de los recursos, y, en síntesis, estableciendo las condiciones de un ecosistema urbano integrado.

Desde su concepción inicial, además de buscar responder a las necesidades y objetivos de la función logística, ha buscado incorporar criterios de sostenibilidad, considerando el valor paisajístico, la integración con el entorno y la mejora de la biodiversidad. Se ha buscado la compatibilidad entre la actividad logística y la disminución de la huella de carbono.

Una de las exigencias propias de ERGON A42 y su compromiso con la sostenibilidad, es la obtención de la certificación BREEAM Urbanismo, nivel Excelente. Esta certificación se integra perfectamente con los ODS, y especialmente con los ODS 9 y 11. Desde su diseño inicial conceptual hasta su urbanización definitiva se han aplicado los criterios demandados por el órgano certificador para el cumplimiento y alcance del sello BREEAM Excelente. Esta certificación tiene en consideración seis categorías para evaluar y certificar la sostenibilidad de cada proyecto de urbanización.

1. Bienestar Social y Económico
2. Uso del Suelo y Ecología
3. Recursos y Energía
4. Transporte y Movilidad
5. Innovación
6. Gobernanza

A continuación, se detalla como ERGON A42 considera estas seis categorías para ser un modelo de sostenibilidad en Parque Logísticos.

4.1. Bienestar social y económico

En esta categoría se evalúan los factores sociales y económicos que afectan a la salud y el bienestar, como el diseño inclusivo, la cohesión y el acceso al empleo.

- ✓ ERGON A42 se constituye como un proyecto estratégico al proyectarse en una localización que **contribuye al equilibrio de la dinámica de la actividad económica de la Comunidad de Madrid**.
- ✓ **El proyecto incidirá positivamente en la creación de empleo** ya que los parques logísticos generan un gran número de puestos de trabajo. El proyecto se ubica en el centro de un anillo de ciudades con altas tasas de desempleo en las que hay una elevada presencia de personas con medias o bajas cualificaciones profesionales. El empleo en parques logísticos implica una elevada oferta de puestos de trabajo de este nivel de cualificación. ERGON A42 podría absorber hasta el 20% del paro registrado en este anillo.

- ✓ El proyecto **busca paliar el déficit de emplazamientos industriales en la zona**. Una de las características de las zonas logísticas es su efecto de atracción de actividades que pueden obtener ventajas de su emplazamiento.
- ✓ Supondría **dar salida a unos terrenos que no atraen usos alternativos e integrar esta zona en el corredor logístico formado alrededor de la A-42** desde Madrid a Illescas, que probablemente se prolongará con el tiempo dado el fuerte impulso de consumo de Madrid.
- ✓ El proyecto ofrece una infraestructura física y unos servicios digitales que dan soporte a la misma a través de unos servicios complementarios que mejorarán la actividad logística, pero que también servirán como una herramienta de investigación y de formación del personal. Debido a las funcionalidades que incluye enfocadas a la innovación y a la formación al desarrollo de una comunidad verde, **“ERGON Smart Park” permite generar efectos positivos en el campo del desarrollo social y la cohesión**.
- ✓ El Proyecto está también **orientado a la formación de capital humano especializado en logística** en todos los niveles de formación, la creación de empresas dedicadas al sector de la logística y el desarrollo de actividades de “coworking”, los cuales son considerados como tres de los pilares esenciales del Proyecto. La posibilidad, de acuerdo con la Universidad Carlos III, de constituir un área de formación basada en la logística como especialidad, de la que podría derivarse una titulación específica, que permita abastecer de profesionales de alto nivel a las empresas madrileñas. Además de abrir la posibilidad de la cooperación de la Universidad con las actividades I+D+I de ERGON LOGISTIC PARKS.
- ✓ El proyecto **incluye una serie de áreas de servicios que podrán beneficiar no solo al Parque Logístico, sino a los habitantes del entorno**. Se incluyen servicios de restauración, guardería, actividades deportivas, etc.
- ✓ El proyecto incluye 254.207 m2 de zonas verdes y espacios libres para beneficio de toda la población y en el cual se podrán realizar actividades deportivas y de esparcimiento que contribuyan a la salud y la calidad de vida.
- ✓ Como Parque Logístico favorecerá la relación de relaciones de confianza entre las empresas, facilitando el intercambio de conocimientos y experiencias entre empresas e individuos y fuertes culturas de colaboración y de trabajo conjunto que benefician a todas las empresas del Parque, permitiendo atraer suministradores, incluyendo tecnológicos, de investigación y de formación.

4.2. Usos del suelo y Ecología

Esta categoría fomenta un uso sostenible del suelo y la mejora de la riqueza ecológica del emplazamiento.

El proyecto nace con el compromiso por mejorar las condiciones de partida de un lugar, y hacerlo contribuyendo a afrontar cuestiones ineludibles como la lucha contra el cambio climático o la creación de espacios atractivos y sostenibles que den servicios a un sector amplio de la población, trabajadores, vecinos o visitantes. Se procurará la máxima integración paisajística y ambiental de la ordenación con el medio natural y urbano, mediante la adecuada distribución de los usos, especialmente en las zonas de contacto con las áreas circundantes más vulnerables.

El PAR ERGON A42 propone la **integración del paisaje natural y del paisaje artificial dando lugar a un sistema híbrido e interconectado, un ecosistema urbano**. La Ecología urbana involucra la integración de ambos paisajes.

El Paisaje Natural está compuesto por el sistema ambiental natural básico, es el elemento de transición entre el espacio abierto del entorno y el Parque Logístico y, por ello, de integración, así como su carácter de espacio de bienestar físico y mental, tanto en su uso como en su percepción. El paisaje natural del proyecto integra al arroyo del Camino de Madrid, para el que se proyecta su restauración y mejora, creando un corredor ambiental que configure la fachada Noreste del Parque. Se busca el mantenimiento de este cauce de la manera más natural posible, evitando su canalización o regularización de su trazado. Dentro del Anexo 4 “Integración paisajística” se detallan estos aspectos.



Figura 113. Imagen de arroyo y vía pecuaria. Fuente: Elaboración propia.

Este recorrido de ribera confluye con la **vía pecuaria “vereda del Camino de Madrid”** y el **camino rural de la Coja** formando una serie de ejes ambientales que permitirán la conexión del Parque Logístico con el casco urbano de Torrejón de Velasco.

La propuesta se plantea como una **implantación adaptada a la topografía existente**, con ligeros movimientos de tierras para asegurar la necesaria planeidad, pero manteniendo un sistema hidrológico natural para la evacuación de las aguas de escorrentía. Esto permite crear un sistema secuencial de evacuación, retención y filtrado de estas aguas que se conducen hasta un lagunaje de laminación y bio-retención previo a su final vertido. Esta lámina de agua, siendo parte de la infraestructura natural de la gestión del agua superficial, será también un elemento singular de paisaje, en proximidad y conexión con el cauce, que enriquece las condiciones de biodiversidad. El sistema natural se concibe además un espacio de ocio y deporte al servicio de la comunidad, donde se prevé la plantación de especies autóctonas y adaptadas, en consonancia con el paisaje propio del lugar.

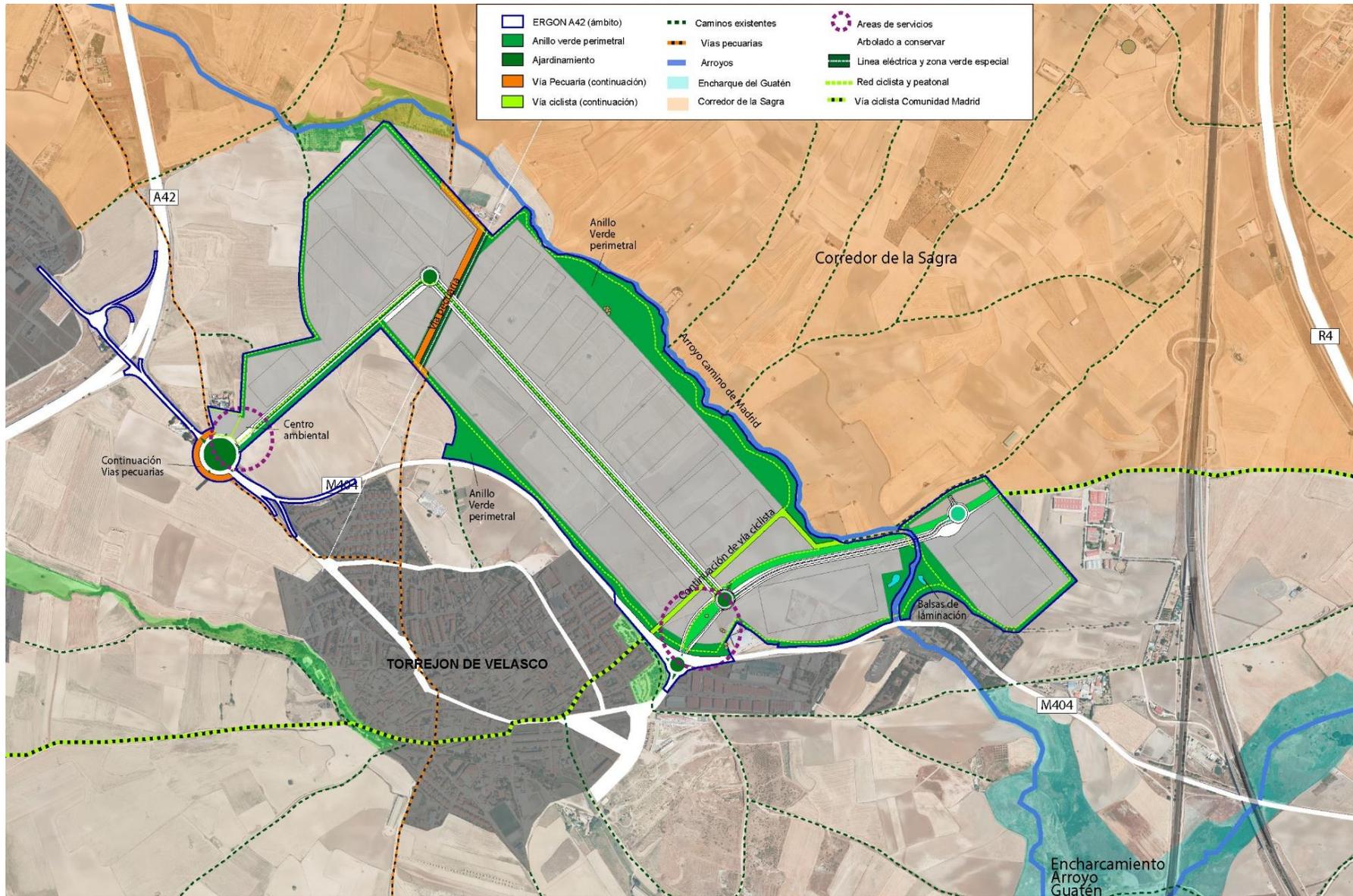


Figura 114.
Plano de integración paisajística

El **paisaje artificial** es el espacio público conformado por la urbanización y edificación. La definición de los espacios públicos en el Parque ha estado sujeta a dos consideraciones principales: la necesidad de ordenar naves bajas de gran superficie en planta, la organización de los flujos de movilidad y la adecuada integración con el entorno. En esta cuestión cobra especial importancia el compromiso de ERGON 42 con la implementación de una estrategia de movilidad sostenible, tanto en el tráfico inducido como en la movilidad interna del complejo. En cuanto a la movilidad interna, se propone priorizar la movilidad blanda. Para ello se proyectan recorridos claramente diferenciados entre vehículos pesados, ligeros y los tráficos peatonal y ciclista. Estos recorridos conectarán con los del paisaje natural, propiciando la interacción entre los dos paisajes.

Como **espacio de transición entre el paisaje natural y el artificial se propone un gran anillo verde perimetral** al Parque Logístico, un colchón verde que fomentará la vegetación autóctona, la restauración ecológica de comunidades vegetales y la creación de hábitats. Integrará espacios de disfrute y aprendizaje en la naturaleza, de participación y educación ambiental. ERGON A42 pretende fomentar un modelo de colaboración público-privada para poder desarrollar un **centro de educación ambiental**, con la participación de asociaciones medioambientales, escuelas y el Ayuntamiento.



Figura 115. Imagen de referencia de Parque Logístico en Francia

Dentro del anillo verde se propone un **sistema de conducción y almacenamiento del agua con balsas**. Se integran dos balsas que, además de almacenar las aguas pluviales, buscan convertirse en hábitats naturales con nuevas comunidades de plantas y animales. El agua almacenada en las balsas se puede utilizar para el riego del anillo verde.

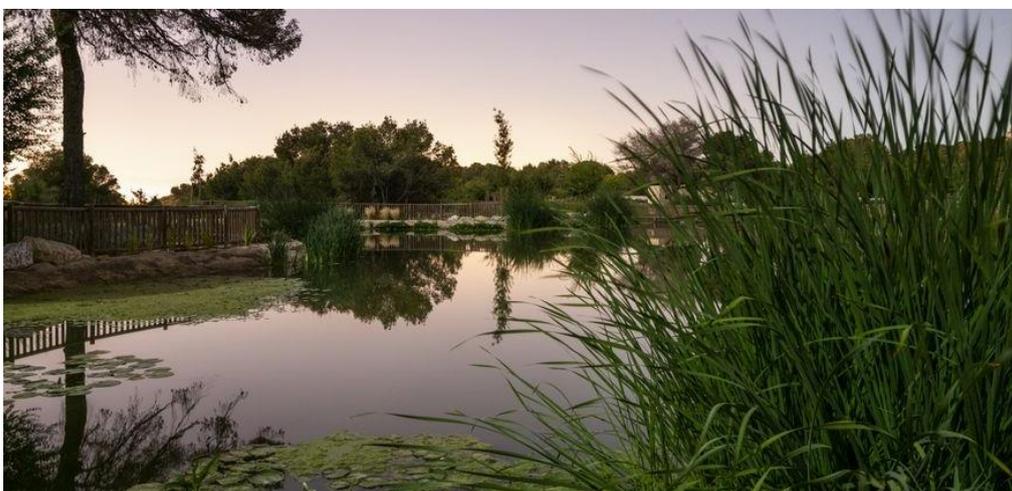


Figura 116. Imagen de referencia de balsa de laminación

El paisaje natural penetrará por calles y espacios públicos del Parque Logístico creando corredores vegetados que contribuyan a la continuidad del sistema ambiental, a la calidad del espacio y que se suman al sistema de gestión del agua superficial mediante infraestructuras verdes. Se configura una red de sendas y espacios para el ocio, deporte y conocimiento de la biodiversidad local y que se integraran con los diferentes caminos y veredas del entorno. Se crearán diferentes áreas de estancia y contemplación del paisaje.

Se aplicarán criterios de sostenibilidad para el mantenimiento de las zonas verdes, evitando la aplicación de productos fitosanitarios. Se implementará el uso de especies silvestres y cultivos locales, sostenibles y de bajo mantenimiento.

Algunos árboles existentes se han respetado e integrado en el diseño de las zonas verdes y espacios libres. Se buscará incrementar la masa arbórea de los municipios para que actúe como sumidero de CO₂ y para la mejora de la calidad del aire.

4.3. Transporte y movilidad

Su objetivo es mejorar la movilidad de las personas desde el diseño y la disponibilidad de infraestructuras de transporte y movilidad y fomentar el uso de modos de transporte sostenibles.

- ✓ En **ERGON A42 se apuesta por la movilidad sostenible**. Se propone una gran avenida con bulevar central verde que estructura todo el Parque y en la cual se integra un carril bici que se conecta directamente con la vía ciclista de la Comunidad de Madrid.



Figura 117. Imagen de referencia bulevar central con carril bici y puntos de recarga vehículos eléctricos

- ✓ Se diseñan amplias avenidas y rotondas que se adaptan al tráfico del Parque Logístico, todas ellas con medianeras ajardinadas.
- ✓ Dentro del Parque **se promociona el uso de la bicicleta como medio de transporte ecológico** y saludable. Se plantean espacios para el alquiler de bicicletas y puntos para su estacionamiento.

- ✓ **Se fomenta el uso de transporte bajo en carbono** de vehículos eléctricos. Se establecen diferentes puntos de recarga de vehículos eléctricos para los usuarios del Parque, visitantes y personal de mantenimiento. La flota de mantenimiento del Parque contará con vehículos eléctricos.
- ✓ Todas las calles de ERGON A42 se urbanizarán y equiparán bajo los principios de accesibilidad universal, seguridad y género.

4.4. Recursos y energía

Este apartado premia las diferentes medidas que permiten diseñar para un uso eficiente del agua, los materiales y los recursos naturales, y para alcanzar la mayor reducción posible de emisiones de carbono.

ERGON 42 se proyecta con el objetivo de ser capaz de abastecer sus demandas principalmente mediante recursos propios basados en fuentes renovables y, en los casos que no resulte posible, reduciendo los consumos y propiciando el reciclado de los suministros. Los criterios adoptados en esta estrategia son:

- ✓ Reducir los consumos
- ✓ Abastecer la demanda reducida mediante fuentes renovables
- ✓ Reutilizar los recursos

Energía

- ✓ Una de las principales demandas de los centros logísticos es la de energía eléctrica tanto por las necesidades de iluminación artificial, como de climatización y soporte a instalaciones, maquinaria y operaciones. Se buscará un **máximo ahorro energético** y se introducirán las siguientes **medidas para la reducción de la demanda energética**:
 - La utilización de la luz natural en la mayor parte del espacio edificado, con las cubiertas como recurso de iluminación en las naves extensivas.
 - La utilización de criterios bioclimáticos en la edificación para reducir las necesidades de aportaciones energéticas para la obtención de las adecuadas condiciones de confort.
 - La utilización de sistemas de iluminación artificial de bajo consumo.
 - La incorporación de sistemas en red de distribución de la energía y el análisis de posibles compensaciones e intercambios de energía entre actividades.
 - La activación del gemelo digital “ERGON Smart Park” en el control de las necesidades energéticas para optimizar el recurso y su distribución.
- ✓ Se diseñará un **esquema de generación de energías renovables** que soporte el funcionamiento del Parque y abastezca las demandas domésticas y de Pymes de Torrejón de Velasco, con una considerable reducción de su factura energética. Esto gestionará a través de una Comunidad Energética Local. Una comunidad energética vinculada al hidrógeno y a la producción fotovoltaica. Se tiene por objetivo implementar una gestión energética inteligente y de consumo compartido, que funcione como red energética de “kilómetro 0”, dando distintos usos a la energía producida, transfiriendo los excedentes a entornos urbanos o a equipamientos ambientales próximos.
- ✓ Un **espacio generador de energía eléctrica limpia renovable**, principalmente solar, mediante la instalación de parques fotovoltaicos en cubiertas y marquesinas de gran dimensión. Se estudiará también la eficiencia de la creación de un sistema compartido,

en red, de almacenaje distribución energética que, a través del gemelo digital, garantice el mejor compartimiento del complejo en su conjunto, equilibrando las diferentes necesidades y los ritmos de demanda de cada actividad.

- ✓ A lo largo del espacio público y del anillo verde se proponen pérgolas fotovoltaicas, para ahorro energético y protección de los paseos. Zonas de sombra

Gestión circular del Agua

- ✓ **Óptima gestión del agua, buscando su aprovechamiento; reutilización y ahorro.** Se incluyen medidas para la recogida de pluviales, la regeneración de aguas grises y negras y la inclusión en el anillo verde de vegetación de bajo consumo.
- ✓ Se plantea un **control del ciclo del agua dentro del Parque que permita una reducción de gastos de este recurso.** Para la reducción de las demandas hídricas se ha previsto la incorporación a la urbanización y a las edificaciones de sistemas de control y reducción de consumos de agua potable, de reducción de pérdidas, de reducción de la demanda de riego mediante el uso de especies vegetales de bajo consumo y el reciclado y reutilización de aguas grises.
- ✓ A la fuente de abastecimiento convencional, se proyecta sumar la recolección de agua de lluvia en cubierta y el ya mencionado sistema de reciclado de aguas grises.
- ✓ Utilización de sistemas urbanos de drenaje sostenible integrados en medianas y parterres
- ✓ El diseño de las zonas verdes, que se presenta en el Documento II. Proyecto de infraestructuras de urbanización, ha tenido en cuenta el mínimo consumo de agua y se buscará la práctica inexistencia de un sistema de riego. Se introducirán plantas que permiten prescindir del riego o lo requieren únicamente durante los primeros años, seleccionando especies vegetales locales, adaptadas a las condiciones del suelo y el clima.



Figura 118. Imagen de referencia vegetación autóctona

Edificación responsable

- ✓ Se proyectan **edificaciones eficientes que incorporen criterios de arquitectura bioclimática** para optimizar su comportamiento y eficiencia energética, con el objetivo de ser neutros en carbono.

- ✓ **Análisis de los materiales de construcción**, de procedencia preferentemente local, así como sus sistemas de producción y vida útil.
- ✓ Por su naturaleza, la mayor parte de las edificaciones son susceptibles de ser construidas con **sistemas industrializados de menor impacto ambiental en producción y ejecución**, y con mayor aptitud para un futuro reciclaje de sus componentes. Se priorizará la reutilización de recursos presentes en el propio lugar de actuación, la utilización de materiales reciclados, materias de baja huella en carbono, y suministros de proveedores locales.

Economía circular y Residuos

- ✓ Se buscará minimizar la Huella de Carbono potenciando el ahorro, la reducción de los residuos y la gestión eficaz de los recursos.
- ✓ El reciclado es otro de los factores claves en la propuesta ya que el volumen de generación de residuos suele ser muy significativo en la actividad de la cadena de suministros. Se prevé la ubicación de **zonas específicas de reciclado dentro del complejo**, con el objetivo de propiciar la reutilización de materiales y abrir oportunidades a actividades industriales complementarias que reconozcan el residuo como producto.
- ✓ Se buscará **facilitar la recogida selectiva de residuos**, impulsar la actuación público-privada, la colaboración con las entidades locales y la apuesta por la innovación.

4.5. Innovación

El Modelo ERGON de Parque Logístico consiste en una instalación caracterizada por su capacidad de gestión, ahorro de energía, reducción del impacto ambiental y optimización de recursos; **se apoya en las nuevas tecnologías para el despliegue de todas sus funcionalidades, generando un entorno altamente competitivo, que permitirá lograr un ahorro relevante en los costes de la cadena suministro**. ERGON A42 busca reconocer y promover la adopción de soluciones innovadoras y la aplicación de nuevas tecnologías para promover la sostenibilidad a todos los niveles. Algunas de estas soluciones son:

- ✓ Un Parque Logístico en el que la convergencia de tecnología permita una sustancial mejora de la propia logística, esto es, de la reducción de tiempos y costes para clientes finales y empresas.
- ✓ Un parque de soporte a la digitalización y al emprendimiento, que permita aprovechar la capacidad de los parques logísticos para establecer relaciones con gran número de empresas, para convertirlo en el centro de una red de empresas a las que presta servicios de acceso a la digitalización y a los mercados globales a los que no tendrían acceso en solitario. Esto se tiene que traducir en servicios avanzados en logística y apoyo a la comercialización. A la vez, el Parque debe asumir la función de formación de capital humano especializado en logística, tanto a escala universitaria como a niveles funcionales.
- ✓ La plataforma “ERGON Training” proporcionará un complemento a la actividad principal del Parque a través de: i) Una área de formación que incluirá programas y “cápsulas de conocimiento” relacionadas con el sector logístico y digital, ii) Un área de innovación que contribuirá al emprendimiento y la colaboración entre inversores y Stuart-Ups, y iii) Una plataforma de empleo que se convertirá en una herramienta útil para los demandantes y ofertantes de empleo, y que cubrirá las necesidades de las empresas que confluyan en

la actividad del Parque

- ✓ Un espacio más polivalente que permita a las empresas, básicamente pymes, digitalizar sus procesos internos y conectarlos con los procesos logísticos en tiempo real.

4.6. Gobernanza

Esta categoría promueve la participación de la comunidad en la toma de decisiones que afectan al diseño, la construcción, el funcionamiento y su gestión posterior.

- ✓ El proyecto nace desde el compromiso de colaboración con administraciones y entidades locales para favorecer la fijación de la población, la formación, la innovación y la provisión de empleo para distintos segmentos sociales.
- ✓ ERGON A42 suma a sus instalaciones logísticas, activos como el Centro Multiusos de formación y promoción de emprendimiento, siendo una de las líneas de actuación la suscripción de convenios para formación de personal en nuevas capacitaciones digitales, con particular atención a colectivos desfavorecidos y vulnerables.
- ✓ Desde el inicio del proyecto se han establecido líneas de trabajo compartidas con administraciones, universidades y empresas líderes en el sector, en una apuesta por la creación de empleo de calidad y la formación avanzada en logística y gestión de sistemas complejos. Entre otros, el modelo ERGON cuenta con la colaboración de la Universidad Carlos III de Madrid y de una serie de empresas líderes tanto en el sector tecnológico como en el servicio global de recursos humanos y empleo.
- ✓ La tramitación del expediente de Viabilidad en Principio tenía como objetivo recabar las observaciones y prescripciones, tanto de los municipios involucrados y del entorno, como de las administraciones sectoriales competentes, y así poder desarrollarlo de una manera más consensuada.

