

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

AVANCE DEL PLAN DE SECTORIZACIÓN DEL SECTOR DE SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO DENOMINADO “VIÑA VALDES” PARA USO INDUSTRIAL EN ALCORCON (MADRID)

Consultor:



Junio 2025

ÍNDICE DE CONTENIDO

1	DATOS IDENTIFICATIVOS.....	4
2	OBJETO DEL DOCUMENTO	4
3	OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN	5
4	ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN Y SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES.....	7
4.1	ENCUADRE TERRITORIAL.....	7
4.2	ALCANCE DEL PLAN PARCIAL Y SUS ALTERNATIVAS.....	8
4.2.1	<i>Alternativa 0.....</i>	<i>9</i>
4.2.2	<i>Alternativa 1.....</i>	<i>9</i>
4.2.3	<i>Alternativa 2.....</i>	<i>11</i>
4.2.4	<i>Justificación de la alternativa seleccionada.....</i>	<i>12</i>
5	DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN.....	13
6	POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES POR EL DESARROLLO DEL PLAN.....	14
6.1	METODOLOGÍA.....	14
6.2	EFFECTOS SOBRE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA	15
6.3	EFFECTOS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO.....	17
6.3.1	<i>Huella de carbono.....</i>	<i>17</i>
6.3.2	<i>Adaptación y vulnerabilidad</i>	<i>20</i>
6.3.3	<i>Valoración del impacto</i>	<i>21</i>
6.4	EFFECTOS SOBRE LA GEOLOGÍA Y USO DEL SUELO	21
6.5	EFFECTOS SOBRE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	24
6.6	EFFECTOS SOBRE LA HIDROLOGÍA SUPERFICIAL Y SUBTERRÁNEA	27
6.7	EFFECTOS SOBRE LA VEGETACIÓN, LOS HÁBITATS Y LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS.....	29
6.8	EFFECTOS SOBRE LA FAUNA.....	31
6.9	EFFECTOS SOBRE EL PAISAJE	33
6.10	EFFECTOS SOBRE LA POBLACIÓN	36
6.11	EFFECTOS SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL Y ARQUEOLÓGICO.....	38
6.12	SANIDAD AMBIENTAL	42
7	INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES	42
7.1	PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ALCORCÓN	42
7.2	PEI SECTOR RETAMAR DE LA HUERTA	43

7.3	ESTRATEGIAS LOCALES.....	43
7.4	PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ALCORCÓN	43
7.5	PLAN DE ACCIÓN DE LUCHA CONTRA EL RUIDO	44
7.6	PLAN LOCAL DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DE ALCORCÓN	45
7.7	ESTRATEGIAS Y PLANES TERRITORIALES	45
7.7.1	<i>Plan Hidrológico de la Cuenca Hidrográfica del Tajo.....</i>	<i>45</i>
7.7.2	<i>Estrategia de la UE sobre la Biodiversidad hasta 2030.....</i>	<i>46</i>
7.7.3	<i>Convenio europeo del paisaje.....</i>	<i>47</i>
7.7.4	<i>Estrategias de calidad del aire, sostenibilidad energética y cambio climático</i>	<i>47</i>
7.7.5	<i>Estrategia de gestión sostenible de residuos de la Comunidad de Madrid</i>	<i>48</i>
7.7.6	<i>Plan Estratégico de Salud y Medio Ambiente (PESMA) (2022-2026)</i>	<i>49</i>
7.7.7	<i>Plan de Ordenación de los Recursos Naturales para el curso medio del Río Guadarrama y su entorno. 50</i>	
7.7.8	<i>Plan Forestal Español 2022-2032</i>	<i>50</i>
8	CONCLUSIÓN.....	50

APÉNDICE 1. PLANO DE ORDENACIÓN

APÉNDICE 2. INFORME DEL ESTADO DE CONTAMINACIÓN DEL SUELO EN EL SECTOR INDUSTRIAL VIÑA VALDÉS EN ALCORCÓN, MADRID.

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

1 DATOS IDENTIFICATIVOS

Los datos identificativos del **plan de sectorización** son los siguientes:

- Situación actual del suelo sobre planeamiento: Suelo no urbanizable común (**Suelo urbanizable no sectorizado según clasificación CAM**).
- Ubicación: Alcorcón (Madrid)
- Uso global propuesto: Suelo industrial.
- Superficie: La superficie de suelo del sector es de 369.072,06 m² dividida en dos zonas:

Zona A (Noreste) S = **54.934,13** m² (**14,88** %)
Zona B (Suroeste) S = **314.137,93** m² (**85,12** %)

2 OBJETO DEL DOCUMENTO

El sector no se encuentra incluido en ninguno de los espacios protegidos de la RED NATURA 2000 ni en la red de Espacios Naturales protegidos de la Comunidad de Madrid, no estando afectado por Lugares de Interés Comunitario (LIC) ni por Zonas Especiales de Protección para las Aves (ZEPA).

La ley 21/2013 establece, en relación al ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica que:

Artículo 6. Ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica.

1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:

a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo; o bien,

b) Requieran una evaluación por afectar a espacios Red Natura 2000 en los términos previstos en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

c) Los comprendidos en el apartado 2 cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del anexo V.

d) Los planes y programas incluidos en el apartado 2, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.

El apartado 2 establece los supuestos en los que el planeamiento se puede someter a un trámite de evaluación ambiental estratégica simplificada.

El presente documento conforma, de acuerdo al artículo 18 de la ley 21/2013 el **documento inicial estratégico**. El documento se configura, según lo establecido en la ley antedicha, con la siguiente información:

- a) Los objetivos de la planificación.
- b) El alcance y contenido del plan o programa propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.
- c) El desarrollo previsible del plan o programa.
- d) Los potenciales impactos ambientales tomando en consideración el cambio climático.
- e) Las incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes.

3 OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN

Según lo determinado en el Documento de Avance del **PLAN DE SECTORIZACIÓN DEL SECTOR DE SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO DENOMINADO “VIÑA VALDES” PARA USO INDUSTRIAL EN ALCORCON (MADRID)**, dicho plan se redacta como instrumento de planeamiento para establecer las determinaciones de la ordenación urbanística estructural para acometer su transformación urbanística.

Además del Plan de Sectorización a los efectos de definir la ordenación pormenorizada del Sector se redactará y gestionará de forma simultánea el Plan Parcial correspondientes de acuerdo con las determinaciones de aquél.

A este respecto reseñar que el Artículo 45 del Ley del Suelo de la CAM establece:

d) El Plan de Sectorización podrá incluir como parte de su contenido la completa ordenación pormenorizada del sector correspondiente, cumpliendo los requisitos de contenido exigidos a los Planes Parciales. En todo caso, aunque la ordenación pormenorizada se contenga en un Plan Parcial independiente, siempre ambos documentos se formularán, conocerán y tramitarán de forma simultánea

De esta manera, considerando las directrices y estrategias para el ámbito propuestas por el promotor se deberá completar la ordenación prevista por el PGOU de Alcorcón sobre el ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado, para lo que debe ser coherente, en todas sus determinaciones, con las estrategias globales para el desarrollo sostenible del territorio, resolver la adecuada integración de la nueva propuesta urbanística en la estructura de ordenación municipal definida por plan general, y establecer las determinaciones propias de carácter estructural y de los instrumentos de gestión necesarios para la ejecución.

Con este desarrollo urbanístico se materializa el cambio de categoría del suelo urbanizable.

Por lo tanto, el **objeto del Plan de Sectorización es el cambio de categoría del sector de suelo urbanizable no sectorizado (selo no urbanizable común en el PGOU) “Sector Viña Valdés”, que**

pasará a suelo urbanizable sectorizado. Su finalidad es posibilitar su desarrollo para incorporar al conjunto urbano un espacio de calidad, colindante con el suelo consolidado y que posibilite, además:

- Asegurar la presencia de la Administración Municipal en el mercado de suelo para cumplir con la finalidad de cumplir con el deber público impuesto en el art. 69 de la LOUA.
- Garantizar la generación de una oferta de suelo para albergar las nuevas instalaciones que se requieren para los nuevos desarrollos industriales (comunicaciones y datos, Inteligencia Artificial, nuevos vectores energético, etc.).

La tramitación y aprobación de este Avance del Plan de Sectorización "Viña Valdés" queda suficientemente justificada por su colaboración en el cumplimiento de los objetivos y las propuestas sectoriales del propio Plan General, y su completa adaptación a los mismos (Ver apartado 3.1 del Capítulo 3 del Bloque 1 de la Memoria del Avance).

Además, programar el suelo del sector (Urbanizable no programado en la Ley del Suelo de la CAM) permitirá satisfacer, en el tiempo, las demandas de suelo industrial, ampliando la concepción de las tipologías de suelos productivos existentes, con su adaptación a las nuevas condiciones que requieren los actuales desarrollos industriales.

Demandas que, en la actualidad requieren dotar al Sector "Viña Valdés" de una superficie suficiente de suelo que permita disponer de unas tipologías de tamaño y forma de las parcelas adecuadas para la implantación de las actividades industriales con superficies y dimensiones, frentes y fondos, adaptados a sus necesidades considerando de forma simultánea una diversidad en las demandas.

Se justifica también en la oportunidad de aprovechar la importancia, para el desarrollo de las parcelas del sector, de las comunicaciones y transportes existentes en su perímetro con las que se establece su conexión. Efectivamente son la carretera M-506, la autovía A-5 y, principalmente, la autovía M-50 ya ejecutada en la actualidad, como se preveía en el PGOU.

Los objetivos de ordenación que se plantean, según la información recogida en el documento de avance, están asociados a que el Sector "Viña Valdés" de Alcorcón está situado en un entorno privilegiado en relación con el sistema de comunicaciones puesto que, va a tener conexión directa con las grandes vías de comunicación rodada que lo delimitan, M-506, M-50 y A-5 lo que permite su conexión inmediata con la ciudad de Madrid y las ciudades de su periferia, así como con el sistema radial de autovías y autopistas para su conexión con el resto de España. Por otra parte, tiene unas buenas conexiones de transporte público (metro, autobús y ferrocarril) con el núcleo urbano y con la ciudad de Madrid. Es importante reseñar que la facilidad de conexión con la autovía A-5 y desde esta con la M-50 hace que el tiempo de acceso al aeropuerto Adolfo Suárez – Madrid Barajas en automóvil sea de veinticinco minutos.

La reserva de suelo para futuras actividades industriales impulsoras de **tecnologías avanzadas o innovadoras es una cuestión estratégica para la ciudad de Alcorcón**, por ser adecuado y complementario para su sistema económico.

El criterio fundamental es la adecuación a la vigente ordenación urbanística y proponer nuevos ajustes en aquellas cuestiones que sean necesarias adaptar a las nuevas tendencias del sector industrial.

La consecución del objetivo principal conlleva el apoyo a la especialización funcional de Alcorcón en su vertiente Industrial adaptadas a las nuevas necesidades para un desarrollo tecnológico y sostenible. Complementariamente, se establecen como objetivos del Plan de Sectorización, los siguientes:

- a) Ordenar en el ámbito territorial del plan de Sectorización la fachada de las autovías y carretera que enmarcan el sector, así como el correspondiente al límite entre los términos municipales de Alcorcón y Móstoles.
- b) Configurar un espacio urbano de calidad en el que tengan cabida el mayor número de futuras actividades industriales impulsoras de tecnologías avanzadas e innovadoras.
- c) Fomentar un desarrollo urbano equilibrado y sostenible, como herramienta para la gestión responsable de los recursos y para asegurar su transmisión a las generaciones futuras.
- d) Diversificar la oferta de tipologías, productivas, industriales, dando cabida al mayor número de iniciativas provenientes de Empresas privadas.
- e) Fomentar y animar la acción conjunta de todos los agentes capacitados para intervenir en el desarrollo del Plan de Sectorización
- f) Fomentar y producir espacios significantes, de gran fuerza expresiva, que faciliten su reconocimiento y permitan su Identificación como propios de la actuación urbanística del Plan de Sectorización.
- g) Resolver el enlace con las infraestructuras ya existentes, o previstas, de abastecimiento de agua, gas natural, energía eléctrica y saneamiento.

4 ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN Y SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES

4.1 ENCUADRE TERRITORIAL

El ámbito de la actuación se localiza dentro del municipio de Alcorcón en la Comunidad Autónoma de Madrid, en su área metropolitana, a 14 kilómetros al oeste de la capital. Se enmarca en un entorno industrializado entre los núcleos urbanos de Villaviciosa de Odón y Móstoles, aunque dentro del Término Municipal de Alcorcón, coincidiendo con el límite de dicho TT.MM y el de Móstoles.

A nivel ambiental está ubicado al este de la ZEC Cuenca del Río Guadarrama a unos 4,2 km del límite de la misma.

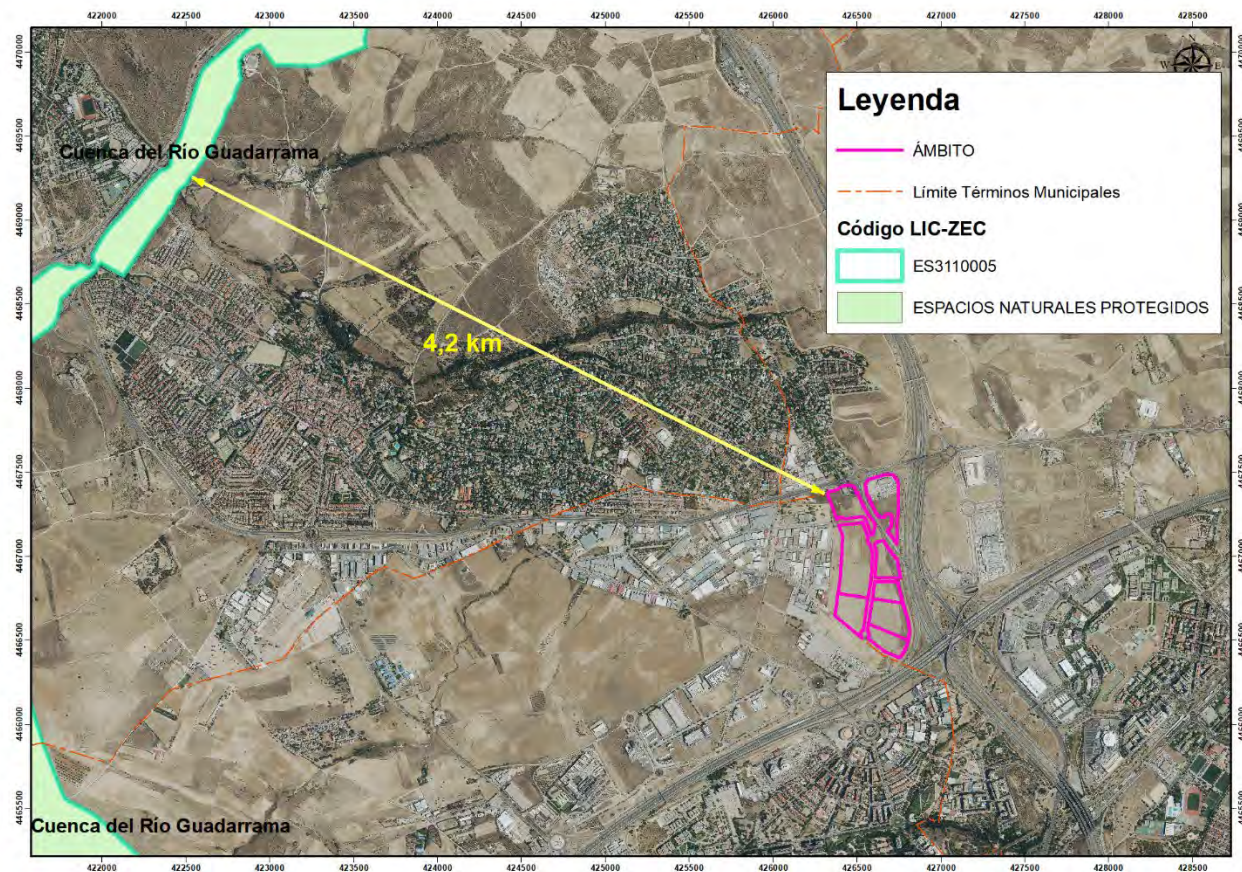


Figura 4-1. Encuadre territorial

Las coordenadas de un punto central del ámbito del sector son las siguientes:

X: 426.602	Y: 4.466.944
------------	--------------

El sector se sitúa al noroeste del casco urbano de Alcorcón tiene una forma irregular y se encuentra dividido en dos zonas de terreno separadas por la carretera M-506. En consecuencia, se trata de un sector discontinuo con unidad de ejecución única, por lo que se definen los linderos de los límites de ambas zonas que denominamos zona suroeste y zona noreste, que, se desarrollarán como una única unidad de ejecución.

Dentro del encuadre territorial es importante hacer constar que todo el límite Norte del sector está afectado por la expropiación de la carretera M-506 como consecuencia de PEI DE CONEXIONES EXTERIORES DEL SECTOR RETAMAR DE LA HUERTA.

4.2 ALCANCE DEL PLAN PARCIAL Y SUS ALTERNATIVAS

Dado que el desarrollo del planeamiento se enmarca sobre un ámbito territorial específico, no se contemplan alternativas de ubicación. Se han estudiado diferentes alternativas de delimitación del sector, atendiendo a criterios de accesibilidad, afecciones ambientales, ocupación de suelo y viabilidad económica y de gestión de la actuación.

Se ha considerado también la alternativa 0 de no intervención.

4.2.1 ALTERNATIVA 0

Esta alternativa de no actuación supondría conservar en su estado original los terrenos que se han elegido para localizar el polígono industrial.

Esta alternativa de no actuación carece de interés ya que va en contra del objeto del Avance del Plan de Sectorización e invalidaría la oportunidad, para el municipio y la Comunidad de Madrid, de contar con un nuevo polígono para esta actividad en un entorno muy demandado.

4.2.2 ALTERNATIVA 1



Para la definición de esta alternativa se describe brevemente cómo ha ido evolucionando su diseño a medida que se analizaban pros y contras generales. Sobre todo, en relación con el sistema de conexiones viarias en relación con la estructura viaria que rodea y atraviesa el sector. La primera imagen de la ordenación planteada fue la siguiente

En esta ordenación se planteaba un nudo de acceso sobre la calzada M-506 sentido sur tipo diamante con pesas, otros dos accesos de entrada desde la parte norte de la M-506 (uno para cada zona) y una conexión en el extremo Sur con la red viaria del municipio de Móstoles. **De los análisis internos y consultas realizadas se concluyó que este sistema de conexiones viarias era inviable.**

En cuanto a la ordenación interior de manzanas se planteaba una red viaria casi única que no permite una adecuada distribución de usos y una futura parcelación, remitida al Proyecto de Reparcelación, que pudiera adecuarse a la asignación de parcelas resultantes en función de las parcelas aportadas en el sistema de compensación

Como consecuencia de lo expresado se evolucionó hacia una nueva ordenación según se expresa en el siguiente esquema adjunto.

Esta evolución de la propuesta fundamentalmente simplificaba el nudo central sobre la calzada M-506 en sentido sur con una única rotonda situada en la zona de mayor superficie y un paso elevado sobre la M-506 para conectar con la otra zona, modificándose la posición de uno de los accesos desde la parte Norte de esta carretera. Asimismo, se mantenía el viario interior que, como en la propuesta inicial no permite



una adecuada distribución de usos y una futura parcelación, remitida al Proyecto de Reparcelación, que pudiera adecuarse a la asignación de parcelas resultantes en función de las parcelas aportadas en el sistema de compensación.