5. PLANOS

PLANOS DE INFORMACIÓN

- I-1 Situación y emplazamiento (1 hoja – Escalas varias)
- I-2 Levantamiento topográfico (11 hojas – Plano general escala 1:10.000 y Detalle 1:2.000)
- I-3 Estructura de la propiedad (10 hojas - Plano general escala 1:10.000 y Detalle 1:2.000)
- I-4 Infraestructuras y servicios urbanos existentes (8 hojas. escalas varias)
- I-5 Edificación, Usos y vegetación existente (1 hoja – escala 1:8.000)
- I-6 Redes públicas existentes (1 hoja – escala 1:8.000)
- I-7 Clasificación de suelo actual (2 hojas – escala 1:8.000)
- I-8 Afecciones y servidumbres (1 hoja – escala 1:10.000)
- I-9 Ortofotografía del ámbito de actuación (1 hoja – escala 1:8.000)

PLANOS DE ORDENACIÓN

- O-1 Afecciones legislación ambiental y sectorial (1 hoja – escala 1:12.000)
- O-2 Delimitación del Proyecto (5 hojas – Plano general escala 1:12.000 y Detalle 1:4.000)
- O-3 incidencia en la Clasificación de Suelo (1 hoja – escala 1:8.000)
- O-4 Redes (1 hoja – escala 1:8.000)
- O-5 Alineaciones y rasantes (10 hojas – Plano general escala 1:10.000 y Detalle 1:2.000)
- O-6 Imagen Indicativa (1 hoja – escala 1:8.000)

Estos planos se presentan como Anexo 5 de la presente memoria

6. FICHAS DE CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Las fichas de características técnicas de cada parcela se presentan como Anexo 6 de la presente memoria. En ellas se fijan los parámetros de edificación y usos.

7. PREVISIONES DE EDIFICACIÓN

7.1. Presupuesto estimativo total de inversión

RESUMEN DE PRESUPUESTO

PAR, ERGON_A42_COMPLETO

CAPITULO	RESUMEN		EUROS	%
01	COSTOS OPERATIVOS.....		12.785.588,29	2,35
-01_01	-Honorarios técnicos.....	1.776.899,18		
-01_02	-Honorarios jurídicos.....	646.145,16		
-01_03	-Costes desarrollo e integración sistemas smart.....	969.217,73		
-01_04	-Gastos de Gestión, tasas, seguros.....	6.262.217,48		
-01_05	-Beneficio Empresarial Promotor.....	3.131.108,74		
02	PROCEDIMIENTO DE EXPROPIACIONES.....		12.856.019,27	2,36
-02_01	-Indemnizaciones edificaciones.....	414.216,00		
-02_02	-Costes suelo.....	12.441.803,27		
03	INFRAESTRUCTURAS DE URBANIZACION.....		40.268.213,77	7,40
-03_01	-ACTUACIONES PREVIAS.....	2.712.955,85		
-03_02	-EXPLANACIÓN Y PAVIMENTACIÓN.....	11.266.678,05		
-03_03	-RED DE ABASTECIMIENTO.....	1.461.654,59		
-03_04	-RED DE SANEAMIENTO.....	7.972.916,22		
-03_05	-RED DE ELECTRICIDAD.....	10.080.329,37		
-03_06	-RED DE TELECOMUNICACIONES.....	163.717,03		
-03_07	-RED DE ALUMBRADO.....	1.111.009,26		
-03_08	-AJARDINAMIENTO.....	1.031.883,76		
-03_09	-ESTRUCTURAS.....	1.611.302,83		
-03_10	-SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS.....	383.219,55		
-03_11	-INTEGRACION AMBIENTAL.....	408.437,41		
-03_12	-GESTIÓN RESIDUOS.....	1.446.451,76		
-03_13	-SEGURIDAD Y SALUD.....	617.658,09		
04	ELEMENTOS DE APOYO DEL PROYECTO.....		2.410.463,51	0,44
-04_01	-Reforma de la paradas de bus y marquesinas.....	55.698,25		
-04_02	-Instalación fotovoltáica servicios comunes del parque.....	1.000.000,00		
-04_03	-Estación Meteorológica.....	23.552,20		
-04_04	-Instalaciones de seguridad y control del tráfico.....	65.545,02		
-04_05	-Instalaciones deportivas in park.....	58.124,10		
-04_06	-Instalaciones recarga vehículos.....	101.236,25		
-04_07	-Instalaciones y bicicletas eléctricas disuasorias.....	52.321,06		
-04_08	-Instalaciones mantenimiento, punto limpio in park.....	453.986,63		
-04_09	-Plataforma Digital.....	600.000,00		
05	IMPREVISTOS.....		5.000.000,00	0,92
-05_01	-IMPREVISTOS DE CARACTER GEOTÉCNICO.....	500.000,00		
-05_02	-IMPREVISTOS POR ERRORES DE DISEÑO.....	500.000,00		
-05_03	-IMPREVISTOS POR CAMBIO DE NORMATIVA.....	500.000,00		
-05_04	-IMPREVISTOS POR CONFLICTIVIDAD LABORAL O CIVIL.....	500.000,00		
-05_05	-IMPREVISTOS POR PROBLEMAS ESTRUCTURALES OCULTOS.....	500.000,00		
-05_06	-IMPREVISTOS POR AUMENTO DE COSTOS.....	500.000,00		
-05_07	-IMPREVISTOS POR VANDALISMO, ROBOS O ACCIDENTES.....	500.000,00		
-05_08	-IMPREVISTOS POR CATASTROFES, INUNDACIONES.....	500.000,00		
-05_09	-IMPREVISTOS POR EMERGENCIAS DE SALUD.....	500.000,00		
-05_10	-IMPREVISTO POR AFECCIONES AL PATRIMONIO ARQUEOLOGICO.....	500.000,00		
06	NUCLEO BASICO DEL PROYECTO.....		470.600.000,00	86,52
-06_01	-Nav e Parcela A1.....	16.300.000,00		
-06_02	-Nav e Parcela A2.....	23.700.000,00		
-06_03	-Nav e Parcela A3.....	28.700.000,00		
-06_04	-Nav e Parcela A4.....	34.200.000,00		
-06_05	-Nav e Parcela A5.....	19.500.000,00		
-06_06	-Nav e Parcela A6.....	17.800.000,00		
-06_07	-Nav e Parcela A7.....	18.300.000,00		
-06_08	-Nav e Parcela A8.....	19.600.000,00		
-06_09	-Nav e Parcela A9.....	18.000.000,00		
-06_10	-Nav e Parcela A10.....	18.200.000,00		

RESUMEN DE PRESUPUESTO

PAR, ERGON_A42_COMPLETO

CAPITULO	RESUMEN	EUROS	%
-06_11	-Nave Parcela A11.....	18.200.000,00	
-06_12	-Nave Parcela A12.....	18.400.000,00	
-06_13	-Nave Parcela A13.....	19.400.000,00	
-06_14	-Nave Parcela A14.....	30.500.000,00	
-06_15	-Nave Parcela A15.....	31.700.000,00	
-06_16	-Nave Parcela A16.....	31.300.000,00	
-06_17	-Nave Parcela A17.....	42.000.000,00	
-06_18	-Nave Parcela A18.....	43.100.000,00	
-06_21	-Nave Parcela A21.....	700.000,00	
-06_22	-Nave Parcela A22.....	1.400.000,00	
-06_23	-Nave Parcela A23.....	1.400.000,00	
-06_24	-Nave Parcela A24.....	2.400.000,00	
-06_25	-Nave Parcela A25.....	2.300.000,00	
-06_26	-Nave Parcela A26.....	2.600.000,00	
-06_27	-Nave Parcela A27.....	10.900.000,00	
	TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL	543.920.284,84	
	21,00% I.V.A.....	114.223.259,82	
	TOTAL PRESUPUESTO CONTRATA	658.143.544,66	
	TOTAL PRESUPUESTO GENERAL	658.143.544,66	

Asciende el presupuesto general a la expresada cantidad de SEISCIENTOS CINCUENTA Y OCHO MILLONES CIENTO CUARENTA Y TRES MIL QUINIENTOS CUARENTA Y CUATRO EUROS con SESENTA Y SEIS CÉNTIMOS

Torrejon de Velasco, a enero de 2024.

El promotor

La dirección facultativa

7.2. Memoria de calidades y Planos orientativos del modelo de construcción

Este apartado se incluye como Anexo 2 de la presente memoria. Incluye los planos orientativos del modelo de construcción y la memoria de calidades del modelo de construcción

d) PLAZOS DE INICIO Y FIN DE LAS OBRAS

1. CRONOGRAMA DE OBRA

El cronograma del proyecto parque logístico Ergon A42 implica una planificación detallada de todas las fases involucradas en la tramitación, urbanización, construcción, implementación o gestión de un parque de última generación destinado a propósitos logísticos, como almacenes, centros de distribución e instalaciones de transporte. Todo proyecto, y en particular el parque logístico objeto del presente documento consta de una serie de hitos que van marcando prioridades, fijando plazos y dimensionando un camino crítico de tareas fundamentales hasta llevar el proyecto a término. La evolución temporal del cronograma se ha agrupado en tres grandes grupos diferenciados que son:

- Fase inicial: Comprende todas las tramitaciones administrativas incluyendo el Proyecto de Expropiación y constitución de Complejo Inmobiliario. Termina con la obtención de los suelos.
 - **Planificación inicial:** Esta etapa es la actual, donde se incluyen la definición de objetivos, alcance y requisitos del proyecto, como la capacidad de almacenamiento necesaria, ubicación, infraestructura necesaria, etc.
 - **Diseño y aprobaciones:** En el presente documento se desarrollan los cálculos, planos, mediciones, etc. para la completa descripción del parque (artículo 80.2 y 97 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid). Posteriormente se llevan a cabo las revisiones y aprobaciones necesarias por parte de las compañías suministradoras, autoridades y organismos correspondientes.
 - **Adquisición de terrenos o espacio:** Inmediatamente previo a la construcción, se realiza la adquisición del terreno o se asegura el espacio para la instalación del parque y sus elementos de apoyo.
- Fase central: Construcción de la Infraestructura de Urbanización y sus elementos de apoyo imprescindibles para el funcionamiento del parque y acondicionamiento de las parcelas. Inicio de la construcción del núcleo básico. Termina con la finalización de las infraestructuras de urbanización.
 - **Construcción o adaptación:** Esta fase involucra la construcción o adaptación del parque, tanto en lo referente a la infraestructura básica como de los elementos de apoyo, según los planos y especificaciones establecidos. Incluye aspectos como la instalación de sistemas de almacenamiento, sistemas de logística interna, equipos de manejo de materiales, entre otros.
 - **Pruebas y ajustes de las infraestructuras de urbanización del parque:** Una vez construido y adaptado se realiza la calibración del desarrollo digital del proyecto y se llevan a cabo pruebas y ensayos en coordinación con todas las compañías de suministros afectadas, así como de los organismos competentes para asegurar que todas las instalaciones y sistemas funcionen correctamente. Cualquier ajuste o corrección necesaria se realiza en esta etapa.
 - **Puesta en marcha de las infraestructuras de urbanización del parque:** El parque Ergon A42 está listo para su funcionamiento. Se realizan pruebas de funcionamiento, se activa el plan de autoprotección, se coordina la formación del

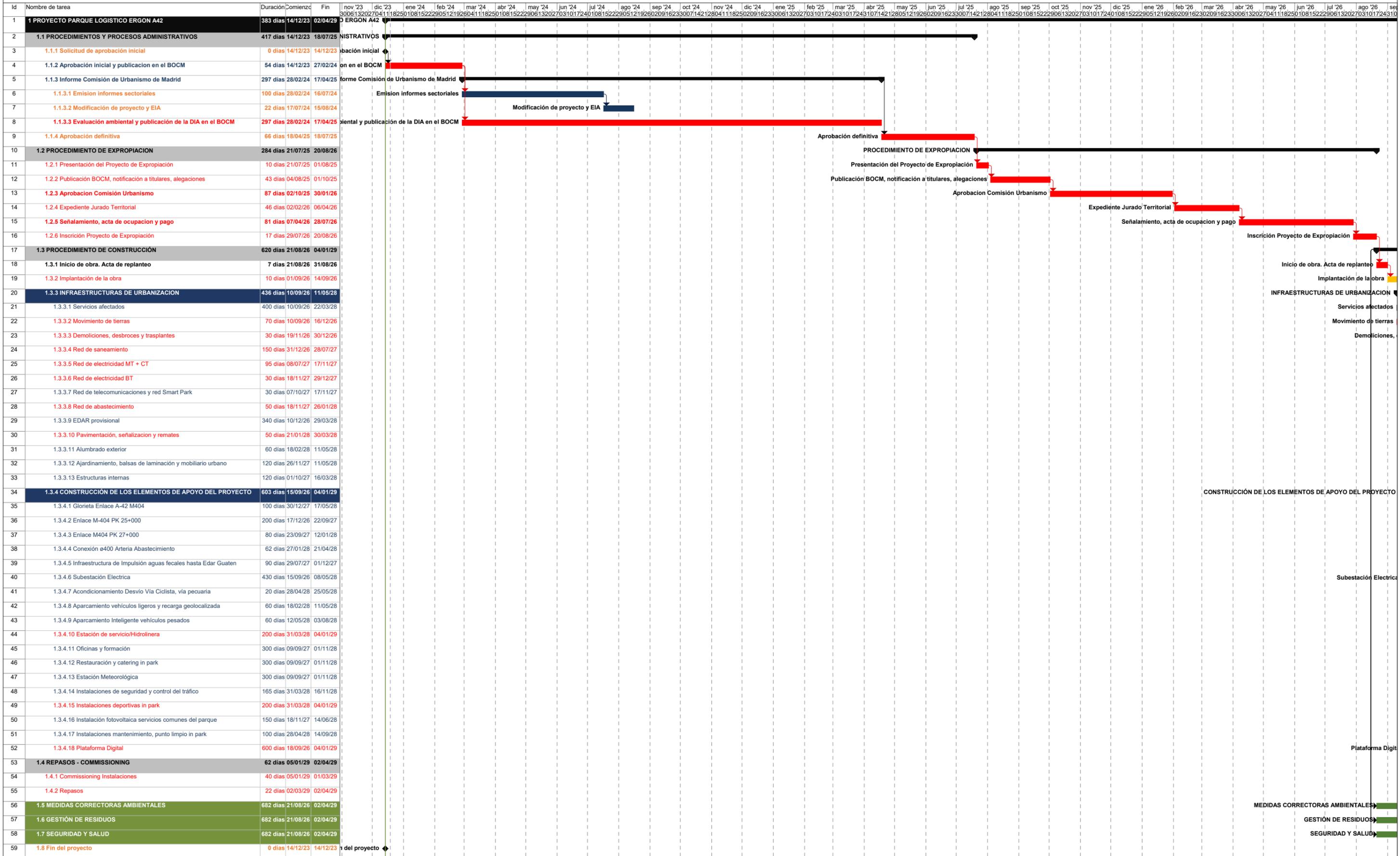
personal de mantenimiento del parque, se realiza la puesta en marcha del desarrollo digital del proyecto y se establecen los procedimientos operativos estándar.

- Fase final: Finalización de la construcción del núcleo básico del proyecto.
 - o **Construcción, pruebas y ajustes del núcleo básico del proyecto** (previamente se solicitará la licencia de edificación): Una vez construidas y adaptadas cada una de las naves logísticas que constituyen el núcleo básico del proyecto, se llevan a cabo pruebas de todos los componentes para asegurar que todas las instalaciones y sistemas funcionen correctamente. Cualquier ajuste o corrección necesaria se realiza en esta etapa.
 - o **Puesta en marcha del núcleo básico del proyecto:** La nave industrial logística está lista para su funcionamiento. Se realizan pruebas de carga, se llevan a cabo los procesos de formación del personal y se establecen los procedimientos operativos estándar.
 - o **Operación y mantenimiento:** Una vez entren en funcionamiento cada uno de los componentes del parque, se establece un programa de mantenimiento regular para garantizar el correcto funcionamiento de las instalaciones.

El cronograma adjunto a continuación detalla las dos primeras fases de estas etapas y las todas y cada una de las actuaciones que las componen, asignando tiempos estimados para completarlas, identificando dependencias entre actividades, estableciendo los hitos importantes y el camino crítico hasta la completa finalización del proyecto. La tercera fase dependerá de los condicionantes particulares de cada una de las naves que componen el núcleo básico del proyecto y se desarrollará con más detalle en el apartado 2.3.

Fase inicial: Tramitación administrativa. Hitos de aprobación. Proyecto de Expropiación y constitución de Complejo Inmobiliario

**DIAGRAMA DE GANTT:
PLANIFICACIÓN PROYECTO ALCANCE REGIONAL PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42, TORREJON DE VELASCO (MADRID)**



Fase central: Construcción de la Infraestructura de Urbanización, los elementos de apoyo y acondicionamiento de las parcelas.

2. FASES DE EJECUCIÓN DE LA OBRA

2.1. Proyecto de Expropiación y constitución de Complejo Inmobiliario

Esta fase comprende todas las tramitaciones administrativas incluyendo el Proyecto de Expropiación y constitución de Complejo Inmobiliario.

A continuación, se especifican las principales actuaciones que llevaran a cabo desde el momento de la presentación del proyecto hasta la obtención del suelo previa al inicio de las obras:

- Proceso de aprobación inicial del Proyecto de Alcance Regional (en adelante PAR) incluyendo la redacción del Informe de la Comisión de Urbanismo de Madrid
- Recepción de los informes preceptivos.
- Modificación del PAR incluyendo el Estudio de Impacto Ambiental recogiendo todas las determinaciones de los informes correspondientes.
 - Se adaptarán, modificarán y/o implementarán todos los estudios previos pertinentes, incluyendo la actualización necesaria de los trabajos de topografía, geología, hidrología, estudios de tráfico, etc.
 - Una vez consensuadas todas las soluciones se presentarán todos los proyectos específicos independientes que sean requeridos en coordinación con todos los organismos afectados:
 - Proyectos específicos de los enlaces con las carreteras de la Red Secundaria de la Comunidad de Madrid
 - Proyectos específicos de los enlaces con las carreteras de la Red de Carreteras del Estado
 - Proyectos específicos de cruzamiento de instalaciones de servicios con las carreteras de la Red Secundaria de la Comunidad de Madrid.
 - Proyectos específicos de cruzamiento de instalaciones de servicios con la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).
 - Proyectos específicos de desvío de vías pecuarias. (Vereda de Segovia y Vereda de Camino de Madrid)
 - Proyectos específicos de infraestructuras que afectan al dominio público hidráulico, tales como puntos de vertido, cruces de instalaciones, pasos a distinto nivel, etc.
 - Proyectos específicos de conexionamiento con las infraestructuras abastecimiento del Canal de Isabel II en el término municipal de Torrejón de Velasco.
 - Proyectos específicos de conexionamiento con las infraestructuras saneamiento y depuración del Canal de Isabel II en el término municipal de Torrejón de Velasco.
 - Proyectos específicos de conexionamiento con las infraestructuras eléctricas de la empresa suministradora I-DE Iberdrola en el término municipal de Torrejón de Velasco.
 - Proyectos específicos de retranqueo y/o desmantelamiento de servicios afectados de las infraestructuras existentes de la empresa suministradora I-DE Iberdrola en ámbito del proyecto y sus elementos de apoyo.
 - Proyectos específicos de conexionamiento con las infraestructuras telecomunicaciones de la empresa suministradora Telefónica en el término municipal de Torrejón de Velasco.

- Proyectos específicos de retranqueo de servicios afectados de las infraestructuras existentes de la empresa suministradora Telefónica en ámbito del proyecto y sus elementos de apoyo.
- Envío del expediente al órgano ambiental para inicio de EIA
 - Evaluación Ambiental
 - Análisis técnico del expediente
 - Formulación de la Declaración de Impacto Ambiental
 - Publicación de la DIA en el BOCM
- Redacción y emisión informe Comisión Urbanismo y Aprobación definitiva
- Aprobación por Consejo de Gobierno y Publicación en el BOCM
- Proceso de obtención del suelo
 - Presentación del Proyecto de Expropiación
 - Publicación en el BOCM y notificación individual a los titulares
 - Período de exposición a público
 - Recepción de alegaciones y traslado al promotor
 - Contestación de alegaciones por el promotor
 - Redacción informe alegaciones de la DG suelo
 - Aprobación Comisión Urbanismo
 - Notificación a los interesados
 - Audiencia a los interesados
 - Traslado expediente al Jurado Territorial de Expropiación
 - Resolución Jurado Territorial de Expropiación
 - Señalamiento para acta de ocupación y pago
 - Trámite de ocupación y pago
 - Inscripción Proyecto de Expropiación

2.2. Infraestructura de Urbanización y acondicionamiento de las parcelas

La construcción de las infraestructuras de urbanización básica implica varias actuaciones que van desde la planificación inicial hasta la finalización de la infraestructura y servicios necesarios para desarrollar el parque logístico:

Estudios y actuaciones previas: Esta etapa inicial implica estudiar la planificación del proyecto, evaluando y concretando factores como la topografía de detalle, la implantación de obra, las actuaciones necesarias en materia de seguridad y salud y gestión de residuos, las afecciones al patrimonio, afecciones al dominio público hidráulico, afecciones ambientales y cualesquiera otras que se definen en el alcance del proyecto y se elabora un plan maestro que establece la distribución de los trabajos. Se establecen los caminos de acceso temporales o permanentes para la maquinaria y trabajadores. Esto facilita el transporte de materiales y el acceso al área de construcción.

Limpieza del terreno: Se realizan las demoliciones necesarias, se retiran los escombros generados, vegetación no deseada, árboles, rocas u otros elementos que puedan obstaculizar la construcción. Esto se hace para dejar el terreno limpio y listo para los siguientes pasos.

Protección del suelo: Dependiendo de las características reales del suelo y las condiciones ambientales, se pueden implementar medidas para proteger el suelo de la erosión, como la instalación de mantas de control de erosión, siembra de vegetación o la colocación de barreras físicas.

Topografía y replanteo: Se lleva a cabo un estudio topográfico del terreno para determinar la elevación, pendientes y cualquier otro detalle relevante. Esto ayuda a planificar adecuadamente la distribución de las infraestructuras y a evitar problemas durante la construcción.

Retranqueos de instalaciones existentes: Se realizan las actuaciones necesarias para la instalación de servicios subterráneos o aéreos, tuberías de agua potable, cables eléctricos, entre otros. Estas instalaciones deben estar en su lugar antes de construir la infraestructura de urbanización del parque.

Movimiento de tierras: En esta etapa se realizan excavaciones, rellenos o nivelaciones del terreno según las necesidades del proyecto. Se puede redistribuir la tierra para crear una topografía más adecuada para el desarrollo urbano.

Instalaciones subterráneas: Se realizan las excavaciones necesarias para la instalación de servicios subterráneos como redes de alcantarillado, sistemas de drenaje pluvial, tuberías de agua potable, cables eléctricos, entre otros. Estas instalaciones deben estar en su lugar antes de construir la infraestructura superficial.

Infraestructura básica: Se construyen las infraestructuras básicas como calles, aceras, alumbrado público, redes de agua potable, sistemas de drenaje, alcantarillado y conexiones eléctricas.

Equipamiento urbano: Se instalan equipamientos como parques, áreas recreativas, aparcamientos, mobiliario urbano, señalización, protecciones y otros servicios que complementan el desarrollo urbano. Es en esta fase cuando se incorporan todos los elementos asociados a la plataforma digital de gestión y mantenimiento del parque.

Finalización y entrega: Se llevan a cabo los remates finales en cuanto a acabados, señalización, ajardinamiento, y se realizan las pruebas y la inspección final para el correcto funcionamiento.

2.3. Construcción del núcleo básico del proyecto

La construcción de del núcleo básico del proyecto implica todas las actuaciones necesarias para la implantación de las naves logísticas, desde la planificación inicial hasta la finalización de la infraestructura y servicios necesarios para desarrollar cada infraestructura independiente, a continuación, adjuntamos un croquis general del cronograma de construcción independiente de una nave tipo:

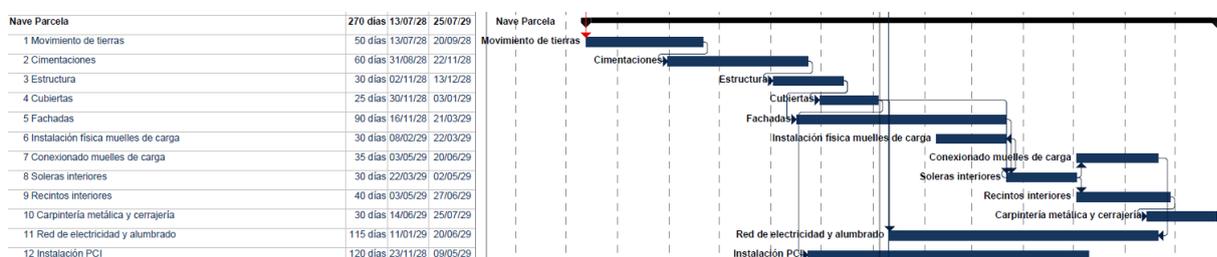


Tabla 14. Croquis general de cronograma de construcción. Fuente: Elaboración propia

Estudios y actuaciones previas: Esta etapa inicial implica la presentación del proyecto específico de cada nave logística, evaluando y concretando factores como la topografía de detalle, la implantación de obra, las actuaciones necesarias en materia de seguridad y salud y

gestión de residuos, Se descartan las afecciones al patrimonio, afecciones al dominio público hidráulico, afecciones ambientales, etc, que se entenderán resueltas por las actuaciones llevadas a cabo por la construcción de las infraestructuras de urbanización. Se establecen los caminos de acceso temporales o permanentes a las infraestructuras comunes del parque y realizará una coordinación de actividades regulando el transporte de materiales y el acceso al área de construcción.