La evolución de la propuesta continuó hasta llegar a la que consideramos como alternativa 1:

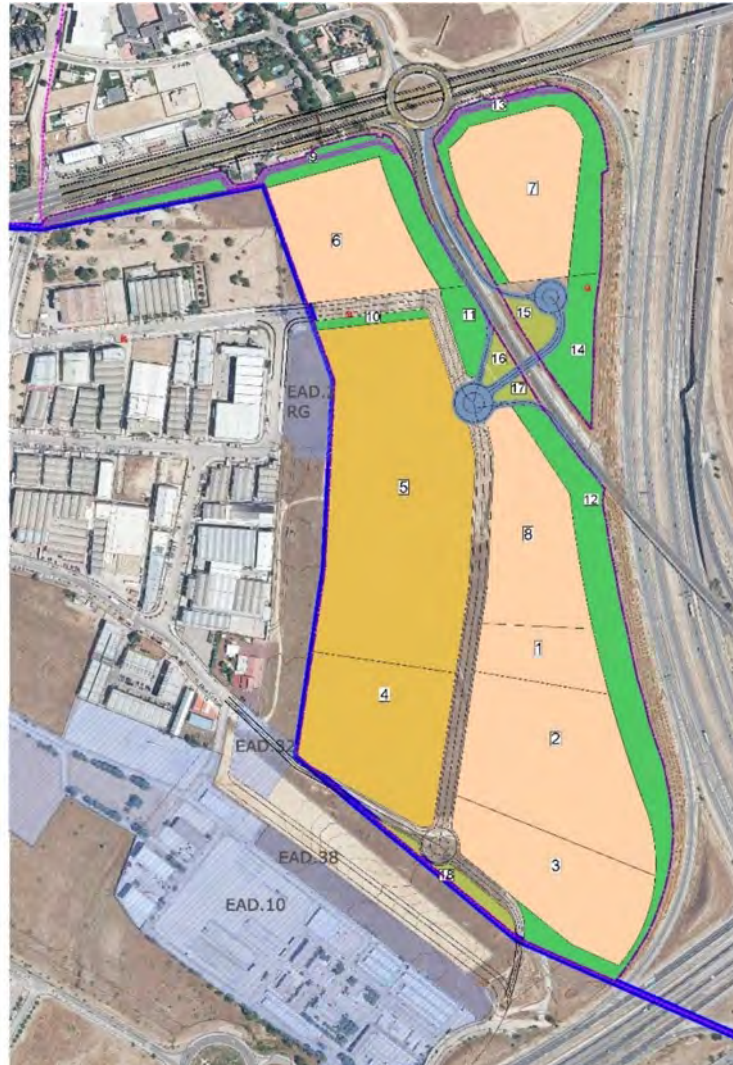


Figura 4-2. Alternativa 1

Como primera medida se efectúa una nueva delimitación del Sector excluyendo los terrenos determinados como a expropiar en el PEIRH, necesarios para la mejora y ampliación de la rotonda existente en la carretera M-506.

En relación con los accesos se rediseña en un núcleo central de comunicaciones sobre la calzada sentido sur de la carretera M-506, volviéndose a un diseño de diamante con pesa con las rotondas desplazadas a fin de situar las conexiones a las distancias adecuadas respecto de los nudos del viario exterior existente y suprimiendo las dos conexiones directas desde la parre norte de la M-506, creando como compensación conexiones directas con el futuro polígono industrial SNUC-1, que linda por el oeste y situado en el T.M. de Móstoles. El resto del diseño interior se mantenía casi invariable.

4.2.3 ALTERNATIVA 2

Se ha considerado como alternativa 2, la modificación del diseño interior de la denominada Alternativa 1 adaptándose a las futuras necesidades de adjudicación de parcelas por lo que se ha evolucionado hasta llegar a la que se describe y justifica a continuación:

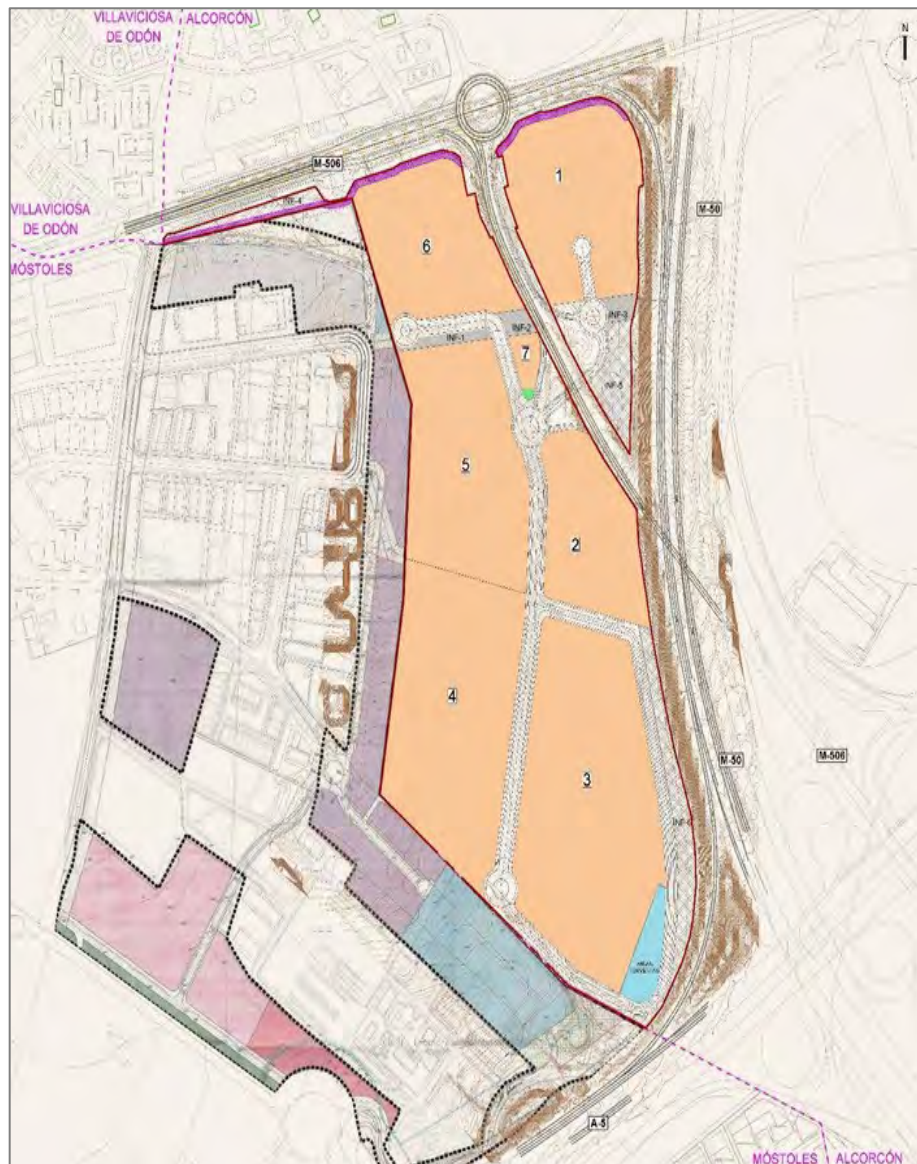


Figura 4-3. Propuesta de ordenación. Alternativa 2

La rotonda situada en la zona noreste distribuye un enlace de salida hacia la carretera M-506 y la M-50 y permitirá la conexión directa con la única manzana de uso lucrativo que se ubica en esta zona noreste.

La rotonda situada en la zona suroeste permite los accesos de entrada y salida desde la M-506 y es el punto de partida de la estructura viaria de esta zona suroeste. Esta estructura viaria está constituida por un eje vertical Norte – Sur que se desvía 90 ° hacia el Oeste en su parte norte y un vial secundario que cierra un anillo en la parte Sur. Esta estructura viaria permite la creación de un

pasillo de infraestructura eléctrica sobre el que transcurre la línea de doble circuito aéreo de UFD, existente que procede de la subestación eléctrica de Villaviciosa.

La vía pecuaria se modifica, en su trazado actual y se sitúa a lo largo del límite Norte del sector, colindante con los terrenos expropiados por el proyecto previsto en el Plan Especial de Infraestructura de conexiones exteriores del sector Retamar de la Huerta (PEIRH) sobre la carretera M-506. Se contempla la no interrupción del trazado de la Vereda de Villaviciosa al llegar a la carretera M-506 en su calzada que atraviesa el sector Viña Valdés, conectando entre ambas zonas mediante el paso elevado que se ha descrito anteriormente.

La red viaria descrita conforma una estructura de siete grandes manzanas, que serán parcelables de acuerdo con las condiciones que se especifiquen en las ordenanzas del Plan de Sectorización, una de ellas situada en la zona noreste sobre la que se ubica actualmente una actividad en funcionamiento y, las otras seis en la zona suroeste.

Dentro de la manzana situada en el sur del sector (manzana n ° 3 en plano) se incluye, como determinación no estructurante, una parcela de infraestructuras para uso de TANQUE DE TORMENTAS en una posición estratégica en función de las características topográficas del terreno y la ordenación proyectadas. Asimismo, dentro de la manzana situada al noroeste (manzana n ° 6 en plano) se incluye una parcela destinada a SERVICIOS DE RECICLAJE – GESTION DE RESIDUOS. Todo ello sin condicionar posibles subdivisiones en el momento de efectuar la reparcelación.

Las manzanas definidas son de gran superficie como conviene para el desarrollo de un moderno sector industrial en el que se plantean amplios espacios libres privados ajardinados definiéndose “a priori” las claves de ordenanza para uso industrial de cada manzana/parcela, que en todo caso podrán ser cambiados siempre que no se altere la edificabilidad (determinación estructurante) del sector.

4.2.4 JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

Todas las alternativas que se planteen están condicionadas por el trazado de la carretera M-506 que divide al ámbito en dos, por lo cual el elemento principal estructurante es el nudo que se plantea sobre esta carretera para conectar las dos zonas, tanto en cuanto a su diseño como en cuanto a su posición. Teniéndose en cuenta la topografía se plantea un nudo elevado sobre dicha carretera que la conecta con las dos zonas según se describe en el punto correspondiente de este documento utilizando dos rotondas como elementos distribuidores.

Analizadas las alternativas de ordenación señaladas, se considera que la **Alternativa 2 supone la mejor opción para el desarrollo del polígono logístico debido a los siguientes factores:**

1. Soluciona de forma adecuada sus conexiones respecto de las vías de comunicación que delimitan el Sector.
2. Permite la posibilidad futura de conectar directamente con el polígono industrial de Móstoles en caso de que exista acuerdo entre los dos municipios.
3. Delimita seis grandes manzanas que permite su futura subdivisión adecuada en parcelas al ejecutar la reparcelación, todo ello apoyado con el diseño de la red viaria.

4. Se determinan unos coeficientes de ocupación y edificabilidad sobre el suelo neto que permiten una gran permeabilidad visual y la generación de zonas ajardinadas privadas alrededor de las instalaciones industriales.

Por tanto, es la alternativa que se selecciona de cara al desarrollo del planeamiento.



Figura 4-4. Parcelación propuesta. Alternativa 2.

5 DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN

Aprobada definitivamente la iniciativa en el plazo de **3 meses** se presentará el Proyecto de Reparcelación.

Inscrito en el Registro el Proyecto de Reparcelación, se iniciarán las obras de urbanización, en un plazo **3 meses**, con una duración estimada de **2 años**.

Se admite la edificación simultánea con la urbanización, con los avales establecidos por la legislación vigente y las normas administrativas del Ayuntamiento de Alcorcón

6 POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES POR EL DESARROLLO DEL PLAN

6.1 METODOLOGÍA

Para la identificación de los impactos asociados al planeamiento, con el nivel de detalle de un Documento Inicial, se han evaluado los probables efectos significativos que el desarrollo tendrá sobre los elementos ambientales más significativos, incluyendo el cambio climático.

Para una primera aproximación de la cuantificación del impacto, la metodología aplicada para describir las características de los efectos ambientales es la habitualmente empleada en la redacción de documentos ambientales de evaluación, basada en los criterios de evaluación de la significación del impacto señalados en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental:

Naturaleza:

- Efecto positivo: Aquel admitido como tal, tanto por la comunidad técnica y científica como por la población en general, en el contexto de un análisis completo de los costes y beneficios genéricos y de las externalidades de la actuación contemplada.
- Efecto negativo: Aquel que se traduce en pérdida de valor naturalístico, estético-cultural, paisajístico, de productividad ecológica, o en aumento de los perjuicios derivados de la contaminación, de la erosión o colmatación y demás riesgos ambientales en discordancia con la estructura ecológico-geográfica, el carácter y la personalidad de una localidad determinada.

Momento:

- Efecto directo: Aquel que tiene una incidencia inmediata en algún aspecto ambiental.
- Efecto indirecto: Aquel que supone incidencia inmediata respecto a la interdependencia, o, en general, respecto a la relación de un sector ambiental con otro.

Acumulación:

- Efecto simple: Aquel que se manifiesta sobre un solo componente ambiental, o cuyo modo de acción es individualizado, sin consecuencias en la inducción de nuevos efectos, ni en la de su acumulación, ni en la de su sinergia.
- Efecto acumulativo: Aquel que al prolongarse en el tiempo la acción del agente inductor, incrementa progresivamente su gravedad, al carecerse de mecanismos de eliminación con efectividad temporal similar a la del incremento del agente causante del daño.
- Efecto sinérgico: Aquel que se produce cuando el efecto conjunto de la presencia simultánea de varios agentes supone una incidencia ambiental mayor que el efecto suma de las incidencias individuales contempladas aisladamente. Asimismo, se incluye en este tipo aquel efecto cuyo modo de acción induce en el tiempo la aparición de otros nuevos.

Temporalidad (duración):

- Efecto temporal: Aquel que supone alteración no permanente en el tiempo, con un plazo temporal de manifestación que puede estimarse o determinarse.

- Efecto permanente: Aquel que supone una alteración indefinida en el tiempo de factores de acción predominante en la estructura o en la función de los sistemas de relaciones ecológicas o ambientales presentes en el lugar.

+ Reversibilidad:

- Efecto reversible: Aquel en el que la alteración que supone puede ser asimilada por el entorno de forma medible, a medio plazo, debido al funcionamiento de los procesos naturales de la sucesión ecológica, y de los mecanismos de autodepuración del medio.
- Efecto irreversible: Aquel que supone la imposibilidad, o la «dificultad extrema», de retornar a la situación anterior a la acción que lo produce.

+ Alcance o extensión:

- Efecto próximo: Se produce en las inmediaciones de la actuación.
- Efecto alejado: Aquel que se manifiesta a distancia apreciable de la fuente.

+ Periodicidad:

- Efecto periódico: Se manifiesta con un modo de acción intermitente y continua en el tiempo.
- Efecto de aparición irregular: Aquel que se manifiesta de forma imprevisible en el tiempo y cuyas alteraciones es preciso evaluar en función de una probabilidad de ocurrencia, sobre todo en aquellas circunstancias no periódicas ni continuas, pero de gravedad excepcional.

+ Persistencia:

- Efecto continuo: Aquel que se manifiesta con una alteración constante en el tiempo, acumulada o no.
- Efecto discontinuo: Aquel que se manifiesta a través de alteraciones irregulares o intermitentes en su permanencia.

+ Una vez caracterizados los diferentes efectos, la valoración de los impactos se ha realizado de acuerdo a la siguiente escala:

- Compatible: Aquél cuya recuperación es inmediata tras el cese de la actividad, y no precisa prácticas protectoras o correctoras.
- Moderado: Aquél cuya recuperación no precisa prácticas protectoras o correctoras intensivas, y en el que la consecución de las condiciones iniciales requiere cierto tiempo.
- Severo: Aquél en el que la recuperación de las condiciones del medio exige la adecuación de medidas protectoras o correctoras, y en el que, aún con estas medidas, la recuperación precisa un periodo de tiempo dilatado.
- Crítico: Aquél cuya magnitud es superior al umbral aceptable. Se produce una pérdida permanente en la calidad de las condiciones iniciales, sin posible recuperación, incluso con la adopción de medidas protectoras o correctoras.

6.2 EFECTOS SOBRE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

El ámbito del Plan de Sectorización, se ubica en la Zona 3. Urbana Sur de la zonificación a efectos de la red de calidad del aire de la Comunidad de Madrid.

Para el análisis de la calidad del aire de partida se han consultado los datos de las estaciones de Móstoles y Alcorcón que son las más próximas de las disponibles en la Comunidad de Madrid.

La estación de Móstoles responde a una estación suburbana ubicada en el Parque Liana, y la de Alcorcón es urbana, ubicada en el Colegio Blas de Otero. Si se analiza el acumulado de los últimos 100 días para ambas estaciones se comprueba que presentan datos de calidad similares.

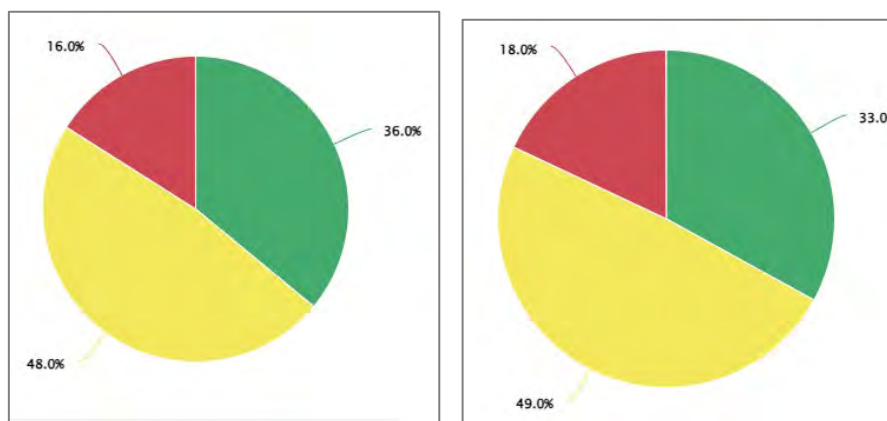


Figura 6-1. Estación de calidad del aire de Móstoles y Alcorcón

La calidad del aire en las estaciones está entre **razonablemente buena y regular**.

El desarrollo del planeamiento tendrá una incidencia sobre el clima local, la calidad del aire y en consecuencia la contaminación atmosférica, aspectos que inciden, a su vez, sobre el cambio climático de forma directa e indirecta.

Hay que tener en cuenta también en este sentido la **contaminación lumínica**. El principal efecto del cambio de uso es la generación de mayor presencia lumínica en zonas que en la actualidad no están iluminadas, si bien existen entornos urbanos próximos la mayor parte del perímetro. El planeamiento objeto de evaluación diseñará las medidas de sostenibilidad acordes a mitigar el impacto de la contaminación lumínica, aprovechando el empleo de las mejores técnicas disponibles y criterios de diseño acordes a la reducción de la contaminación lumínica.

Tanto en la fase de materialización del planeamiento propiamente (urbanización y edificación) como de funcionamiento es previsible incidencia sobre este elemento.

A nivel de urbanización y edificación, se generarán impactos propios de las obras, como son polvo, ruido, emisiones de gases contaminantes por los motores de combustión, etc.

En relación a los impactos de las obras, se trata de un impacto temporal que deberá controlarse en la fase de obras, tanto de urbanización como de edificación, mediante el correspondiente programa de vigilancia, y que es un impacto compatible, ya que es reversible e intermitente. La valoración del impacto se estima en:

Naturaleza: negativo.
Momento: directo.
Acumulación: simple.

Alcance: efecto próximo.
Periodicidad: de aparición irregular
Persistencia: discontinuo

Temporalidad: temporal.

Reversibilidad: reversible.

VALORACIÓN: COMPATIBLE

Hay que tener en cuenta, también, que el desarrollo del planeamiento se hará de forma faseada (primeramente, urbanización y posteriormente edificación con el desarrollo propuesto en el desarrollo previsible del plan descrito en el apartado 5) por lo que los impactos se irán produciendo de forma progresiva, si bien ello penaliza la duración del impacto que, aunque baja de intensidad se alarga en el tiempo. La implementación de medidas preventivas y correctoras sobre estos impactos minimizará la generación y la persistencia de los mismos. La concreción de los distintos proyectos constructivos, tanto de urbanización como de edificación, deben valorar la incidencia que se genera sobre estos elementos y definir las medidas concretas necesarias para su minimización o prevención si es posible.

En la fase de funcionamiento del sector, con el uso industrial previsto, la afección sobre la contaminación atmosférica y demás aspectos asociados a este elemento, vienen motivados por el incremento de afluencia de vehículos tras la urbanización y puesta en funcionamiento del sector, lo que genera una mayor aglomeración y por tanto mayores emisiones de los motores de combustión. Además, los consumos eléctricos de las instalaciones, como impacto indirecto, siempre que no provengan de fuentes renovables, supondrán un incremento de las emisiones en la generación de la energía eléctrica. El resto de aspectos, como puede ser polvo o partículas se ven reducidos por la propia condición urbanizada del sector.

6.3 EFECTOS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO

En relación al clima local y el cambio climático, el planeamiento supone un cambio de uso de suelo que conlleva la retirada de la cubierta vegetal del ámbito del sector (mayoritariamente con un uso de secano) y la impermeabilización del suelo. Hay una parte de la superficie del sector que ya se encuentra impermeabilizada por el uso actual (aprox. 25.000 m²).

La impermeabilización del suelo incide de forma especial en el efecto de isla de calor que generan los entornos urbanos. La incidencia del impacto sobre este elemento está condicionada a las medidas para la mitigación y reducción del impacto que se implementen, tanto en la presente fase como en fases posteriores de desarrollo. Si el planeamiento tiene en cuenta mecanismos de mitigación el impacto sobre este elemento puede ser de baja entidad.

Los efectos sobre el cambio climático que se generan por el desarrollo del planeamiento tienen dos vertientes, por un lado, **las propias emisiones que se generan tanto en la fase de obras como en la de explotación, así como la pérdida de la capacidad de sumidero y por otro lado la vulnerabilidad del sector a los efectos del cambio climático.**

6.3.1 HUELLA DE CARBONO

El desarrollo del planeamiento supone una nueva fuente de consumo energético tanto durante la fase de desarrollo constructivo como de puesta en funcionamiento e incluso desmantelamiento, correspondiendo de forma directa e indirecta en el incremento de la emisión de gases de efecto

invernadero. Las fuentes principales a tener en cuenta en el análisis potencial del impacto directo e indirecto en la emisión de gases GEI son:

- Consumo de energía eléctrica
- Consumo de combustible (fuentes fijas y móviles)
- Consumo de agua y tratamiento de residuos.
- Destrucción y/o inadecuada gestión de sistemas con capacidad de sumidero (forestales, agrícolas y marinos fundamentalmente)

El incremento de la duración de las olas de calor y el incremento en los días con temperaturas cálidas, tiene una repercusión adicional sobre el incremento del consumo energético de las instalaciones industriales por las necesidades de refrigeración, principalmente de los equipos eléctricos, con un correspondiente aumento de los picos de emisiones de GEI. Del mismo modo infraestructuras como el tanque de tormentas suponen consumos adicionales de electricidad en caso de puesta en funcionamiento.

La fase de desarrollo del sector, es decir la fase de obras, supone un pico de consumo tanto por las actuaciones de movimiento de tierras y demás unidades de obra (como principales focos emisores de GEI) como por el consumo asociado al transporte y fabricación de materiales. En todo caso se trata de una fase de corta duración, en relación a los horizontes temporales que se manejan a nivel de cambio climático, con una contribución puntual, si bien por ello no menos significativa. En esta fase, por tanto, se deben establecer medidas para la minimización del impacto que se materializarán en el proceso de evaluación del impacto del presente Plan de Sectorización en todas sus fases de desarrollo, y cuyas pautas se definen más adelante en el presente documento.

La fase de puesta en funcionamiento y explotación, constituye un punto de consumo de energía, que habrá de minimizarse atendiendo a dos focos de intervención:

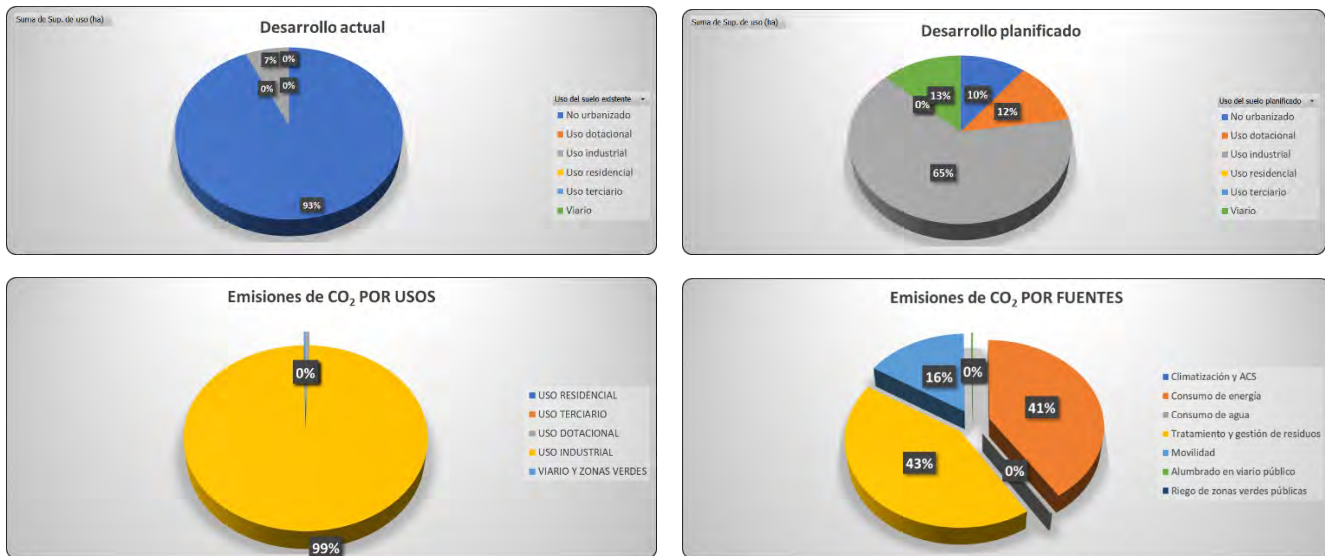
- Optimización en el diseño y dimensionamiento de los equipos.
- Implementación de medidas de autoconsumo energético con fuentes de energía renovables.
- Diseños que fomenten la disposición de zonas verdes privadas (si es posible) que mejoran las condiciones de confort climático local y a su vez suponen un sumidero de carbono.

El planeamiento prevé la sectorización de un sector para un uso industrial. A efectos del cálculo de la huella de carbono, implica un cambio de los usos del suelo, desde el actual, ocupado mayoritariamente por cultivos de secano, con una pequeña área pavimentada por una campa de almacenamiento de vehículos, a un suelo industrial.



Figura 6-2. Usos del suelo mayoritarios actualmente

Realizando una estimación preliminar conforme a las superficies del sector, se puede considerar el siguiente reparto:



En una estimación inicial se considera un balance positivo de 26.150,989 Kg CO₂ eq/año, teniendo en cuenta las actividades industriales, las zonas de equipamiento (tanque de tormentas) y protección de comunicaciones y el sistema viario; así como la pérdida de la capacidad de sumidero por el cambio del uso del suelo actual. Se trata de una estimación preliminar, pero que indica que se deben establecer medidas para compensar las emisiones y reducirlas en la medida de lo posible (generación de zonas verdes en el interior de las parcelas, reducción de las zonas completamente impermeables, implantación de elementos de generación eléctrica alternativa para el autoconsumo, etc.)

Emisiones por usos del ámbito	26,071,021.39	kg CO ₂ eq
Emisiones por cambio del uso del suelo	79,968.00	kg CO ₂ eq
EMISIONES TOTALES DEL ÁMBITO	26,150,989.39	kg CO ₂ eq

Figura 6-3. Estimación de emisiones. Calculadora de Huella de Carbono de la Comunidad de Madrid.

Las estimaciones obtenidas son debidas al aumento de la superficie ocupada y activa, que pasa de 7% en el escenario actual al 65% en el planteado por el plan de sectorización. Dado que no se dispone de mayor grado de desarrollo del planeamiento es necesario ajustar estos números en las fases posteriores de evaluación para ajustar las medidas de mitigación a las necesidades concretas. Por ello, se ha acompañado este cálculo con algunas medidas recomendadas para la mitigación del impacto del planeamiento sobre el Cambio Climático dirigidas al proyecto o proyectos de ejecución posteriores.

Como pautas para **minimizar el impacto sobre el cambio climático las medidas que se concreten deberían ir enfocadas** a los siguientes aspectos:

- Reducción del consumo energético.
- Fomento del uso de fuentes de energía renovables.
- Optimización energética en la instalación y explotación de los equipos.

- Uso de tecnologías (luminarias eficientes, consumo eficiente de combustibles y uso de combustible con bajo contenido en carbono, aplicaciones domóticas, etc.) para el ahorro y eficiencia energética.
- Cálculo de la huella y establecimiento de mecanismos de compensación de la huella de carbono mediante la reducción en la generación.
- Fomento de la movilidad sostenible. Este último aspecto, dada la naturaleza del sector tiene poca incidencia ya que solo se puede fomentar para el conjunto de los trabajadores de las instalaciones, pero no tiene orientación alguna a la población general al ser un sector industrial, por lo que la participación en la mitigación es baja.
- Mejora del ciclo del agua.

6.3.2 ADAPTACIÓN Y VULNERABILIDAD

Para el análisis de la vulnerabilidad del Sector y su ámbito territorial en relación al cambio climático, desde la perspectiva ambiental, económica y social y de los impactos previsibles, se deben considerar dos tipos de factores que influyen en la vulnerabilidad:

- Sensibilidad del planeamiento a los efectos del cambio climático para cada cadena de impacto.
- Capacidad de respuesta y adaptación

La vulnerabilidad es:

$$\text{Vulnerabilidad} = \text{Función} (\text{Exposición} + \text{fragilidad} - \text{capacidad de adaptación})$$

El desarrollo previsible del planeamiento desarrolla **6 parcelas de naturaleza industrial**, que serán los principales focos de atención a nivel de cambio climático. Los principales aspectos de vulnerabilidad a los que se está expuesto son riesgos climáticos:

- Inundaciones o avenidas de origen fluvial
- Sequías
- Lluvias torrenciales
- Temperaturas extremas
- Ráfagas de aire
- Contrastes térmicos
- Olas de calor

Según los datos disponibles en las distintas fuentes de información cartográfica, los riesgos más probables en la zona son la sequía y las olas de calor, resultando una vulnerabilidad media frente a estas.

Para mitigar la vulnerabilidad del sector a los efectos del Cambio Climático y favorecer su adaptación es necesario que el Estudio Ambiental Estratégico se detallen los cálculos y se evalúen de forma específica los riesgos, y se propongan medidas que podrían aumentar la resistencia y resiliencia frente a este y disminuir los riesgos asociados.

En relación a la sequía, se debe garantizar la disponibilidad de recursos hídricos del sector para el escenario operacional, para lo cual el organismo de cuenca deberá informar el planeamiento de acuerdo a lo establecido en el artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas. Igualmente, **las distintas fases de desarrollo del planeamiento deben tener en cuenta en sus criterios de diseño,**

condiciones de ahorro de recursos, optimización del ciclo del agua y reducción del consumo. Para ello los distintos documentos posteriores al presente documento de alcance, incorporarán, en el ámbito de sus competencias los cálculos y medidas necesarias para fomentar esta filosofía en todas las fases.

Por último, siguiendo con las vulnerabilidades mencionadas, se ha evaluado el efecto "Isla de Calor Urbana" en el área del planeamiento, estudiando la permeabilidad del suelo en el escenario operacional y observando que el sector será prácticamente impermeable, a excepción de las bandas de protección de infraestructuras, que hasta que no se desarrollen se mantendrán en la condición actual de seco. Se estima que aproximadamente el 90 % del mismo sería prácticamente impermeable, disminuyendo la disipación del calor y aumentando el efecto Isla. **Para evitar el aumento de este efecto se propondrán en los documentos de desarrollo del presente documento inicial las medidas concretas de aumento de la permeabilidad del suelo como el uso de materiales porosos o la instalación de cubiertas vegetales, así como terminaciones (a nivel de edificios) que mejoren el confort climático.**

6.3.3 VALORACIÓN DEL IMPACTO

De las conclusiones del análisis realizado se extrae la siguiente valoración del impacto por el desarrollo del planeamiento:

Naturaleza: negativo.	Alcance: efecto próximo.
Momento: directo.	Periodicidad: de aparición regular
Acumulación: simple.	Persistencia: continuo
Temporalidad: permanente.	VALORACIÓN: MODERADO
Reversibilidad: irreversible.	

6.4 EFECTOS SOBRE LA GEOLOGÍA Y USO DEL SUELO

Desde el punto de vista geológico la zona puede enclavarse dentro de la Cuenca Terciaria de Madrid, limitada por el Sistema Central, Sierra de Altomira y Montes de Toledo. Tectónicamente constituye una cuenca intracratónica compleja, que resultó de los movimientos relativos de la placa Ibérica durante la orogenia Alpina, la cual se halla colmatada por sedimentos de edad Terciaria.

El sector se caracteriza a grandes rasgos por presentar un terreno arcósico arenoso de edad Miocena procedente de la erosión de granitos y neises de la S^a de Guadarrama. Estos materiales neógenos aflorantes en la zona tienen composición arcósica y forman parte de la denominada Facies Madrid. Son las facies más extendidas de la zona y corresponden a facies distales o laterales de abanicos aluviales, con mayor proporción de finos.

En este nivel compuesto principalmente por materiales detríticos arcósicos típicos de la zona, las proporciones de arenas y limoarcillas pueden ser variables.

Desde el punto de vista geomorfológico se presenta un relieve suave alomado en el que se conservan algunas plataformas elevadas. La red fluvial está moderadamente encajada,

desarrollándose vegas más o menos amplias en el fondo de los valles. El río Guadarrama y sus afluentes constituyen la red fluvial principal cercana a Villaviciosa de Odón-Alcorcón, y es tributaria del Tajo. En la parcela no se identifican morfologías de cauces marcadas que hagan prever un impacto significativo por la transformación.

Desde el punto de vista del uso del suelo, el entorno del emplazamiento corresponde a zonas de pastizal asociado al proceso de abandono de cultivo de cereal y el núcleo urbano de Alcorcón, que se localiza próximo al sector, junto con otros desarrollos también industriales.

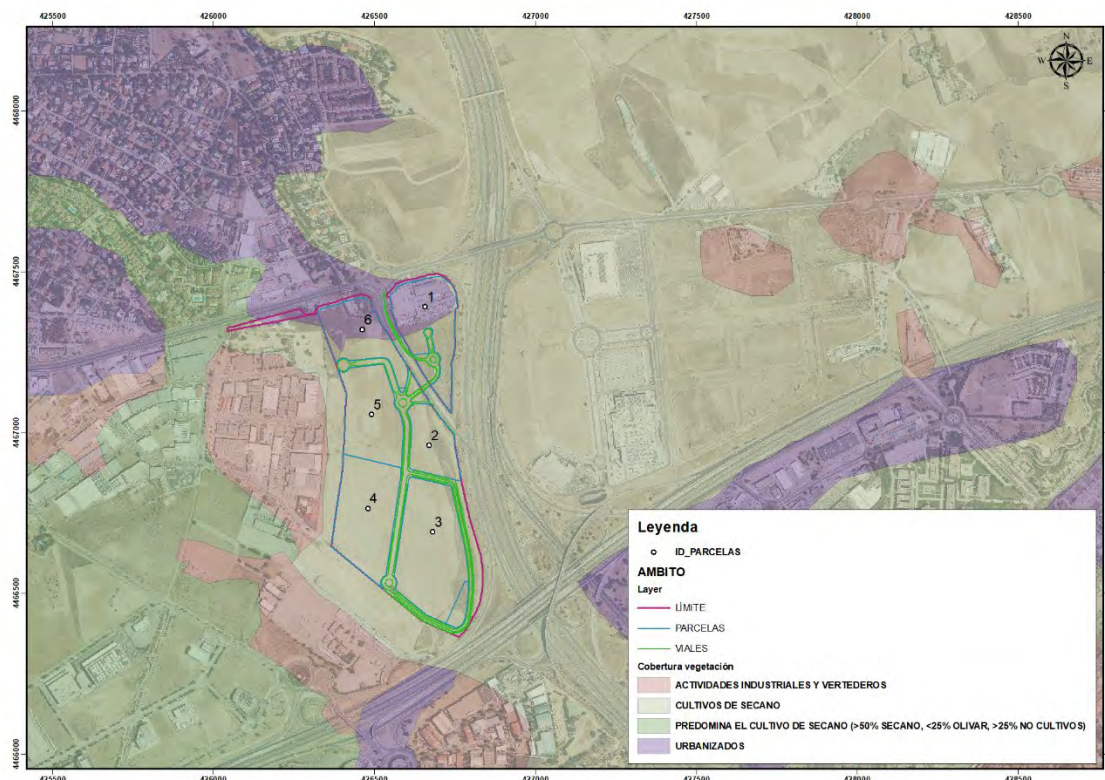


Figura 6-4. Uso del suelo actual en el ámbito del sector

Como impactos sobre el suelo se considera como fuentes potenciales de impacto el propio cambio de uso del suelo que supone la ordenación, con la correspondiente impermeabilización de las superficies. También se identifica como impacto la pérdida de capacidad agrológica del suelo, que se debe evaluar en comparación con el proceso de abandono que están sufriendo los cultivos en la zona. La superficie del suelo afectada es de 369.072,06 m² (36,9 Ha). Igualmente se identifica como afección la potencial alteración de la calidad del suelo por eventos accidentales puntuales por derrames incontrolados de combustibles o aceites asociados al mantenimiento de la maquinaria de obra, o durante la fase de explotación. En este sentido se valora la situación de partida del suelo.

Se ha realizado informe preliminar del estado de contaminación del suelo en el sector industrial "Viña Valdés" en Alcorcón de fecha octubre de 2024 que se incluye como **Apéndice 2** al presente documento. Este informe se realiza en el marco de la Ley 7/2022 de residuos y suelos contaminados y el Decreto 9/2005 por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminadoras del suelo y los criterios estándares para la declaración de suelos contaminados.

Como conclusión de dicho estudio se establece:

- Según lo definido en el estudio de ortofotografía histórica se desprende que **la mayoría de las parcelas han tenido una actividad exclusivamente agrícola**. La única actividad relevante que existe es la de campa para vehículos que continuará en el mismo sitio tras la aprobación de la iniciativa urbanística y la ejecución del proyecto de urbanización. En conclusión, las actividades analizadas en el apartado anterior no tienen posibilidad de haber creado una contaminación de los suelos cuya magnitud haga necesaria una segunda fase de estudios analíticos.
- No se considera necesario el estudio y reconocimiento analítico del suelo, al poder garantizar, con los trabajos de este estudio, un estado de suelo que no condicionará el futuro desarrollo del sector industrial "Viña Valdés" de Alcorcón.



Figura 6-5. Posibles focos de afección al suelo

Para la fase de explotación del planeamiento, si se analiza el potencial impacto se contemplan fuentes que se situarían en superficie, por lo que el patrón de afección potencial del suelo, que sería un impacto sinérgico con la afección sobre las aguas subterráneas que se considera relevante originaría una alteración de intensidad decreciente con la profundidad localizada en las inmediaciones del punto de vertido. En este sentido, la impermeabilización del suelo reduce el riesgo de contaminación del suelo. **La tipología de la actividad que se desarrollará en el futuro hace prever que el riesgo en este sentido será puntual y asociado a pérdidas de aceite de motor o circunstancias similares, por el tipo de industria al que está destinado el sector.** Por ello se considera un impacto medio-bajo sobre este elemento. La significancia del impacto está más asociada al cambio de uso que a la potencial contaminación del mismo.

Los impactos asociados al cambio de uso son:

- Compactación del suelo.
- Sellado del Suelo: La urbanización implica un aumento en las superficies impermeables (asfalto, edificaciones), lo que reduce la infiltración de agua, incrementa la escorrentía superficial y altera el ciclo hidrológico natural.
- Erosión: La eliminación de la cobertura vegetal y la modificación del terreno pueden incrementar la susceptibilidad del suelo a la erosión por viento y agua. En este caso, ya que se impermeabiliza se reduce la potencial erosión.

En el supuesto de implantarse instalaciones potencialmente contaminadoras del suelo, se estará a lo dispuesto para su tramitación en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.

De las conclusiones del análisis realizado se extrae la siguiente valoración del impacto:

Naturaleza: negativo.	Alcance: efecto próximo.
Momento: directo.	Periodicidad: de aparición irregular
Acumulación: simple.	Persistencia: discontinuo
Temporalidad: permanente	VALORACIÓN: COMPATIBLE
Reversibilidad: irreversible.	

6.5 EFECTOS SOBRE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

En relación a aspectos como **ruido y vibraciones** se distingue la fase de obras, en la que se generan los impactos propios de obras y que pueden ser minimizados con medidas correctoras, de la explotación del nuevo uso. De cara a valorar la incidencia de este último **se llevará a cabo un estudio acústico en fases posteriores del planeamiento.** De los resultados definidos en dicho documento derivarán las medidas adicionales a implementar que sean necesarias para minimizar el impacto sobre este aspecto (por ejemplo, pantallas acústicas) en la fase de explotación del planeamiento.

El municipio de Alcorcón cuenta con un Plan de Acción de Lucha Contra el Ruido, que tiene como partida principal el Mapa Estratégico de Ruido y la Zonificación acústica aprobado en 2013, así

como el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y el Plan local de calidad del aire 2013-2016. En el ámbito del sector, la incidencia acústica viene motivada por la proximidad del viario, especialmente la M-50. Los niveles que se alcanzan son mayormente 65-69 dB (A) en la situación actual.