Preparación del terreno: Similar a lo mencionado en el contexto de las infraestructuras comunes de urbanización, aquí se llevan a cabo actividades como limpieza del terreno, nivelación, marcado del área de construcción y preparación de accesos.

Cimentación: Se construyen las bases y cimientos necesarios para sostener la estructura. Esto incluye la excavación, colocación de armaduras, vertido de hormigón u otros métodos de cimentación como el pilotaje a determinar en cada uno de los proyectos específicos.

Estructura y montaje: Se erige la estructura, principalmente con elementos metálicos y de hormigón, según el diseño, incluyendo columnas, vigas, correas y techos. Este paso puede involucrar el uso de grúas y maquinaria especializada para ensamblar las partes de la nave.

Cerramientos y cubierta: Se instalan las paredes y se cierra la estructura, así como se coloca la cubierta o tejado. Se incluirán paneles prefabricados, sistemas de aislamiento, ventanas, puertas, etc.

Instalaciones: Se lleva a cabo la instalación de sistemas eléctricos, fontanería, sistemas de climatización, sistemas contra incendios, iluminación, paneles solares y otros. Esta fase es esencial para garantizar el funcionamiento adecuado de la nave.

Acabados: Se realizan los acabados finales, como pintura, revestimientos interiores, pavimentación, señalización y otras mejoras estéticas o funcionales.

Pruebas y acondicionamiento: Se realizan pruebas de funcionamiento para asegurar que todas las instalaciones estén operativas. También se lleva a cabo el acondicionamiento del espacio según los requerimientos específicos del operador logístico o uso previsto.

Entrega y puesta en funcionamiento: Una vez finalizada la construcción y cumplidos los estándares de calidad, se procede a la entrega de la nave al propietario o entidad correspondiente para su uso.

2.4. Construcción de los elementos de apoyo

La construcción de los elementos de apoyo de las infraestructuras de urbanización implica varias actuaciones que van desde la planificación inicial hasta la finalización de cada una de las infraestructuras y servicios necesarios para desarrollar el parque logístico:

Estudios y actuaciones previas: Esta etapa inicial implica estudiar la planificación del proyecto, evaluando y concretando factores como la topografía de detalle, la implantación de obra, las actuaciones necesarias en materia de seguridad y salud y gestión de residuos, las afecciones al patrimonio, afecciones al dominio público hidráulico, afecciones ambientales y cualesquiera otras que se definen en el alcance del proyecto y se elabora un plan maestro que establece la distribución de los trabajos. Se establecen los caminos de acceso temporales o permanentes

para la maquinaria y trabajadores. Esto facilita el transporte de materiales y el acceso al área de construcción.

Limpieza del terreno: Se realizan las demoliciones necesarias, se retiran los escombros generados, vegetación no deseada, árboles, rocas u otros elementos que puedan obstaculizar la construcción. Esto se hace para dejar el terreno limpio y listo para los siguientes pasos.

Protección del suelo: Dependiendo de las características reales del suelo y las condiciones ambientales, se pueden implementar medidas para proteger el suelo de la erosión, como la instalación de mantas de control de erosión, siembra de vegetación o la colocación de barreras físicas.

Topografía y replanteo: Se lleva a cabo un estudio topográfico del terreno para determinar la elevación, pendientes y cualquier otro detalle relevante. Esto ayuda a planificar adecuadamente la distribución de las infraestructuras y a evitar problemas durante la construcción.

Retranqueos de instalaciones existentes: Se realizan las actuaciones necesarias para la instalación de servicios subterráneos o aéreos, tuberías de agua potable, cables eléctricos, entre otros. Estas instalaciones deben estar en su lugar antes de construir la infraestructura de urbanización del parque.

Movimiento de tierras: En esta etapa se realizan excavaciones, rellenos o nivelaciones del terreno según las necesidades del proyecto. Se puede redistribuir la tierra para crear una topografía más adecuada para el desarrollo urbano.

Infraestructura básica: Se construyen las infraestructuras básicas correspondientes a cada uno de los elementos de apoyo del parque. A continuación, se especifica la relación de todos y cada uno de los elementos de apoyo del parque:

- Glorieta Enlace A-42 M404
- Enlace M-404 PK 25+000
- Enlace M404 PK 27+000
- Conexión \varnothing 400 Arteria Abastecimiento
- Infraestructura de Impulsión aguas fecales hasta EDAR Guaten
- Subestación eléctrica
- Acondicionamiento Desvío Vía Ciclista, vía pecuaria
- Aparcamiento vehículos ligeros y recarga geolocalizada
- Aparcamiento Inteligente vehículos pesados
- Estación de servicio/Hidrolinera
- Oficinas y formación
- Restauración y catering in park
- Estación Meteorológica
- Instalaciones de seguridad y control del tráfico
- Instalaciones deportivas in park
- Instalación fotovoltaica servicios comunes del parque
- Instalaciones mantenimiento, punto limpio in park
- Plataforma Digital

Finalización y entrega: Se llevan a cabo los remates finales en cuanto a acabados, propios de cada actuación y se realizan las pruebas y la inspección final para el correcto funcionamiento.

e) ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO JUSTIFICATIVO DE LA VIABILIDAD DEL PROYECTO

1. Relevancia y mejora de la competitividad Territorial: efectos favorables y permanentes

ERGON A42 supone, ciñéndonos estrictamente a los aspectos territoriales o directamente vinculados al territorio:

- La creación de una infraestructura que permitirá la entrada de mercancías y su distribución desde el filo del Área Metropolitana de Madrid, con mejoras en su eficiencia que permitirán compensar la ventaja competitiva -por precio del terreno- de otras áreas logísticas más alejadas.
- La creación de un parque logístico basado en nuevas tecnologías desarrolladas por Siemens y Atos, que se concretarán en un gemelo digital desarrollado con tecnologías 5G conectado a “la nube”, que permitirá la gestión del parque y la previsión de sus incidencias.
- Una infraestructura que garantiza alrededor de 4.000 empleos estables, en la zona con menor renta per cápita de la Comunidad de Madrid, donde se concentran también las tasas de desempleo más elevadas.
- La creación de un espacio para la formación en logística y coworking, para lo que se cuenta, entre otros, con la colaboración con la Universidad Carlos III.
- La creación de una Comunidad Energética Local a partir de la energía sobrante generada en el parque, que permita distribuirla para el autoconsumo de los vecinos de la zona.
- Esta infraestructura permitirá el acceso a los mercados exteriores de la producción industrial o agroalimentaria de las empresas del Sur de la Comunidad, con vías de comunicación privilegiadas con el Puerto de Valencia (cuya ampliación acaba de aprobarse) y el de Algeciras.
- El proyecto prevé un impacto ambiental muy limitado -la logística no es una actividad contaminante por sí mismo-, previendo el control de residuos sólidos y líquidos (equiparables a los RSU) y su eliminación o reciclaje in situ.
- Se prevé la creación de una barrera vegetal que limite el impacto acústico y visual, así como un carril bici abierto a los habitantes de la zona. A esta zona de amortiguación y carril bici se destinarán 31 hectáreas.
- Se prevén infraestructuras que limiten el impacto sobre el tráfico en las carreteras existentes, mejorando los accesos añadiendo ramales directos, eliminando giros a izquierda, sustituyendo cruces en T por glorietas con mayor capacidad de absorción de tráfico, menores longitudes de vehículos en espera y mayor seguridad para la circulación.

2. Estudio económico-financiero

Tal y como se especifica en el apartado anterior 7.1 de la parte c) del presente documento, el presupuesto estimativo global de la inversión que incluye todos los gastos de tramitación, los costes de las infraestructuras de urbanización del parque y sus elementos de apoyo, así como los costes referidos al núcleo básico del mismo, asciende la cantidad de seiscientos cincuenta y ocho millones ciento cuarenta y tres mil quinientos cuarenta y cuatro euros con sesenta y seis céntimos y se resume en las siguientes actuaciones:

CAPITULO	RESUMEN	EUROS	%
01	COSTOS OPERATIVOS.....	12.785.588,29	2,35
02	PROCEDIMIENTO DE EXPROPIACIONES.....	12.856.019,27	2,36
03	INFRAESTRUCTURAS DE URBANIZACION.....	40.268.213,77	7,40
04	ELEMENTOS DE APOYO DEL PROYECTO.....	2.410.463,51	0,44
05	IMPREVISTOS.....	5.000.000,00	0,92
06	NUCLEO BASICO DEL PROYECTO.....	470.600.000,00	86,52
	TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL	543.920.284,84	
	21,00% I.V.A.....	114.223.259,82	
	TOTAL PRESUPUESTO CONTRATA	658.143.544,66	
	TOTAL PRESUPUESTO GENERAL	658.143.544,66	

3. Solvencia en la capacidad de gestión y económico-financiera.

3.1. Introducción

La justificación del análisis de la viabilidad económica se llevará a cabo de acuerdo con el contenido de la *Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo*, por la que se regula la normativa aplicable a aquellos proyectos susceptibles de ser calificados como *Proyectos de Alcance Regional*. En su artículo 36.1 g) modificado por el art. Cuatro de la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid, conocida como "Ley Omnibus" se establece que dichos proyectos contendrán:

"Estudio económico-financiero justificativo de la viabilidad del Proyecto con relación al coste total previsto, con indicación de la consignación de partida suficiente en el capítulo de gastos del presupuesto correspondiente al primer año de la ejecución en el caso de promoción pública, así como, en todo caso, de los medios, propios y ajenos, en la disposición de la entidad o persona responsables de dicha ejecución para hacer frente al referido coste."

Se considera aplicable a la información contenida en el estudio económico-financiero lo estipulado por la Ley de contratos de las Administraciones Públicas, actualmente la Ley de Contratos del Sector Público (aprobada por Real Decreto Legislativo 3/2011 de 14 de noviembre), que vincula los criterios de viabilidad a los de solvencia económica y financiera del empresario. En otras palabras, una entidad privada tendrá la capacidad económica de ejecutar un proyecto si demuestra unos ratios económicos y financieros que sean acordes con el tamaño del proyecto que se pretende construir.

El art. 75.1 del LCSP menciona que la solvencia económica y financiera del empresario deberá acreditarse por uno o varios de los medios siguientes, a elección del órgano de contratación:

- *Volumen anual de negocios o bien volumen anual de negocios en el ámbito al que se refiera el contrato, por importe igual o superior al exigido en el anuncio de licitación o en la invitación a participar en el procedimiento y en los pliegos del contrato o, en su defecto, al establecido reglamentariamente.*
- *En los casos en que resulte apropiado, justificante de la existencia de un seguro de indemnización por riesgos profesionales por importe igual o superior al exigido en el anuncio de licitación o en la invitación a participar en el procedimiento y en los pliegos del contrato o, en su defecto, al establecido reglamentariamente.*
- *Patrimonio neto, o bien ratio entre activos y pasivos, al cierre del último ejercicio económico para el que esté vencida la obligación de aprobación de cuentas anuales por importe igual o superior al exigido en el anuncio de licitación o en la invitación o participar en el procedimiento y en los pliegos del contrato o, en su defecto, al establecido reglamentariamente."*

Aunque obviamente el Proyecto de Alcance Regional no se trata de un proceso de licitación pública, se justificará la capacidad de gestión, así como la solvencia económico-financiera de la empresa P3 SPAIN LOGISTIC PARKS SOCIMI, S.A. (en adelante P3 SPAIN SOCIMI), destinatario principal del proyecto ERGON A42.

3.2. Solvencia en la capacidad de gestión

El objetivo estratégico de P3 SPAIN SOCIMI con respecto al PAR ERGON A-42 es el de propiciar un desarrollo logístico en La Comunidad de Madrid que le permita posicionarse en el mercado como un referente europeo, con las instalaciones y servicios más avanzados, pues el proyecto que se pretende desarrollar poco tiene que ver en comparación con los parques activos logísticos que existen en el mercado nacional y europeo. El PAR ERGON A-42 será un centro de desarrollo logístico de última generación, que mediante el despliegue de las aplicaciones digitales y un área de formación y emprendimiento específica para los usuarios y operadores, permitirá generar un Hub Logístico diferencial en el sur de Europa.

Se acompaña a continuación una declaración de compromiso de P3 SPAIN SOCIMI, con relación al desarrollo del proyecto:

CARTA DE APOYO INSTITUCIONAL

El Proyecto ERGON Logistic Park (el “Proyecto”) impulsa la creación de un complejo de una superficie de 144 hectáreas situado en la localidad de Torrejón de Velasco consistente en (i) la implantación de un Parque logístico y (ii) la creación de un Parque de soporte a la digitalización y al emprendimiento apostando por la más puntera tecnología con el fin de dinamizar la actividad logística en la Comunidad de Madrid.

De este modo, sus singulares características favorecerán la implantación de grandes operadores que harán que el Proyecto pueda ser una referencia a nivel autonómico, nacional y, a buen seguro, internacional, máxime en un momento en el que en el desarrollo de las nuevas tecnologías y el auge del comercio electrónico han transformado por completo el sistema productivo.

Por ello, en su compromiso por la innovación y el desarrollo de la actividad logística, P3 Logistic Parks - entidad dedicada a la inversión, gestión y promoción de naves logísticas - manifiesta a través del presente escrito su interés en el desarrollo de dicho Proyecto y en colaborar a través de la aportación de su experiencia en el sector logístico, como propietaria, desarrolladora y generadora de propiedad destinada a la actividad logística en la Unión Europea.

En Madrid, a 8 de abril de 2021.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Javier Mérida".

Javier Mérida
Managing Director
P3 Logistic Parks Spain

Declaración de compromiso de ejecución del proyecto

P3 SPAIN SOCIMI es un inversor y promotor inmobiliario a largo plazo líder en Europa, con una tasa de ocupación del 100% de sus naves a nivel nacional.

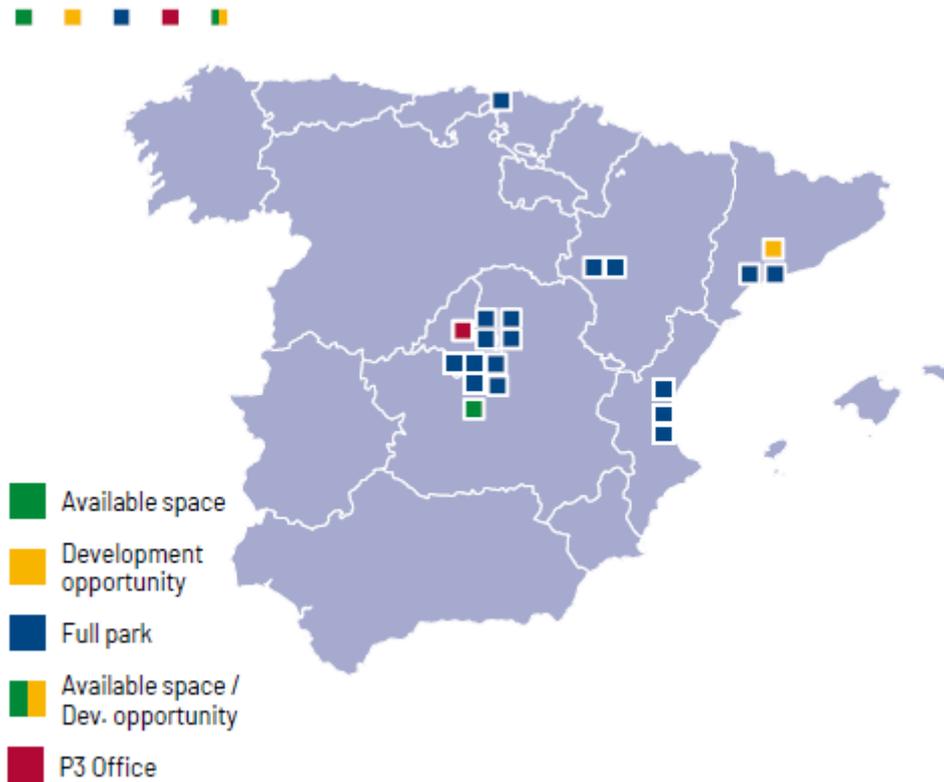


Figura 119. Mapa nacional. Fuente: P3 SPAIN SOCIMI

La sociedad española forma parte del Grupo P3, siendo la sociedad dominante directa P3 Spain S.R.O, con domicilio fiscal en Praga. El accionista final es la Corporación de Inversión del Gobierno de Singapur (GIC), la cual ha mostrado apoyo financiero explícito a la sociedad española desde su entrada en el mercado español en el ejercicio 2016. Es voluntad de los accionistas de la empresa ampliar su posición de activos logísticos en España, habiendo multiplicado por 14x su suelo disponible en nuestro país.



Figura 120. Datos de P3 Group a noviembre de 2023. Fuente: P3 SPAIN SOCIMI

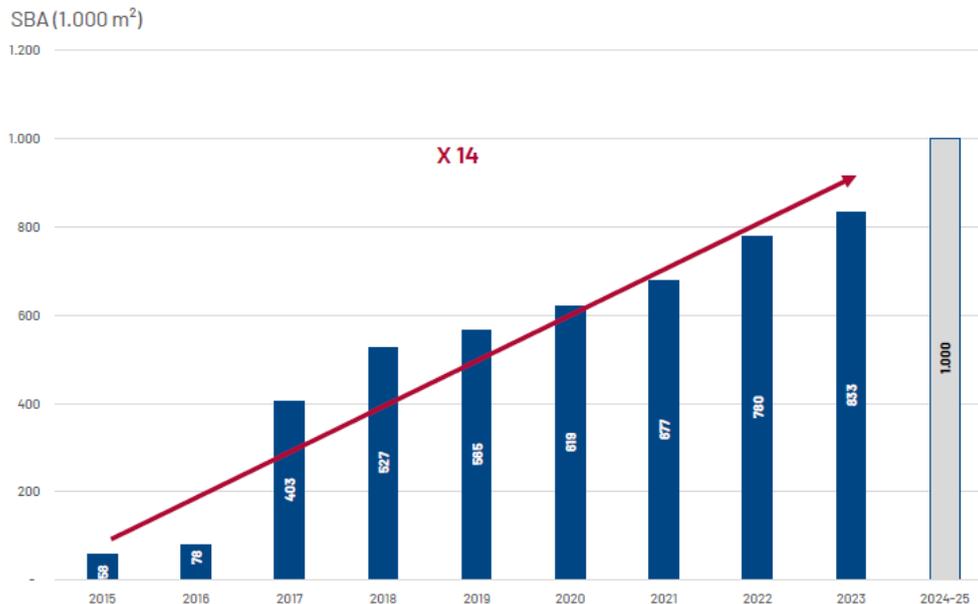


Figura 121. Evolución de la superficie logística de P3 en España (en miles de m² de naves). Fuente: P3 SPAIN SOCIMI

A nivel europeo, P3 cuenta con presencia en 11 países, 298 naves y más de 470 clientes de diferentes sectores, enfocados principalmente en la logística y distribución de bienes.

470+ CLIENTES DE DIFERENTES SECTORES

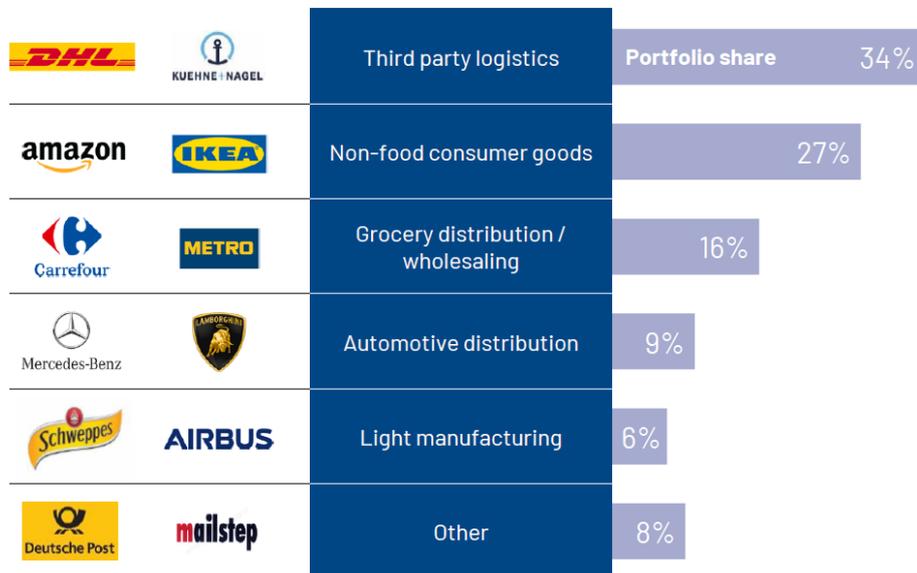


Figura 122. Distribución de clientes. Fuente: P3 SPAIN SOCIMI



Figura 123. Distribución europea. Fuente: P3 SPAIN SOCIMI

Desde su llegada al territorio Español, P3 SPAIN SOCIMI está altamente comprometido con la sostenibilidad de sus desarrollos, motivo por el cual ha construido sus naves logísticas con estándares de alta calidad, respetuosos con el entorno y las personas, de tal modo que más del 90% de sus edificios cuentan con certificados de construcción sostenible.



- Breeam Very Good
- Breeam Excellent
- Leed Silver
- On going 2024
- Pending refurbishment

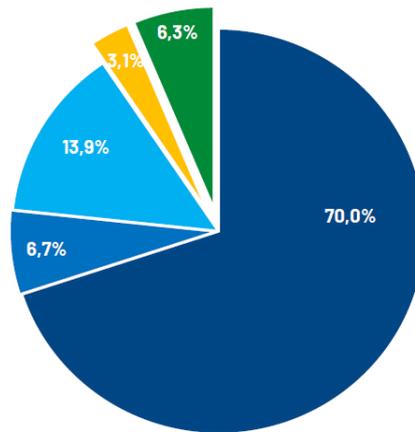


Figura 124. Calificación Breeam de los proyectos. Fuente: P3 SPAIN SOCIMI

Asimismo, P3 SPAIN SOCIMI, cuenta con 4 premios durante los últimos 5 años al mejor desarrollador inmológico del sur de Europa, por el reconocido instituto europeo REB (European Real Estate Brand Institute).

BEST LOGISTIC DEVELOPER IN SOUTHERN EUROPE! 🏆



BY



2023 - 2021 - 2020 - 2019

Figura 125. Premios obtenidos. Fuente: P3 SPAIN SOCIMI

La viabilidad de la futura construcción y explotación del PAR-A42 se justifica a través del análisis de la capacidad de P3 SPAIN SOCIMI para construir y gestionar una instalación de este tipo. Esta capacidad queda acreditada a través de la experiencia con que ya cuenta la empresa en la explotación de otros inmuebles logísticos en territorio nacional. Otras instalaciones que P3 España ha desarrollado en el ejercicio 2023 son por ejemplo las siguientes:



Figura 126. Centro Logístico en Reus. Fuente: P3 SPAIN SOCIMI



Figura 127. Centro Logístico en Picassent. Fuente: P3 SPAIN SOCIMI

3.3. Solvencia económico-financiera

Respecto a la información financiera de P3 SPAIN SOCIMI, los documentos económico-financieros relativos a sus actividades logísticas en España se encuentran publicados en el siguiente enlace:

<https://www.p3spainsocimi.com/>

No obstante, se detallan a continuación, los principales indicadores económicos de los primeros 6 meses del ejercicio 2023, cerrados a 30 de junio de dicho año, de P3 SPAIN SOCIMI, auditados por Ernst & Young, S.L.

- Activo: 614.981.678 €
- Patrimonio neto o recursos propios: 104.017.370 €.
- Cifra de ventas: 18.509.164 €.
- Resultado empresarial (EBIT): 12.569.470 €.
- EBIT: 67,9% sobre las ventas
- Beneficios después de impuestos: 3.834.044 €.
- Caja Neta: 12.996.900 €.
- Inversiones inmobiliarias realizadas: 14.994.500 €.
- Inversiones realizadas: 81,1% de las ventas.

Dada la reciente entrada de P3 SPAIN SOCIMI en el mercado español, no es relevante un análisis comparativo de sus resultados económicos con los del sector, o con competidores, pues la sociedad se encuentra en fase de inversión y expansión con el objetivo de superar el millón de metros cuadrados de naves logística en portafolio para el ejercicio 2024-2025, destacando el nivel de inversiones que realiza la empresa, que se sitúa por encima del 80% de la cifra de negocios.

Igualmente es importante señalar que la sociedad únicamente financia a través de entidades de crédito el 11% de su volumen de deuda, siendo el 89% restante inversión procedente del grupo P3 Europe, que canaliza la inversión de GIC Singapur, por el total apoyo y compromiso que tiene éste en su crecimiento en el mercado logístico español.

En definitiva, la solvencia económica y financiera del Grupo P3 claramente justificada analizando los resultados del último Informe Financiero de 30 de junio de 2023- así como las tablas de situación financiera traducidas al español (Indicadores financieros clave consolidado; Cuenta de Pérdidas y Ganancias; y Balance de situación a 30 de junio de 2023. Sus recursos propios, la Caja Neta generada, su capacidad inversora, el apoyo financiero del Grupo y el ratio entre activos y pasivos. Entre otros índices, demuestran la liquidez que tiene la empresa y su completa solvencia.

Todo ello justifica la alta capacidad de P3 SPAIN SOCIMI de hacer frente a sus obligaciones a corto y largo plazo sin interferencias a la estructura financiera de la empresa. La sociedad va a

generar más de 28 millones de euros de liquidez el próximo año, unido a los cerca de 13 millones que a 30 de junio de 2023 tiene en caja, más el apoyo del Grupo P3 Europe y GIC Singapur, por lo que se confirma la viabilidad económico-financiera para acometer el proyecto.

4. Estudio de sostenibilidad económica.

4.1. Desde la óptica de la sostenibilidad de la actividad logística: Madrid como nodo de la globalización: el incremento de la demanda logística.

En la Comunidad de Madrid, la evolución del PIB de las últimas décadas permite definir un **escenario de crecimiento sostenido en los próximos veinte años**, aún sujeto a oscilaciones cíclicas. Curiosamente, desde 2000 los datos reflejan los típicos ciclos de siete años de crecimiento y contracción, en una sucesión violenta derivada del extraordinario periodo de expansión de los noventa y primera década de los 2000 y el resquebrajamiento de la economía global en 2008-2013, para sufrir otro violento corte con la pandemia y la “ruptura de la globalización” provocada por la guerra de Ucrania y la discontinuidad de las líneas de abastecimiento generadas por la fase anterior de globalización. El gráfico siguiente muestra las tasas de crecimiento de la economía de la CAM desde 2000, con datos reales hasta 2020. Para las proyecciones a partir de 2021 se han tomado los patrones de este periodo topándolos en +5% y +1,8%, siguiendo una proyección ARIMA (muy simplificada). La inestabilidad en la que ha entrado la economía global hace pensar que pueden producirse episodios que alteren este patrón, pero son imprevisibles -la guerra de Gaza y el bloqueo del Canal de Suez, por ejemplo. Los datos de crecimiento industrial y del sector servicios en la CAM, la evolución de la demografía en su área metropolitana y su previsible expansión hacen pensar que los patrones definidos son realistas, pese a este margen dejado a la imprevisible.

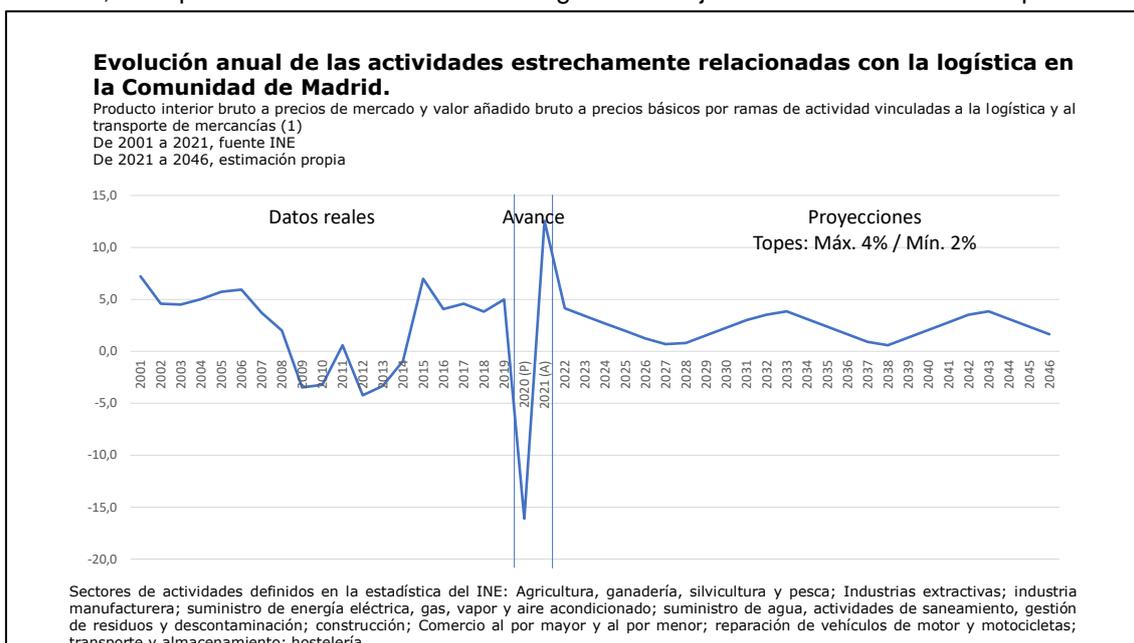


Figura 128. Proyección de las actividades logísticas en la Comunidad de Madrid. Fuente: INE

La **evolución previsible de la población** apoya estas proyecciones. Según el INE, entre 2022 y 2037 la población de la Comunidad de Madrid crecerá en **1.039.391 habitantes**, es decir, el 14,5%, hasta rozar los ocho millones de habitantes (7,8 millones). Este crecimiento irá acompañado de un sensible envejecimiento de la población e incrementos del número de hogares y de la población inmigrante. Todo ello hace pensar en factores que alimentarán los intercambios de mercancías y las necesidades logísticas.

La ampliación del puerto de Valencia, recientemente aprobada, apunta en la misma dirección.

Por otro lado, el recurso a los **envíos de paquetería forma parte de los nuevos hábitos de consumo**. En 2021 se produjeron 1.087,3 millones de envíos en España, según datos de la CNMC. Aunque sin datos desglosados por comunidades, cabe pensar que entre el 20% y el 25% de tales envíos tienen como origen y destino la Comunidad de Madrid (de 215 a 270 millones de envíos sólo en paquetería). Las tasas de crecimiento de estos envíos se estiman por encima del 85% en los próximos cinco años, según datos de la compañía logística Prologis, en los doce países europeos en los que opera, ampliamente compartidos por el sector.

Estos procesos son irreversibles, por tanto, el **Plan de Movilidad Sostenible de Madrid 360** contempla actuaciones destinadas a optimizar la distribución urbana mediante una red de nodos -como el Parque Ergon A42- que distribuyan las mercancías en una red de microplataformas logísticas en la periferia de las ciudades en las que desconsolidar las cargas para los pequeños distribuidores hacia los consumidores finales.

Por otro lado, **Ergon A42 ofrece una salida a las industrias madrileñas de la zona sureste en un amplio arco que alcanzaría los distritos del sur de la capital, Leganés, Fuenlabrada, Parla, Valdemoro, Pinto**, etc. Desde Ergon A42 se compactarían sus cargas para prepararlas a las salidas de los **puertos de Valencia y Algeciras**, principalmente. Esto, por otro lado, enlaza con el proyecto Mercancías 30 que proyectan RENFE y ADIF, así como otros operadores privados (Maersk y Renfe). El objetivo de la Unión Europea de incrementar el transporte de mercancías por ferrocarril incrementará la necesidad de grandes infraestructuras de distribución desde las que gestionar las cargas, que recibe impulso de las nuevas tendencias del consumo y de los objetivos ambientales de la UE de reducción de contaminantes y mayor eficacia energética.

4.2. Desde la óptica del impacto sobre los presupuestos de las Administraciones.

4.2.1. Iniciativa privada.

ERGON A42 se plantea como la creación de una infraestructura logística desde la iniciativa privada, lo que libera a la Comunidad de Madrid de (parte de las) inversiones que serían precisas para sostener la competitividad de su área sureste, al mismo tiempo que libera al Ayuntamiento de Torrejón de Velasco, municipio en el que se ubica el proyecto, del mantenimiento, alumbrado, saneamiento y vigilancia de los viales del parque, por ser éstos de carácter privado.

4.2.2. Incremento de recursos para las Administraciones.

A la vez, la inversión se convierte en una fuente de ingresos para las Administraciones en forma de impuestos y cotizaciones sociales, tanto para la Administración del Estado (cotizaciones sociales e impuestos sobre la Renta de los empleados y de Sociedades); la Comunidad, a través de su participación en tales impuestos, y local, a través del ICIO y demás impuestos territoriales y sobre los vehículos, las estimaciones iniciales previstas son las siguientes:

- Más de 20 Mill. € de recaudación de IRPF, de los que el 50% se destinarán a la Comunidad de Madrid, a partir de una masa salarial estimable en casi 115 Mill.€.
- Casi 35 Mill. € en cotizaciones sociales, a cargo de las empresas y de los empleados.
- La mayor parte de las empresas instaladas en el parque tributarán por el IAE (Impuesto de Actividades Económicas). El volumen de recaudación de este impuesto depende del

tipo de actividades que se instalen, del coeficiente de ponderación en función de volumen de negocio y del coeficiente de situación física del establecimiento. La mayoría de las PYMES está exenta del IAE y se aplican bonificaciones en los primeros años de actividad. Este intrincado diseño dificulta el cálculo de la eventual recaudación. Pero será, sin duda, relevante en la dimensión del presupuesto del Ayuntamiento.

- Un incremento de la demanda de vivienda en el término municipal de Torrejón de Velasco (o municipios cercanos: Parla) del que se derivarán los impuestos territoriales consiguientes.
- Entorno a 15 Mill. € a través del Impuesto sobre Construcciones Instalaciones y Obras.
- El parque móvil de las empresas de transporte que graviten sobre el Parque Logístico probablemente se matriculará en gran parte en Torrejón de Velasco, con unos ingresos previsibles de alrededor de 1 Mill. € generados por el IVTM.

f) CONFORMIDAD O NO A LA ORDENACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE

El proyecto ERGON A42 se compone del parque logístico y sus conexiones exteriores. El parque logístico se localiza enteramente en el municipio de Torrejón de Velasco y la ordenación urbanística vigente se corresponde con el Plan General aprobado definitivamente por acuerdo de la Comisión de Urbanismo de fecha 25 de Julio de 2000, publicado en el BOCM del 31 de agosto de 2000. Un Plan General, en consecuencia, no adaptado a la Ley 9/01. En el apartado B.2 se detalla la ordenación urbanística vigente.

1. MODIFICACIONES AL PLAN GENERAL DE TORREJÓN DE VELASCO

El Proyecto del Parque Logístico ERGON A42 supone una divergencia con respecto a las previsiones del planeamiento vigente. Específicamente afecta en dos aspectos: modificación en la clasificación de suelo e inclusión de la nueva categoría de logística dentro del uso industrial.

MODIFICACIÓN EN LA CLASIFICACIÓN DE SUELO

El proyecto afecta los siguientes suelos que pasarán a ser clasificados como suelo urbano una vez se desarrolle el proyecto ERGON A42:

CLASIFICACIÓN DE SUELO PLAN GENERAL TORREJÓN DE VELASCO	SUPERFICIE SUELO (m2)
PARQUE LOGISTICO	1.557.471,19
SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO 1	1.294.909,67
SUELO NO URBANIZABLE (SNU) DE ESPECIAL PROTECCIÓN POR SU INTERES AGRICOLA Y/O EDAFOLOGICO	141.355,50
SUELO NO URBANIZABLE (SNU) DE ESPECIAL PROTECCIÓN POR VIAS PECUARIAS	12.822,13
SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO S16	108.383,89

Tabla 15. Superficie de suelo ocupado por parque logístico, según clasificación de suelo Plan General de Torrejón de Velasco. Fuente: elaboración propia.

SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO (SUNP 1).

Las condiciones relativas al sector SUNP-1 están definidas en el Plan General, en particular en la ficha del Sector. El desarrollo del Proyecto implicará las siguientes modificaciones:

A. Suelo Urbanizable No Programado (SUNP-1)

Reducción de la superficie total del sector (3.395.676 m2) Se descontará la superficie del SUNP1 incluida dentro del sector de ERGON A42 (1.294.889 m2). Quedando el SUNP1 con una superficie total de 2.100.787 m2

El SUNP-1 continua con uso dominante residencial y se mantienen las características básicas previstas en la ficha del Plan General, ajustando sus superficies. Se incorpora una nueva ficha al Plan General.

La superficie correspondiente al proyecto ERGON A42 pasará a formar parte del suelo urbano y se desarrollará la ordenación pormenorizada. El Plan General establece que para el desarrollo

del suelo urbano caben dos tipos de actuaciones: Directas mediante la aplicación de las ordenanzas reguladoras y las actuaciones incluidas en Unidades de Ejecución que están delimitadas en los planos de ordenación y de gestión del suelo. El suelo del sector del proyecto ERGON 42 se incorpora como Unidad de Ejecución (UE12)

B. Sistemas de Redes Generales que grafía el Plan General de Torrejón de Velasco en el ámbito SUNP1

Dado que, para el suelo de uso industrial la vigente ley 9/2001 del suelo de la Comunidad de Madrid no establece un mínimo de redes generales ni locales, ni el Plan General de Torrejón de Velasco indica tampoco condicionantes sobre las redes supramunicipales, la ordenación se ajusta a las necesidades propias del uso logístico con grandes manzanas y un viario o eje sobre el que bascule la ordenación, completado con viario secundario.

De este modo parte de los sistemas generales grafiados en la ficha del Plan General se ajustan a la realidad y a las necesidades de cada uno de los dos ámbitos que ahora se configuran.

SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO (S16).

Las condiciones relativas al sector S16 están definidas en el Plan General, en particular en la ficha del Sector. La totalidad de la superficie del sector pasará a formar parte del suelo urbano y se desarrollará la ordenación pormenorizada. Se mantienen las superficies de sistemas generales (S.G Viario y Espacios Libres y Zonas verdes) especificadas en la ficha del sector.

SUELO NO URBANIZABLE (SNU) DE ESPECIAL PROTECCIÓN POR SU INTERÉS AGRÍCOLA Y/O EDAFOLÓGICO

El desarrollo normativo de este suelo se realiza en el capítulo 10 del documento de Normativa Urbanística del Plan General. Un total de 141.362 m2 de superficie de este tipo de suelo, pasa a formar parte del sector del parque logístico y se incorpora al Plan General como suelo urbano

La inclusión de Suelo No Urbanizable Protegido dentro de la delimitación del PAR está autorizada por el artículo 34 de la Ley 9/1995 (modificado por la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid, ("Ley Omnibus"), que permite, en su apartado 1 tras su nueva redacción, que los Proyectos de Alcance Regional se desarrollen en cualquier clase de suelo. Añadiéndose, en este precepto, también que, cuando se prevea la implantación de estos Proyectos en Suelo No Urbanizable de Protección o en Suelo Urbanizable No Sectorizado, la declaración de interés regional implicará la innecesaridad de obtener la calificación urbanística o el Proyecto de Actuación Especial previstos en la Ley 9/2001.

SUELO NO URBANIZABLE (SNU) DE ESPECIAL PROTECCIÓN POR VÍAS PECUARIAS

El parque logístico permite el paso público de las vías pecuarias, desviándolas ligeramente hacia el oeste. Se mantiene su anchura legal de 20,89 y se reservan 13.746 m2 de suelo para su paso a través de Ergon A42. Se clasifica como Sistema General Vías Pecuarias. El Plan General establece que "los terrenos de vías pecuarias que discurren por el sector quedarán excluidos del mismo con la clasificación de sistema General vías pecuarias".

NUEVA CATEGORIA DE LOGISTICO DENTRO DEL USO INDUSTRIAL

El uso logístico no está previsto como clase y categoría dentro de la estructura de usos definida en el ART 4.3 del documento de Normas Urbanísticas del Plan General. La clase de Logístico se incorpora como una nueva clase y categoría del Uso industrial y se desarrolla una ordenanza específica.

2. DOCUMENTOS MODIFICADOS PLAN GENERAL

El desarrollo del proyecto del parque logístico implica divergencias con respecto a los documentos de Planos de Ordenación y Normas Urbanísticas. A continuación, se presentan las modificaciones que supondrían en estos documentos y la propuesta de modificación.

2.1. NORMAS URBANISTICAS

Se modifican los siguientes artículos de las Normas Urbanísticas. Se subraya el texto que se añade o modifica.

CAPÍTULO 4 CONDICIONES PARTICULARES DE LOS USOS

ART. 4.3.1 Estructura de Usos.

Establece la estructura desglosada de usos especificando Uso, Clase y Categoría.

Propuesta de modificación

Se añade al Uso Industrial una nueva Clase /categoría, quedando este uso dentro de la tabla de usos de la siguiente manera:

No.	USO	CLASE	CATEG.	DESCRIPCION
5	INDUSTRIAL	INDUSTRIA ORDINARIA Y TALLERES	1 ^a	ACTIVIDADES TOTALMENTE COMPATIBLES CON USOS RESIDENCIALES
			2 ^a	ACTIVIDADES TOLERABLES POR EL USO RESIDENCIAL
			3 ^a	ACTIVIDADES INCOMPATIBLES CON OTROS USOS QUE NO SEAN LOS INDUSTRIALES
			4 ^a	ACTIVIDADES ESPECIALES
		INDUSTRIA AGROPECUARIA EXTRACTIVA	5 ^a	INDUSTRIA TRANSFORMACIÓN AGROPECUARIA
			6 ^a	INDUSTRIA EXTRACTIVA
		ALMACENAMIENTO	7 ^a	COMPATIBLES CON USOS RESIDENCIALES Y/O ASOCIADOS A OTROS USOS
			8 ^a	COMPATIBLES CON USOS INDUSTRIALES
			9 ^a	ALMACENAMIENTO DE PRODUCTOS AGRICOLAS
			10 ^a	ALMACENAMIENTO ESPECIAL E INSTALACIONES SILOS Y ANTENAS
		GARAJE APARCAMIENTO	11 ^a	ASOCIADO A OTROS USOS (Sin explotación comercial)
			12 ^a	DE EXPLOTACIÓN COMERCIAL (No asociado directamente a otros usos)
		INSTALACIONES	13 ^a	ANTENAS, SILOS Y OTROS
		<u>LOGISTICA</u>	<u>14^a</u>	<u>AVANZADA</u>

ART. 4.8. Uso Industrial

4.8.1 Definición

En este artículo se definen las clases y categorías del uso industrial

Propuesta de modificación

Se añade la clase “Logística” y la Categoría 14^a “Avanzada”, quedando el artículo de la siguiente manera:

“Son aquellos que corresponden a los establecimientos dedicados tanto a la obtención y transformación de materias primas o semielaboradas como así mismo al almacenamiento de las mismas. Se incluyen además los espacios destinados al aparcamiento de vehículos y sus servicios.

Se consideran las siguientes Clases y Categorías:

Clase Industria Ordinaria Y Talleres

Categoría 1^a. Actividades que son totalmente compatibles con usos residenciales. Comprende los pequeños talleres e industrias que por su pequeña potencia instalada no despenden gases, polvo ni olores, ni originan ruidos ni vibraciones que pudieran causar molestias al vecindario.

Categoría 2^a. Actividades tolerables por el uso residencial únicamente previa adopción de las adecuadas medidas correctoras y protectoras que tienen una compatibilidad total con usos no residenciales. Se refiere a la pequeña industria que no está clasificada o que estando clasificada puede ser compatible con usos residenciales previa adopción de las medidas correctoras citadas.

Categoría 3^a. Actividades incompatibles con otros usos que no sean los industriales. Comprende a la mediana y gran industria que, aunque eventualmente puede ser nociva o insalubre puede compatibilizarse con las industrias anejas.

Categoría 4^a. Actividades especiales solamente admisibles en edificio exento de uso exclusivo y único que por su singularidad, peligrosidad o relación con el medio en que se deben implantar, requieren de su instalación aislada, alejada o no de las zonas urbanas o habitadas, y en lugares específicos que faciliten su desarrollo y servicio.

Clase Industria Agropecuaria

Categoría 5^a. Industria de transformación agropecuaria

Clase Industria Extractiva

Categoría 6^a. Industria extractiva, que se desarrollará con carácter exclusivo en el medio no urbanizable

Clase Almacenamiento

Categoría 7^a. Almacenes compatibles con usos residenciales y/o asociados a otros usos

Categoría 8^a. Almacenes compatibles exclusivamente con usos industriales

Categoría 9^a. Almacenamiento de productos agrícolas

Categoría 10^a. Almacenamientos especiales e instalaciones (depósitos de agua, silos, depósitos de combustibles, etc y antenas

Clase Garaje Aparcamiento

Categoría 11^a. Asociado a otros usos (sin explotación comercial)

Categoría 12^a. Aparcamiento de explotación comercial, no asociado directamente a otros usos.

Clase Instalaciones

Categoría 13ª. Antenas, Silos y otros

Clase Logística

Categoría 14ª. Logística avanzada

CAPÍTULO 8. NORMAS PARTICULARES PARA EL SUELO URBANO

ART. 8.1 Ámbito de aplicación

Artículo 8.1.2

Establece las diferentes zonas de ordenanza.

Propuesta de modificación

Inclusión de la Zona 11. Industria Logística, quedando el artículo de la siguiente manera:

“Al objeto de regular los usos y aprovechamientos del Suelo Urbano, se establecen diferentes zonas de ordenación (de ordenanza) que se diferencian en el valor de ellos parámetros que condicionan la edificación y los usos del suelo. Estos parámetros se definen en el capítulo 11 siguiente.

Las diferentes zonas de ordenanza delimitadas son las siguientes:

Zona 01. Casco Antiguo

Zona 02. Especial Plaza

Zona 03. Mantenimiento de la Edificación

Zona 04. Ensanche

Zona 05. Residencial Unifamiliar

Zona 06. Industria y Almacenes

Zona 07. Dotaciones y Equipamientos

Zona 08. Sistema de Espacios Libres y Zonas Verdes

Zona 09. Red Viaria

Zona 10. Infraestructuras

Zona 11. Industria y Logística

CAPÍTULO 9. NORMAS PARTICULARES PARA EL SUELO URBANIZABLE

ART. 9.216 Relación de sectores del Suelo Urbanizable Programado

Se relacionan los sectores de Suelo Urbanizable Programado para el primer cuatrienio y segundo cuatrienio.

Propuesta de Modificación

Se suprime el Sector S16 al ser incluido en su totalidad dentro del proyecto. Quedaría el artículo de la siguiente manera:

“Los sectores de suelo Urbanizable Programado, que establece el Plan General son, con su código de referencia los siguientes:

Primer cuatrienio: S-1, S-2, S-3, S-4, S-5, S-6, S-7, S-8, S-9 y S-20

Segundo Cuatrienio: S-10, S-11, S-12, S-13, S-14, S-15, S-17, S-18 Y S-19

Cada cuatrienio constituye un área de reparto”

CAPÍTULO 11. ZONAS DE ORDENANZA

ART. 11.03

Se relacionan las nueve zonas de ordenación (u ordenanza).

Propuesta de Modificación

Se incluye una nueva zona de ordenación (u ordenanza): Zona 11. Industria - logística. El artículo quedaría de la siguiente manera:

“En su conjunto el Plan General define once zonas de ordenación (u ordenanza), las cuales tienen definida su área de aplicación en el plano de ordenación denominado “Calificación de Suelo”. El listado de las mismas es el siguiente:

Zona 01. Casco Antiguo

Zona 02. Especial Plaza

Zona 03. Mantenimiento de la Edificación

Zona 04. Ensanche

Zona 05. Residencial Unifamiliar

Zona 06. Industria y Almacenes

Zona 07. Dotaciones y Equipamientos

Zona 08. Sistema de Espacios Libres y Zonas Verdes

Zona 09. Red Viaria

Zona 10. Infraestructuras

Zona 11. Industria y Logística

ART. 11.11

Se añade el artículo 11.11 que define la normativa de esta nueva zona de ordenanza.

ART. 11.11 ZONA 011. INDUSTRIA LOGISTICA

11.11.1 Definición

La presente zona de ordenación la constituye la zona del parque Logístico ERGON A42 que al tratarse de una actuación conjunta y homogénea, merece especial interés su mantenimiento y conservación.

Esta es la ordenanza de aplicación a las áreas destinadas a albergar el empleo industrial-logístico del municipio. En ella se ubican las naves destinadas a actividades de logística avanzada.

11.11.2 Grados

A los efectos de aplicación de la presente zona de ordenanza no se diferencia ningún grado

11.11.3 Tipologías edificatorias

La tipología de la edificación es aislada

11.11.4 Condiciones de parcelación

Parcela mínima edificable: 20.000 m²

Frente de parcela mínimo: 20 m.

11.11.5 Condiciones de volumen

Los valores que definen el volumen máximo edificable son los siguientes:

Número máximo de plantas: Las que el proyecto técnico justifique como necesarias por las características de la actividad a desarrollar y en cumplimiento del código técnico de la edificación

Altura máxima de la edificación a alero: 15 metros desde la rasante hasta la línea de intersección del plano de fachada con la cara inferior del forjado de la última planta. Las instalaciones que para su correcto funcionamiento requieran mayor altura, podrán elevarse hasta un máximo de 22 m en un 20% de la edificabilidad permitida

Se admiten entreplantas de superficie máxima un 50% del total ocupado en planta

Índice de ocupación máxima sobre parcela edificable: 70%

11.11.6 Condiciones de posición

Alineaciones oficiales: son las que se fijan en los correspondientes planos de ordenación como separación entre las zonas de dominio público y privado, o bien entre las diferentes zonas de dominio privado.