Figura 6-6. Mapa estratégico de ruido de Alcorcón. Fuente: CEDEX

Si atendemos a la emisión generada únicamente por el sistema viario, de forma desagregada, se ha consultado la información disponible en el MITECO para los niveles de día y tarde, que son los que mayor interés tienen para un sector como el que se prevé, de uso industrial.

Como puede verse en las imágenes adjuntas los niveles generados para el día y la tarde son similares, con isófonas del entorno de los 65 dB(A) en la mayor parte de la zona norte del sector por la proximidad de los ejes viarios existentes, y con isófonas de entre 55 y 60 dB(A) para la zona sur del ámbito, donde la influencia del viario es menos patente.

DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO
AVANCE DEL PLAN DE SECTORIZACIÓN DEL SECTOR DE SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO DENOMINADO "VIÑA VALDES"
PARA USO INDUSTRIAL EN ALCORCON (MADRID)

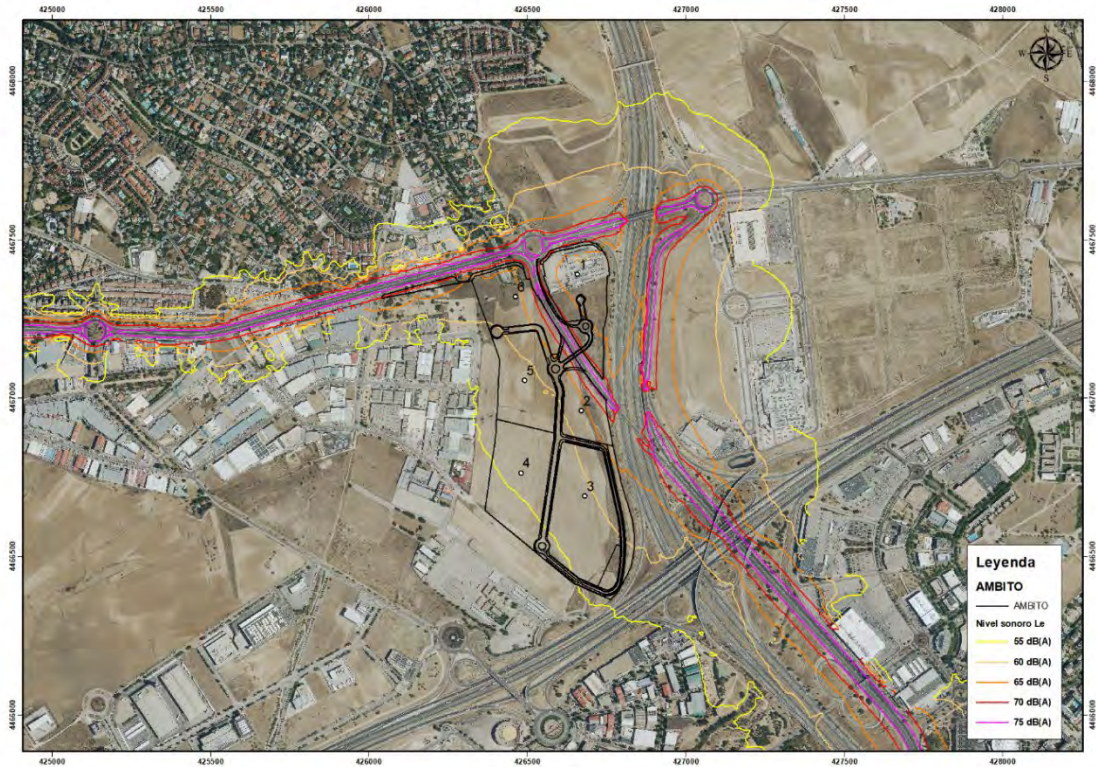


Figura 6-7. Nivel tarde. Fuente: © Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

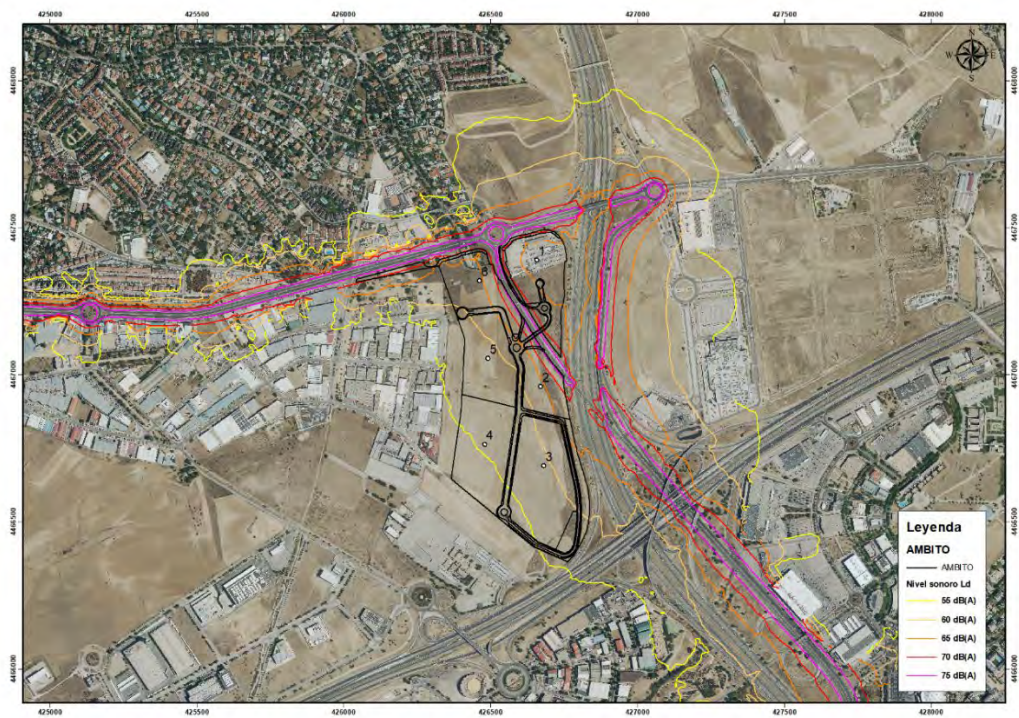


Figura 6-8. Nivel día. Fuente: © Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

Los objetivos acústicos que se deben garantizar para el uso industrial son los definidos en la tabla adjunta:

Tipo de área acústica	Indices de ruido		
	L _d	L _e	L _n
a Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial .	65	65	55
b Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
c Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
d Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c.	70	70	65
e Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
f Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

(1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre. I

(2) En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruidos aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

Durante la fase de obras se deberán aplicar medidas para que el desarrollo de la urbanización, y las posteriores de las edificaciones generen la menor afección sobre las poblaciones y polígonos industriales próximos.

Para la fase de explotación, como se ha indicado se deben establecer los mecanismos necesarios para garantizar que se cumplen los objetivos acústicos definidos anteriormente, tanto en las emisiones que genere el sector hacia las zonas próximas como en las que se perciban por los usuarios del mismo.

De las conclusiones del análisis realizado se extrae la siguiente valoración del impacto:

Naturaleza: negativo.	Alcance: efecto próximo.
Momento: directo.	Periodicidad: de aparición irregular
Acumulación: simple.	Persistencia: discontinuo
Temporalidad: permanente.	VALORACIÓN: COMPATIBLE
Reversibilidad: reversible.	

6.6 EFECTOS SOBRE LA HIDROLOGÍA SUPERFICIAL Y SUBTERRÁNEA

Según los datos disponibles el ámbito del sector **no se ve afectado por ningún cauce público, ni se identifican líneas de drenaje de gran relevancia**. En el desarrollo del sector se deberá analizar la red de drenaje interior del mismo, de forma que la solución que se le dé al **drenaje interior** de la urbanización no afecte en ningún caso a terceros, permita la continuidad de los flujos de escorrentía y se fomente la implantación de elementos que reduzcan los caudales punta. Se ha previsto en el ámbito del sector un tanque de tormentas, ubicado en la zona sureste.

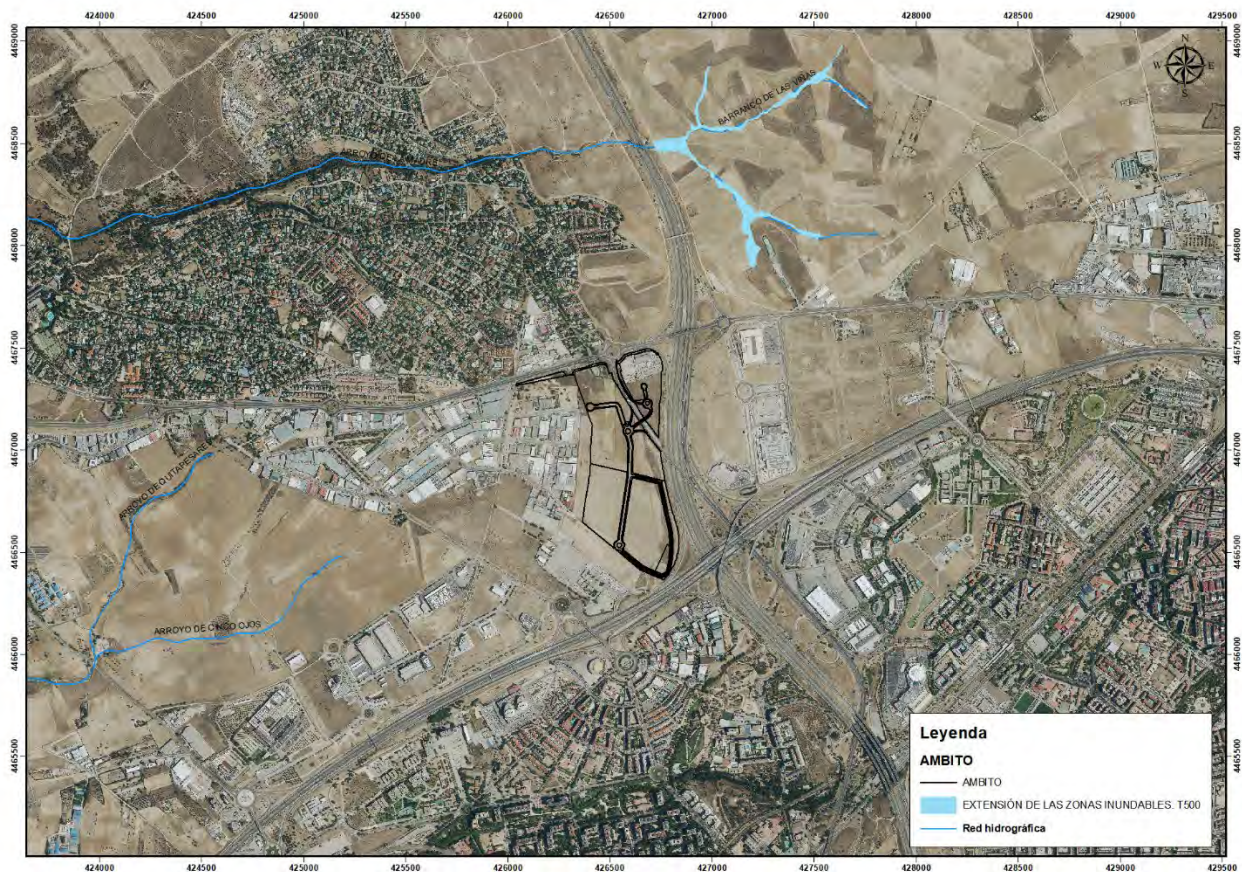


Figura 6-9. Afección a la red hidrográfica

Teniendo en cuenta lo comentado, los potenciales impactos sobre la hidrología superficial y subterránea son:

1. Alteración del Régimen Hidrológico

- **Modificación del flujo de agua:** La urbanización del área puede alterar el flujo natural de la escorrentía superficial, lo que podría cambiar los patrones de drenaje y aumentar la velocidad del agua que caiga en la superficie del sector. Esto podría afectar a las parcelas ubicadas aguas abajo, además de modificar la calidad del agua por los arrastres de contaminantes del viario y de la urbanización.
- **Reducción de la capacidad de infiltración:** Al pavimentar y construir sobre áreas naturales, se reduce la capacidad del suelo para infiltrar agua, lo que incrementa el volumen y la velocidad de escorrentía superficial. Esto podría incrementar el riesgo inundaciones durante eventos de lluvia intensa. Igualmente repercute sobre la capacidad de recarga de acuíferos, si bien la extensión del planeamiento es reducida, con lo cual la capacidad de recarga actual es baja.

2. Riesgo de Inundaciones

- No se prevé que se incremente de forma significativa el riesgo de inundación del sector por la urbanización, ya que no está próximo a cauces, ramblizos o vaguadas, aunque se debe tener en cuenta que el cambio de uso del suelo podrá repercutir sobre zonas que se localicen aguas abajo en la misma cuenca vertiente del sector.

3. Impacto en la calidad del agua.

- Las actividades de construcción y la presencia de superficies impermeables aumentan la carga de contaminantes en la escorrentía superficial (aceites, grasas, ...). Estos contaminantes, como aceites, productos químicos de construcción, y sedimentos, podrían acabar en el barranco o en otros sistemas naturales, afectando la calidad del agua. Dado que el uso del sector es de naturaleza industrial se debe garantizar que en ningún caso aguas industriales sean vertidas a la red hidrográfica superficial o subterránea sin el tratamiento correspondiente.
- Para las aguas subterráneas el impacto en la calidad del agua influye en episodios de vertidos accidentales, que teniendo la tipología del sector no son muy probables. Tanto el tipo de materiales que constituye el subsuelo como la distancia a la que localizan los pozos en el entorno indican que existe una capacidad de transmisión de la contaminación por su permeabilidad que se considera media-baja, con un riesgo bajo de afección a las aguas subterráneas.

Por todo ello, el impacto en la variable hidrología superficial y subterráneas, de acuerdo a lo anteriormente descrito, se valora como leve y transitorio en la fase de obras, en la medida en que se trata de potenciales derrames accidentales de carácter puntual y limitados al tiempo de ejecución de las obras. Respecto a la fase de desarrollo del planeamiento, el impacto se valora tal y como se indica a continuación:

Naturaleza: negativo.	Alcance: efecto próximo.
Momento: indirecto	Periodicidad: de aparición irregular
Acumulación: sinérgico.	Persistencia: discontinuo
Temporalidad: temporal.	VALORACIÓN: COMPATIBLE
Reversibilidad: reversible.	

6.7 EFECTOS SOBRE LA VEGETACIÓN, LOS HÁBITATS Y LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS

No hay afección sobre hábitats de interés comunitarios o espacios naturales protegidos, incluyendo espacios de la Red Natura 2000. Tampoco se localizan zona de hábitats de interés comunitario cartografiados.

La vegetación que hay en el ámbito del nuevo sector es de poco interés, ya que corresponde principalmente a zonas de cultivo de secano. Como ejemplares arbóreos, en la visita a campo realizada, se identifica un ejemplar de *Populus alba* aislado al sur del sector, y el resto son ejemplares

asociados fundamentalmente a las edificaciones e instalaciones existentes al norte del sector con un origen completamente antrópico. Destaca un seto perimetral de *Cupressus arizónica* y una pequeña agrupación de 6 ejemplares de *Pinus halepensis* en las inmediaciones de la gasolinera como elementos más numerosos. El resto de elementos arbóreos identificados corresponden a ejemplares dispersos.

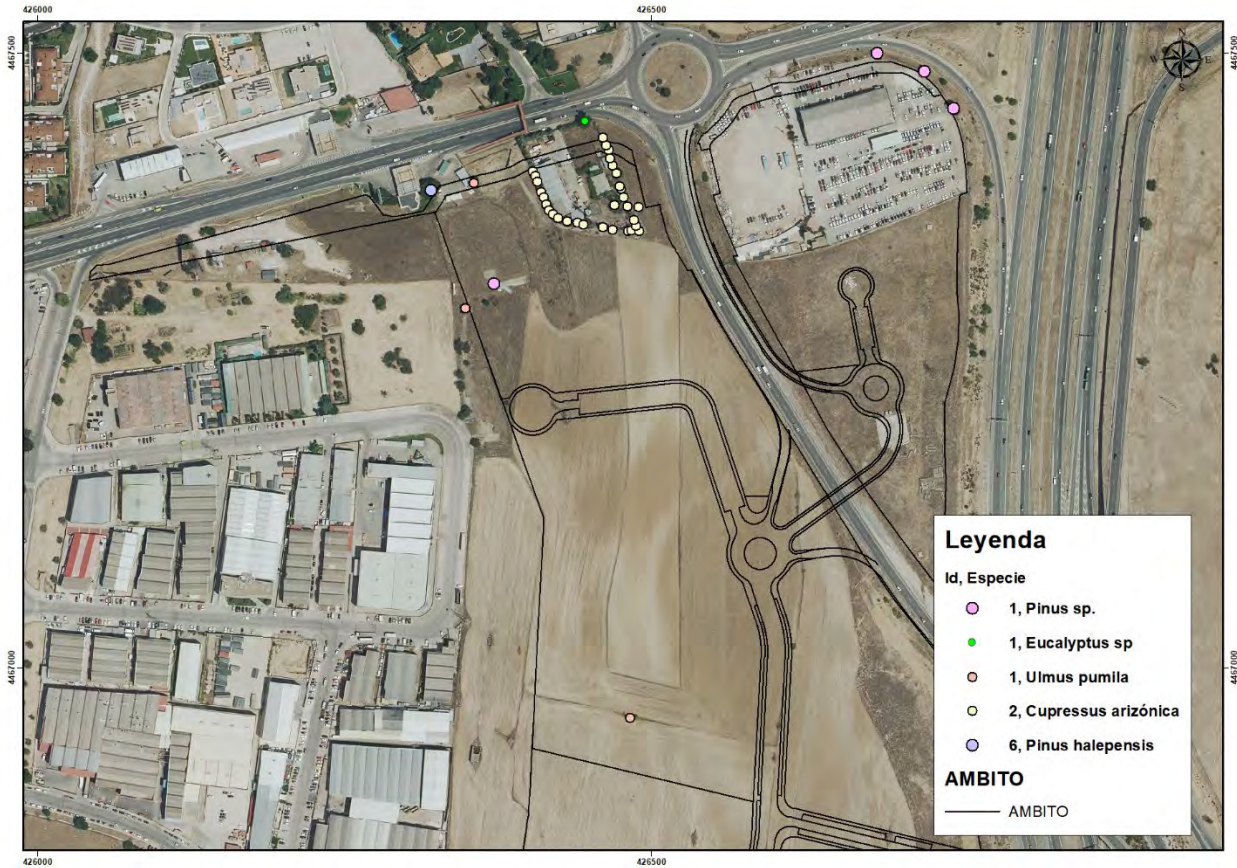


Figura 6-10. Inventario de arbolado

El origen de la vegetación es de plantación, y presentan un estado de conservación bajo. Esta cobertura vegetal **se verá afectada de forma directa por la ordenación**, a excepción de las preexistencias que se mantengan, como la campa de vehículos de la zona norte. El impacto sobre este aspecto se considera bajo.

Naturaleza: negativo.
Momento: directo.
Acumulación: simple.
Temporalidad: temporal.
Reversibilidad: reversible.

Alcance: efecto próximo.
Periodicidad: de aparición irregular
Persistencia: discontinuo
VALORACIÓN: COMPATIBLE

6.8 EFECTOS SOBRE LA FAUNA

El desarrollo del planeamiento genera un impacto, en primer lugar, directo durante la ejecución de las obras, produciendo un desplazamiento temporal de la fauna y la destrucción de zonas de caza y nidificación. En segundo lugar, se produce un impacto durante la fase de explotación y desarrollo del planeamiento asociada a:

- **Reducción de Áreas de Caza:** Este efecto se genera principalmente sobre la avifauna y grandes mamíferos, que dependen de grandes áreas abiertas para cazar. La urbanización que supondrán el plan parcial reduce el espacio disponible, limitando sus oportunidades de encontrar presas. En este caso, la proximidad de zonas naturales próximas y la presencia cercana de un espacio urbano reduce la significancia del impacto, ya que las zonas de campeo ya se encuentran fragmentadas.
- **Potencial destrucción de zonas de nidificación** principalmente por la destrucción de arbolado o estructuras que las aves utilizan para nidificación. También se produce este impacto para pequeños mamíferos tales como conejos, roedores, etc. En este caso, dado que la cobertura principal del área del futuro sector es de pradera, la posibilidad de que se localicen nidos es muy baja, reducida a los ejemplares arbóreos comentados en el apartado anterior. Igualmente se establecerán las medidas necesarias para prevenir cualquier eliminación directa de ejemplares de fauna.
- **Eliminación directa de ejemplares por el desarrollo del planeamiento.** Durante las obras existe el riesgo de eliminación de ejemplares de baja movilidad que se podrá corregir con medidas correctoras.
- **No se considera impacto que suponga el aislamiento de poblaciones y la interrupción de corredores ecológicos** dada la localización del Nuevo Sector Industrial. El corredor ecológico más próximo se localiza al sur correspondiendo a la Vía Verde urbana de Móstoles, que como su propio nombre indica ya tiene una componente urbana de partida.