Retranqueo o alineaciones oficiales: 5,00 m

Retranqueo a linderos laterales: 5,00 en el lindero no común de las naves pareadas y en las naves aisladas

Retranqueo a lindero posterior: 10,00 m

11.11.7 Condiciones de uso

Uso principal: Logístico avanzado

Usos complementarios: Aquellos ligados funcionalmente a la actividad principal, con un límite de superficie del 15% de la edificabilidad

11.11.8 Otras condiciones

Los usos permitidos en zonas libres de edificación y espacios de retranqueo incluyen la carga y descarga, circulación de vehículos, aparcamiento, ajardinamiento, caseta de vigilancia no superior a 50 m²

Bajo rasante se permite el uso de aparcamiento y almacén.

2.2. PLANOS DE ORDENACIÓN

Los planos del Plan General que se verían modificados por el desarrollo del proyecto ERGON A42 son los siguientes:

P1. Clasificación de suelo

P2. Calificación de suelo

P3.1 Gestión de suelo urbano

P3.2 Gestión de suelo urbanizable

P4. Imagen final

A continuación, se presentan los planos en su estado actual dentro del Plan General y la propuesta de modificación.

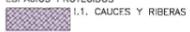
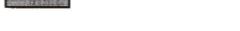
LEYENDA

— LIMITE DEL TERMINO MUNICIPAL

-  SUELO URBANO
-  SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO
-  SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

 SUELO NO URBANIZABLE COMUN

SUELO NO URBANIZABLE ESPECIALMENTE PROTEGIDO:

- CLASE I. ESPACIOS PROTEGIDOS
-  I.1. CAUCES Y RIBERAS
 -  I.2. VIAS PECUARIAS
 -  DESCANSADEROS (VIAS PECUARIAS)

CLASE II. ESPACIOS DE INTERES EDAFOLOGICO Y AGRICOLA



CLASE III. ESPACIOS RURALES CON RESTRICCIONES DE USO



CLASE IV. ESPACIOS DE INTERES FORESTAL Y PAISAJISTICO

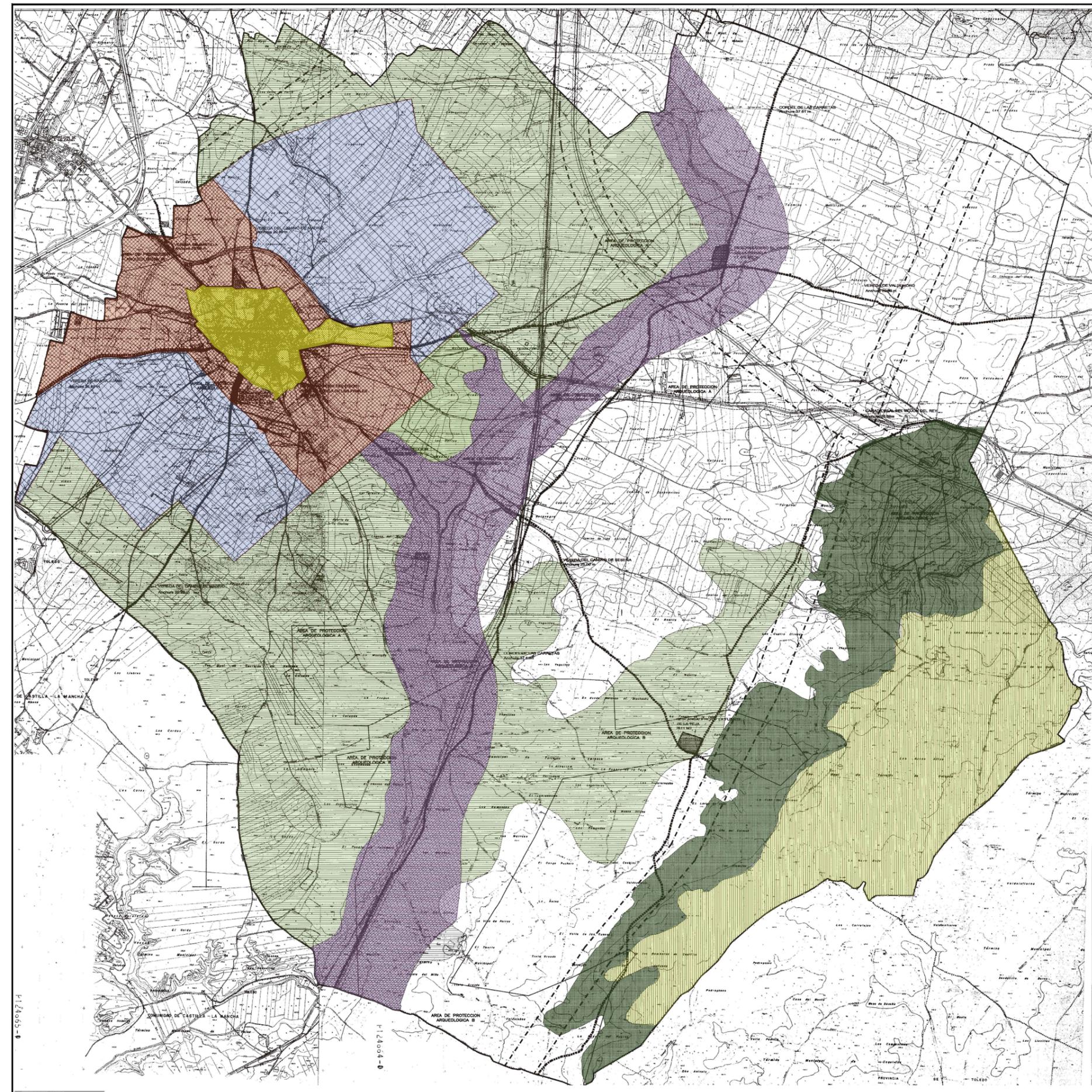


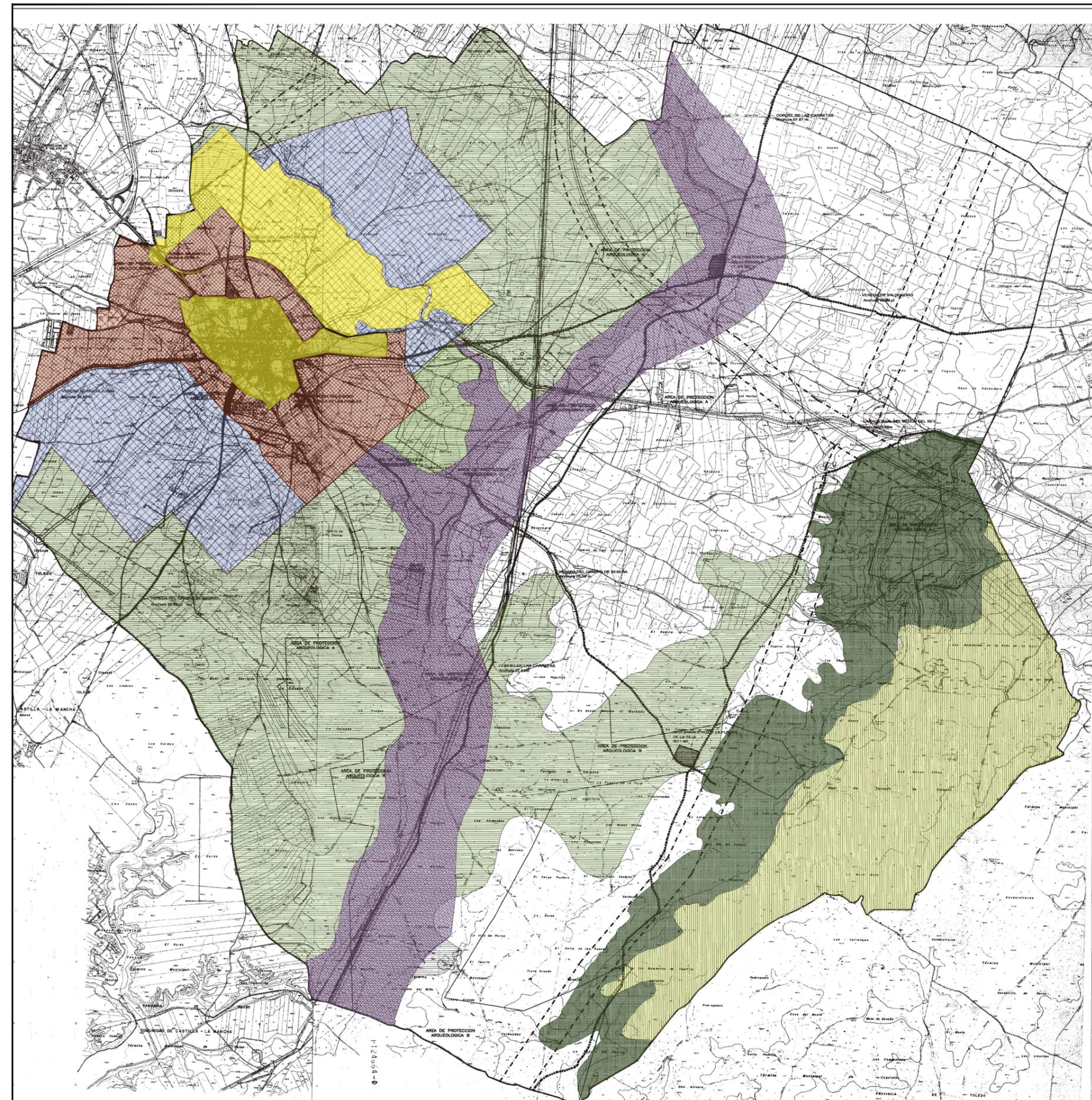
 SISTEMAS GENERALES

 RESERVA SUELO PARA INFRAESTRUCTURAS

AREAS DE PROTECCION ARQUEOLOGICA

 (LOS NIVELES ESPECIFICOS DE PROTECCION SE PRESENTAN DEFINIDOS EN EL PLANO P-7 Y EN LAS FICHAS DE LOS SECTORES AFECTADOS)





LEYENDA

- LIMITE DEL TERMINO MUNICIPAL

- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO
- SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

- SUELO NO URBANIZABLE COMUN

- SUELO NO URBANIZABLE ESPECIALMENTE PROTEGIDO:
- CLASE I. ESPACIOS PROTEGIDOS
- I.1. CAUCES Y RIBERAS
- I.2. VIAS PECUARIAS
- DESCANSADEROS (VIAS PECUARIAS)

- CLASE II. ESPACIOS DE INTERES EDAFOLOGICO Y AGRICOLA
-
- CLASE III. ESPACIOS RURALES CON RESTRICCIONES DE USO
-
- CLASE IV. ESPACIOS DE INTERES FORESTAL Y PISAJISTICO
-

- SISTEMAS GENERALES
- RESERVA SUELO PARA INFRAESTRUCTURAS

- AREAS DE PROTECCION ARQUEOLOGICA
- (LOS NIVELES ESPECIFICOS DE PROTECCION SE PRESENTAN DEFINIDOS EN EL PLANO P-7 Y EN LAS FICHAS DE LOS SECTORES AFECTADOS)

LEYENDA

SUELO URBANO

- ORDENANZA 1
CASCO ANTIGUO
- ORDENANZA 2
PROTECCION PLAZA MAYOR
- ORDENANZA 3
MANTENIMIENTO DE LA EDIFICACION
- ORDENANZA 4
ENSANCHE
- ORDENANZA 5
RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
- ORDENANZA 6
INDUSTRIAL
- ORDENANZA 7
DOTACIONES Y EQUIPAMENTOS
- ORDENANZA 8
ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES
- ORDENANZA 9
RED VIARIA
- RED VIARIA CON TRATAMIENTO ESPECIAL

LIMITE DEL SUELO URBANO

SISTEMAS GENERALES DE RESERVA FFCC

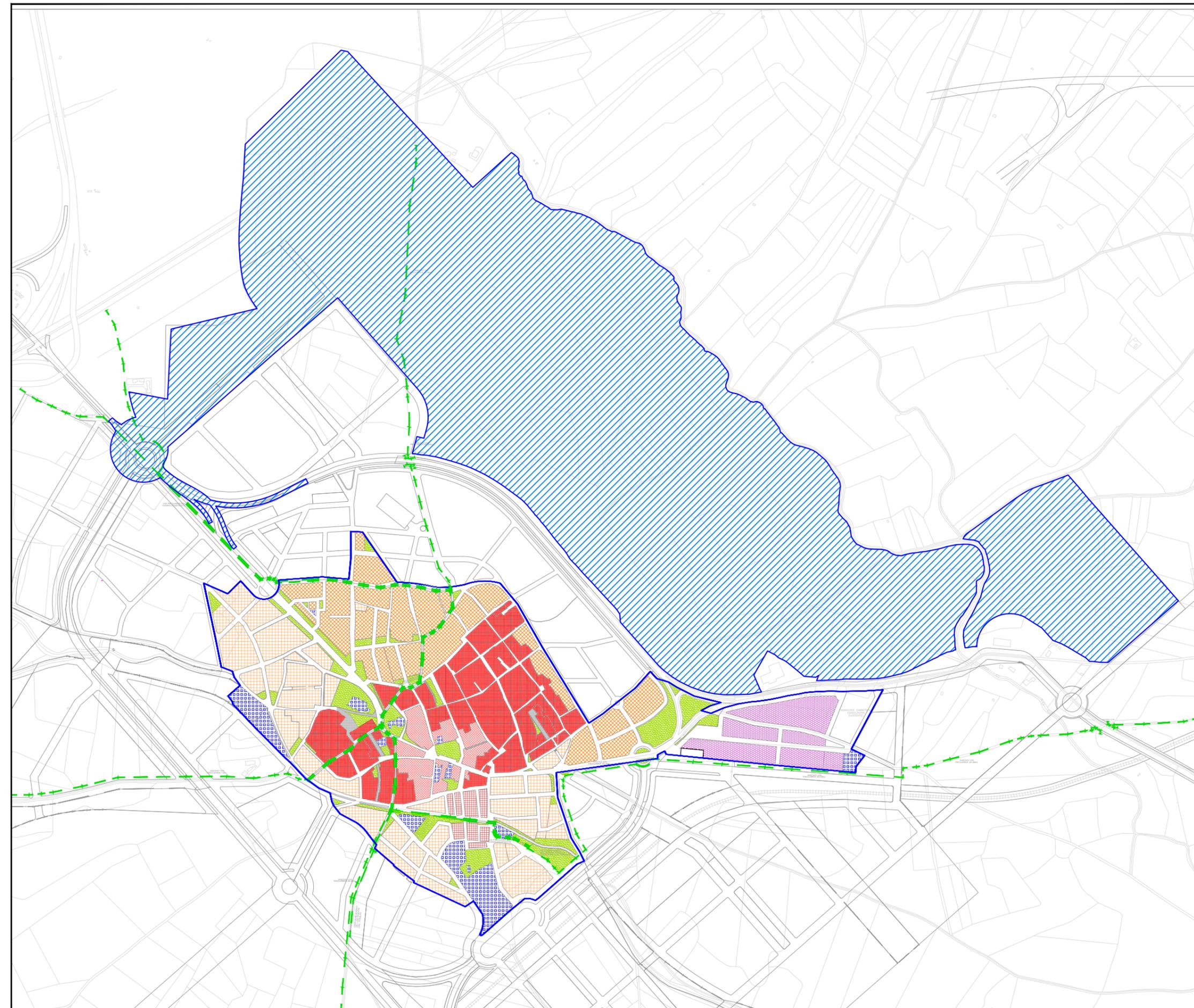
VIAS PECUARIAS

VIAS PECUARIAS EN TRAMA URBANA EXISTENTE

ALINEACIONES

① ANULAR GIRO A LA IZQUIERDA
CUANDO LA ROTONDA
ENTRE EN FUNCIONAMIENTO

② EDIFICACIONES EXISTENTES A DEMOLER
EN PLAZA DEL CASTILLO



LEYENDA

SUELO URBANO

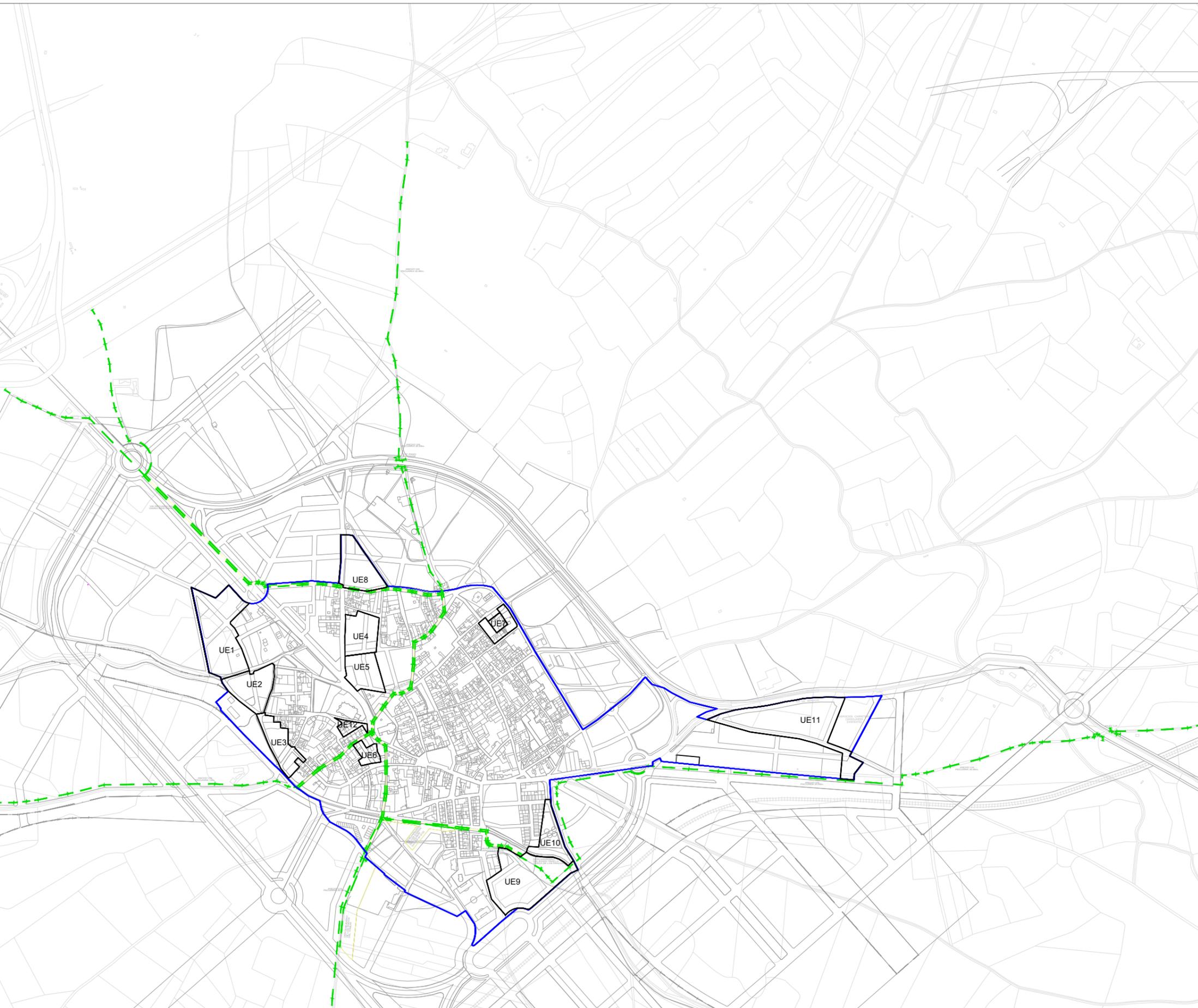
- ORDENANZA 1 CASCO ANTIGUO
- ORDENANZA 2 PROTECCION PLAZA MAYOR
- ORDENANZA 3 MANTENIMIENTO DE LA EDIFICACION
- ORDENANZA 4 ENSANCHE
- ORDENANZA 5 RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
- ORDENANZA 6 INDUSTRIAL
- ORDENANZA 7 DOTACIONES Y EQUIPAMENTOS
- ORDENANZA 8 ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES
- ORDENANZA 9 RED VIARIA
- RED VIARIA CON TRATAMIENTO ESPECIAL
- ORDENANZA 11 INDUSTRIA Y LOGISTICA

- LIMITE DEL SUELO URBANO
- SISTEMAS GENERALES DE RESERVA FFCC
- VIAS PECUARIAS
- VIAS PECUARIAS EN TRAMA URBANA EXISTENTE
- ALINEACIONES

- ① ANULAR GIRO A LA IZQUIERDA CUANDO LA ROTONDA ENTRE EN FUNCIONAMIENTO
- ② EDIFICACIONES EXISTENTES A DEMOLER EN PLAZA DEL CASTILLO

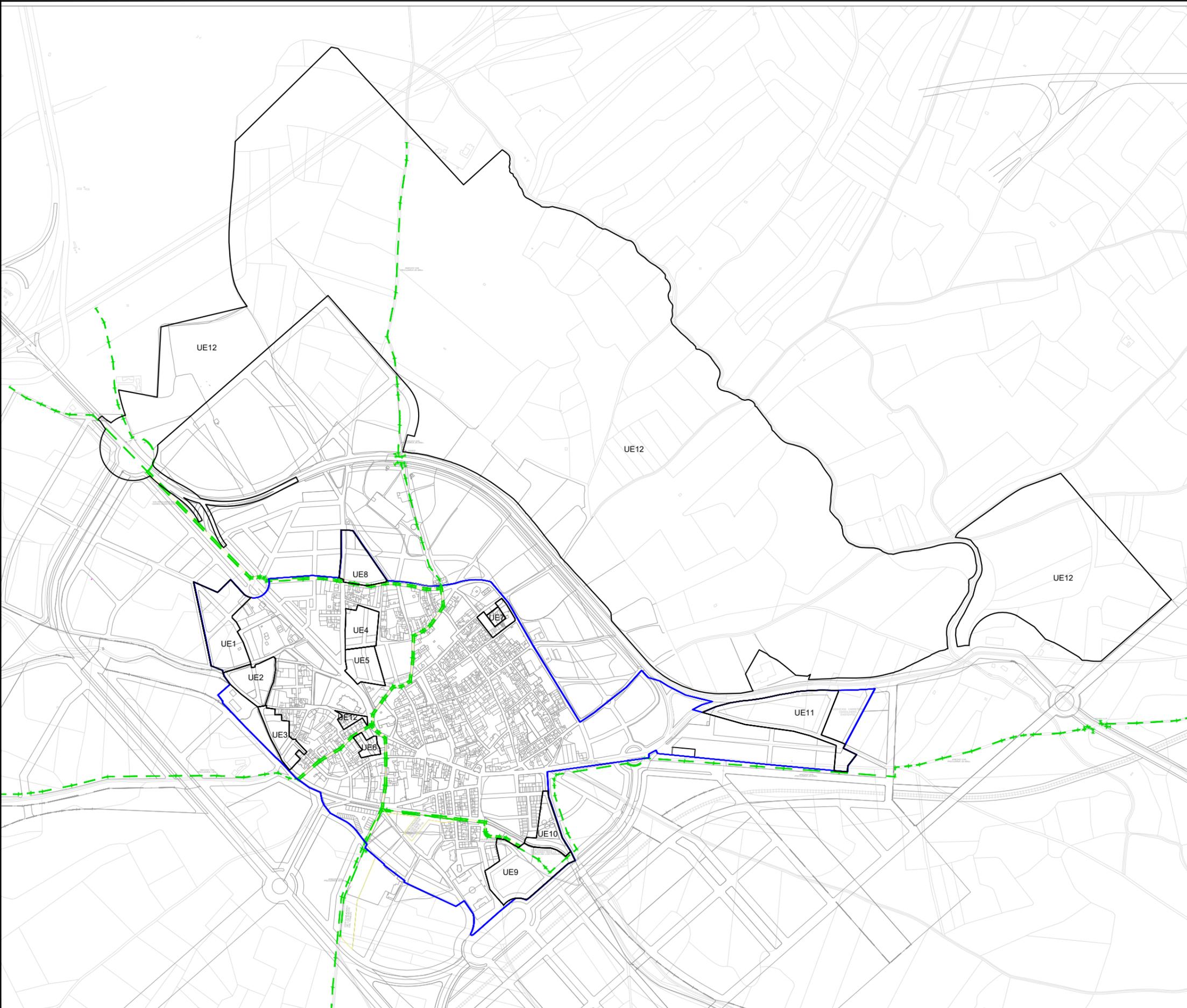
LEYENDA

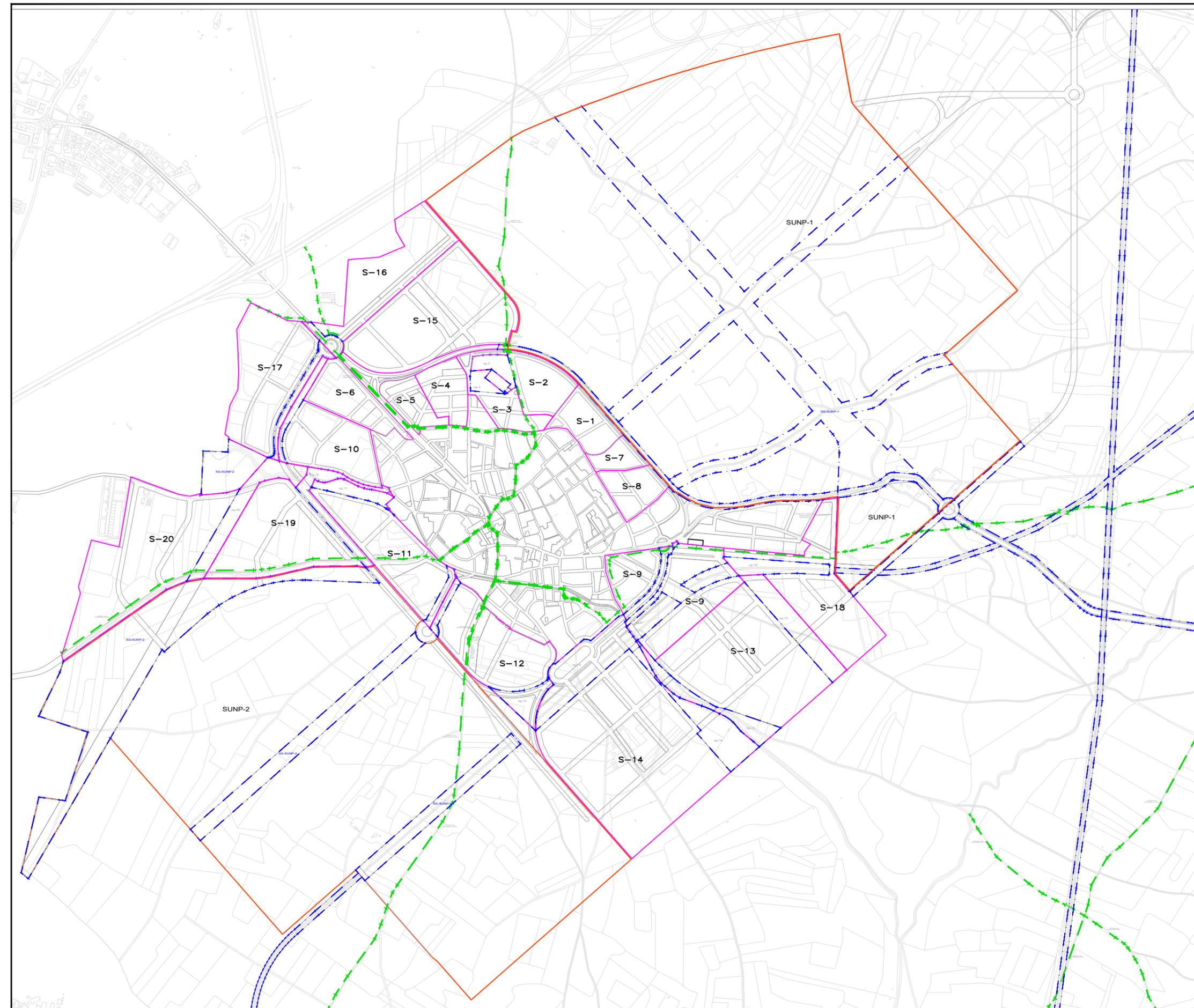
-  LIMITE DEL SUELO URBANO
-  UNIDAD DE EJECUCION
-  VIAS PECUARIAS
-  VIAS PECUARIAS EN TRAMA URBANA EXISTENTE
-  ALINEACIONES
-  ① ANULAR GIRO A LA IZQUIERDA CUANDO LA ROTONDA ENTRE EN FUNCIONAMIENTO
-  ② EDIFICIO EXISTENTE A DEMOLER EN PLAZA DEL CASTILLO



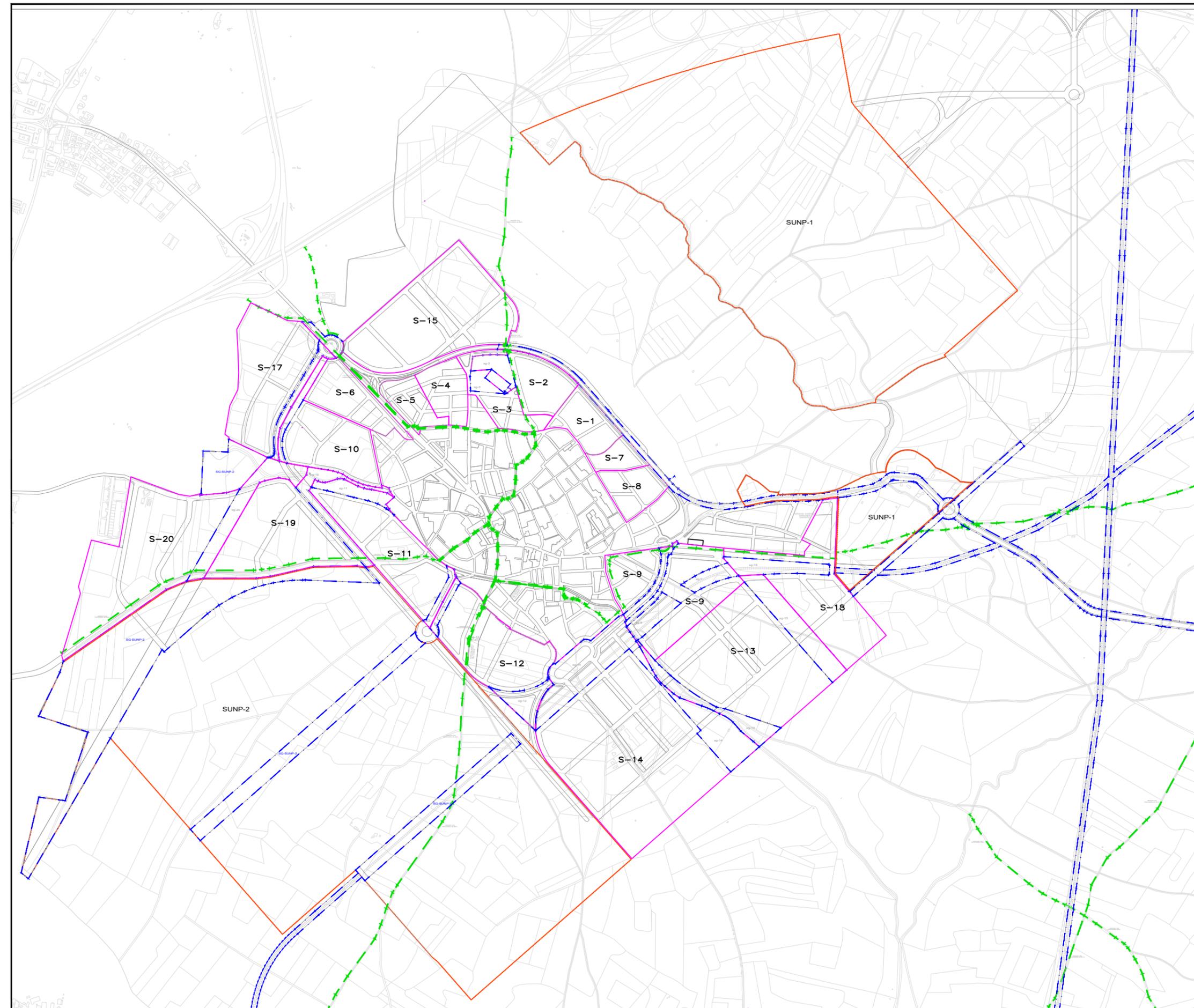
LEYENDA

-  LIMITE DEL SUELO URBANO
-  UNIDAD DE EJECUCION
-  VIAS PECUARIAS
-  VIAS PECUARIAS EN TRAMA URBANA EXISTENTE
-  ALINEACIONES
-  ① ANULAR GIRO A LA IZQUIERDA CUANDO LA ROTONDA ENTRE EN FUNCIONAMIENTO
-  ② EDIFICIO EXISTENTE A DEMOLER EN PLAZA DEL CASTILLO

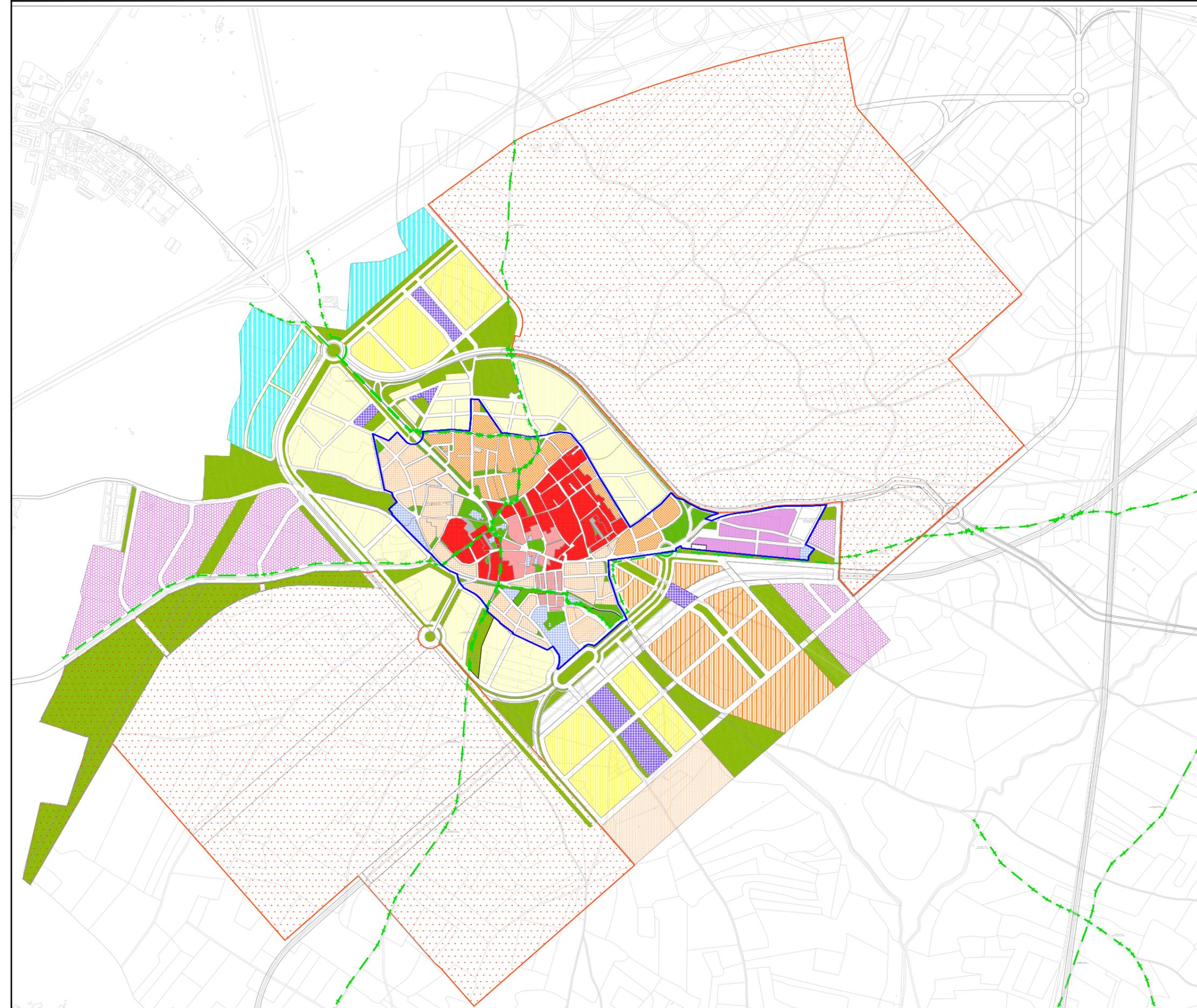




S-7	SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO
SUNP-1	SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO
	SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS AL SECTOR SUP
	SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS AL SECTOR SUNP
	SISTEMAS GENERALES FFCC. LINEA AVE
	SISTEMAS GENERALES DE RESERVA FFCC
	VIAS PECUARIAS
	VIAS PECUARIAS EN TRAMA URBANA EXISTENTE
①	ANULAR GIRO A LA IZQUIERDA CUANDO LA ROTONDA ENTRE EN FUNCIONAMIENTO
②	DESARROLLO DE S-16 y S-17 VINCULADO A LA EXISTENCIA Y OPERATIVIDAD DE LA ROTONDA



S-7	SUELO URBANIZABLE PROGRAMADO
SUNP-1	SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO
	SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS AL SECTOR SUP
	SISTEMAS GENERALES ADSCRITOS AL SECTOR SUNP
	SISTEMAS GENERALES FFCC. LINEA AVE
	SISTEMAS GENERALES DE RESERVA FFCC
	VIAS PECUARIAS
	VIAS PECUARIAS EN TRAMA URBANA EXISTENTE
①	ANULAR GIRO A LA IZQUIERDA CUANDO LA ROTONDA ENTRE EN FUNCIONAMIENTO
②	DESARROLLO DE S-16 y S-17 VINCULADO A LA EXISTENCIA Y OPERATIVIDAD DE LA ROTONDA



LEYENDA

SUELO URBANO

- ORDENANZA 1 CASCO ANTIGUO
- ORDENANZA 2 PROTECCIÓN PLAZA MAYOR
- ORDENANZA 3 MANTENIMIENTO DE LA EDIFICACION
- ORDENANZA 4 ENSANCHE
- ORDENANZA 5 RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
- ORDENANZA 6 INDUSTRIAL
- ORDENANZA 7 DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS
- ORDENANZA 8 ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES
- ORDENANZA 9 RED VIARIA
- RED VIARIA CON TRATAMIENTO ESPECIAL

SUELO URBANO

SUELO URBANIZABLE

- USO RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD
- USO RESIDENCIAL DE MEDIA DENSIDAD
- USO RESIDENCIAL DE ALTA DENSIDAD
- USO RESIDENCIAL-TERCIARIO
- SUELO DE USO TERCIARIO
- SUELO DE USO INDUSTRIAL

SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO

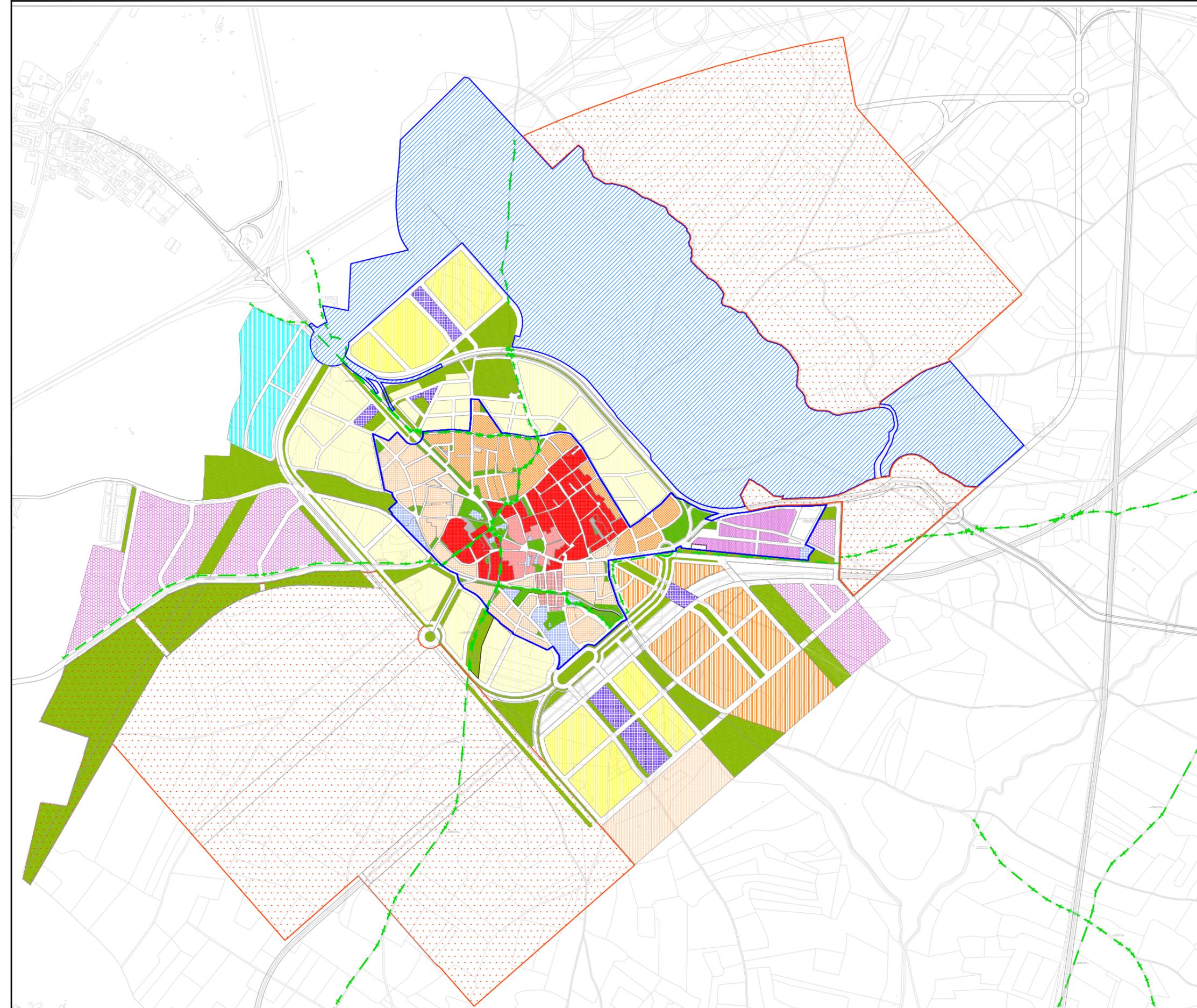
SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES

SISTEMAS GENERALES FTCC. LINEA AVE

SISTEMAS GENERALES DE RESERVA FTCC

VIAS PECUARIAS

VIAS PECUARIAS EN TRAMA URBANA EXISTENTE



LEYENDA

SUELO URBANO

- ORDENANZA 1 CASCO ANTIGUO
- ORDENANZA 2 PROTECCIÓN PLAZA MAYOR
- ORDENANZA 3 MANTENIMIENTO DE LA EDIFICACION
- ORDENANZA 4 ENSANCHE
- ORDENANZA 5 RESIDENCIAL UNIFAMILIAR
- ORDENANZA 6 INDUSTRIAL
- ORDENANZA 7 DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS
- ORDENANZA 8 ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES
- ORDENANZA 9 RED VIARIA
- RED VIARIA CON TRATAMIENTO ESPECIAL
- ORDENANZA 11 INDUSTRIA Y LOGISTICA
- SUELO URBANO

SUELO URBANIZABLE

- USO RESIDENCIAL DE BAJA DENSIDAD
- USO RESIDENCIAL DE MEDIA DENSIDAD
- USO RESIDENCIAL DE ALTA DENSIDAD
- USO RESIDENCIAL-TERCIARIO
- SUELO DE USO TERCIARIO
- SUELO DE USO INDUSTRIAL
- SUELO URBANIZABLE NO PROGRAMADO
- SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES
- SISTEMAS GENERALES FTCC. LINEA AVE
- SISTEMAS GENERALES DE RESERVA FTCC
- VIAS PECUARIAS
- VIAS PECUARIAS EN TRAMA URBANA EXISTENTE

g) MARCO JURÍDICO DE LA EJECUCIÓN Y GESTIÓN DEL P.A.R A42

1. Introducción. Identificación del promotor. (Art. 36.1.D Ley 9/1995).

El marco jurídico de los Proyectos de Alcance Regional viene conformado, fundamentalmente, por la Ley 9/1995, de 28 de marzo de la Comunidad de Madrid de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo. Su versión original fue objeto de múltiples modificaciones (Ley 6/2013, de 23 de diciembre, Ley 3/2013, de 18 de junio, Ley 8/2012, de 28 de diciembre, Ley 9/2001, de 17 de julio, Ley 7/2000, de 19 de junio, Ley 24/1999, de 27 de diciembre, Ley 20/1997, de 15 de julio) la última de las cuales, adoptada por la Ley 11/2022, de 21 de diciembre supuso una importante modificación por . Dicha norma ha sido objeto de una importante actualización de esta legal figura. La regulación se contiene en el Título IV, Capítulo IV (arts. 33 a 40).

En su art. 33.3 dispone: “3. Los Proyectos de Alcance Regional deberán asegurar en todos los casos el adecuado funcionamiento de las obras e instalaciones que constituyan su objeto. Deberán igualmente justificar la concreta ubicación y delimitación de la actuación, su incidencia territorial y ambiental y su grado de integración con la planificación y ordenación vigente. Para ello, el Proyecto de Alcance Regional contendrá todas las determinaciones de ordenación y gestión que se precisen para su realización efectiva y que como mínimo, serán las que se recogen en el artículo 36 de la presente Ley.” Así pues, el PAR ha de contener todas las previsiones precisas para la gestión completa del mismo.

El art. 35.b) contempla los PAR de iniciativa privada, como es este caso. Debiendo “identificar la persona promotora responsable de su ejecución” (36.1.d) la “definición de la forma de gestión” (36.1.h) “Plazos de inicio y terminación de las obras, con determinación, en su caso, de las fases en que se divida la ejecución” (36.1.f), las: “Obligaciones asumidas por el promotor, que deberán incluir, en cualquier caso y como mínimo, las correspondientes a los deberes legales derivados del régimen de la clase de suelo resultante del Proyecto y afectación real al destino objetivo prescrito por dicha ordenación, con inscripción registral de esta última obligación antes de la conclusión de la ejecución” (36.1.K) y “Garantías que, en su caso, se prestan y constituyen, en cualquiera de las formas admitidas en Derecho, para asegurar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la letra anterior en los plazos a que se refiere la letra f)” (36.1.l).

El promotor del presente P.A.R es ERGON LOGISTIC PARKS A42, S.L.

2. Obligaciones asumidas por el promotor (36.1.k ley 9/1995).

Obligaciones legales generales.

El artículo 36 de la Ley 9/1995 dispone que, entre las determinaciones y documentos del PAR, se incluirán las obligaciones que asuma el promotor que deberán contener siempre, como mínimo, las correspondientes a los deberes legales derivados del régimen de la clase de suelo resultante del Proyecto y la afectación real al destino objetivo prescrito por dicha ordenación, con inscripción registral de esta última obligación con carácter previo a la conclusión de la ejecución. Por su parte, el artículo 38.6 de la Ley 9/1995, se establece que el acuerdo de aprobación definitiva del PAR determinará el régimen de derechos y deberes aplicable para su ejecución de conformidad con la clase de suelo que *aquéllos delimiten*.

Así pues, de acuerdo con las previsiones de la legislación urbanística aplicable, al suelo incluido dentro de la delimitación PAR, una vez se apruebe definitivamente este instrumento de ordenación territorial, le será aplicable el régimen de obligaciones legales para la ejecución de obras propias del Suelo Urbanizable al tratarse de una actuación de transformación urbanística que opera sobre suelo en situación rural al que corresponde el cumplimiento de las cargas y obligaciones previstas en el art. 18 de la Ley de Suelo 7/2015 de 30 de octubre ("TRLRHL"). Como dato referencial para la correcta determinación de dichas obligaciones señalaremos que se opera, parcialmente, sobre suelo con la clasificación de urbanizable en el planeamiento general municipal vigente.

En lo que respecta al régimen del Suelo Urbanizable, el artículo 23 en relación con el artículo 20 de la Ley 9/2001, disponen que, en el Suelo Urbanizable Sectorizado será de aplicación el mismo régimen que se establece para el Suelo Urbano No Consolidado, esto determinará:

- a) La vinculación legal de los terrenos al pertinente proceso urbanizador y edificatorio del ámbito del PAR, en el contexto del sistema de ejecución por expropiación que determina al efecto la legislación autonómica de ordenación del territorio
- b) La afectación legal de los terrenos al cumplimiento, en los términos del sistema de ejecución por expropiación, al cumplimiento de los deberes legales de la propiedad, tal como resulten precisados por el PAR, así como, en su caso, a la distribución equitativa de los beneficios y cargas entre los propietarios, articulada en los términos particulares a los que se hará referencia (justiprecio incluso en especie).
- c) La afectación legal de los terrenos al cumplimiento de la cesión correspondiente al 10 por 100 del producto del coeficiente de edificabilidad del ámbito de actuación, por la superficie de este, el cual se monetizará para su pago al municipio. posibilidad expresamente contemplada por el art. 38.6-II de la Ley 9/1995: *"Los deberes y cargas correspondientes podrán cumplirse mediante la entrega de suelo o aprovechamiento urbanístico o compensación en metálico equivalente al correspondiente valor urbanístico"*.
- d) El derecho de los propietarios a la adjudicación de solar o solares resultantes de la ejecución en proporción al valor del terreno por ellos aportado en el caso de que asuman la modalidad de pago del justiprecio en especie, en los términos que se explican en esta Memoria.
- e) La afectación legal de los terrenos obtenidos por la Administración en virtud de cesión a título gratuito y por cualquier concepto a los destinos previstos por el PAR.

Obligaciones relativas a la cesión y urbanización de terrenos al dominio público.

Conforme al artículo 18.1.A TRLS corresponderá *“Entregar a la Administración competente el suelo reservado para viales, zonas verdes y restantes dotaciones públicas incluidas en la propia actuación o adscritas a ella para su obtención”*. Asimismo, el apartado “c” del mismo precepto impone la obligación de costear la urbanización de los terrenos objeto de cesión. Interesa primeramente determinar el alcance de las obligaciones de cesión de suelo urbanizado para las redes dotacionales públicas en el presente caso.

Respecto a las redes supramunicipales el artículo 36.4 de la Ley 9/2001, dispone que:

“4. El sistema de redes supramunicipales solo podrá ser establecido por el planeamiento regional territorial o, en su defecto, por el planeamiento general, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 50. En consecuencia, la definición de cualquier elemento de una red pública supramunicipal, localización, capacidad o cualesquiera otras características de los suelos que formen parte de las redes supramunicipales en un municipio serán las que resulten de las determinaciones establecidas por estos planeamientos en Suelos Urbanizables”.