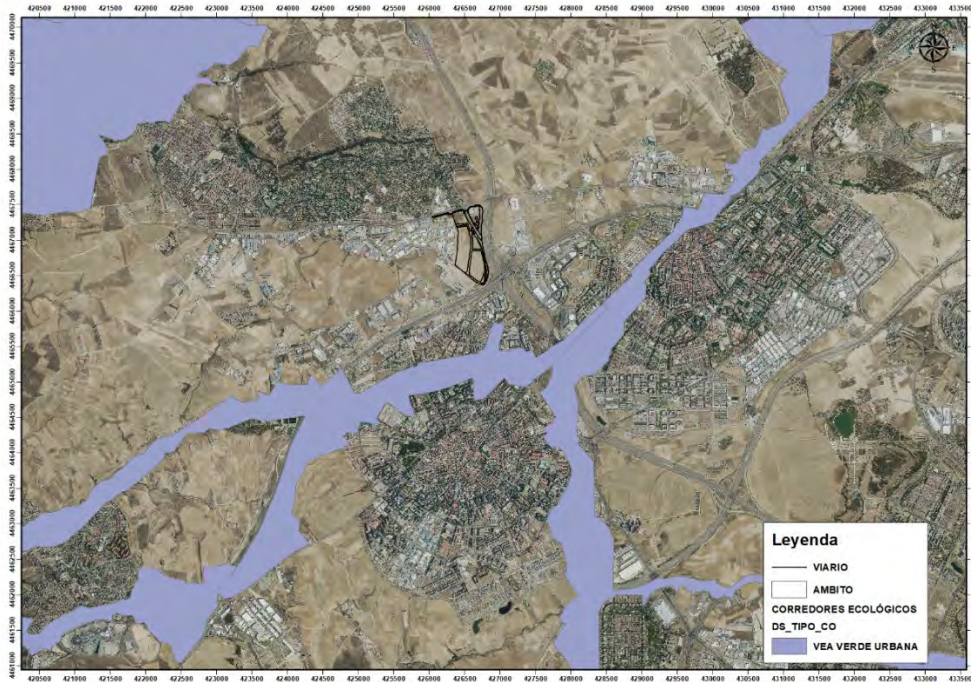


Figura 6-11. Corredores ecológicos

El ámbito del sector no se identifica con conexión sobre zonas próximas para que pudiese ejercer una función de corredor.

- Disminución de Presas Naturales: La conversión del suelo agrícola a uso industrial, merma a nivel local la población de pequeños mamíferos, reptiles y aves que sirven como presas para otras especies.
- Introducción de especies alóctonas. La urbanización puede llevar a la introducción de especies no nativas o plagas urbanas (como ratas y palomas) que, aunque pueden servir como presas, también pueden alterar la dieta y la salud de la fauna, especialmente de las rapaces potencialmente presentes en la zona.
- Contaminación lumínica y acústica: El ruido y la iluminación nocturna de las áreas urbanas pueden desorientar a las rapaces y quirópteros, así como otras especies de hábitos nocturnos, alterar sus patrones de caza y afectar su comportamiento. Igualmente, el tráfico puede suponer estrés para la fauna, especialmente en aves rapaces. Hay que tener en cuenta que actualmente las zonas próximas están ya urbanizadas y cuentan con polígonos industriales prácticamente anexos, así como grandes ejes viarios (M-50), con lo que la fauna, y especialmente la avifauna está acostumbrada a un nivel base de ruido evidente.
- Colisiones con Infraestructuras: Las aves pueden colisionar con ventanas, torres de comunicación, cables eléctricos y otras infraestructuras urbanas, lo que puede resultar en lesiones o muerte. Además, existe el riesgo de electrocución debido a la existencia de tendidos eléctricos. Se deben establecer medidas para reducir este potencial impacto en el diseño tanto de la urbanización como de las edificaciones.

- La mayor presencia de humanos y vehículos puede llevar a un cambio en los patrones de actividad de la fauna, forzándolas a cazar en horarios menos óptimos o a modificar sus áreas de descanso. En el caso del sector, éste se encuentra rodeado prácticamente por zonas urbanas, por lo que la fauna que pueda localizarse en él, ya está adaptada a un entorno urbano.
- Competencia con especies urbanas. En áreas urbanizadas, las especies pueden enfrentar competencia por el espacio y los recursos con especies sinantrópicas, lo que podría afectar su éxito reproductivo y supervivencia. Al igual que lo comentado en el apartado anterior, en caso de producirse este impacto, ya se estaría produciendo en la situación actual, por lo que no se incrementaría de forma significativa el impacto por el desarrollo del planeamiento.

Teniendo en cuenta que la zona de actuación se ubica en un entorno prácticamente urbano, el impacto se modera ya que gran parte de la fauna presente está adaptada a la proximidad urbana. Se considera un impacto, en consecuencia, relativamente bajo por la ordenación.

La valoración del impacto es:

Naturaleza: negativo.	Alcance: efecto próximo.
Momento: directo.	Periodicidad: de aparición irregular
Acumulación: simple.	Persistencia: discontinuo
Temporalidad: temporal.	VALORACIÓN: COMPATIBLE
Reversibilidad: irreversible.	

6.9 EFECTOS SOBRE EL PAISAJE

Como se ha comentado anteriormente, el Plan de Sectorización propuesto tiene por objeto la creación de una zona de suelo industrial, como continuación del Parque de Actividades El Lucero, de acuerdo a lo previsto en el Plan General.

El Nuevo Sector Industrial busca su adecuada inserción ambiental, social y urbanística en la trama urbana, tomando en consideración su realidad física actual, sus valores ambientales, sus condiciones urbanísticas y su régimen jurídico. Todo ello dando cumplimiento a la normativa urbanística local, supramunicipal y sectorial aplicable.

El ámbito que ocupa el sector pertenece a la unidad de paisaje Urbano. Esta unidad se refiere a las áreas que están dominadas por el desarrollo urbano y la infraestructura asociada, en contraste con las unidades de paisaje naturales o rurales. Este tipo de unidad incluye la ciudad de Madrid y sus áreas metropolitanas (Alcorcón), caracterizadas por una alta densidad de edificaciones y un uso intensivo del suelo para fines residenciales, comerciales, industriales y de servicios.

Como unidades de paisaje próximas se localiza la unidad de Boadilla-Villaviciosa de Odón, que incluye los núcleos de Boadilla del Monte, El Bosque, Las Lomas-Bonanza-Parque Boadilla y Monte Alina-Prado Largo-La Caba. Su vegetación está compuesta principalmente por terrenos de secano

con matorral y árboles, retamares, encinares y alcornocales, además de elementos hidrográficos como los cauces de Bramudo, El Calabozo, Valenoso, La Vega, La Fresnera, La Madre, Los Majuelos, El Nacadero, Los Pastores, Las Pozas, El Prado Grande y el Vadillo. Como elementos distintivos del paisaje cuentan con interfluvios y vertientes (vertientes-glacis, barrancos y vaguadas).

La unidad de paisaje Mostoles-Parque Coimbra, por otro lado, abarca los núcleos de Colonia Guadarrama, Parque Coimbra y Pinares Llanos. En esta área, la vegetación también está dominada por terrenos de secano y matorrales, con mosaicos de olivos y parches de matorral acidófilo. Entre los cauces públicos destacados se encuentran El Soto, La Vega y Las Cantiporras. Ambas unidades presentan una fragilidad paisajística media, siendo de calidad media-baja, lo que las hace algo menos vulnerables a los cambios paisajísticos.

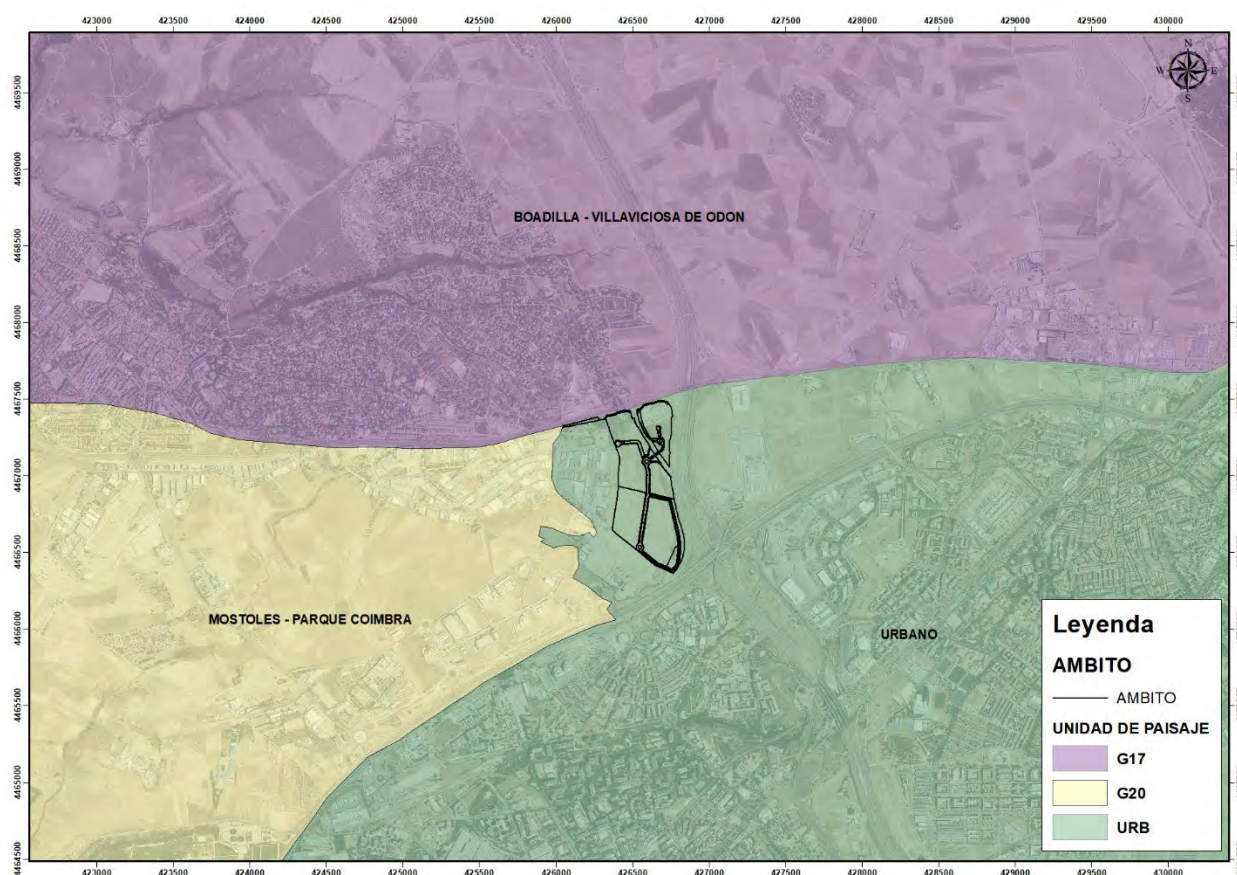


Figura 6-12. Unidades de paisaje en el entorno del Plan de Sectorización

Los impactos sobre el paisaje se enmarcan dentro de una unidad de paisaje de calidad y fragilidad sin clasificar por pertenecer a una unidad de paisaje urbana. Las unidades de paisaje próximas, unidad de Boadilla-Villaviciosa de Odon, constituye una unidad de paisaje de fragilidad Media-Alta y calidad Media-Baja. La unidad de Mostoles-Parque Coimbra constituye una unidad de paisaje de fragilidad Media-Baja y calidad Media-Baja.

En base a lo anterior, se puede afirmar las condiciones actuales de la unidad de paisaje permiten la adaptación de los elementos previstos en el planeamiento sin que se genere un impacto

visual importante, ni se genere una fragmentación de la continuidad de las unidades de paisajes próximas, ya que junto al desarrollo se localizan zonas urbanas y de tipo industrial.

Todo ello, siempre y cuando se adopten las medidas necesarias en los instrumentos de desarrollo del mismo como para garantizar la integración visual y ambiental de los elementos previstos en relación a las colindancias.



Figura 6-13. Vista del ámbito del sector en relación a colindancias de la zona sur del mismo

Durante la fase de construcción, las actividades de construcción suelen requerir la nivelación del terreno, lo que puede alterar significativamente la topografía natural, reduciendo colinas, rellenando depresiones y cambiando el flujo natural del agua, lo que modifica la profundidad y textura del paisaje actual. En este caso, el terreno es relativamente plano, con alguna sensación de pequeña loma, pero prácticamente imperceptible. No se identifican elementos naturales que le aporten singularidad al paisaje que puedan verse afectados ni por las obras ni por el ordenamiento posterior (cursos de aguas, zonas arboladas, paisajes singulares...).

Por tanto, no se producirán efectos negativos significativos en relación con el paisaje, teniendo en cuenta las condiciones y características de su entorno. Se puede considerar que los edificios, carreteras y otras infraestructuras pueden actuar como barreras visuales, alterando las vistas panorámicas y la percepción del paisaje, si bien con una intensidad del impacto baja, dado el entorno urbano que aplica al sector. La percepción más naturalizada, se generaría en los observadores que se localicen en la M-50, pero en el tramo en el que sería visible el sector dicha vía discurre en trinchera por lo que queda limitada su visibilidad. En consecuencia, no hay un impacto visual significativo en los potenciales observadores en relación al paisaje, una vez el sector esté desarrollado.

El impacto paisajístico más destacable, por tanto, en la fase de uso es la intrusión visual, que se ve mermado por la baja visibilidad del sector desde las zonas externas, y la generación de barreras visuales, que se producirán al inicio del uso del sector.

Con el tiempo la percepción visual del sector quedará integrada dentro de la unidad de paisaje urbana.

Considerando lo anterior, la caracterización del impacto es la siguiente:

Naturaleza: negativo.	Alcance: efecto próximo.
Momento: directo.	Periodicidad: de aparición irregular.
Acumulación: simple.	Persistencia: continuo.
Temporalidad: permanente.	VALORACIÓN: COMPATIBLE
Reversibilidad: irreversible.	

6.10 EFECTOS SOBRE LA POBLACIÓN

El plan de sectorización se encuentra en límite oeste del término municipal de Alcorcón, que actualmente cuenta con una población superior a 170.000 habitantes, siendo una de las ciudades más pobladas de la Comunidad de Madrid. Si se analiza el encuadre territorial del sector, realmente a nivel de población, tanto Villaviciosa de Odón como Móstoles se encuentran más próximos al desarrollo que Alcorcón, que está separado del sector por la M-50. Por tanto, la influencia del sector en el factor de población, será más patente sobre los municipios comentados, en relación a impactos como afecciones por las obras, movilidad o aumento del tráfico, que al propio Alcorcón. Para cualquiera de los municipios próximos, en cualquier caso, supondrá una potencial fuente de puestos de trabajo que beneficiará a nivel local.

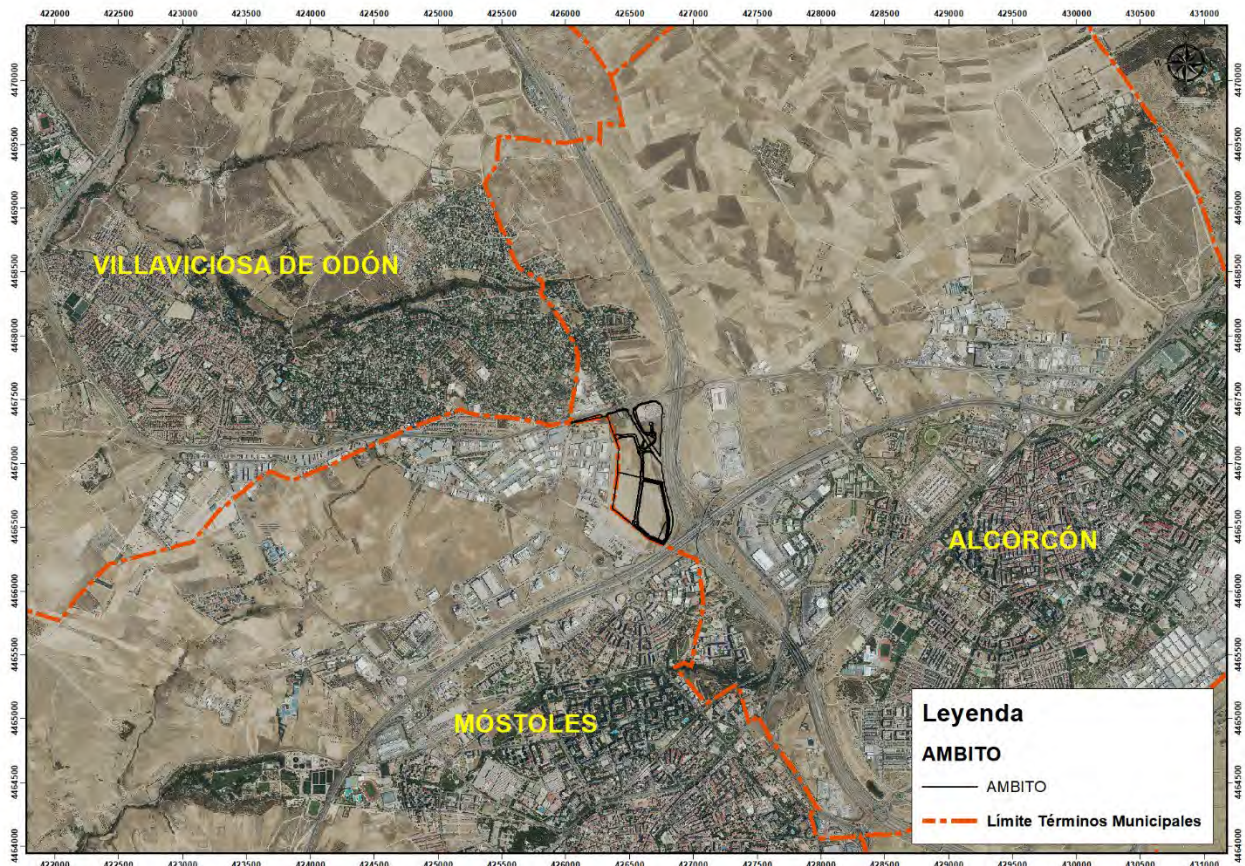
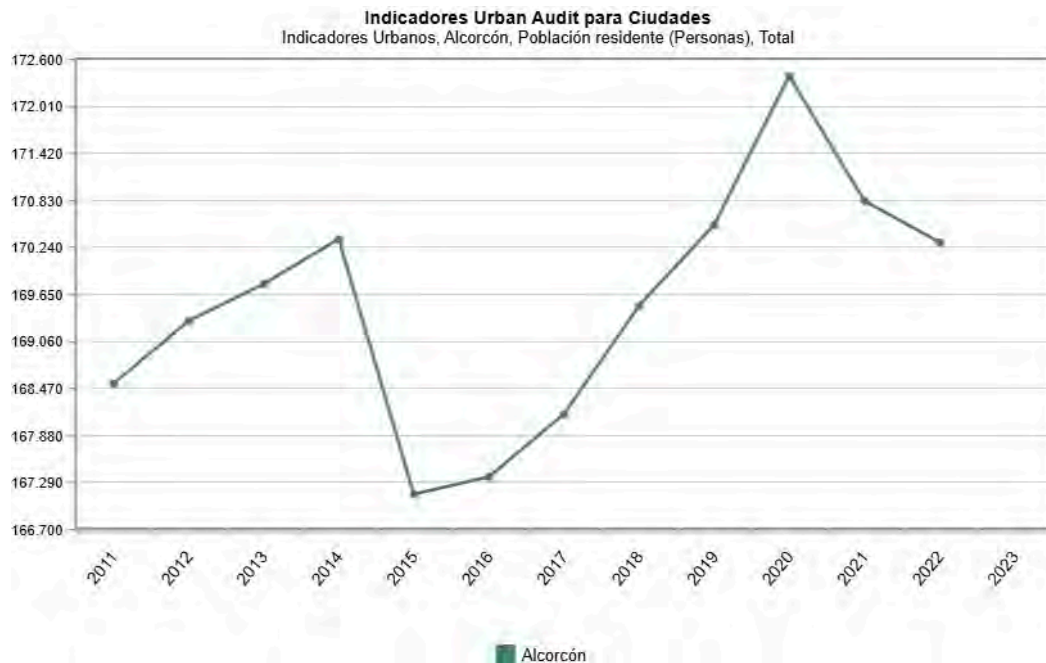


Figura 6-14. Encuadre en el territorio urbano de la Comunidad de Madrid

Alcorcón tiene una distribución demográfica variada, con una significativa presencia de familias jóvenes y una creciente diversidad cultural debido a la inmigración.



El sector, y las poblaciones próximas, tienen una ubicación privilegiada dentro del área metropolitana de Madrid, lo que facilita la conexión con la capital y otros municipios. Esta proximidad a Madrid hace que Alcorcón sea atractiva para empresas que desean estar cerca de Madrid, pero con costos más bajos que en el centro urbano. Además, cuenta con varias vías de comunicación principales por carretera, tanto de alta capacidad como secundarias, que posibilitan dicha conexión. Las vías próximas al plan de sectorización se indican a continuación:

- La M-50 (Circunvalación Externa de Madrid): permite evitar el tráfico del centro y conectar con áreas de la periferia y otros municipios importantes de Madrid.
- Autovía A-5 (Autovía del Suroeste): es una de las principales rutas que conecta Alcorcón con el centro de Madrid y con la zona suroeste del país. La A-5 atraviesa el municipio y facilita el acceso rápido hacia la capital, con una media de trayecto de unos 15-20 minutos en condiciones normales de tráfico.
- M-506, conecta Alcorcón con otros municipios del sur, como Móstoles, Fuenlabrada y Villaviciosa de Odón. Es una vía secundaria pero fundamental para la conexión intermunicipal, especialmente para aquellos que trabajan o tienen actividades en las localidades vecinas.

El desarrollo del planeamiento tiene un impacto **fundamentalmente positivo**, si bien se pueden identificar algunos impactos negativos sobre la población y el medio socioeconómico.

Como impactos positivos se identifica la generación de puestos de trabajo para la población local y el aumento de los bienes y servicios asociados a la nueva ordenación. La creación de empleo local, tanto durante la fase de construcción como en las operaciones posteriores, podría tener un

impacto positivo en la economía local, reduciendo las tasas de desempleo y aumentando los ingresos familiares. También podría atraer a nuevas empresas y residentes, lo que modificaría el perfil socioeconómico de la población.

Como impactos de signo negativo hay un aumento de la demanda de servicios públicos asociados al nuevo desarrollo (recogida de residuos, consumo de recursos, necesidad de transporte público, dotación de energía, saneamiento, agua potable, etc.). En esta línea, los nuevos espacios industriales **atraerán más tráfico**, tanto de trabajadores como de usuarios por lo que se incrementará la carga de tráfico en el sector, con el correspondiente impacto asociado a la movilidad urbana. Se deben adecuar además los accesos al sector para la conexión con el viario existente (M-506), lo que requiere de obras complementarias a la propia ordenación del sector.

Como impactos sinérgicos con otros elementos del entorno urbano, la construcción y operación de nuevas instalaciones aumentará potencialmente los niveles de contaminación del aire y del ruido, en base a la tipología de las actividades industriales que se implanten en el sector y al incremento del tráfico rodado en la zona.

Como impactos globales, el nuevo desarrollo puede atraer a personas de fuera del municipio, lo que podría cambiar el tejido social de Alcorcón. Esto podría ser tanto positivo como negativo, dependiendo de cómo se gestionen estos cambios. Este impacto no se identifica de forma inmediata a la puesta en funcionamiento del planeamiento, sino que será algo que se pueda generar a medio plazo. Dado que el sector es de una superficie reducida, no es esperable que tenga tal capacidad de atracción como para que se materialice este impacto.

Como conclusión, se considera que el planeamiento que se propone tendrá un efecto global beneficioso sobre el medio social en el ámbito de estudio. De este modo, se considera que las actuaciones programadas producen una afección calificada de signo positivo, de magnitud media, reversibilidad alta, alcance local, permanente, con posibilidad de adoptar fácilmente medidas preventivas y correctoras y de valoración MODERADO.

Naturaleza: negativo.	Alcance: efecto próximo.
Momento: indirecto	Periodicidad: de aparición irregular
Acumulación: sinérgico.	Persistencia: continuo
Temporalidad: permanente.	VALORACIÓN (+): MODERADO
Reversibilidad: reversible.	

6.11 EFECTOS SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL Y ARQUEOLÓGICO

Según la información disponible, no hay afección sobre el patrimonio arqueológico y los bienes de interés cultural. Según consulta realizada a patrimonio de la Comunidad de Madrid, se localiza una pequeña área de bienes INPHIS al suroeste del plan de sectorización, a 1,5 Km aproximadamente.



Figura 6-15. Patrimonio arqueológico. Fuente: Información cartográfica Dirección General de Patrimonio cultural y oficina del Español

En relación a la afección sobre vías pecuarias, el desarrollo es limítrofe con la red de vías pecuarias, en concreto con el trazado de la Vereda de Villaviciosa, que discurre a lo largo del límite Norte del sector. La ordenación se desarrollará de forma compatible con el mantenimiento de la permeabilidad y funcionalidad de dicha vía, por lo que el impacto se considera compatible.

Para la vía pecuaria Vereda de Villaviciosa se preservan los límites de su trazado en la propuesta de ordenación. Esta vía está inventariada en el INVENTARIO DEVIAS PECUARIAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID. La Vereda de Villaviciosa conecta la Vereda Segoviana con la zona de Villaviciosa de Odón. Según la Orden de 17 de noviembre de 1992, esta vereda tiene una anchura de 6 metros y discurre al sur de la carretera M-506, en paralelo a la misma.

Según la información cartográfica disponible en el visor del IDEM, el trazado atraviesa la parcela. Analizando el trazado, y consultado el documento de TRATAMIENTO DE VÍAS PECUARIAS PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIONES EXTERIORES URBANIZACIÓN RETAMAR DE LA HUERTA (ALCORCÓN), la vereda de Villaviciosa en el tramo comprendido entre la vereda Segoviana y la actual M50 no tiene una materialización física en el terreno, discurriendo por suelos que en catastro aparecen reflejados como parcelas privadas y con cruces con importantes infraestructuras viarias existentes como son la propia M506 y la M50.

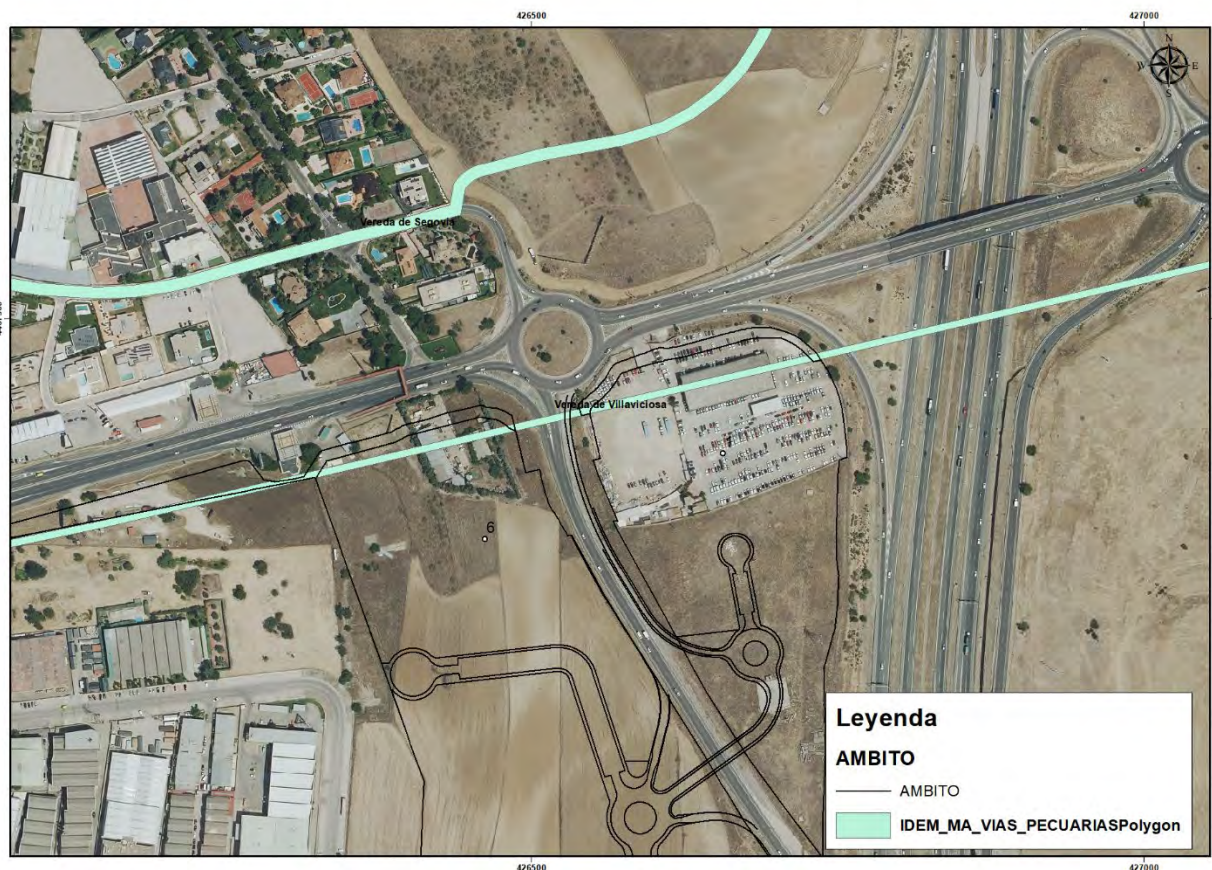


Figura 6-16. Trazado de la vía pecuaria

Hay que tener en cuenta que para la delimitación del sector objeto de análisis se han excluido los suelos incluidos en el Proyecto de Expropiación del PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIONES EXTERIORES SECTOR RETAMAR DE LA HUERTA que afectan de forma parcial o total a algunas de las parcelas que limitaban al Norte con terrenos de la M-506. Dentro de este proyecto, se plantean algunas modificaciones al trazado actual de la vía pecuaria como es una pasarela para el cruce de la vía pecuaria sobre la M-506.

El trazado que se propone no genera afección alguna al haberse recogido la previsión de las pasarelas sobre la M-506 del PEIRH, no atravesando la vereda elemento alguno de la red viaria del sector. En la actualidad el trazado de la vía pecuaria no existe sobre el terreno, en el ámbito del sector. La propuesta de ordenación deberá reponer provisionalmente su trazado, recuperando su continuidad y superficie.

Mientras no se concluya el expediente de reposición de la Vereda de Villaviciosa, este avance del Plan de Sectorización propone reponer el trazado de la Vereda en el ámbito del sector, modificándole respecto al previsto en el visor de la comunidad de Madrid, pero manteniendo su continuidad y su superficie con una reserva de 5422,86 m².

La modificación de trazado prevista es la que ya se contemplaba en el PGOU de Alcorcón de 1999, aunque esta determinación no entró en vigor con su decreto de aprobación definitiva. El nuevo trazado propuesto puede verse en el esquema adjunto

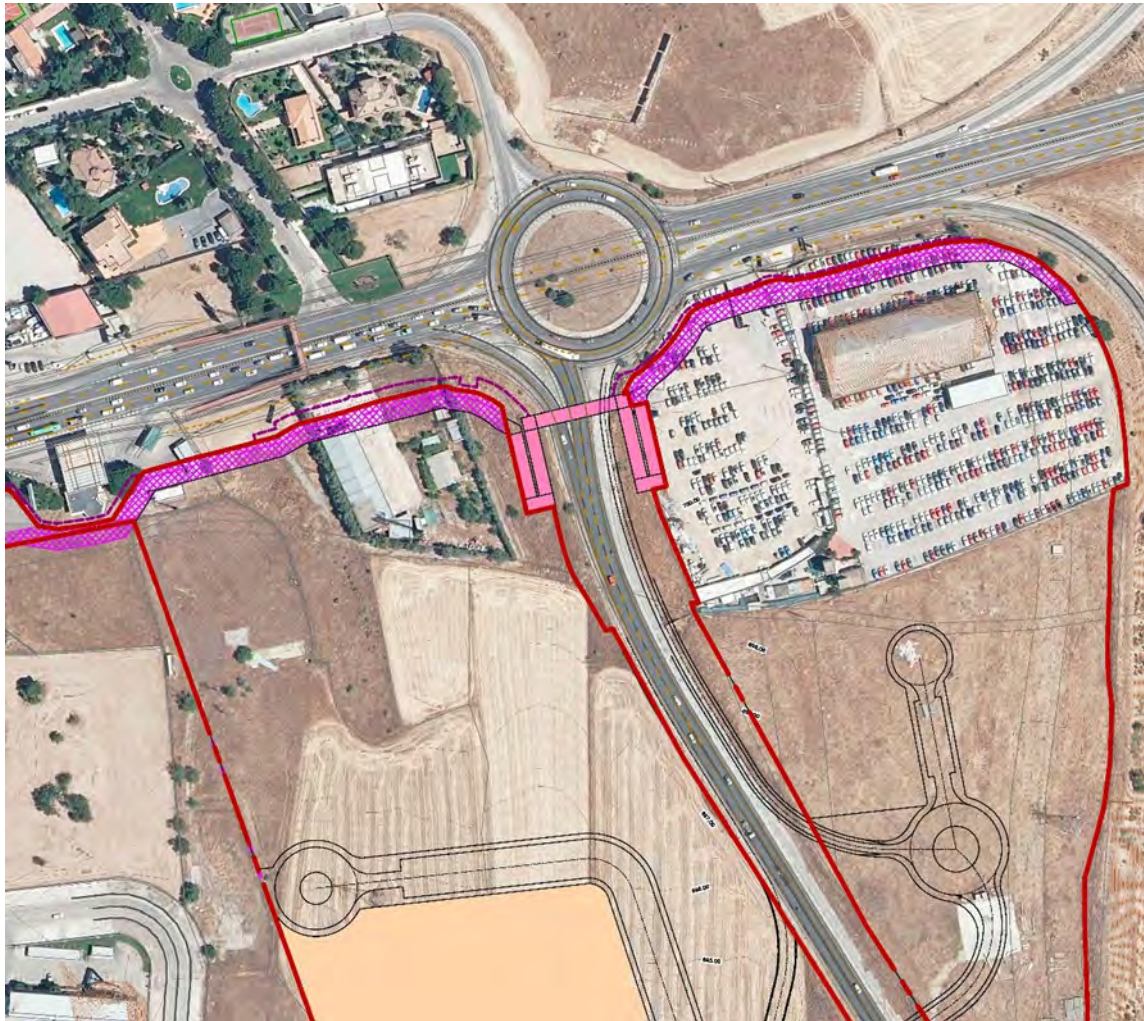


Figura 6-17. Trazado de la vía pecuaría propuesto

Según lo previsto con la ordenación propuesta se incide sobre el trazado cartográfico de la Vía Pecuaría, si bien actualmente completamente sin uso dado que atraviesa parcelas privadas. La propuesta prevista le da continuidad al trazado, si bien se deberán concretar en fases posteriores los aspectos asociados a la propuesta de deslinde de la vía y a la sección tipo a definir para la misma de forma que se cumpla con la normativa a este respecto.

Atendiendo a lo comentado, se considera el impacto con la siguiente caracterización:

Naturaleza: negativo.
Momento: directo.
Acumulación: simple.
Temporalidad: temporal.
Reversibilidad: irreversible.

Alcance: efecto próximo.
Periodicidad: de aparición irregular.
Persistencia: discontinuo.
VALORACIÓN: COMPATIBLE

6.12 SANIDAD AMBIENTAL

En la zona o sus inmediaciones no se identifican masas de agua que puedan ser foco de insectos. Tampoco existen vertederos o zonas degradadas que hagan prever la presencia de roedores u otros animales que puedan ser portadores de enfermedades que se transmitan a la población.

Los polígonos industriales próximos pueden disponer elementos que puedan generar legionelosis por torres de refrigeración y sistemas de generación de agua caliente, si bien se considera un riesgo controlado con los correspondientes planes implantados en cada instalación si se requieren. No hay fuentes de aerosoles en los entornos públicos próximos.

En el desarrollo del sector se deberá tener en cuenta que, en caso de que se identifique algún riesgo para la salud de la población se establecen los protocolos y planes de prevención conformes a la normativa vigente, como es el caso de la *Legionella sp.*, plagas de insectos o roedores, etc.

El suministro de agua de consumo provendrá de la red municipal de abastecimiento del municipio por lo que no se considera que en la manipulación pueda existir riesgo de contaminación de la misma.

Se prevé la implantación de un tanque de tormentas sobre el que se deberán garantizar las condiciones necesarias para su mantenimiento, de forma que se evite la generación de malos olores, agua estancada, etc.

Durante las obras, igualmente, ya se ha comentado en apartados anteriores, que se deben implementar medidas que reduzcan la posibilidad de generación de polvo, ruido, emisiones, etc.

7 INCIDENCIAS PREVISIBLES SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES

Se analizan en el presente apartado los efectos previsibles del desarrollo del planeamiento sobre los planes sectoriales y territoriales que pueden tener correspondencia o interrelación con el mismo.

7.1 PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE ALCORCÓN

Según el PGOU el suelo se clasifica como SUELO NO URBANIZABLE COMUN que, a partir de la aprobación de la Ley del Suelo de la CAM, esta clasificación del suelo pasa a ser la de Suelo Urbanizable No Sectorizado (SNU) que requiere la tramitación y aprobación de una Iniciativa y un Proyecto de Sectorización que se tramitará juntamente con el correspondiente Plan Parcial, previa tramitación de este documento de Avance que es preceptivo por tener el Plan de Sectorización la consideración legal de Planeamiento General. Por tanto, dado que el presente Plan de Sectorización responde a parte del procedimiento de tramitación de acuerdo al PGOU, se considera el desarrollo compatible con las previsiones del PGOU.

Respecto a los municipios próximos, la superficie del sector tiene poca extensión por lo que su desarrollo no tiene un impacto territorial generalizado, sino local. Por otro lado, su compatibilidad ya ha sido analizada en el PGOU. No se considera incidencia sobre los núcleos cercanos en los planes generales o normas subsidiarias de los municipios próximos.

7.2 PEI SECTOR RETAMAR DE LA HUERTA

Para la delimitación del Sector de Viña Valdés se han excluido los suelos incluidos en el Proyecto de Expropiación del PLAN ESPECIAL DE INFRAESTRUCTURAS DE CONEXIONES EXTERIORES SECTOR RETAMAR DE LA HUERTA que afectan de forma parcial o total a algunas de las parcelas que limitaban al Norte con terrenos de la M-506.

Igualmente, el PEI del Retamar de la Huerta, incluye el traslado de la Vereda de Villaviciosa, paralelo al Arroyo de la Madre, atravesando el Retamar de la Huerta. En su recorrido atraviesa el sector Viña Valdés, a lo largo del límite Norte del sector colindante con los terrenos expropiados por el proyecto de la carretera M-506, generándose el cruce de la vía pecuaria con dicha carretera, que se resuelve mediante la implantación de una pasarela a distinto nivel que atraviesa la referida calzada, y se da continuidad al mismo con un itinerario que transcurre bajo la glorieta del Acceso Sur.”

Este PEI cuenta con un informe favorable de vías pecuarias. La delimitación de sus límites se encuentra regulado por el Reglamento de Vías Pecuarias de la CAM (BOCM de 1 de febrero de 2021), debiéndose preservar los límites de su trazado y, en su caso, ejecutar un deslinde y amojonamiento o una delimitación provisional.

Dado que se han tenido en cuenta las consideraciones, en cuanto a límites del sector, y modificaciones en los elementos naturales que este PEI define, se considera que el planeamiento es compatible con los objetivos y previsiones de dicho PEI.

7.3 ESTRATEGIAS LOCALES

A nivel local también es compatible con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible (Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas) siempre que en el desarrollo posterior del planeamiento se establezcan criterios de desarrollo sostenible urbano.

En la misma línea de compatibilidad se considera el planeamiento con la Agenda Urbana Española (2019).

7.4 PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL MUNICIPIO DE ALCORCÓN

Los objetivos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Alcorcón (2015) son:

- Disminuir la necesidad de transporte reduciendo el uso de los modos motorizados.
- Potenciar un cambio de mentalidad ofreciendo a la ciudadanía alternativas interesantes que les puedan sensibilizar sobre el uso desmesurado del transporte privado.
- Concretar medidas de recuperación del espacio público urbano y ciudadano: red de itinerarios y áreas protegidas para peatones y ciclistas, red de aparcamientos para bicicletas y, en general promoción de la movilidad no motorizada.
- Desarrollar medidas específicas dirigidas a personas con movilidad reducida y a su inclusión social: mejora de la accesibilidad y supresión de barreras, facilitar el acceso al transporte público a personas de tercera edad, niños, jóvenes, desempleados, etc.

- Optimizar las actividades derivadas del transporte, analizando la organización y gestión desde el inicio, los flujos del tráfico, etc.
- Definir medidas de control y ordenación del tráfico y de la estructura de la red viaria.
- Establecer medidas de gestión y regulación del estacionamiento, con especial atención al centro urbano, elaborando planes específicos que redunden en la movilidad sostenible.
- Proponer medidas de potenciación del transporte colectivo relativas a la mejora de la cobertura y calidad del servicio, mejoras en la seguridad y accesibilidad, fomento de la intermodalidad, coordinación con el resto de medidas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible.
- Establecer medidas específicas de gestión de la movilidad: potenciación del vehículo compartido, transporte público ajustado a la demanda, aparcamientos disuasorios, etc.
- Elaborar medidas para la mejora de la distribución de mercancías: ordenación y gestión del reparto, regulación de la carga y descarga, etc.
- Fijar medidas de integración de la movilidad en las políticas urbanísticas: planificación urbanística vigente, previsiones de desarrollos futuros y recomendaciones desde la movilidad sostenible hacia estos nuevos desarrollos.
- Concretar medidas encaminadas a mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético: reducción de emisiones contaminantes junto con un consumo energético más eficiente en el ámbito de la movilidad. Desarrollo de sistemas de transporte "verde": vehículos con bajas emisiones, combustibles alternativos, personalización de zonas críticas, accesos restringidos para vehículos privados.
- Definir medidas para mejorar la accesibilidad a grandes centros atractores: planes específicos de movilidad a grandes centros de atracción de viajes del municipio (centros comerciales, hospitales, universidades, polígonos industriales).
- Establecer medidas para mejorar la seguridad vial para todos los usuarios de la vía pública

El desarrollo del sector como industrial ampliará el abanico de oferta laboral a la población próxima. Los objetivos establecidos en el plan de sostenibilidad son compatibles con lo previsto en la ordenación, permitiendo la implantación de medidas para el cumplimiento de dichos objetivos a nivel municipal, siempre que sean acorde a la propia naturaleza del sector que es industrial.

Las fases posteriores de desarrollo del planeamiento permitirán definir las medidas concretas que se establecen para ir en consonancia con los objetivos del Plan.

7.5 PLAN DE ACCIÓN DE LUCHA CONTRA EL RUIDO

El Plan de Acción contra el ruido se configura como un instrumento que puede ser tanto de carácter preventivo como corrector y que tiene por objeto afrontar globalmente los aspectos relativos a la contaminación acústica en el municipio de Alcorcón, así como fijar acciones prioritarias para el caso de incumplirse los objetivos de calidad acústica.

Constituye un documento de planificación con el objetivo de determinar las actuaciones más prioritarias para así plantear propuestas de posibles soluciones, las cuales deberán ser desarrolladas posteriormente en futuros proyectos de construcción.

El Plan de Acción contra el Ruido en el municipio de Alcorcón, se enmarca dentro de la aplicación del desarrollo reglamentario de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, la cual traspone al ordenamiento jurídico español la Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, en la que se establecen criterios y métodos comunes en la evaluación del ruido ambiental y en la difusión de la información.

El Plan de Acción de Lucha Contra el Ruido tiene como partida principal el Mapa Estratégico de Ruido y la Zonificación acústica realizados y aprobados en 2013, así como el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y el Plan local de calidad del aire 2013-2016.

Como ya se ha comentado en apartados anteriores, a partir de dicho plan se elaboran los mapas estratégicos de ruido para la situación actual, debiendo el planeamiento garantizar que se cumplen los objetivos de calidad acústica con el desarrollo futuro. **Para ello en el Estudio de Impacto Ambiental Estratégico se elaborará un estudio de ruido.**

El desarrollo del sector de suelo se adaptará a las condiciones de dicho plan, por lo que se considera que, estableciendo las medidas que sean necesarias para su cumplimiento, a partir de los estudios que se desarrollen durante la fase de planeamiento, la incidencia es **compatible**.

7.6 PLAN LOCAL DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE DE ALCORCÓN

Este plan en principio se establece para el marco temporal 2013-2016, sin que se haya publicado actualización del mismo.

Este plan se centra en reducir las emisiones contaminantes, especialmente las derivadas del tráfico, que representa el 70% de las emisiones de gases contaminantes en el municipio. Sus ejes estratégicos incluyen **movilidad sostenible, ahorro y eficiencia energética, y prevención e información ambiental**. El desarrollo del planeamiento, establecerá medidas para promover la movilidad sostenible, el ahorro y la eficiencia energética, por lo que es compatible con las previsiones de dicho plan, así como de estrategias territoriales y nacionales.

7.7 ESTRATEGIAS Y PLANES TERRITORIALES

7.7.1 PLAN HIDROLÓGICO DE LA CUENCA HIDROGRÁFICA DEL TAJO

El Real Decreto 35/2023, de 24 de enero, aprueba los planes hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas intercomunitarias (Cantábrico Occidental, Miño-Sil, Duero, Tajo, Guadiana, Guadalquivir, Ceuta, Melilla, Segura, Júcar y Ebro), junto con el del Cantábrico Oriental (con competencias compartidas entre la administración central y la comunidad autónoma del País Vasco).

Dentro del ámbito del sector no se localiza ningún cauce público, aunque si podría haber impactos indirectos sobre el Plan Hidrológico de la Cuenca del Tajo, que establece directrices y

objetivos de protección, uso y gestión del recurso hídrico en la cuenca, y cualquier desarrollo industrial debe considerar los efectos potenciales sobre la calidad, cantidad y gestión de las aguas.

Incidencias que se puedan dar debido al desarrollo del nuevo sector Viña Valdés:

- Incluso en ausencia de cauces superficiales, la actividad industrial puede influir en la calidad de las aguas subterráneas si hay vertidos o infiltraciones de sustancias contaminantes
- La actividad industrial generalmente implica un consumo significativo de agua, lo cual puede afectar la disponibilidad de recursos en la cuenca, incluso en las reservas subterráneas. En este caso, dado el carácter del tipo de industria del sector este potencial impacto se reduce.
- Es fundamental planificar sistemas de drenaje sostenible (SUDS) y zonas de retención o infiltración para mitigar el aumento de escorrentía y la posible carga contaminante.
- La urbanización y la pavimentación pueden alterar el régimen natural de infiltración, generando un mayor volumen de escorrentía superficial que podría arrastrar contaminantes hacia zonas más sensibles de la cuenca.
- El Plan Hidrológico también aborda la gestión del riesgo de inundaciones. En este caso el sector no se localiza dentro de áreas estudiadas y no se identifican cauces o vaguadas que determinen un riesgo de inundación significativo, lo que no exime de cualquier determinación al respecto que realice el organismo de cuenca en el proceso de tramitación del planeamiento.

Si en el desarrollo del Sector Industrial se analizan cuidadosamente sus efectos sobre la calidad del agua, la demanda de recursos hídricos, la escorrentía y el riesgo de contaminación subterránea, el impacto sobre el Plan Hidrológico es **compatible**.

7.7.2 ESTRATEGIA DE LA UE SOBRE LA BIODIVERSIDAD HASTA 2030

La Estrategia sobre Biodiversidad tiene por objeto situar la biodiversidad de Europa en la senda de la recuperación de aquí a 2030 en beneficio de las personas, el clima y el planeta.

En el contexto posterior a la COVID-19, la estrategia tiene por objeto aumentar la resiliencia de nuestras sociedades frente a futuras amenazas, como

- los impactos del cambio climático
- incendios forestales
- inseguridad alimentaria
- brotes de enfermedades, en particular mediante la protección de la vida silvestre y la lucha contra el comercio ilegal de especies silvestres.

Para la consecución de dichos objetivos se han establecido las siguientes líneas de actuación:

- Creación de una red más amplia de zonas protegidas terrestres y marítimas a escala de la UE.
- Puesta en marcha de un plan de recuperación de la naturaleza de la UE.
- Introducir medidas que permitan el necesario cambio transformador.

- Introducción de medidas para hacer frente al reto mundial de la biodiversidad.

El desarrollo del planeamiento no tiene incidencia especial sobre elementos de la biodiversidad, aunque sí contribuye a las consecuencias del cambio climático, por lo que se deben establecer medidas de mitigación. El Sector Viña Valdes es compatible con las líneas de medidas de la estrategia, por lo que no hay interferencia entre el desarrollo del planeamiento y la estrategia referida.

7.7.3 CONVENIO EUROPEO DEL PAISAJE

El Convenio Europeo del Paisaje (CEP), también conocido como Convenio de Florencia, es un tratado internacional adoptado por el Consejo de Europa en 2000 que tiene como objetivo promover la protección, gestión y ordenación de los paisajes europeos.

Los objetivos con los que se estableció dicho convenio son:

- Reconocimiento del Paisaje en las Políticas Nacionales.
- Protección, Gestión y Ordenación del Paisaje
- Participación Pública y cooperación europea.
- Identificación y Evaluación del Paisaje
- Desarrollo Sostenible

El Convenio del Paisaje es un marco clave para guiar las políticas de paisaje en Europa y se aplica en todos los niveles de gobierno, desde local hasta nacional, promoviendo una visión compartida y cooperativa en la gestión del paisaje.

El desarrollo del planeamiento es completamente compatible con las líneas de actuación del convenio y no presenta actuaciones que incidan de forma negativa sobre dichas líneas de actuación.

7.7.4 ESTRATEGIAS DE CALIDAD DEL AIRE, SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA Y CAMBIO CLIMÁTICO

Existen diversas estrategias asociadas a la sostenibilidad energética y el cambio climático, que son:

- Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030
- Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030.
- Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid 2023-2030
- Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid 2013 – 2020 (Plan Azul+)

La Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid 2023-2030, que es la que tiene mayor repercusión sobre el planeamiento al coincidir en el territorio local tiene como objetivo transformar la región en un ecosistema descarbonizado, seguro y con excelente calidad del aire.

Sus principales objetivos son:

- Impulsar la eficiencia energética y fomentar el autoconsumo de fuentes renovables.
- Contribuir a la mejora de la disponibilidad, seguridad y calidad del suministro de energía.

- Promover el crecimiento de la producción de energía eléctrica y térmica con fuentes renovables o bajas en carbono.
- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y mejorar la captación de carbono.
- Reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos para mejorar la calidad del aire.
- Avanzar hacia un territorio completamente adaptado a las amenazas climáticas.
- Favorecer el cambio cultural para la transición hacia una sociedad descarbonizada, impulsando el desarrollo y la investigación.

Los objetivos del resto de planes y estrategias siguen una línea similar por lo que no se reproducen en el presente apartado, ya que la valoración es equivalente.

En relación a la Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid (Plan Azul+), tiene como objetivo mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos y de GEI en la región, con acciones que contemplan medidas para reducir las emisiones del transporte, promover energías limpias, mejorar la eficiencia energética y fomentar la conciencia ambiental entre la ciudadanía.

Tomando en consideración las previsiones que desarrollará el Sector Viña Valdés, la propuesta presenta situaciones que podrían interferir en los mencionados objetivos, especialmente considerando que se introduce en todo el ámbito un uso consumidor de energía. Es recomendable que en todas las fases del planeamiento se busquen objetivos de reducción del consumo energético y fomento de energías renovables. **Teniendo en cuenta esta filosofía y que se adoptarán medidas para mitigación de dicho impacto, siempre que se cumplan esas medidas, el impacto se considera compatible.**

7.7.5 ESTRATEGIA DE GESTIÓN SOSTENIBLE DE RESIDUOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

La estrategia está enfocada a la prevención de la generación de los residuos y el fomento de la reutilización y el reciclado, lo que va en línea con las estrategias y planes nacionales de gestión de residuos. El **Plan Nacional Integrado de Residuos (PNIR)** incluye los residuos domésticos y similares, los residuos con legislación específica, los suelos contaminados, además de algunos residuos agrarios e industriales no peligrosos que, aunque no disponen de regulación específica, son relevantes por su cuantía y su incidencia sobre el entorno. Este Plan incluye además la Estrategia de Reducción de Vertido de Residuos Biodegradables, que, cumpliendo con una obligación legal, contribuye a alargar la vida de los vertederos, a disminuir su impacto sobre el entorno y de forma especial a la reducción de GEI.

En relación a la estrategia de Madrid, ésta establece que es preciso fomentar el aprovechamiento de los recursos contenidos en los residuos ya que esto constituye una fuente de riqueza a la vez que un beneficio ambiental. Esta línea de intervención se podrá aplicar al planeamiento de Alcorcón, **tanto en la fase de construcción como de explotación, haciendo compatible el planeamiento con los objetivos de la mencionada estrategia.**

Igualmente, el **Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) 2016-2022** (actualmente está la versión preliminar del PEMAR 2023-2035), tiene como objetivo final convertir a España en una sociedad eficiente en el uso de los recursos, que avance hacia una economía circular. En definitiva, se trata de sustituir una economía lineal basada en producir, consumir y tirar, por una economía circular en la que se reincorporen al proceso productivo una y otra vez los materiales que contienen los residuos para la producción de nuevos productos o materias primas. Los objetivos del este Plan Estatal están en la línea de la Estrategia de gestión sostenible de residuos de la comunidad de Madrid y por tanto son compatibles con el desarrollo del planeamiento, siempre que este establezca los mecanismos a su alcance para la consecución de los objetivos que permitan un fomento de la economía circular en los procesos, tanto de la fase de obras como de desarrollo del uso terciario.

7.7.6 PLAN ESTRATÉGICO DE SALUD Y MEDIO AMBIENTE (PESMA) (2022-2026)

El Plan Estratégico de Salud y Medio Ambiente presenta un doble objetivo:

- Impulsar, desde el ámbito de la planificación urbana y rural, que se tengan en cuenta los elementos necesarios para mejorar las condiciones de salud y bienestar de la ciudadanía a la vez que se lucha contra el cambio climático.
- Propiciar entornos ambientalmente más sostenibles, socialmente más inclusivos, y económicamente más competitivos y saludables.

Así, para promover la prevención y protección de la salud, propone las siguientes acciones:

- Desarrollar e implementar los objetivos de la Agenda Urbana Española (AUE) y cumplir los compromisos adquiridos por España en relación con la Agenda 2030.
- Aplicar el principio de "Salud en Todas las Políticas" fortaleciendo el trabajo intersectorial y desarrollar evaluaciones del impacto en la salud (EIS) de proyectos, planes y programas de temas urbanísticos, movilidad, vivienda, etc. con enfoque de equidad.
- Promover una movilidad sostenible multimodal alternativa al coche privado y formas de movilidad activa (desplazamientos a pie y uso de la bicicleta).
- Promover la accesibilidad de proximidad a los servicios básicos de las comunidades y garantizar la accesibilidad a pie, en bicicleta o transporte público a los mismos.
- Desarrollar planes específicos para potenciar la movilidad activa en los desplazamientos a los centros de trabajo, a los centros escolares y otros servicios esenciales.
- Promover medidas de reparto del espacio público para permitir un mayor volumen para la circulación segura de bicicletas y peatones.
- Promover el desarrollo de los planes para la biodiversidad y renaturalización urbanas, fortaleciendo el componente de salud y biodiversidad en ciudades.

Dado que el uso del sector será industrial, las medidas previstas en el plan se pueden implementar en el desarrollo del planeamiento en la medida de lo posible, de forma que los objetivos y líneas de actuación son **compatibles** con dicho planeamiento.

7.7.7 PLAN DE ORDENACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES PARA EL CURSO MEDIO DEL RÍO GUADARRAMA Y SU ENTORNO.

El Sector Industrial no se encuentra dentro del ámbito del PORN del Río Guadarrama y su entorno, por lo que no hay interferencia sobre los objetivos de dicho plan en el desarrollo del planeamiento.

7.7.8 PLAN FORESTAL ESPAÑOL 2022-2032

El Plan Forestal Español (en adelante, PFE), como instrumento de planificación a largo plazo de la política forestal española, que desarrolla la Estrategia Forestal Española (EFE) se elabora para dar respuesta al mandato de la Ley 43/2003, de Montes, para su elaboración y actualización. En dicha norma, se establece que el PFE será revisado cada diez años, o en un plazo inferior cuando las circunstancias así lo aconsejen.

El primer PFE 2002-2032 fue aprobado por Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de julio de 2002, previa a la aprobación de la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes. Desde entonces han tenido lugar avances científico-técnicos importantes, así como un cambio patente del contexto político, social y ambiental. Por lo tanto, la elaboración de un nuevo instrumento para actualizar el PFE de 2002 resulta esencial, y se encuentra incluido dentro del paquete de reformas asociado al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR).

El ámbito del Sector no afecta a terrenos forestales por lo que no interfiere en los objetivos y medidas del mencionado plan.

8 CONCLUSIÓN

Conforme a lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el equipo técnico redactor consta de técnicos titulados con calificaciones profesionales adecuadas para la elaboración de documentos técnicos de índole ambiental según las exigencias de la citada Ley.

El equipo redactor ha recogido en el presente documento inicial estratégico los contenidos exigidos para su análisis en el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria según lo establecido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

Murcia, junio de 2025

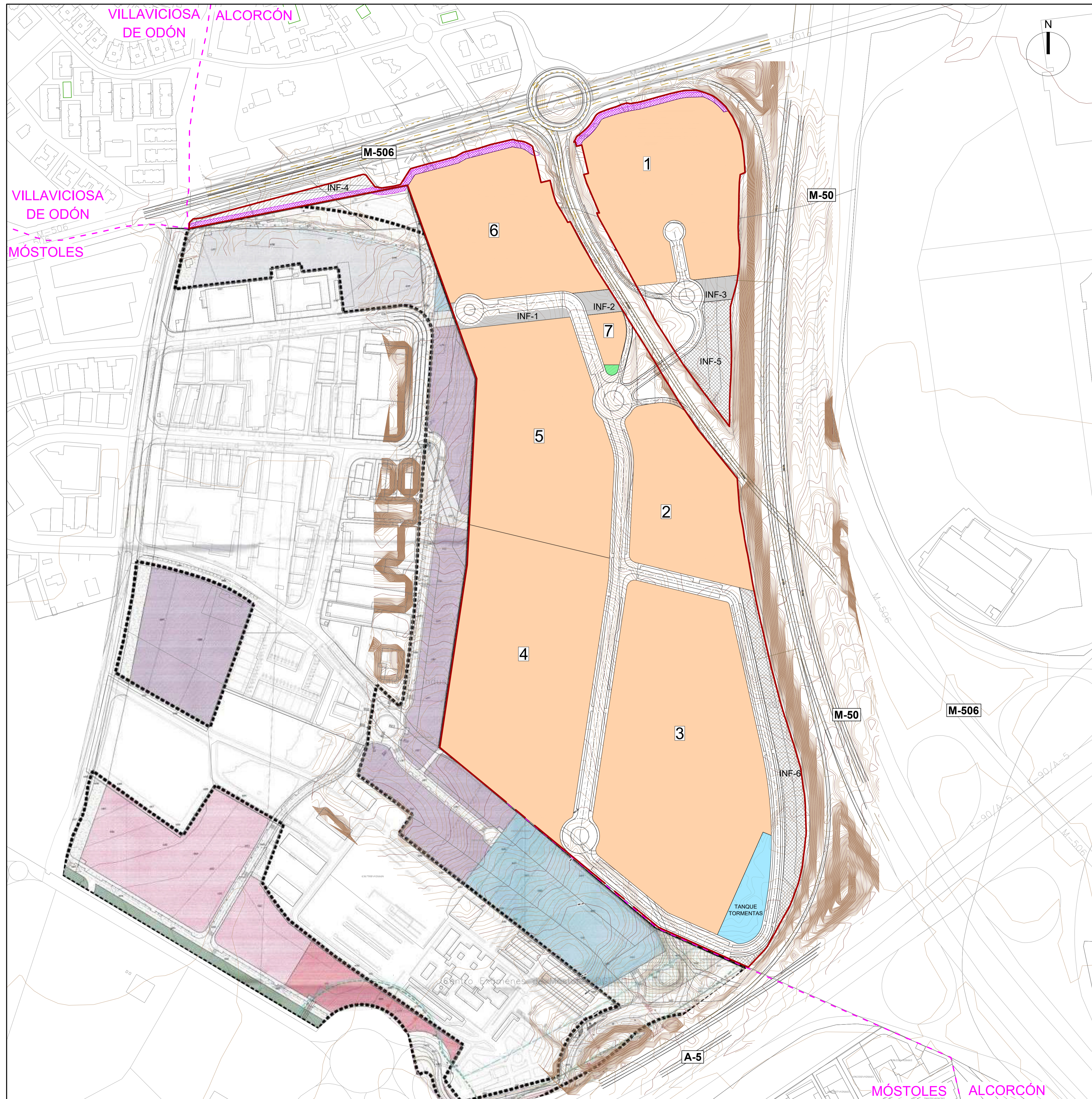
Fdo. Ana Carolina Gómez López

Licenciada en Ciencias Ambientales
Colegiada CoAmb RM nº 0031

Fdo. Juan Antonio Ríos Revilla

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Colegiado nº 7.782

APÉNDICE 1. Plano de ordenación



		SUPERFICIE (m²)	EDIFICABILIDAD
ÁMBITO SECTOR		369.072,03 m²	169.261,47 m²
PARCELA	USO	SUPERFICIE PARCELA (m²)	EDIFICABILIDAD
LUCRATIVO			
INDUSTRIAL			
1	INDUSTRIAL	38.695,02 m²	15.990,87 m²
2	INDUSTRIAL	27.610,39 m²	12.554,94 m²
3	INDUSTRIAL	74.869,43 m²	49.425,22 m²
4	INDUSTRIAL	60.927,23 m²	40.221,23 m²
5	INDUSTRIAL	46.733,45 m²	30.851,19 m²
6	INDUSTRIAL	33.099,75 m²	19.107,72 m²
7	INDUSTRIAL	2.446,94 m²	1.110,30 m²
TOTAL LUCRATIVO		284.382,21 m²	169.261,47 m²
INFRAESTRUCTURAS		22.693,16 m²	
INF. 1. CESIÓN DEMANIAL AYTO		1.570,98 m²	
INF. 2. CESIÓN DEMANIAL AYTO		1.299,60 m²	
INF. 3. CESIÓN DEMANIAL AYTO		1.299,80 m²	
INF. 4. VÍA PECUARIA		2.644,49 m²	
INF. 5. INFRAESTRUCTURAS CANAL		5.995,58 m²	
INF. 6. INFRAESTRUCTURAS CANAL		9.882,70 m²	
VÍA PECUARIA		5.422,86 m²	
TANQUE TORMENTAS		5.007,59 m²	
GESTIÓN DE RESIDUOS		201,61 m²	
RED VIARIA		51.364,61 m²	
PLAZAS DE APARCAMIENTO EN VIALES		760	

Propiedad: AVANCE DEL PLAN DE SECTORIZACIÓN DEL SECTOR DE SUELO URBANIZABLE NO SECTORIZADO "VIÑA VALDES" PARA USO INDUSTRIAL. ALCORCÓN. (MADRID)

Título de Plano: AVANCE PLANO DE ORDENACIÓN

Realizado por: kapr	Fecha: JUNIO 2025	Escala: 1 : 2.500	Plano N°: O-04	Revisión:
ORIGINAL EN A-1		HOJA 01 DE 01		

APÉNDICE 2. Informe del estado de contaminación del suelo en el sector industrial "Viña Valdés" en Alcorcón, Madrid

Informe del estado de
contaminación del suelo en el
sector industrial "Viña Valdés"
en Alcorcón, Madrid.

**OCTUBRE
2024**

Contenido

1	INTRODUCCIÓN.....	3
2	OBJETIVOS	3
3	DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LOS TRABAJOS REALIZADOS	3
	3.1 1946.....	7
	3.2 1956.....	8
	3.3 1961-67	9
	3.4 1975.....	10
	3.5 1980.....	11
	3.6 1991.....	12
	3.7 1999.....	13
	3.8 2003.....	14
	3.9 2006.....	15
	3.10 2009	16
	3.11 2013	17
	3.12 2016	18
	3.13 2020.....	19
	3.14 2023	20
4	CONCLUSIONES	21

1 INTRODUCCIÓN

El ámbito del trabajo es un conjunto de parcelas al Noroeste de la zona urbana del municipio de Alcorcón, dentro del polígono 15 y 903 de dicho municipio en un paraje conocido como Viña Valdés, donde las coordenadas del centro de la zona serían 426616, 4467009 para el sistema de referencia UTM ETRS89 huso 30.

El estudio de caracterización ha consistido en una revisión bibliográfica de las imágenes aéreas de la zona de las que se ha podido disponer y que abarcan el rango de fechas de entre 1946 y 2023. El conjunto de datos del trabajo tiene tres fuentes, Comunidad de Madrid, Ministerio de Medio Ambiente y Goole Earth, pero que, con excepciones, tienen todas como origen distintos conjuntos de fotos aéreas e imágenes de satélite debidamente georreferenciadas y orto rectificadas

2 OBJETIVOS

El objetivo principal de este trabajo es establecer la situación del estado del suelo desde la perspectiva de la ocupación y actividades realizadas en las parcelas objeto de estudio.

Los suelos contaminados en España están regulados en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y suelos contaminados para una economía circular y en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Según los contenidos de estas dos normas se han analizado las actividades desarrolladas en las parcelas objeto de estudio, así como los posibles vertidos y residuos depositados en las mismas según se puede observar en la evolución temporal marcada por las distintas fotografías.

3 DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LOS TRABAJOS REALIZADOS

De acuerdo con lo descrito anteriormente se han descargado distintas imágenes de la zona que corresponden a distintos momentos en el desarrollo histórico de la zona.

El estudio de caracterización ha consistido en una revisión bibliográfica de las imágenes aéreas de la zona de las que se ha podido disponer y que abarcan el rango de fechas de entre 1946 y 2023. El conjunto de datos del trabajo tiene tres fuentes, pero que con excepciones, tienen todas como origen distintos conjuntos de fotos aéreas e imágenes de satélite debidamente georreferenciadas y orto rectificadas.

El primer conjunto de imágenes corresponde a la aplicación “Google earth” con la que es posible ver distintas imágenes en el tiempo desde 1985 hasta la actualidad. La segunda serían las imágenes del PNOA que recogen vuelos desde 1946 e imágenes de satélite hasta 2023. La tercera y elegida para este trabajo es el conjunto de datos de la Comunidad de Madrid, que contiene todas las imágenes del PNOA y además aporta imágenes propias.

Por otra parte, al estudiar las imágenes se ha constatado que entre 1946 y 1975 hay pocas imágenes y reflejan únicamente movimientos agrícolas, y a partir de 2003 aun existiendo imágenes ocurre una estabilización total en las actividades y no hay prácticamente diferencias entre los fotogramas por lo que no se han incluido todos los existentes.

Las fechas a las que corresponden las distintas imágenes observadas son las siguientes:

- 1946
- 1956
- 1961-67
- 1975
- 1980
- 1991
- 1999
- 2003
- 2006

- 2009
- 2013
- 2016
- 2020
- 2023

Para tener una idea de la ubicación de las parcelas se ha construido una figura de situación catastral del ámbito de estudio:

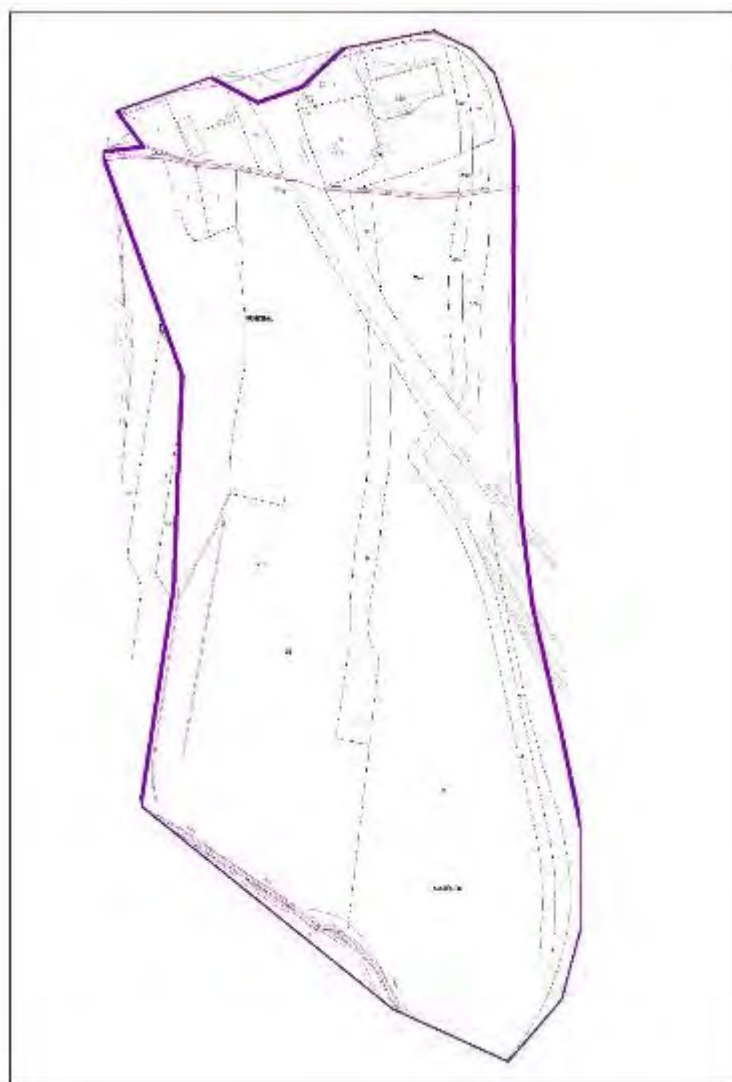


Fig1 situación catastral del ámbito de estudio

3.1 1946

El vuelo de 1946 es un vuelo de fotografía aérea que se ha procesado recientemente para obtener una información gráfica continua del suelo en aquellos años.

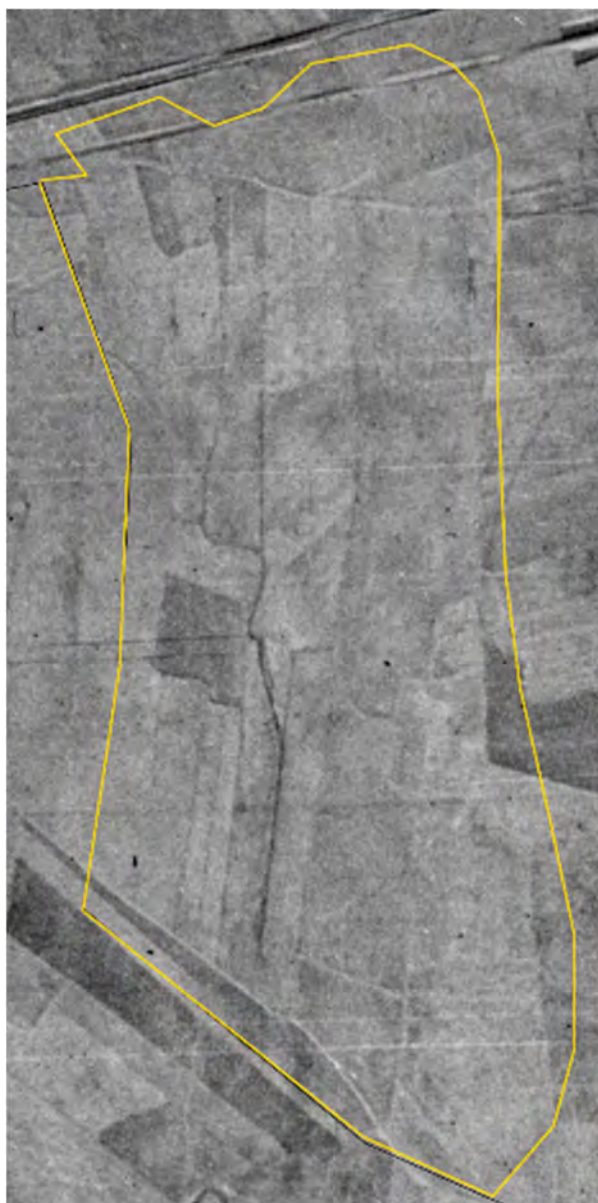


Fig 2. Fotografía aérea 1946

En esta imagen observamos una ocupación exclusivamente agrícola del terreno.

3.2 1956

El vuelo de 1956 al igual que el de 1946 es un vuelo de fotografía aérea que se ha procesado para obtener una información gráfica continua del suelo en aquellos años.



Fig 3. Fotografía aérea 1956

En esta imagen observamos una ocupación exclusivamente agrícola del terreno igual que ocurría con la anterior.

3.3 1961-67

En este caso se trata de una recopilación de diferentes vuelos ocurridos entre 1961 y 1967

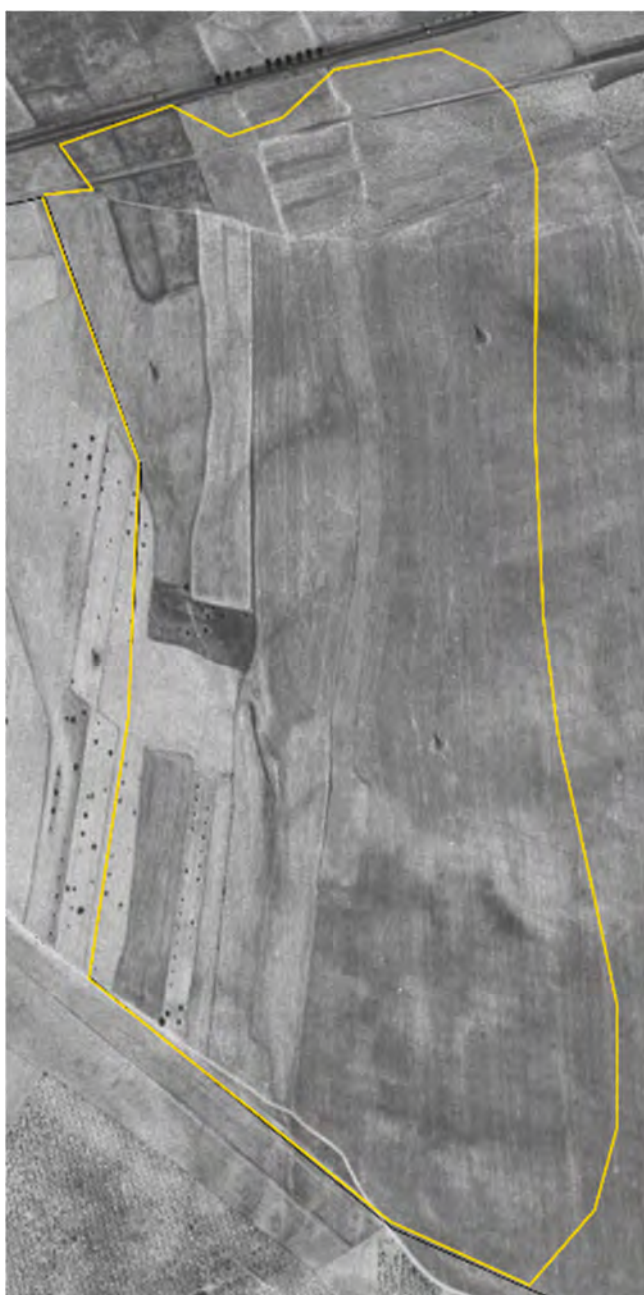


Fig 4. Fotografía aérea 1961-67

En esta imagen observamos una ocupación predominantemente agrícola del terreno.

3.4 1975

En este caso se trata del vuelo de 1975.



Fig 5. Fotografía aérea 1975

En esta imagen seguimos observando una ocupación predominantemente agrícola del Terreno. También observamos que en el sector Noreste aparecen construcciones que parecen asociarse a una Nave industrial, que seguirá ahí hasta la imagen de 2023.

3.5 1980

En este caso se trata del vuelo de 1980.



Fig 6. Fotografía aérea 1980

En esta imagen seguimos observando una ocupación predominantemente agrícola del terreno. Aparece en el Noroeste, pero fuera de la parcela una gasolinera que sigue hasta nuestros días.

3.6 1991

En este caso se trata del vuelo de 1991.



Fig 7. Fotografía aérea 1991

En esta imagen es bastante más nítida. Aparece una nueva construcción en la zona Noroeste, que correspondería aparentemente también a una nave industrial. Aparecen dos zonas de vertido de escombros, una en el sur y otra en el este, pero son muy pequeñas

3.7 1999

En este caso se trata del vuelo en color de 1999.



Fig 8. Fotografía aérea 1999

Prácticamente se mantiene todo igual desde 1991, aunque las dos naves industriales y la gasolinera aparecen más desarrolladas, que en el caso de la nave que estaba al noreste ocupa bastante más espacio que en fotogramas anteriores. El punto de vertido al sur no aparece y el del este casi tampoco.

3.8 2003

En este caso se trata del vuelo de 2003 que ya se trata de una imagen satelital.



Fig 9. Fotografía aérea 2001

Se mantienen las actividades de 1999, pero aparece el desarrollo de la M-50 que limita con las parcelas por el Este y por tanto limita el acceso al vertedero de la zona este, e incluso lo elimina.

3.9 2006

Imágenes de satélite del año 2006.



Fig 10. Fotografía aérea 2006

Se mantiene prácticamente igual.

3.10 2009

Imágenes de satélite del año 2009.



Fig 11. Fotografía aérea 2009

Sigue todo igual, salvo un enlosado en la parte noroeste que podría tener también una pequeña nave.

3.11 2013

Imágenes de satélite del año 2013.



Fig 12. Fotografía aérea 2013

Sin cambios con respecto al fotograma de 2009, solamente comentar que en la nave de la zona noroeste aparece una acumulación de vehículos que podía tratarse de un taller o desguace.

3.12 2016

Imágenes de satélite del año 2016.



Fig 13. Fotografía aérea 2016

En la zona Noreste aparece una acumulación de vehículos en lo que podría tratarse de un concesionario y/o taller, sin embargo, en la noroeste han desaparecido la acumulación de vehículos.

Al sur de la nave del noreste aparece una construcción de planta cuadrangular, aunque podría tratarse de una losa. Viendo en las imágenes más recientes y con mejor definición son acumulaciones de los restos de construcción de la M-50 abandonados aquí.

3.13 2020

Imágenes de satélite del año 2020.



Fig 14. Fotografía aérea 2023

Se mantiene sin cambios.

3.14 2023

Imágenes de satélite del año 2023



Fig 15. Fotografía aérea 2023

Definitivamente.

4 CONCLUSIONES

Tras la observación de la serie de fotogramas bastante extensa desde el año 1946 hemos visto que toda la posible afección del suelo se concentra en siete puntos.



Fig 16. Posibles focos de afección.

Punto 1: vertido antiguo de escasa importancia

Punto 2: vertido antiguo, probablemente ni siquiera este tras las obras de la M-50.

Punto 3: Acumulación de materiales de la construcción de la M-50, probablemente sin importancia.

Punto 4: Instalaciones de una campa de almacenamiento de vehículos. Pertenece a la empresa Gamboa. Esta actividad continuará en el mismo sitio tras la aprobación de la iniciativa urbanística y la ejecución del proyecto de urbanización.

Punto 5: punto de escasa importancia por lo que pudo haber en algún momento, hoy está prácticamente borrado.

Punto6: instalaciones que en algún momento hayan tenido un taller o desguace.

Punto7 : Gasolinera que está fuera del sector y que permanecerá con su actividad tras la aprobación de la iniciativa urbanística y la ejecución del proyecto de urbanización.

De este análisis se desprende que la mayoría de las parcelas han tenido una actividad exclusivamente agrícola. La única actividad relevante que existe es la de campa para vehículos que continuará en el mismo sitio tras la aprobación de la iniciativa urbanística y la ejecución del proyecto de urbanización.

En conclusión, las actividades analizadas en el apartado anterior no tienen posibilidad de haber creado una contaminación de los suelos cuya magnitud haga necesaria una segunda fase de estudios analíticos. No se considera necesario el estudio y reconocimiento analítico del suelo, al poder garantizar, con los trabajos de este estudio, un estado de suelo que no condicionará el futuro desarrollo del sector industrial tecnológico "Viña Valdés" de Alcorcón.

Octubre 2024