En este caso, las determinaciones del PAR no están condicionadas por ninguna vinculación legal con relación a la previsión de redes supramunicipales puesto que no existe un instrumento de planeamiento regional territorial aprobado que defina una red pública supramunicipal de forma previa a su redacción y tramitación, y tampoco se recoge ninguna previsión en el Planeamiento Urbanístico Municipal a las que haya de acomodarse el PAR.

En cuanto a las redes generales y locales dispone el art. 36. 5 de la Ley 9/2001:

“5. El sistema de redes generales deberá definirse en la ordenación estructurante respecto al conjunto del municipio, de forma que cada una tenga las dimensiones y características suficientes para satisfacer adecuadamente las necesidades sociales actuales y potenciales. A tales efectos, y por referencia a la capacidad total máxima de los Suelos Urbanos No Consolidados y Urbanizables y respecto a un módulo de 100 metros cuadrados de superficie edificable de cualquier uso, excepto el industrial, deberán cederse 20 metros cuadrados por dicho concepto, cuyo destino será fijado por dichas necesidades”.

El uso logístico es asimilable al industrial existiendo, por tanto, una exención específica del módulo general de cesión para el caso que nos ocupa. Lo mismo prevé el siguiente apartado 6 del mismo precepto respecto a las redes locales. En el presente caso el proyecto prevé suficiente suelo público de naturaleza viaria y zona verde para atender las necesidades territoriales que genera. La estructura viaria interna del recinto es de carácter privado, así como la previsión de aparcamientos.

Las cesiones de suelo público urbanizado son las específicamente contempladas en el proyecto. Se prevé la ejecución con cargo al promotor de las conexiones viarias externas necesarias para el correcto funcionamiento de la instalación sin impactos negativos que entorpezcan el funcionamiento de la red viaria general. En particular se prevé el adecuado sistema de accesibilidad a la A-42 y se ha analizado y concluido que la actuación no comporta incremento de tráfico en el funcionamiento de la A-4. Se prevé un espacio libre de uso público como zona de amortiguación junto al cauce natural adyacente a la actuación para su correcta incardinación ambiental de forma sostenible.

Obligaciones relativas a la cesión de aprovechamiento.

Al finalizar y entregar las obras públicas de urbanización se entregará asimismo al Ayuntamiento de Torrejón de Velasco el equivalente al 10 por cien de aprovechamiento (monetizado) de la zona afectado en cumplimiento de las obligaciones legales y conforme a lo dispuesto por los arts. 38.6 de la Ley 9/1995

y 21 de la LSCM/2001 y en consonancia con lo dispuesto por el art. 18.1.B de la TRLS 7/2015. Como se ha dicho la cesión será objeto de monetización en el momento de recepción de la urbanización según posibilita lo dispuesto por la ley 9/1995 (art. 38.6) como antes se mencionó. Las parcelas privadas adjudicadas a resultas del proyecto de expropiación quedarán afectas al cumplimiento estas y todas las obligaciones urbanizadoras, sin perjuicio de que éstas correspondan primariamente al promotor beneficiario de la expropiación quien habrá de prestar garantía personal de ellas en la forma legalmente prevista ante la CAM.

Obligaciones específicas relativas a la implantación y gestión de la instalación

Se hace preciso recapitular aquellas características del proyecto que resultan definitorias de los servicios que se trata de implantar a fin de precisar correctamente el alcance de las obligaciones del promotor.

Descripción de los servicios generales del Parque y obligaciones del promotor respecto a su implantación

PARTE A

- ✓ Desarrollo de un **gemelo digital** que reproduzca todas las operaciones del parque, y permita simular en él situaciones de tensión derivadas de acontecimientos climatológicos, económicos, imponderables en los transportes, etc. A partir de los datos y “conclusiones” del gemelo digital se preverán acciones para **gestionar las crisis o mejorar las capacidades operativas** del parque.

- ✓ *Gestión del parque:*
 - Seguridad 24/7 mediante sistemas de videovigilancia.
 - Control de accesos mediante reconocimiento de matrículas autorizadas.
 - Gestión de recogida y entrega de mercancías optimizada, mediante una app a la que accederán los transportistas, para reducir tiempos de desplazamientos y de espera en el aparcamiento, mejorando así la eficiencia y la calidad de vida de éstos.
 - Control del tráfico interno en el parque.
 - Previsión de fenómenos atmosféricos y medidas a establecer para cada caso. Este servicio se compartirá con el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco y otros de la zona que puedan estar interesados.
 - Gestión de emergencias mediante sistemas automatizados de detección, alerta y protocolos a seguir.
 - Prevención de eventuales caídas de la red primaria de comunicaciones mediante conexión satelital auxiliar.
 - Gestión y tratamiento de datos mediante *blockchain*.
 - Gestión en recinto cerrado de las actividades del parque para evitar interferencias con las actividades diarias externas.

- ✓ *Gestión del mantenimiento de edificios*
 - Gestión de mantenimiento preventivo y correctivo mediante software GMAO y aplicación móvil.
 - Gestión de edificios para optimizar usos y espacios.

✓ *Eficiencia energética*

- Sistema de iluminación inteligente del parque.
- Estaciones de recarga de vehículos eléctricos con sistema de geolocalización y disponibilidad a tiempo real.
- Plataforma de movilidad compartida para los empleados del parque para reducir costes, tiempo y emisiones contaminantes (reducción de la huella de carbono).
- Producción y distribución optimizada de energía renovable, a través de paneles fotovoltaicos instalados en las zonas libres del parque y en las cubiertas de las naves
- Instalación fotovoltaica de 1,5MW para el suministro energético de los servicios comunes del parque.
- Creación de una **Comunidad Energética Local con el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco**, permitiendo una reducción de los costes energéticos de los servicios públicos, hogares y pymes.
- Control de emisiones en tiempo real y reporte de soluciones para su minimización.

✓ *Gestión de recursos y reducción del impacto ambiental*

- Gestión del ciclo integral del agua
- Gestión de los residuos sólidos y líquidos (por otra parte, poco agresivos en las actividades logísticas).
- Balsa de laminación de aguas pluviales y espacio natural de esparcimiento, ocio y contemplación de la biodiversidad local, integrado al anillo verde del parque
- **Acuerdo con Grefa** para la custodia del territorio y mantenimiento y supervisión de medidas correctoras y compensadoras de la fauna local.
- Acuerdo con la **Escuela de Ingenieros Agrónomos** para el desarrollo de un **banco de semillas de especies autóctonas y el mantenimiento de las zonas renaturalizadas del anillo verde.**

✓ *Gestión integrada de recursos humanos:*

- **Plataforma de formación, selección y contratación de personal.**
- **Oferta de cursos de formación y especialización en logística y digital.** Se está gestionando con Randstad el suministro gratuito de formaciones on- line sobre la cadena de suministro, con un volumen inicial de 70 cursos.
- Actualización permanente de contenidos a partir de proveedores especializados en logística.
- Acuerdos con las empresas usuarias del parque para asumir o integrar en los espacios del parque las actividades de formación y actualización profesional.
- Acuerdos con la Viceconsejería de Empleo de la CAM, para validar las diferentes formaciones y las certificaciones de los proveedores de conocimiento que actuarán en el parque.
- Acuerdos con la Universidad Carlos III para promover grados y másteres relacionados con la logística.
- **Acuerdo con la Fundación Achalay para la integración laboral de personas en riesgo de exclusión social** por su eventual integración complicada en entorno

laborales.

✓ *Infraestructuras previstas:*

- Instalación eléctrica propia, común a todas las naves, para la distribución de la energía fotovoltaica generada por éstas.
- Las naves logísticas contarán con **certificación Breeam very good o excellence.**
- Infraestructura previa que permita la **futura instalación de abastecimiento y distribución de hidrógeno verde:**
 - Infraestructura previa para la posible instalación de un centro de electrolización y almacenaje de hidrógeno.
 - Infraestructura previa para la posible distribución de hidrógeno verde a los usuarios del parque.
 - Infraestructura previa para la posible instalación de una Hidrolinera de servicio general.

PARTE B

- ✓ Urbanización certificada con **sello Breeam** de urbanismo sostenible.
- ✓ **Edificio multiusos**, con certificación Breeam “very good” o “excellence”, con espacios para:
 - Sala de **control del parque.**
 - Sala de **comunicaciones y centro de datos.**
 - **Estación meteorológica.**
 - Sala de **administración** del parque.
 - Aulas de **formación** del personal.
 - Salas de **coworking** y **lanzadera** de empresas.
 - Zona de **servicios:** restauración, centro deportivo y área de descanso.
- **Aparcamiento** vigilado 24/7
- ✓ Las **infraestructuras relativas a las conexiones con las redes exteriores**, sistemas de infraestructuras y servicios generales.

Son compromisos especiales del promotor:

- Un centro de datos conectado a la nube que opere como centro de gestión de las redes 5G que den servicio al parque. Aunque la tecnología 5G abre la posibilidad de gestión a través de la nube en centros distantes, la distancia es, en inevitablemente, un factor que incrementa el tiempo de latencia de las instrucciones. Al ubicar el centro de datos en el parque se reducirá este tiempo de latencia y se incrementará su eficiencia.
- La posibilidad, de acuerdo con la Universidad Carlos III, de constituir un área de formación basada en la logística como especialidad, de la que podría derivarse una titulación específica, que permita abastecer de profesionales de alto nivel a las empresas madrileñas. Además de abrir la posibilidad de la cooperación de la Universidad con las actividades I+D+I de ERGON Logistic Park.

- En colaboración con la Universidad Carlos III y Siemens se plantea un edificio multiusos para ubicar aulas, un centro de estudios y un vivero/incubadora de empresas con una zona de coworking destinada a suministrar espacios e infraestructura a las iniciativas empresarias derivadas del área de formación en logística.
- El proceso de descarbonización de la economía, especialmente el transporte, obliga a prever nuevas formas de abastecimiento de combustibles limpios. Un acuerdo con el Centro Nacional del Hidrógeno permitirá disponer de centro de abastecimiento de este recurso. El impacto en reducción de emisiones de tráfico generado en Ergon Logistic Parks supondrá una considerable caída en las emisiones de dióxido de carbono.
- La puesta en funcionamiento del proyecto MiDi por la Unión Europea permitirá diseñar un esquema de generación de energías renovables que soporte el funcionamiento del parque y abastezca las demandas domésticas y de Pymes de Torrejón de Velasco, con una considerable reducción de su factura energética. Esto gestionará a través de una Comunidad Energética Local.
- Desarrollo de un gemelo digital que reproduzca todas las operaciones del parque, y permita simular en él situaciones de tensión derivadas de acontecimientos climatológicos, económicos, imponderables en los transportes, etc. A partir de los datos y “conclusiones” del gemelo digital se preverán acciones para gestionar las crisis o mejorar las capacidades operativas del parque

Se propone que la comprobación por parte de la Comunidad de Madrid del cumplimiento de las obligaciones de ELPA42 en cuanto al cumplimiento y terminación efectiva del proyecto se produzca; en el caso de las prescripciones señalados en el apartado A de este punto mediando certificación auditada por una empresa de reconocido prestigio en esta materia, y en el caso apartado B de la correspondiente licencia (o acto de intervención o posterior control, en la terminología empleada por la Ley 9/1995), así como la correcta ejecución y recepción de las infraestructuras relativas a las conexiones con las redes exteriores, sistemas de infraestructuras y servicios generales, a los que se refiere el art. 38.1 de esta Ley, se deberá realizar dentro del plazo máximo de 48 meses desde la inscripción del proyecto de expropiación, por resultar, de acuerdo con lo que señala la Ley, el plazo de terminación del proyecto dándose de esta forma cumplimiento a la obligación de finalización del proyecto dentro de plazo contenida en la vigente Ley 9/1995.

En cualquier caso, ni la falta de resolución de las licencias ni de la emisión del acta de recepción de las infraestructuras exteriores por causa de dilaciones administrativas pueden considerarse un incumplimiento injustificado o sin causa frente al promotor, de modo que, en ningún caso, podrá iniciarse el procedimiento de incumplimiento previsto en el art. 40 de la misma Ley.

Se prevé asimismo presentar el proyecto ante la UE para que pueda obtener ayudas, así como una valoración positiva como parque logístico avanzado, que suponga un polo de atracción a la inversión en la zona.

Resumen de obligaciones de gestión que corresponden al promotor

- a) Realizar las gestiones necesarias con la debida diligencia para lograr la aprobación del Proyecto de Expropiación.
- b) Cumplir con todas las obligaciones derivadas del PAR y satisfacer todos los gastos y gestiones que conlleve su urbanización hasta la emisión del Certificado final de obra por parte de la Dirección

Facultativa y la recepción definitiva de las obras que sean de titularidad pública por la Administración competente. Costear y ejecutar todas las obras de urbanización previstas en la actuación correspondiente, así como las infraestructuras de conexión con las redes generales de servicios y las de ampliación y reforzamiento de las existentes fuera de la actuación en los términos previstos por el presente Proyecto;

d) Entregar a la Administración competente, junto con el suelo correspondiente, las obras e infraestructuras mencionadas, que deban formar parte del dominio público como soporte inmueble de las instalaciones propias de cualesquiera redes de dotaciones y servicios, así como también dichas instalaciones cuando estén destinadas a la prestación de servicios de titularidad pública. En cuanto a la extensión de las redes de servicios el promotor se reserva el derecho a reintegrarse de los gastos de instalación de las redes de servicios con cargo a sus empresas prestadoras, en los términos que se estipulen en los convenios que al efecto se suscriban y que deberán ser aprobados por la Administración actuante

e) Realización de las obras de titularidad privada de uso comunitario en perfectas condiciones de servicio conforme a las previsiones del PAR.

f) Entrega del aprovechamiento urbanístico en su equivalente en metálico al Ayuntamiento de Valdemoro.

g) Constitución de las garantías para asegurar el cumplimiento de las obligaciones asumidas de cara a la ejecución del PAR.

h) Cumplimiento de las obligaciones especiales previstas para facilitar la participación de los propietarios afectados por la expropiación en el proyecto.

i) Pagar los justiprecios (en su caso en metálico) para la obtención de los terrenos necesarios para realizar las obras previstas.

j) Adoptar las medidas necesarias para asegurar la puesta en servicio de los servicios comunitarios y el funcionamiento a largo plazo del parque.

k) Entregar a la Administración competente el suelo reservado para viales, espacios libres, zonas verdes previstas en el proyecto, conforme al artículo 18 del TRLS.

3. Fases y plazos para el desarrollo del Proyecto (art. 36.1.f Ley 9/1995)

Fase de promoción y fase de explotación y gestión.

Debe diferenciarse la función del promotor de la de los operadores logísticos que exploten, construyan o utilicen cada una de las unidades logísticas que componen el Parque. El Parque prevé hasta una veintena de posibles implantaciones logísticas diferenciadas dentro de él, cada una de las cuales es susceptible de desarrollo por distintas empresas en parcelas diferenciadas. Asimismo, las diversas parcelas son susceptibles de tenencia y explotación inmobiliaria por diversos inversores interesados en ello. Debe

considerarse que los operadores logísticos con frecuencia son reticentes a la inversión en inmovilizado y proclives a fórmulas de arrendamiento que les permiten una mayor movilidad en sus implantaciones territoriales.

La función del promotor concluye en el momento en que el recinto interior del Parque quede completamente urbanizado, así como concluidas las conexiones y espacios públicos externos que habrán de quedar entregados y recibidos a satisfacción de la Administración. En ese momento deben quedar cumplidas todas las obligaciones urbanísticas descritas en el apartado anterior y deben estar en condiciones de iniciar su funcionamiento. Con ello se da cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 39.1 de la Ley 9/2001 dispone que: *“La persona o entidad particular a la que el acto de aprobación definitiva atribuya la responsabilidad de la ejecución de un Proyecto de Alcance Regional estará obligada a la completa realización de las obras e instalaciones previstas en éste”*.

No obstante para el aseguramiento del funcionamiento futuro del Parque es indispensable que el promotor, en el momento de finalizar su tarea haya adoptado las medidas necesarias para garantizar la gestión y explotación del Parque a largo plazo.

Previsiones para la gestión y explotación del Parque.

En primer lugar, la estructura de propiedad ha de quedar organizada en términos compatibles con la gestión unitaria de las instalaciones y con garantías de solvencia para la efectiva implantación de operadores logísticos en ellas. Por eso, de todas las parcelas edificables deberá haber sido transferida a inversores inmobiliarios cualificados que aseguren la viabilidad futura del funcionamiento del Parque (fondos de inversión, inmobiliario especializados). No obstante se reserva una parte de las parcelas para su posible adquisición por propietarios originarios de suelo en los términos que se desarrollan en los apartados siguientes. Ello obliga a diferenciar dos lotes o grupos de parcelas: i) Una masa crítica de suelo reservada necesariamente a inversores inmobiliarios altamente solventes y profesionalizados, cuya edificación/ocupación se prevé a corto plazo y de suficiente entidad para allegar los recursos necesarios que justifiquen la puesta en funcionamiento de los servicios comunes del Parque. El promotor se reserva la posibilidad de ampliar la dimensión de este primer grupo de unidades si ello facilitara la más rápida implantación de unidades logísticas. ii) Un segundo lote o grupo de parcelas respecto a las que el promotor facilitará la adquisición por parte de los propietarios originarios de suelo interesados en ello aprovechando el proceso de expropiación o gestión urbanística como luego se indicará. En el caso de que no hubiese suficientes propietarios que manifiesten interés, será responsabilidad del promotor asumir y explotar la propiedad de dichas parcelas o asegurar la concurrencia de inversores inmobiliarios con las cualificaciones antes descritas que lo hagan.

Organización de la estructura de propiedad. Complejo inmobiliario y entidad gestora

Es previsible, por tanto, que confluyan en la propiedad final del suelo diversos titulares lo que hace imprescindible estructurarlas de modo compatible con una gestión conjunta de los servicios comunes que dotan de atractivo funcional al recinto. Este quedará conformado con dos tipos de dependencias. Por una parte elementos de uso privativo susceptible de explotación independiente, lo que incluyen hasta veintiuna parcelas de uso logístico junto con otros usos necesarios (restauración, hidrolinera estación de combustible). Por otra parte las instalaciones donde se alojan los servicios comunes y el viario privado y aparcamientos colectivos que serán espacios de uso común o compartido por los titulares de los elementos comunes. Todo ello dentro de un recinto de titularidad privada sin más solución de continuidad entre sus partes que los viarios privados que las conectan

Para la organización adecuada de la estructura de propiedad se prevé que el conjunto se configure como complejo inmobiliario, en régimen de condominio o propiedad horizontal tumbada, de conformidad con las previsiones de la legislación hipotecaria y la legislación civil especial (Ley 49/1960, de 21 de julio, sobre Propiedad Horizontal) donde se articulará la dualidad elementos comunes/elementos privativos. La titularidad de los elementos comunes corresponderá a la Junta de Propietarios que ha de quedar constituida.

Paralelamente la prestación de servicios comunes hace preciso su canalización a través de un ente gestor especializado en régimen gerencial de tipo empresarial ya que se trata de una prestación que va mucho más allá que la mera gestión de mantenimiento de elementos inmobiliarios comunes, tratándose de una prestación de servicios de cierta complejidad. Para ello deberá quedar constituido un vehículo gestor del complejo inmobiliario a la que el promotor transferirá la responsabilidad de explotación de los servicios comunes del Parque una vez queden estos establecidos y en condiciones de funcionamiento. Ello se podrá articular mediante una sociedad mercantil participaciones societarias sujetas a vinculación *ob rema* a las participaciones fundiarias del complejo inmobiliario. La estructura prestacional deberá estar en condiciones de funcionamiento operativo al tiempo de culminar la actuación de la promotora. Como posibilidad alternativa se prevé la posibilidad de ofrecer a los titulares del complejo inmobiliario el arrendamiento de servicios de una empresa del Grupo Ergon especializada en la gestión de Parques Ergon.

Plazos de implantación de las actividades logísticas

La previsión de plazos de edificación efectiva de las parcelas reviste importancia, y no menos que ella la efectividad de la explotación logística de las naves que se construyan a lo largo del tiempo. Todas las piezas del Parque tienen una sinergia recíproca y la ralentización en el ritmo de explotación de una de ellas puede repercutir negativamente en el conjunto. Se prevén dos plazos de edificación diferenciados, dentro de las parcelas. Uno por cuenta del inversor inmobiliario cuya concurrencia ha de facilitar el promotor y que se hará cargo de la puesta en funcionamiento del primer lote de suelo actuando como *anchor* o locomotora del conjunto. Para este primer caso se prevé un plazo orientativo de inicio de obras de aproximadamente 2 años, pudiendo estas simultanearse con las obras de urbanización en caso de ser necesario. Los restantes suelos de uso privativo, susceptibles de adjudicarse a propietarios originarios de terreno, contarán con un plazo más dilatado de 4 años. Los plazos serán susceptibles de prórroga justificada en circunstancias objetivas de mercado. Para ello, en todo caso, los respectivos titulares deben acreditar que sus correspondientes inmuebles se encuentran en condiciones reales y efectivas de comercialización en condiciones de mercado y a través de canales adecuados. El cumplimiento de estos plazos atañe a los propietarios finales de las parcelas y no al promotor del Parque quien, sin embargo tendrá previamente que haber finalizado las construcciones propias de los servicios comunes del Parque con anterioridad y dentro de las obligaciones contraídas ante la Administración como requisito previo para la devolución de las garantías prestadas ante ella.

Como medida para dotar de efectividad a las anteriores previsiones, además de las propias del régimen de edificación forzosa previsto por la Ley con carácter general, se prevé, adicionalmente, que el complejo inmobiliario que se constituya ostente un derecho de retracto sobre las parcelas no edificadas, al mismo precio en que estas hubieran sido adjudicadas, en caso de dilación no justificada respecto a los plazos de edificación. Se entiende injustificada la dilación si no puede acreditarse la efectiva comercialización de las parcelas o de las naves ya construidas, en condiciones de mercado y a través de canales de comercialización adecuados durante el tiempo constitutivo del plazo correspondiente. Una vez construidas las naves se entiende aceptable un plazo estacional de vacancia para su mejor comercialización de un año contado desde que quede a disposición para la búsqueda de nuevo operador logístico que se aloje en cada correspondiente instalación.

Los plazos de edificación mencionados, que atañen a los futuros propietarios, se diferencian del plazo de ejecución de sus responsabilidades por el promotor que se calcula en otros dos años y medio contados desde la aprobación del PAR para la gestión del proyecto de expropiación, la urbanización privada y pública prevista la implantación de las infraestructuras comunes y la constitución de las estructuras jurídicas y empresariales precisas para la puesta en funcionamiento del Parque.

4. Sistema de actuación (art. 6.1.h Ley 9/1995).

Proyecto de Expropiación: declaración de utilidad pública y necesidad de ocupación. Procedimiento de tasación conjunta

La aprobación del Proyecto de Alcance Regional ERGON A42 por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid lleva implícita la declaración de utilidad pública y de la necesidad de ocupación para la expropiación de los bienes y derechos que resulten afectados y sean necesarios para su ejecución, incluyendo las conexiones exteriores con las redes, sistemas de infraestructuras y servicios generales. Se trata de uno de los efectos de la aprobación de los Proyectos de Alcance Regional que se disponen en el artículo 38 de la Ley 9/1995, tanto en actuaciones de iniciativa pública como en actuaciones de iniciativa privada como sucede en este caso.

Dicho acuerdo del Consejo de Gobierno determina, asimismo y conforme a lo dispuesto en citado precepto, la condición de beneficiaria del promotor del PAR que es, en nuestro caso, ERGON LOGISTIC PARKS A42, S.L, como responsable de la ejecución del Proyecto, siendo la Administración expropiante la Comunidad de Madrid.

Procedimiento de tramitación del Proyecto de Expropiación

Tanto el artículo 43.1 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre (Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana: "TRLRS") como el artículo 123 de Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid ("LSCM"), habilitan la aplicación del instituto expropiatorio por razón de ordenación territorial y urbanística, permitiendo articularlo, indistintamente, bien sea mediante el procedimiento de expropiación individualizada o, alternativamente, mediante el de tasación conjunta. Esta segunda posibilidad, la tasación conjunta, es la que resulta aquí preferible a fin de asegurar un trato más equitativo a los afectados y asegurar mejor la unidad de promoción del proyecto.

En consecuencia, se aplicará el procedimiento regulado en los artículos 202 y siguientes del Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Gestión Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre régimen del Suelo y Ordenación Urbana ("RGU").

Contenido del proyecto de expropiación

Ello implica, a modo de breve resumen, que el Proyecto de Expropiación se redactará conteniendo, *al menos*, los siguientes documentos:

- a) Determinación del ámbito, según la delimitación ya aprobada en el PAR, con los documentos que lo identifiquen: situación, superficie y linderos; acompañando plano de situación a escala 1:50.000 del término municipal y un plano parcelario a escala 1:2.000 a 1:5.000.
- b) Fijación de precios con la clasificación razonada del suelo, según su calificación urbanística, según estipula el "RGU". No obstante, en virtud del TRLRS 7/2015 y del Reglamento de Valoraciones que lo desarrolla -Real Decreto 1492/2011, de 24 de octubre: "RVal"- la noción de "clasificación" ha perdido su relevancia en orden a la determinación del justiprecio atendándose ahora a la "situación" real y objetiva de los terrenos en el momento de la expropiación. En este caso todos los terrenos se hallan en "situación rural" según la define el art. 21 TRLRS con sujeción al régimen

jurídico contemplado en sus arts. 13 y 16 y al régimen de valoraciones previsto en sus arts. 35 y ss.

- c) Hojas de justiprecio individualizado de cada finca, en las que se contendrán no sólo el valor del suelo, sino también el correspondiente a las edificaciones, obras, instalaciones y plantaciones.
- d) Hojas de justiprecio que correspondan a otras indemnizaciones.

Dicha documentación tiene carácter mínimo. En el presente caso, como luego pasaremos a exponer, será preciso complementarla con la relativa a los acuerdos alcanzados con los propietarios afectados y la previsiones precisas para articular su participación activa en el Proyecto a través de la previsión del pago del justiprecio *in natura* con inmuebles radicados en el propio ámbito de actuación, alternativa ésta que se prevé para aquéllos propietarios que voluntariamente lo soliciten y lo acuerden, en términos concretos y concertados con la Administración actuante y el beneficiario.

Procedimiento de expropiación

Establece el citado artículo 202 del mencionado “R.G.U” que el Proyecto de Expropiación será sometido a información pública por término de un mes (mediante la inserción de anuncios en el Boletín Oficial de Estado (B.O.E), en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (B.O.C.M) y en uno de los periódicos de mayor circulación de dicha Comunidad; y notificación nominativa a los afectados (titulares de bienes o derechos) trasladándoles sus correspondientes hojas de aprecio individualizadas y, también, la propuesta razonada de fijación de los criterios de valoración, para que puedan formular alegaciones, si así lo interesan, en el plazo de un mes. Órgano expropiante es, nuestro caso, la Comunidad de Madrid, quien dará audiencia, por igual plazo mensual, a los Ayuntamientos afectados. Emitido informe sobre las alegaciones de éste y las rectificaciones que a su tenor procedan, así como del resto del expediente se dará traslado, para la aprobación de mismo, a la Comisión de Urbanismo de la Comunidad de Madrid.

Ocupación bienes y derechos afectados

El acuerdo de la CPU (203 del “RGU”) determina la denominada “declaración de urgencia de la ocupación de los bienes y derechos afectados” (a efectos legales-expropiatorios). De suerte que, una vez efectuado el pago o depósito del importe de la valoración establecida por dicha Comisión de Urbanismo de la Comunidad de Madrid, procede a la inmediata ocupación de fincas expropiadas, en el plazo máximo de quince días, sin que sea admisible al poseedor entablar interdictos de retener y recobrar. Tramitándose, a continuación, el expediente de expropiación en sus fases de justiprecio y pago.

Fase de fijación de justiprecio y pago

La resolución aprobatoria de la Comisión de Urbanismo se notificará a los interesados titulares de bienes y derechos que dispondrán de un plazo de veinte días para manifestar por escrito ante ese mismo órgano su conformidad o no con la valoración establecida en el expediente aprobado.

Para los interesados que no formulen oposición se entenderá fijado el justiprecio definitivamente. En caso de disconformidad, la Comisión de Urbanismo dará traslado del expediente al Jurado Territorial de Expropiación, el cual, conforme al artículo 140 de la Ley 9/2001, será órgano competente para la fijación definitiva del justiprecio y quien, a la vista de las hojas de aprecio formuladas por los propietarios y por la Administración, decidirá ejecutoriamente sobre el justo precio que corresponda a los bienes o derechos objeto de expropiación. La legislación de expropiación forzosa establece que esa resolución ha de ser necesariamente motivada y se notificará a la Administración y al expropiado, siendo susceptible de recurso contencioso-administrativo para garantizar la tutela judicial efectiva de los derechos de los expropiados (24 CE).

Pago del justiprecio

En lo que respecta al pago del justiprecio e inscripción en el Registro de la Propiedad, de acuerdo con lo previsto en el artículo 60 del Reglamento de Expropiación Forzosa en relación con el artículo 50 de la Ley de Expropiación Forzosa y artículo 44 del TRLS 7/2015, el acta de ocupación de cada finca o bien afectado por el procedimiento expropiatorio será título inscribible siempre que se acompañe del justificante de la consignación del precio correspondiente, se incorpore su descripción, su identificación conforme a la legislación hipotecaria, su referencia catastral y su representación gráfica mediante un sistema de coordenadas o bien mediante certificación catastral descriptiva y gráfica del inmueble.

Pago en especie: fomento de la participación activa de los propietarios afectados

El artículo 43.1 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana, así como el artículo 121.2 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid establecen la posibilidad de que el pago del justiprecio se realice en especie. En concreto, este último precepto dispone que el pago podrá realizarse mediante la adjudicación de otras fincas, parcelas o solares, no necesariamente localizadas en el ámbito, pertenecientes al beneficiario de la expropiación.

Importa destacar como, en caso de pago en especie, la legislación madrileña (142 LSCM) permite, como medida de fomento de la participación de los propietarios en el proceso urbanístico, que los propietarios acogidos a esta modalidad expropiatoria gocen de un bonificación, incluso superior al 10%, en el justiprecio. Esta previsión legal permite articular, en términos de concierto y voluntariedad con los propietarios afectados, una modalidad de actuación de *efectos prácticos finales* relativamente *similares a los de una reparcelación*, mediante la adjudicación de parcelas resultantes propias del proyecto de expropiación como pago de las fincas expropiadas, si bien con la relevante peculiaridad de que la responsabilidad del proceso urbanizador para todas ellas queda centralizada en el beneficiario de la expropiación, el promotor del P.A.R que es el obligado a urbanizar frente a la Administración expropiante y tuitiva de todo el proceso.

Se trata de una previsión que permite la justa distribución de beneficios y cargas entre los afectados sin excluirlos de los beneficios potenciales del proceso urbanístico, pero haciendo valer la mayor ejecutividad y unidad de proyecto que comporta la gestión de los P.A.R y el sistema de expropiación bajo beneficiario-promotor único responsable.

Por eso se ha previsto que todos los propietarios afectados por el expediente expropiatorio derivado de la aprobación del PAR ERGON A42 que estén interesados podrán solicitar, conforme a las previsiones de la legislación estatal y autonómica aplicable, el pago del justiprecio en especie, incluso en terreno ubicado en el ámbito del PAR, de acuerdo con las previsiones que se establecen a continuación.

Solicitudes de pago en especie: plazo y prioridad

El artículo 121.4 de la Ley 9/2001 permite que el justiprecio pueda fijarse por mutuo acuerdo entre la Administración actuante y el expropiado en cualquier *momento anterior a la fijación definitiva en vía administrativa* del mismo y, si bien deberá respetar los criterios de valoración establecidos por la legislación de expropiación forzosa, cabe articular la previsión contenida en el artículo 142 de la LSCM 9/2001 antes comentada en coherencia con aquélla.

Esto es muy relevante porque permite que aquellos propietarios que lo soliciten puedan obtener una parcela edificable justamente proporcional a su aportación de suelo (con el descuento que proceda a cuenta de los servicios comunes y de los servicios de urbanización).

En este caso, está previsto que la expropiación se tramite, con carácter preferente, por el procedimiento de tasación conjunta, como se ha indicado con anterioridad. Tras la aprobación definitiva del Proyecto de Expropiación por la Comisión de Urbanismo, ésta implicará la declaración de urgencia de la ocupación de

los bienes y derechos afectados. Una vez efectuado el pago o depositada la valoración recogida en el mismo, se procederá a la inmediata ocupación, tramitándose, a continuación, la fase de justiprecio.

Pero, en nuestro caso, la determinación del justiprecio en especie debe acordarse (pactada con el propietario afectado) siempre con anterioridad al Acuerdo de la Comisión de Urbanismo de la Comunidad de Madrid. Ello es así porque si el pago del justiprecio en especie se prevé con terrenos del propio ámbito de expropiación, tales terrenos han de definirse e identificarse en el propio proyecto de expropiación, para poder ser adjudicados en virtud del acuerdo aprobatorio de éste, puesto que ello es condición necesaria para que el acta de ocupación pueda ser también acta de entrega del inmueble con que se paga el expropiado habiendo subrogación real entre ambos.

La solicitud de pago en especie deberá ser formulada, además, con antelación sensiblemente mayor. Dentro del plazo específico que se establezca a tal fin y que deberá ser anunciado con antelación suficiente para posibilitar el ejercicio del consiguiente derecho, en plazo igual y en términos de equidad para todos los propietarios afectados. Todo ello con el fin de que el Proyecto de Expropiación pueda ser debidamente redactado previendo el pago de justiprecio en especie mediante adjudicación de terrenos dentro del ámbito expropiado, justiprecio que consistirá en titularidades individualizadas de parcelas integradas dentro del complejo inmobiliario a constituir, según antes se explicó.

Al ser previsible que concurren varias solicitudes de pago en especie se hace preciso estudiarlas, negociarlas y cohonestarlas con suficiente detenimiento en la redacción del proyecto de expropiación lo que hace imperativo que las solicitudes de pago en especie sean formuladas, por los interesados en ella, con una mínima antelación y debiéndose trabajar en su previsión concreta desde el momento mismo en que se apruebe el Proyecto de Alcance Regional.

En lo que respecta a la prioridad para atender las solicitudes de pago en especie, se atenderá a criterios objetivos y se tendrá en cuenta, principalmente, la preferencia basada en la mayor superficie aportada por los propietarios solicitantes evitando que, en la medida de lo posible, se originen proindivisos en las adjudicaciones derivadas de esta solución. El beneficiario hará sus mejores esfuerzos para facilitar adjudicaciones autónomas y evitar proindivisos que, en cualquier caso, nunca serían admisibles en disconformidad de los afectados.

La previsión es que se entregue como pago en especie en concepto de justiprecio una superficie de m² destinada a uso Logístico, urbanizada e incluida dentro del Parque Logístico ERGON A42. Tal superficie, si es posible, será una parcela de edificación potencialmente autónoma aunque, dada la voluntariedad que rige el sistema podrá consistir en una cuota condómina dentro de ella con derecho correlativo a los metros cuadrados antes expresados y entre aquellos propietarios que convengan asociar sus respectivos derechos.

Correlación de valor entre terreno aportado y pago en especie de la expropiación

Los acuerdos individualizados por medio de los cuales establezca el pago en especie del justiprecio expropiatorio ejecutivo del P.A.R ERGON A42 habrán de quedar reflejados en un documento con valor contractual que se suscribirá entre el Propietario afectado y ERGON, en calidad de promotor y beneficiario de la expropiación, y se acompañarán junto con el Proyecto de Expropiación para su tramitación y aprobación.

Con estos acuerdos se convendrá libremente y por mutuo acuerdo la adquisición de los bienes y derechos que son objeto de la expropiación, por lo que, conforme a lo dispuesto en el artículo 24 de la LEF, una vez aprobado el Proyecto de Expropiación por la Comisión de Urbanismo de Madrid o el órgano competente, las partes tendrán por concluido el expediente de determinación del justiprecio.

El valor de los bienes y derechos a expropiar, es decir, el justiprecio que se derivará del expediente

expropiatorio para la ejecución del PAR, será exactamente el pactado por las partes en ese documento contractual, incluyendo todos los conceptos indemnizables y sin que procedan premios o descuentos en el mismo -incluso el premio de afección- por ningún concepto o porcentaje adicional.

Integración en los órganos de gestión del Parque

En cualquier caso, está previsto que la parcela adjudicada como justiprecio se integre, como parte privativa, dentro de una propiedad horizontal tumbada o conjunto o complejo inmobiliario de fincas vinculadas e integradas dentro de un recinto privado con servicios comunes y aprovechamiento separado de cada una de ellas que formará el Parque Logístico ERGON A42.

La integración de la parcela resultante en el conjunto del Parque ERGON conferirá el derecho y obligación de sus dueños a disfrutar los servicios comunes de explotación del Parque Logístico que se implantarán y que funcionarán en beneficio común de todas las parcelas privativas; conllevará también la obligación correlativa de sufragar en la cuota parte correspondiente a los gastos de explotación de los servicios comunes a través de entidad especializada que se encargue de la prestación del servicio; el derecho a integrarse en los órganos de gobierno del complejo inmobiliario; el derecho deber de participar en la sociedad explotadora con participaciones vinculadas *ob rem* a la titularidad real (dominical) en dicho complejo inmobiliario.

Magnitudes

Para calcular la superficie logística de las parcelas resultantes que se entreguen a los propietarios afectados, se partirá de la superficie derivada de la reciente medición que se recoge en la relación de propiedades y superficies afectadas recogidas en el (Plano I-2 Levantamiento topográfico, así como en el Plano I-3 Estructura de la propiedad) y de una estimación del coste total de ejecución de las obras de urbanización del Parque Logístico. Dicha superficie resultante se podrá ajustar en función del importe de adjudicación de la ejecución de las obras de urbanización. Se establecerán módulos de valores económicos de intercambio "suelo-obra" iguales para todos los afectados que se acojan a esta modalidad.

La entrega de esa propiedad se efectuará libre de cargas, gravámenes, afecciones, impuestos, arrendatarios u ocupantes, excepto en lo atinente a su vinculación al complejo inmobiliario.

La parcela adjudicada se adjudicará al expropiado en unidad de acto a la expropiación de su propiedad originaria y a cambio (como precio). Ello implica que quedará pendiente de completar su acondicionamiento y urbanización, lógicamente, a cuenta de ERGON.

Partiendo de previsiones igualitarias para todos los que se acojan a la fórmula, en cada caso individual debe quedar constancia de que las partes afectadas han convenido en el valor de los bienes y derechos a expropiar y, en consecuencia, el justiprecio que se derivará del expediente expropiatorio para la ejecución del PAR, será exactamente el pactado en tal contrato, que incluye todos los conceptos y sin que procedan premios o descuentos en el mismo -ni el premio de afección- por ningún concepto o porcentaje adicional.

Compromisos que contraen los propietarios que reciben en pago en especie

Como se ha explicado las obligaciones ordinarias de urbanización son asumidas por el promotor, entre ellas las que prevé en el artículo 36.1. de la Ley 9/1995, en sus apartados f), k), y l) entre las determinaciones del PAR, deberán incluirse las obligaciones que asume el Promotor. Por tanto el promotor sustituye al propietario acogido a esta fórmula en el cumplimiento de los deberes legales ordinarios de urbanización. derivados del régimen de la clase de suelo resultante del Proyecto. Ello sin perjuicio de la afectación real de todos los terrenos al cumplimiento de las cargas de urbanización (por imperativo legal) como garantía en favor de la Administración actuante quien, en primera instancia exigirá precisamente del promotor su cumplimiento.

En consecuencia, los propietarios que reciban el pago derivado de la expropiación en especie, inevitablemente, adquirirían el derecho a que el promotor implante los servicios y urbanización (pública y privada) previstas en el PAR.

Las obligaciones que sí corresponden a estos propietarios y que han de aceptar de modo expreso para acogerse a la expropiación en especie son: integrarse en el complejo inmobiliario; participar en lo sucesivo en los gastos de mantenimiento del mismo; someterse a los plazos y condiciones de edificación de su parcela (y ocupación de la nave logística correlativa) o, al menos, justificar en caso de prórroga la efectividad de su comercialización en condiciones ordinarias de mercado y en circuitos adecuados para efectuarla.

Asimismo ello les conferirá derecho a participar, en lo sucesivo, en los órganos de gobierno o copropiedad del complejo inmobiliario y a exigir del promotor que ponga en funcionamiento la entidad gestora responsable de la explotación del Parque responsable de la prestación de los servicios comunes del mismo (físicos y virtuales) del mantenimiento de las instalaciones comunes y de la gestión de dichas instalaciones en beneficio de todos los condóminos.

Con independencia de las obligaciones inherentes al procedimiento expropiatorio habrán, en definitiva, de colaborar con el promotor de la actuación en todas las actuaciones y gestiones conducentes a lograr la ejecución de las determinaciones del presente proyecto.

Resulta lógico, por consiguiente, que si estos propietarios renuncian al cobro del justiprecio líquido en metálico y aceptan resarcirse con un solar que los convierte en auténticos inversores inmobiliarios, esta posición más activa y proclive a la asunción de riesgos inversores se vea compensada con el régimen de valoraciones más flexible que permite la Ley (142 LSCM) y la propia voluntariedad del acuerdo de pago paccionado.

Operativa de la expropiación para los propietarios que reciben el pago en especie: momento de la ocupación y momento de la entrega de las fincas de reemplazo

El Proyecto de Expropiación del PAR tramitado por el procedimiento de tasación conjunta y sometido a la aprobación de la Comisión de Urbanismo debe identificar los terrenos que sirvan como pago en especie, los propietarios que de ello se benefician, los acuerdos formalizados con los mismos por los que convengan con esta solución y la justificación de las magnitudes económicas que garantice un trato equitativo. El acuerdo aprobatorio de la Comisión de Urbanismo no sólo legitimará la inmediata ocupación del terreno originario-expropiado sino la simultánea entrega de la propiedad de reemplazo que sirva como pago por aquél, y la constitución del complejo inmobiliario en que se integre, produciéndose ambas operaciones con motivo de la firma del Acta de Ocupación y Pago en los términos previamente aprobados.

Solicitantes cuyas peticiones de pago en especie no puedan ser atendidas: compensación suplementaria por pérdida de derecho a participar en las inversiones

Al objeto de completar las previsiones del PAR en lo que respecta a la posibilidad de realizar el pago del justiprecio en especie, además regular el plazo máximo para formular estas peticiones, así como los requisitos y prioridades a la hora de atenderlas, a través de la presente Memoria, se realiza una previsión de lo que sucederá cuando los propietarios afectados soliciten el pago en especie y esta petición no pueda ser atendida. A tal fin el promotor ERGON formalizará una opción de compra cuyo objeto será la parcela de pago que correspondería a los propietarios en caso de pago en especie y que será ejercitada y pagada en favor de aquellos propietarios que habiendo solicitado y convenido el pago en especie según esa fórmula no lo puedan ver satisfecho *in natura* por no haber suficiente terreno disponible para implementarlo.

Acuerdos adicionales con otros propietarios

Es intención de ERGON, como promotor del PAR, llegar al máximo de acuerdos posibles con los propietarios afectados para la obtención de los terrenos incluidos dentro de su delimitación propiciando el pago del justiprecio en especie.

En la actualidad, existe un alto porcentaje de propietarios contactados con una superficie comprometida suficiente para garantizar la viabilidad del proyecto mediante acuerdos. Una vez obtenida la aprobación inicial del Proyecto de Alcance Regional (PAR) y evaluado este por parte del órgano ambiental competente, se depositarán la documentación expresiva de sus magnitudes físicas y económicas ante el Ayuntamiento y bajo custodia de fedatario público, convocando a todos los propietarios para que puedan examinar el Proyecto. No se descarta la posibilidad de ofrecer como modalidades complementaria-alternativas al pago del justiprecio en especie a contratación con el promotor de la recepción de nave construida dentro de la parcela (con las debidas compensaciones económicas). No obstante el modelo-tipo de acuerdo que se ofrecerá con carácter general es, simplemente y en principio, el pago del justiprecio con una parcela cuya urbanización-acondicionamiento quedará a cargo del promotor en beneficio del expropiado.

La adquisición de la propiedad en otras condiciones complementarias se fijaría a cambio de fórmulas de colaboración activa con el Proyecto que los diversos propietarios puedan aportar según sus circunstancias.

Asimismo está previsto ofrecer permutas de los terrenos del ámbito por otros fuera del mismo a aquellos propietarios cuyas parcelas se destinen a agrícola en la superficie afectada por el proyecto y sea viable su traslado a zonas cercanas.

La idea central es que ningún propietario sufra merma patrimonial alguna. Para los que puedan acogerse a esta fórmula de adjudicación externa, deberán contar con una serie de requisitos previos:

- Alta en el IAE de la actividad agrícola, con suficiente antelación.
- El titular de la explotación o actividad económica deberá coincidir con el titular de la propiedad o justificar su relación objetivamente.

Respecto a las parcelas al “borde del proyecto”, es decir, aquellas que queden fragmentadas por el límite del ámbito, se analizarán caso a caso las explotaciones agrarias afectadas por la reducción de superficie, proponiendo la adquisición de los terrenos en los que sea imposible la continuidad de la explotación.

Se tendrán en cuenta, en todo caso, los criterios generales relativos a la compensación por “demérito y división de fina” respecto de las agrícolas originarias que ha venido formulando como doctrina interna el Jurado Territorial de Expropiación de Madrid.

Si a pesar de realizar todos los esfuerzos necesarios por lograr el mayor número de acuerdos, algunos propietarios no aceptan ninguna de las alternativas, dichos terrenos quedarán sometidos a lo previsto por el artículo 39.1 de la Ley 9/1995, es decir, la expropiación en favor del promotor de la actuación, ya que para el buen desarrollo del Proyecto de Alcance Regional se necesitará la totalidad de las parcelas del Parque Logístico, incluyendo también la superficie necesaria para la ejecución de las conexiones viarias con el exterior que forman parte del ámbito del PAR.

Comisión supervisora

En el contexto de este planteamiento de lograr el mayor consenso posible con los propietarios afectados por el PAR, ERGON tiene la intención de impulsar la constitución de una Asociación sin ánimo de lucro denominada *Comisión Supervisora* de la que formará parte junto con los propietarios afectados que estén interesados en sumarse a la misma, cuyo objeto será mantener informada a la propiedad de los avances que se den durante su tramitación, así como de las gestiones que haya que realizar en orden a lograr su aprobación, asegurar una total transparencia de las mismas ante los propietarios afectados, impulsar

soluciones consensuadas para los conflictos que se puedan suscitar y permitir a los propietarios participar en la toma de aquellas decisiones que conciernen al mejor cumplimiento de estas previsiones. A través de esta *Comisión Supervisora*, un representante de la propiedad participará en las tareas de interlocución, junto con ERGON, con las Administraciones y entidades implicadas en la tramitación y aprobación del PAR.

5. Garantías de cumplimiento (art. 36.1.I de la Ley 9/1995).

Conforme dispone el artículo 36.1 de la Ley 9/1995, en su apartado I), los PAR han de incluir entre sus determinaciones y documentos, las garantías que, en su caso, se presten y constituyan, en cualquiera de las formas admitidas en derecho, para asegurar el cumplimiento de las obligaciones asumidas por el promotor. Y por ello, el presente documento prevé las garantías necesarias para asegurar el cumplimiento de las obligaciones que se establecen en la presente Memoria para el promotor.

La Ley 9/2001 establece en su artículo 45.4 a) que entre los compromisos que deberán incluirse en el Plan de Sectorización se incluirá, al menos, la *“a) Prestación de garantía ante la Administración por importe mínimo del 10 por 100 del coste total de ejecución de las obras de urbanización del Sector y de los elementos de las redes generales, tanto interiores como exteriores a aquél. Dicha garantía deberá cubrir, en todo caso, las responsabilidades derivadas de incumplimientos e infracciones, e incluso ser suficiente para acometer eventualmente las labores de restauración de los terrenos”*.

El importe de estas garantías se mantendrá en vigor hasta la finalización de las obligaciones del promotor con la recepción de las infraestructuras públicas previstas, la puesta en servicio de las instalaciones y servicios comunes interiores, la constitución de una Entidad gestora en régimen de complejo inmobiliario y las demás obligaciones del promotor descritas en el presente documento.

Con independencia de lo antes señalado dispone el art. 36.1 de la Ley 9/1995 que, además de las obligaciones correspondientes a los deberes legales derivados del régimen de la clase de suelo resultante del Proyecto: *“se incluirá la afectación real al destino objetivo prescrito por la ordenación, con inscripción registral de esta obligación antes de la conclusión de la ejecución”*.

En este sentido, el artículo 65.1.a) del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba del Texto Refundido de la Ley del Suelo y Rehabilitación Urbana dispone que *“1. Serán inscribibles en el Registro de la Propiedad: a) Los actos firmes de aprobación de los expedientes de ejecución de la ordenación urbanística en cuanto supongan la modificación de las fincas registrales afectadas por el instrumento de ordenación, la atribución del dominio o de otros derechos reales sobre las mismas o el establecimiento de garantías reales de la obligación de ejecución o de conservación de la urbanización y de las edificaciones.*

En consecuencia, siendo normas de derecho imperativo, una vez aprobado definitivamente el Proyecto de Expropiación y constitución del complejo inmobiliario, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones previstas como consecuencia del PAR, las fincas quedarán afectas a la plena realización de la urbanización, como garantía de la que goza la Administración actuante (la Comunidad de Madrid) ante la hipótesis de incumplimiento de tales previsiones y sin perjuicio de la responsabilidad personal del promotor del proyecto y las obligaciones adicionales que a éste se asignan.

ANEXOS

ENERO-2024

ANEXOS

ANEXO 1: DECLARACION DE INTERES REGIONAL

ANEXO 2: PREVISIONES DE EDIFICACIÓN

ANEXO 3: ESTUDIO DE PREVISIONES DE TRÁFICO Y TRANSPORTE

ANEXO 4: ESTUDIO DE INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

ANEXO 5. PLANOS

ANEXO 6. FICHAS CARACTERISTICAS TÉCNICAS

ANEXO 7: ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS