

PLAN PARCIAL A.A.02 LA ESTACIÓN

BORRADOR DE PLANEAMIENTO Y DOCUMENTO DE INICIO

GETAFE (MADRID)



Julio 2026

ÍNDICE DEL DOCUMENTO

BLOQUE I. DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA.....	5
VOLUMEN 1. MEMORIA DE INFORMACIÓN.....	6
CAPÍTULO 1 INFORMACIÓN SOBRE EL ÁMBITO.....	6
1.1 Encuadre municipal y Estructura Urbana	6
1.2 Topografía. Características físicas del terreno.....	8
1.3 Estructura de la propiedad.....	9
1.4 Estado actual.....	15
1.5 Estudio del patrimonio histórico-cultural	27
1.6 Estudio socioeconómico.....	28
1.7 Afecciones sectoriales.....	31
CAPÍTULO 2 INFORMACIÓN SOBRE EL DESARROLLO URBANÍSTICO	38
2.1 Estructura Urbana	38
2.2 Morfología y tejido urbano.....	39
2.3 Paisaje urbano	48
2.4 Viviendas.....	48
2.5 Actividades económicas. Tejido económico y productivo.....	50
2.6 Proyectos de transformación en el entorno	54
VOLUMEN 2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO.....	61
CAPÍTULO 1 ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL ÁMBITO	61
1.1 Estructura Urbana	61
1.2 Movilidad, equipamientos, zonas verdes y espacio público	61
CAPÍTULO 2 ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO MUNICIPAL VIGENTE	65
2.1 Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.....	65
2.2 Plan General de Ordenación Urbana	66
2.3 Proceso de Tramitación Plan Parcial A.A.02 “La Estación”.....	73
CAPÍTULO 3 CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO.....	73
VOLUMEN 3. PLANOS DE INFORMACIÓN	75
BLOQUE II. DOCUMENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN	76
VOLUMEN 1. MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN ADOPTADA	77
CAPÍTULO 1 OBJETO, ENTIDAD PROMOTORA Y LEGITIMIDAD.....	77
1.1 Antecedentes y objeto.....	77
1.2 Entidad promotora y legitimación para la formulación de la iniciativa	77
CAPÍTULO 2 JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y NECESIDAD DEL PLAN PARCIAL	79

CAPÍTULO 3	ESTRUCTURA GENERAL Y MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO	80
3.1	En relación con la estructura viaria y accesos:.....	80
3.2	En relación con las zonas verdes – espacios públicos.	81
3.3	En relación con las afecciones	81
CAPÍTULO 4	ANÁLISIS DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN	82
4.1	Alternativa 0	83
4.2	Alternativa 1.....	85
4.3	Alternativa 2.....	87
4.4	Comparativo entre las alternativas	90
4.5	Justificación de la alternativa seleccionada.....	91
CAPÍTULO 5	DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA	92
5.1	Descripción de la ordenación pormenorizada.....	92
5.2	Edificabilidad. Aprovechamiento y usos.....	94
5.3	Cumplimiento de las previsiones de reserva para la vivienda de protección pública.....	95
5.4	Edificabilidad. Cesión al Ayuntamiento.....	95
	Uso Global.....	96
5.5	Red viaria. Clasificación.....	96
5.6	Cumplimiento de las previsiones de reserva de suelo para las Redes Públicas.	97
5.7	Justificación de la dotación de las plazas de aparcamiento.	98
5.8	Justificación de cumplimiento para el acceso universal.....	99
CAPÍTULO 6	CUANTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA.....	99
CAPÍTULO 7	MODELO DE GESTIÓN.....	101
VOLUMEN 2. PLANOS DE ORDENACIÓN		103

ÍNDICE DE ABREVIATURAS

BOCM	Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid
PGOU	Plan de Ordenación Urbana
PP	Plan Parcial
PPRI	Plan Parcial de Reforma Interior
AA	Ámbito de Actuación
EAE	Estudio Ambiental Estratégico
EsIA	Estudio de Impacto Ambiental
LSCM	Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid

PLAN PARCIAL A.A.02 LA ESTACION

BORRADOR DE PLANEAMIENTO Y DOCUMENTO DE INICIO

BLOQUE I. DOCUMENTACIÓN INFORMATIVA

GETAFE (MADRID)



Julio 2026

VOLUMEN 1. MEMORIA DE INFORMACIÓN

CAPÍTULO 1 INFORMACIÓN SOBRE EL ÁMBITO

1.1 Encuadre municipal y Estructura Urbana

El municipio de Getafe tiene una superficie de 78.74 km², un perímetro de 46,5km, forma alargada de oeste a este, y limita al norte con Villaverde y Villa de Vallecas (distritos de Madrid), al este con Rivas-Vaciamadrid, al sureste con San Martín de la Vega, al sur con Pinto, al suroeste con Fuenlabrada, y al oeste con Leganés y una población indicada por el INE al 2024 de 189.906 personas.

El planeamiento vigente del municipio de Getafe incorpora la ordenación estructurante municipal, grafada en el P-2 Ordenación Estructurante, el cual recoge gráficamente los sistemas de redes públicas, pormenoriza los sistemas de Redes Públicas e identifica el suelo público de aquellos otros pendientes de obtención.

Entre los principales elementos que plantea la ordenación del PGOU, es el itinerario peatonal estructurante, elemento fundamental que estructura el TTM en articulación con las redes generales y redes supramunicipales existentes, generando una vinculación entre los espacios verdes y equipamientos que se localizan en el TTM, la dirección predominante de estas conexiones es en sentido oeste-este, debido a la forma del municipio, pero también a la localización de los elementos que vincula.

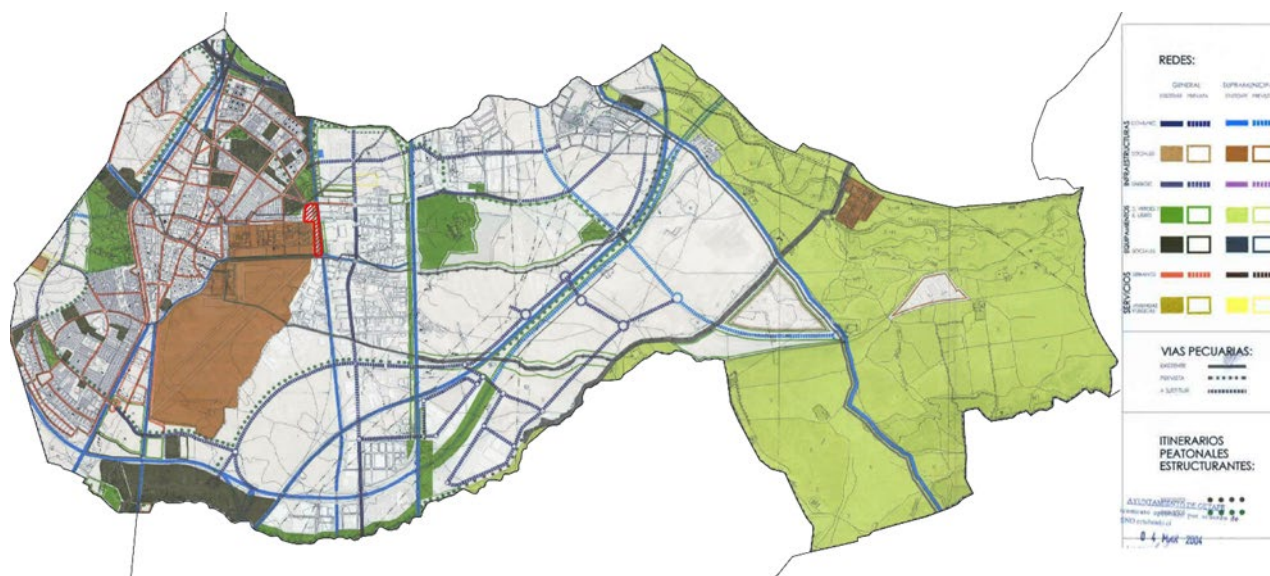


Fig. 1. Itinerarios peatonales estructurantes – PGOU.

La red viaria localizada en el TM, genera un *efecto barrera* producido por sus infraestructuras, la Autovía A-42 es la principal vía de acceso de la ciudad y fue límite de crecimiento para el centro tradicional y los primeros ensanches, la línea férrea Cercanías C-3 separa los desarrollos industriales de los residenciales, específicamente el polígono industrial Los Ángeles con el ámbito AA-La Estación, la A-4 autovía a Andalucía limite oriental de los polígonos industriales, finalmente la M-406 de propiedad autonómica, es una vía que parte de su trazado linda con la Base Aérea generando un límite entre la ciudad compacta y el equipamiento.

La E-5/A4 es la carretera radial que atraviesa de Sur a Norte el TTM, conectando el sur del país con el centro (Madrid) mientras la A-42 conecta Madrid con Toledo. A lo largo de estos ejes se desarrollan industrias de diferentes actividades, principalmente de logística, pero también con grandes industrias

productiva tradicionales. En Getafe en particular, las zonas industriales desarrolladas paralelas a la E-5 / A-4 se encuentran en transformación, específicamente el polígono industrial “Los Ángeles”, localizado al este del ámbito AA-02 La Estación, sobrepasando la línea férrea. Actualmente el polígono de Los Ángeles se encuentra en fase de formulación de un Plan Especial de iniciativa municipal que permitirá la mezcla de uso, la reinterpretación de su trazado viario y estructurar esta importante pieza del municipio que actualmente genera una serie de problemas de convivencia con los barrios residenciales aledaños.

El ámbito AA-02 La Estación, linda con dos ejes que estructuran la ciudad y ordenan el TTM, el primero es el eje Perales/Avenida de las Ciudades-Calle Fundidores que limita al norte del ámbito, eje para el que se estima su mejora mediante la ampliación sobre el ámbito del polígono industrial Los Ángeles, y el eje de la Avenida de John Lennon, actualmente M-406 que limita al sur, conformado por una red supramunicipal y vía pecuaria que conecta con el itinerario peatonal. Estos ejes conectan de oeste a este el municipio integrando y generando zonas verdes y equipamientos que articulan y estructuran el TTM.

Para el ámbito AA-02 La Estación se identifica otra particularidad y es la formación de un eje verde que acompaña el recorrido del ferrocarril a su paso por el ámbito. De interés para el Ayuntamiento, este eje articula las zonas verdes generadas por las zonas residenciales, en especial el parque Andalucía (ámbito del EUROPAN) y los equipamientos deportivos ciudad deportiva Fernando Santos de la Parra que rematan y lindan con el municipio de Madrid, al norte del TTM.

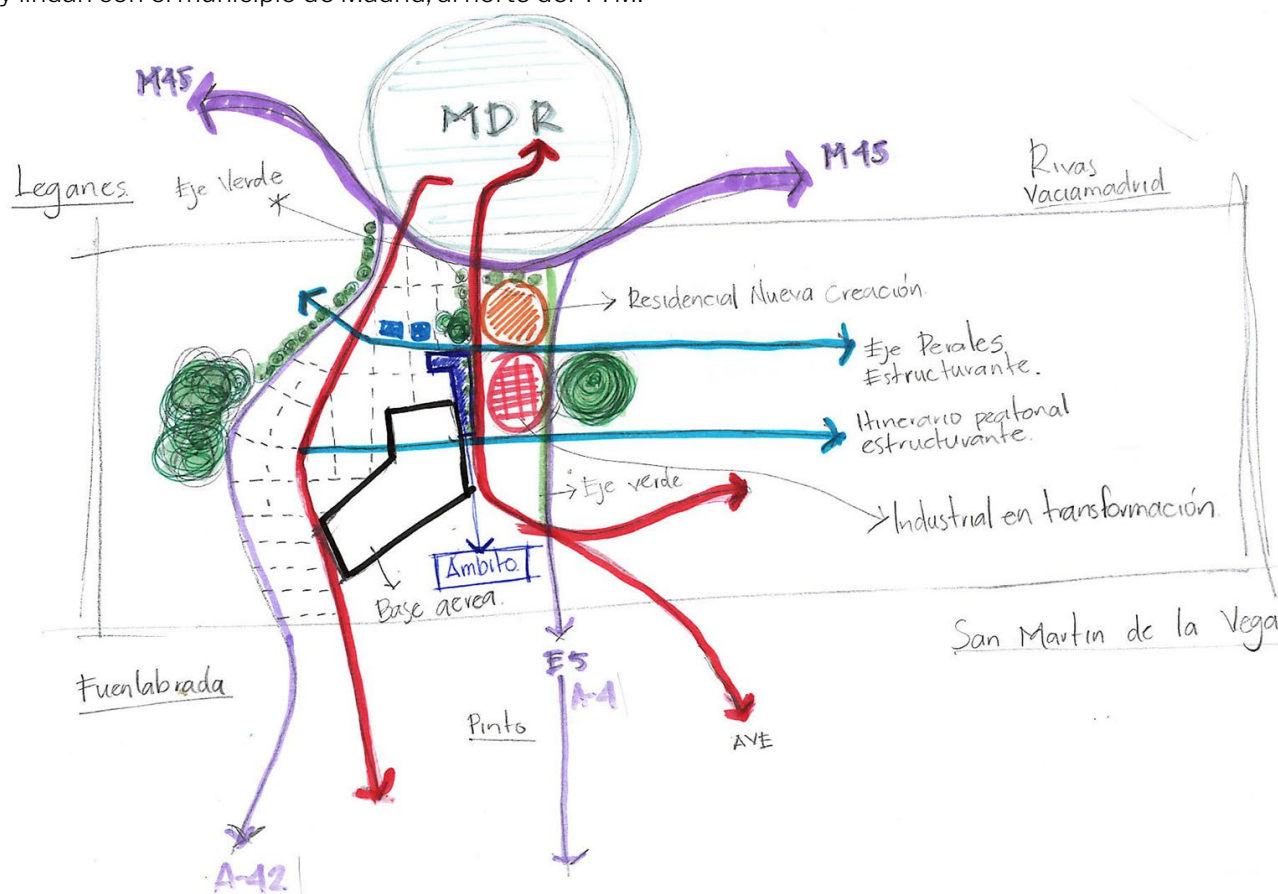


Figura 1. Esquema estructural del Municipio de Getafe

1.2 Topografía. Características físicas del terreno

El emplazamiento posee unas coordenadas UTM (Datum ETRS89) aproximadas que son las siguientes: UTM X: 439.681 m; UTM Y: 4.462.456 m y Huso UTM: 30.



Figura 2. Localización del ámbito en el contexto Municipal

El ámbito de actuación A.A.02 “La Estación” presenta unas condiciones topográficas compatibles con su desarrollo urbanístico. La zona objeto de estudio, se encuentra enclavada en el límite meridional de la Provincia de Madrid, y formando parte de la depresión tectónica del Tajo, cubeta de sedimentación terciaria, que no ha sufrido empujes tectónicos importantes. Los sedimentos esencialmente miocenos, rellenaron la gran depresión, adquiriendo en la zona un espesor considerable.

Los materiales que constituyen este gran espesor sedimentario no tienen la misma procedencia, ni son homogéneos litológicamente hablando, a pesar de haberse formado en el mismo período geológico.

Fisiográficamente el área posee un relieve sub horizontal, sin accidentes topográficos destacables, a una cota media en torno a los 613 m. Las cotas máximas se sitúan en la zona norte del ámbito en torno a los 615 m, estando la menor altitud en el sur con 610 m. La forma del terreno, a nivel local, puede considerarse prácticamente plana con una ligera pendiente descendente hacia el sur.

Se trata de un ámbito con pendientes idóneas para el desarrollo de urbanización residencial, con buena escorrentía natural para el drenaje del terreno que permitirá urbanizar sin alterar la topografía natural de forma sustancial.

La superficie del Ámbito de Actuación A.A.02 “La Estación” según levantamiento topográfico realizado para la elaboración del presente borrador de Planeamiento y futuro Plan Parcial asciende a **90.968,00 m²**.

Superficie generadora de aprovechamiento

En la ficha del Plan General de Ordenación Urbana de Getafe correspondiente al A.A.02 se establece una superficie total de 82.340,00 m², en la que ya se encuentra descontada la superficie destinada a Zona Verde Pública (8.628 m²).

Dicha superficie, de titularidad municipal, no genera aprovechamiento urbanístico al tratarse de un suelo cedido destinado a Zona Verde (red pública), carente de edificabilidad lucrativa. En consecuencia, queda excluida del cómputo del aprovechamiento al no constituir un suelo patrimonizable.

1.3 Estructura de la propiedad

El ámbito A.A.02 “La Estación” está integrado por dieciséis parcelas catastrales con una morfología predominantemente irregular, destacando especialmente en la zona sur la lotificación en parcelas con geometría alargada y estrecha. Las parcelas de mayor tamaño se localizan en el extremo norte. Solamente tres de las dieciséis parcelas cuentan con edificaciones, encontrándose el resto vacantes.

A continuación, se incluye un plano catastral y una tabla donde se relacionan las parcelas catastrales incluidas en el ámbito, señalando su referencia catastral y su superficie, según los datos extraídos del Catastro (2025).

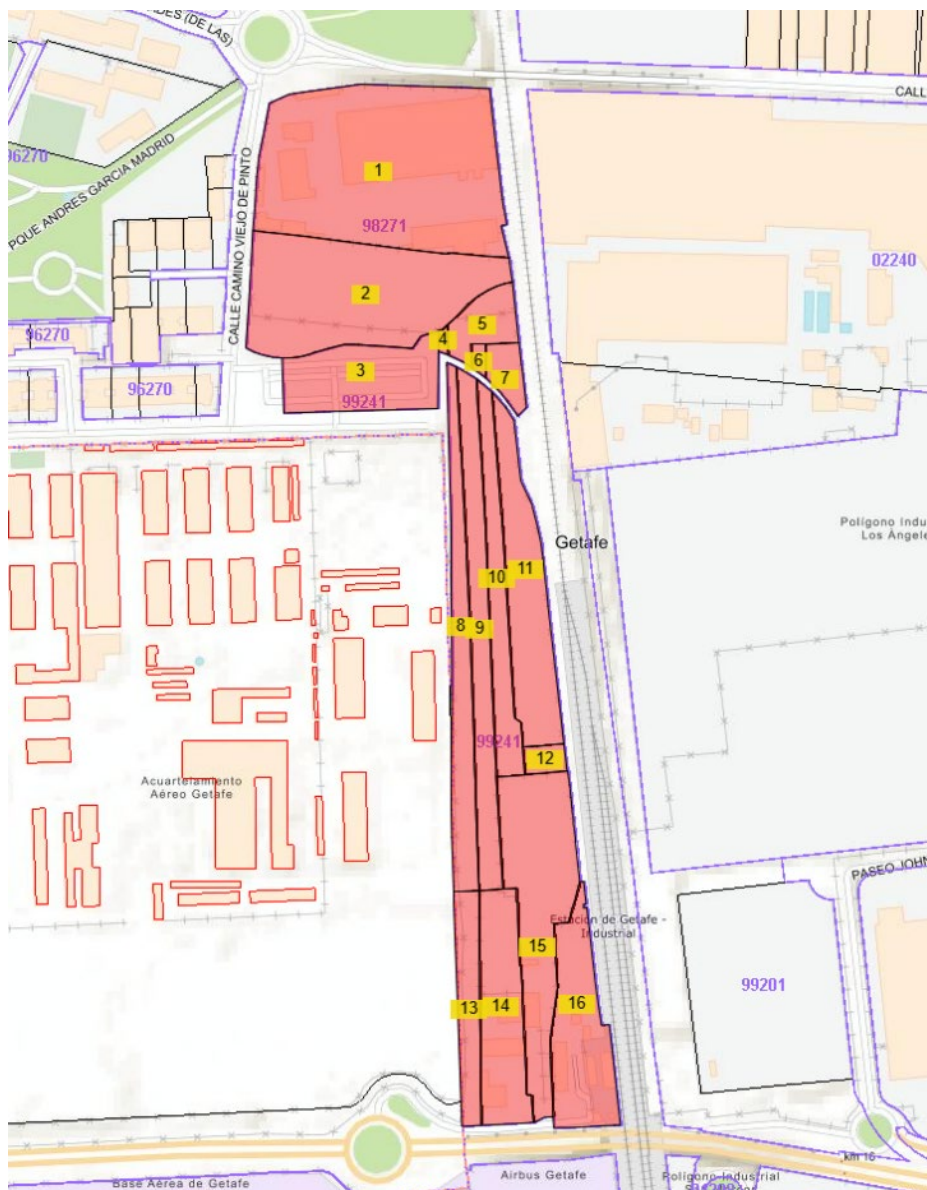


Figura 3. Plano de catastro con parcelas incluidas en el A.A.02 "La Estación"

ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD. PARCELAS CATASTRALES

PARCELAS	REFERENCIA CATASTRAL	SUPERFICIE DE PARCELA CATASTRAL	SUPERFICIE APORTADA
Parcela 1	9827101VK3692N0001AF	19.317,00 m ²	19.317,00
Parcela 2	9827102VK3692N0001BF	12.192,00 m ²	12.186,00
Parcela 3	9924101VK3692N0001AF	5.086,00 m ²	5.086,00
Parcela 4	9827106VK3692N0001PF	117,00 m ²	117,00

ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD. PARCELAS CATASTRALES

Parcela 5	9827103VK3692N0001YF	1.834,00 m ²	1.631,00
Parcela 6	9827104VK3692N0001GF	1.052,00 m ²	626,00
Parcela 7	9827105VK3692N0001QF	207,00 m ²	207,00
Parcela 8	9924105VK3692S0001QX	4.916,00 m ²	4.849,00
Parcela 9	9924106VK3692S0001PX	5.505,00 m ²	5.505,00
Parcela 10	9924107VK3692S0001LX	3.852,00 m ²	3.852,00
Parcela 11	9924108VK3692S0001TX	6.224,00 m ²	5.214,00
Parcela 12	9924109VK3692S0001FX	591,00 m ²	591,00
Parcela 13	9924113VK3692S0001MX	2.716,00 m ²	2.564,00
Parcela 14	9924112VK3692S0001FX	5.230,00 m ²	5.230,00
Parcela 15	9924110VK3692S0001LX	8.416,00 m ²	8.383,00
Parcela 16	9924111VK3692S0001TX	5.623,00 m ²	4.202,00
Vías FFCC	-	3.872,00 m ²	5.545,90
Vial interior ámbito			1.701,10
Resto (viario público)	-		4.161,00
Total			90.968,00

Tabla 1. Parcelas catastrales

Las parcelas 2, 5, 6, 11 y 15 están afectadas por el dominio de ADIF, tal y como se desprende la de documentación aportada, este dominio, según reconoce la línea de patrimonio de ADIF, no está catastrado en su totalidad, por lo que al incluirlo se reducen las superficies catastrales de las citadas fincas, siendo la razón por la que la superficie aportada es menor que la catastrada.

Por su parte, la parcela 8 reduce la superficie aportada, debido a que esa superficie restante se encuentra fuera del Ámbito de actuación.

La parcela 16 con referencia catastral 9924111VK3692S0001TX, propiedad de ADIF, tiene una superficie de parcela catastral de 5.623 m² y una superficie construida de 724 m². Sin embargo, solamente se encuentra incluida en el ámbito A.A.02 la zona oeste de la misma, quedando la edificación de la Estación excluida del ámbito. Por tanto, la superficie indicada en la tabla se corresponde con la parte de la parcela afectada por el futuro Plan Parcial. De la misma manera sucede con los viales y con la zona de dominio de las vías de ferrocarril, en la tabla se reflejan las superficies afectadas por el ámbito.

La estructura parcelaria catastral actual se ha descrito gráficamente en los planos correspondientes contenidos en el presente borrador de Planeamiento.

1.3.1 Fincas registrales

El ámbito A.A.02 “La Estación” se encuentra constituido por trece fincas registrales de diversos tamaños y geometría. En la siguiente tabla se indican los datos de las fincas según la información registral recabada, señalando la identificación de la finca, el número de registro, el propietario y la superficie registral.

FINCAS	N.º REGISTRO	PROPIEDAD	SUPERFICIE REGISTRAL
Finca A	13.443	LAMINADOS COMAVESA, S.A.	20.136,00 m ²
Finca B	2.300	METROVACESA SUELO Y PROMOCION S.A.	12.917,20 m ²
Finca C (*)	10.681	AYUNTAMIENTO DE GETAFE	2.609,86 m ² 4.871,74 m ² 5.500,62 m ²
Finca D	10.678	AYUNTAMIENTO DE GETAFE	5.548,74 m ²
Finca E	13.012	METROVACESA SUELO Y PROMOCION S.A.	8.920,69 m ²
Finca F	42.849	METROVACESA SUELO Y PROMOCION S.A.	3.932,00 m ²
Finca G	42.845 42.846	METROVACESA SUELO Y PROMOCION S.A.	6.400,00 m ² 6.820,00 m ² 2.280,00 m ²
Finca H	42.848	METROVACESA SUELO Y PROMOCION S.A.	2.347,00 m ²
Finca I	10.772	METROVACESA SUELO Y PROMOCION S.A.	7.885,32 m ²
Finca J	13.787	METROVACESA SUELO Y PROMOCION S.A.	5.093,50 m ²

Tabla 2. Fincas registrales

* Dichas fincas registrales abarcan varias parcelas catastrales no afectadas por el ámbito de actuación

Existe una bolsa de suelo sin inscribir en el Registro de la propiedad que se corresponde con las fincas K, L, M conforme se detalla a continuación:

Finca K	-	ADIF (Estación)	4.202,00 m ²
Finca L	-	AYUNTAMIENTO DE GETAFE	493,56 m ²
Finca M	-	ADIF (FFCC)	5.545,90 m ²

Como puede observarse de los cuadros anteriores, la sociedad METROVACESA SUELO Y PROMOCION S.A. es propietaria de 13 fincas (9 registrales), con una superficie aportada total de 52.656,10 m², lo que supone el 57,88% de la superficie del ámbito (90.968,00 m²), lo cual resulta suficiente para promover la iniciativa de gestión del sector mediante el sistema de compensación.

PROPIEDAD	SUPERFICIE APORTADA (m ² s)	% DE APORTACIÓN
METROVACESA SUELO Y PROMOCION S.A.	52.656,10	57,88%
LAMINADOS COMAVESA, S.A.	19.317,00	21,23%
ADIF	9.747,90	10,72%
AYUNTAMIENTO DE GETAFE	9.247,00	10,17%
TOTAL	90.968,00	100,00%

Tabla 3. Porcentaje de aportación de los propietarios del suelo

El Ámbito en su conjunto tiene una superficie real de 90.968,00 m² (medidos en comprobación por el estudio-plano topográfico que acompaña el Plan).

CUADRO RESUMEN DE SUPERFICIES

Concepto	Superficie	Observación
Superficie con derecho a aprovechamiento	82.340,00	Según ficha del PGOU
Superficie sin derecho a aprovechamiento	8.628,00	Zona verde pública municipal
Superficie aportada MTVC.	52.656,10	57,88% del ámbito.
Superficie aportada por resto de titulares	38.311,90	42,12% Ayuntamiento, ADIF, Laminados Comavesa
Total de superficie del ámbito	90.968,00	Superficie real del ámbito / levantamiento topográfico

La formulación del presente borrador de Planeamiento, se promueve por la sociedad “METROVACESA SUELO Y PROMOCION S.A.”, que integra en el momento de la redacción, más del 50% de la superficie del ámbito.

En su origen, la tramitación se inició en 2004 a propuesta de la sociedad “Agofer S.L.”, con la presentación de un Plan Parcial de Reforma Interior, que fue aprobado inicialmente con Requerimiento Municipal al promotor, señalándole el Ayuntamiento de Getafe la “...obligación de cumplir determinados requisitos legales contemplados en la legislación urbanística de aplicación, y especialmente garantizar el cumplimiento de las limitaciones de altura y de calidad acústica ambiental...”

Con posterioridad, “Sando Proyectos Inmobiliarios S.A.”, adquiere la sociedad Agofer S.L., con todos sus activos, convirtiéndose en el nuevo Promotor, con la intención de solventar los problemas existentes en el antiguo Plan Parcial, elaborando una nueva ordenación y garantizando el cumplimiento de todos los aspectos técnico-urbanísticos, legalmente exigibles.

Posteriormente Metrovacesa Suelo y Promoción S.A., adquiere los terrenos de Sando Proyectos Inmobiliarios S.A pasando a promover el presente ámbito.

Existen actualmente edificaciones en tres parcelas catastrales dentro del ámbito del A.A.02 “La Estación”. De acuerdo con la información disponible de Catastro, se adjunta a continuación un cuadro con las superficies construidas existentes.

EDIFICACIONES EXISTENTES. SUPERFICIE CONSTRUIDA.			
PARCELA CATASTRAL	USO	SUPERFICIE CONSTRUIDA	
		Parcial	Total
9827101VK3692N0001AF	Industrial	6.710,00	9.083,00m ² c
	Industrial	57,00	
	Aparcamiento (pérgola)	148,00	
	Almacén	736,00	
	Oficina	269,00	
	Industrial	172,00	
	Almacén	134,00	
	Almacén	86,00	
	Oficina	86,00	
	Almacén	170,00	
	Almacén	52,00	
	Almacén	21,00	
	Industrial	173,00	
	Oficina	269,00	
9924112VK3692S0001FX	Almacén	1.693,00	2.515,00 m ² c
	Industrial	394,00	
	Industrial	341,00	
	Almacén	87,00	
9924111VK3692S0001TX	Estación de servicio	315,00	353,00 m ² c
	Estación de servicio	38,00	
TOTAL			11.951,00 m²c

Tabla 4. Edificaciones existentes.

En el cuadro anterior se muestran las superficies construidas existentes dentro del ámbito del A.A.02 “La Estación”, según información obtenida de la Gerencia Territorial del Catastro.

En el cuadro anterior, para la parcela con referencia catastral 9924111VK3692S0001TX (propiedad de ADIF), únicamente se ha contabilizado la superficie edificada existente en la parte de la parcela incluida dentro del ámbito de actuación A.A.02, excluyéndose en el cómputo la superficie correspondiente a los edificios de la Estación de Cercanías, que no forman parte del ámbito.

Por otro lado, en la parcela municipal situada en la intersección de la calle Camino Viejo de Pinto y la Avenida de Los Ángeles, se ha habilitado recientemente un área destinada al estacionamiento temporal de vehículos, con el objetivo de proporcionar aparcamiento público en la zona del Barrio de Juan de la Cierva. Esta área cuenta con una superficie aproximada de 6.000 m² y una capacidad cercana a 200 plazas. A continuación, se presenta el plano de replanteo del área de estacionamiento, conforme al proyecto redactado en octubre de 2016.

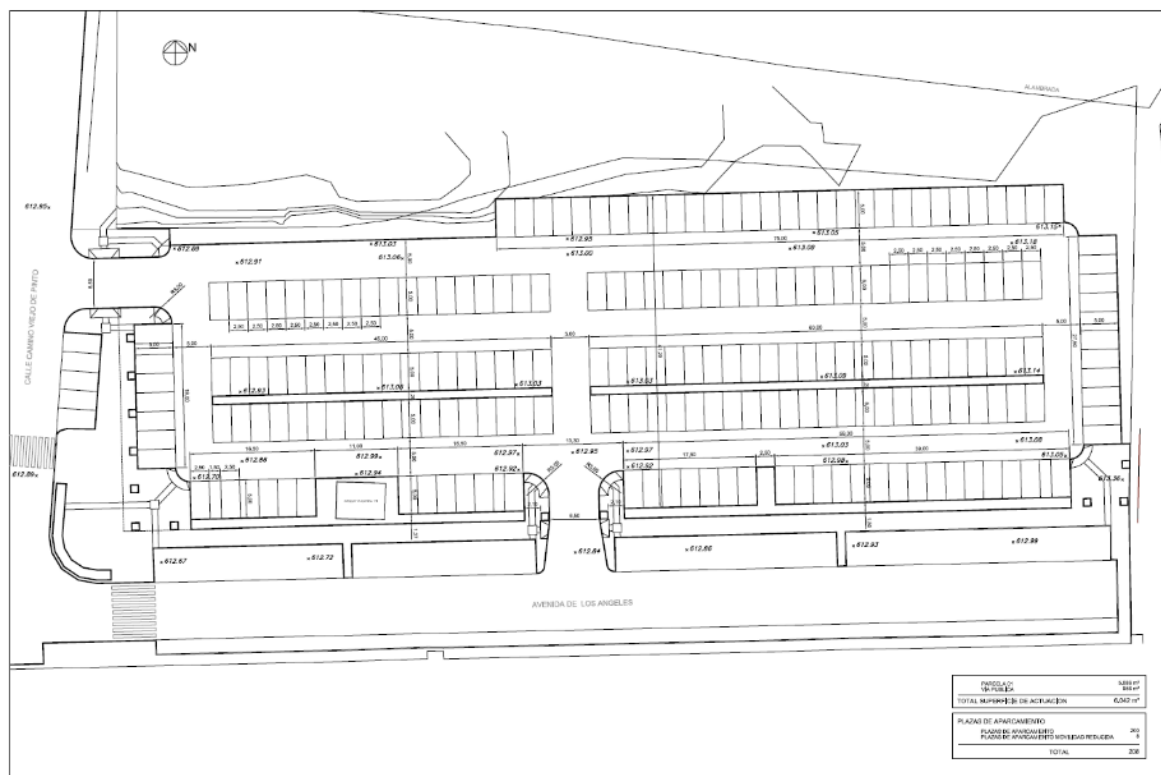


Figura 4. Plano de replanteo del área de aparcamiento provisional (octubre 2016)

Las edificaciones existentes no presentan características arquitectónicas históricas o culturales susceptibles de merecer protección. Tampoco existe ningún elemento de vegetación que por su singularidad debe ser preservado.

En consecuencia, no se aprecia limitación alguna en el Ámbito objeto de Actuación, en cuanto a los usos y edificaciones existentes, que pueda condicionar la propuesta de ordenación contenida en el presente borrador de Planeamiento.

Los usos y edificaciones existentes en la actualidad en el Ámbito A.A02, quedan recogidos en el plano correspondiente de la documentación gráfica adjunta al presente borrador de Planeamiento.

1.4 Estado actual

1.4.2 Usos, edificaciones e infraestructuras, preexistentes en el ámbito

El uso principal que se ha consolidado en el ámbito durante los últimos años ha sido de carácter industrial, complementado por pequeños talleres. En la actualidad, siguen operativas las instalaciones de la empresa Laminados Comavesa S.A., (fusionada con ArcelorMittal) ubicada en la zona norte del área junto a la rotonda de la calle Fundidores, cuya actividad se centra en la distribución, comercialización y el almacenamiento mayorista de productos de hierro y acero. El complejo cuenta con una nave principal de

5.700 m², naves anexas que suman 2.000 m² y unas oficinas de 400 m², además de otros espacios complementarios.

En la esquina conformada por Calle Camino de Pinto y Los Ángeles, al noroeste del ámbito, se localiza un área para estacionamiento temporal de vehículos con el fin de dotar de aparcamiento público a la zona del Barrio de Juan de la Cierva. El área de estacionamiento tiene una superficie en torno a seis mil metros cuadrados con una capacidad aproximada de unas doscientas plazas de aparcamiento.

En las proximidades de la Estación de Cercanías, al sur del ámbito, se mantienen las instalaciones de antiguos negocios, como un taller mecánico (con 550 m² de taller, y 300 m² de almacenamiento de vehículos), una cafetería y restaurante (de 330 m²), todos ellos sin actividad.

La parcela propiedad del ADIF cuenta con distintas edificaciones auxiliares de planta baja relacionadas con la gestión de la estación, sin aparente uso, alrededor de estas edificaciones y en las calles internas, se localizan aparcamientos.

En el resto del ámbito no existen ya edificaciones, aunque quedan muestras de alguna cimentación de antiguas naves. En el año 2005, fueron demolidas algunas pequeñas construcciones en mal estado: una edificación en el Camino Viejo de Pinto nº 2 (con licencia de obra nº 65.812), y otras en el Paseo de John Lennon nº 1 (con licencia nº 65.813).



Figura 5. Edificaciones existentes

1.4.3 Infraestructuras territoriales

Se incluye a continuación un análisis sobre el estado actual de las infraestructuras en el entorno de actuación. La dotación de las redes de infraestructuras (red viaria y redes de suministro de servicios urbanos) existentes o proyectadas en el momento de redactar el presente borrador de Planeamiento, se han reflejado en los correspondientes Planos de Información. Han sido contrastadas con responsables de las Compañías Suministradoras. Además, se han solicitado informes de viabilidad que garanticen el Servicio de Acometidas, de agua, energía eléctrica, telefonía, gas y alcantarillado.

1.4.4 Red Viaria

La zona de actuación se sitúa en el municipio de Getafe y queda delimitada por una serie de viales existentes, que se concretan del siguiente modo:

- Calle Fundidores
- Calle Camino Viejo de Pinto
- Avenida de Los Ángeles
- Paseo de John Lennon (travesía M-406)

La descripción de la infraestructura viaria existente se indica en el Anexo I Memoria estudio de infraestructuras ámbito de actuación A.A.02. "La estación" del plan general de ordenación Urbana de Getafe (Madrid), 2.1 Infraestructura viaria existente.



Figura 6. Localización del ámbito - red viaria existente

La **Calle Fundidores** discurre por el norte del ámbito A.A.02 "La Estación". Cuenta con un carril por sentido, de unos 3,5 m de ancho y unas pequeñas aceras peatonales. Para salvar la línea del ferrocarril de Cercanías, eleva su rasante, conformando una estructura de paso sobre la que se incorporan barreras de seguridad y barandillas.



Figura 7. Calle fundidores. Fuente: Google maps.

La Calle Fundidores se inicia en una pequeña glorieta de 32 m de radio interior, de la que también parte entre otras, la calle del Camino Viejo de Pinto. Cuenta con dos carriles de circulación de algo más de cuatro metros de ancho, pequeños arcenes y acera perimetral.



Figura 8. Glorieta norte

El **Camino Viejo de Pinto** constituye una calle de doble sentido de circulación que discurre de norte a sur entre la calle Fundidores, con la que conecta mediante una glorieta, y la Avenida de Los Ángeles. Esta calle presenta una anchura media total de unos 16,5 m, actualmente se encuentra en ejecución la licitación de obras que tiene como objetivo la Ejecución de las obras de remodelación urbana de la calle Camino Viejo de Pinto en el Barrio Juan de la Cierva del municipio de Getafe, esta remodelación tiene una distribución de forma aproximada del siguiente modo:

- Aceras peatonales de 2,2 m y 1,80 m promedio
- Aparcamiento batería de 4,5 m
- Aparcamiento en línea de 2,0 m
- Dos carriles de circulación de 3,25 m cada uno.

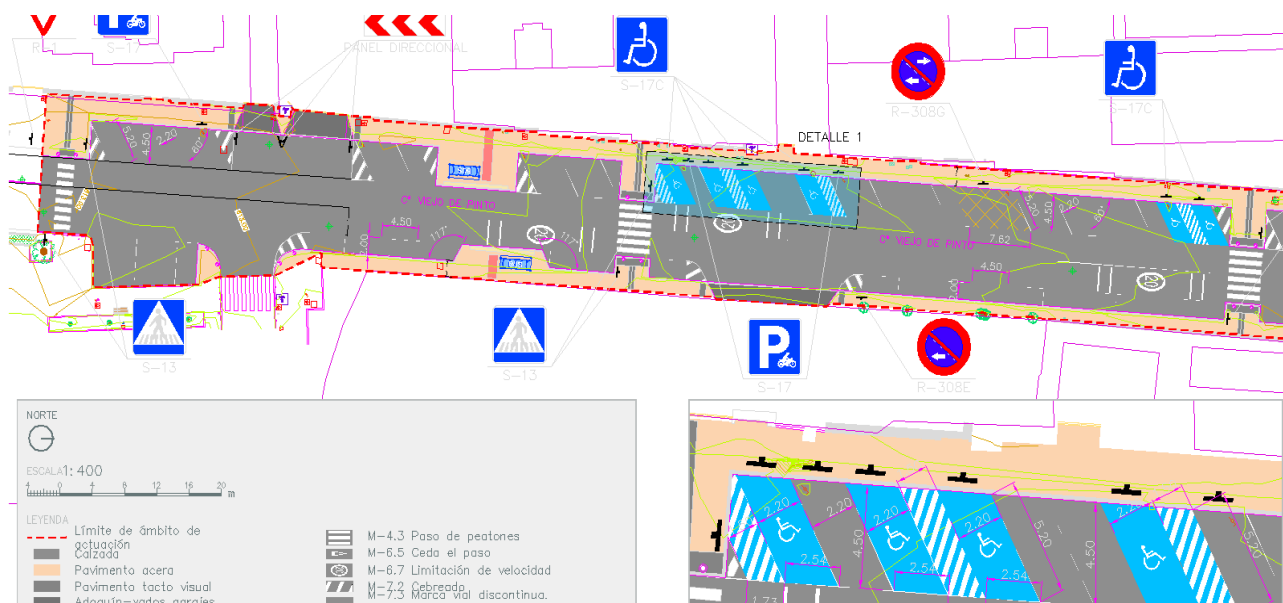


Figura 9. Plano de Reforma Calle Camino Viejo de Pinto

La **Avenida de Los Ángeles** atraviesa de oeste a este la zona central del ámbito. Actualmente, esta vía termina en un fondo de saco dentro del área de actuación. Dispone de aceras exteriores de algo más de 2 metros en el lado correspondiente al ámbito A.A.02 y de poco más de 1 metro en el lado opuesto. Además, cuenta con zonas de aparcamiento en línea y en batería, así como con dos carriles de circulación.

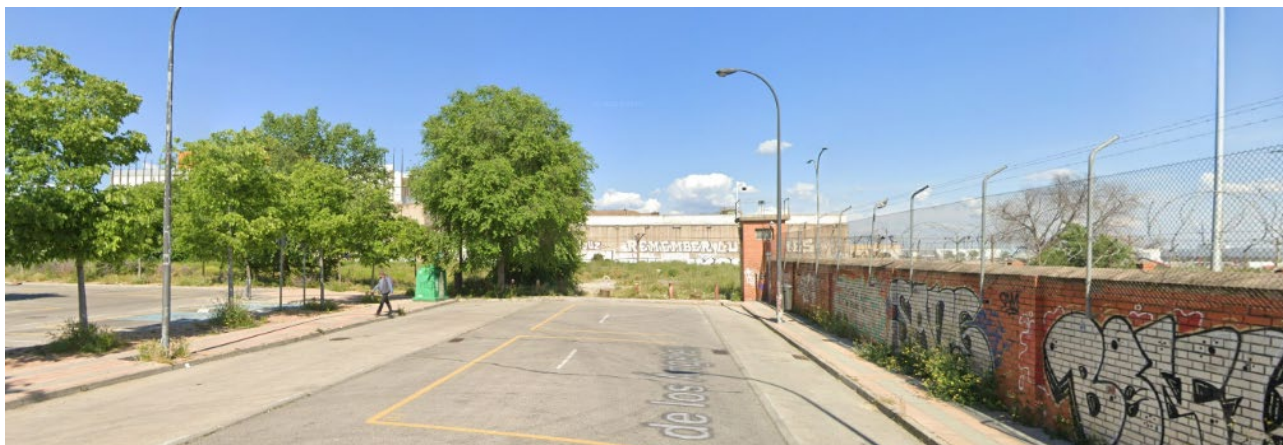


Figura 10. Avenida de los Ángeles

Se ha habilitado la parcela municipal situada en la intersección de la Avenida de Los Ángeles con la calle Camino Viejo de Pinto como zona de **estacionamiento provisional**, proporcionando así aparcamiento público al Barrio de Juan de la Cierva. Este espacio cuenta con una superficie aproximada de seis mil metros cuadrados y ofrece alrededor de doscientas plazas para vehículos.



Figura 11. Área de aparcamiento provisional. Calle Camino Viejo de Punto c/v Avenida de Los Ángeles.

El límite sur del Ámbito de Actuación A.A.02 está delimitado por la carretera M-406, conocida en su tramo urbano como Paseo de John Lennon. Esta vía presenta calzadas separadas por una barrera de hormigón que actúa como mediana, cuenta con pequeños arcones laterales y dos carriles por sentido. Solo se observan aceras en uno de sus lados, el más cercano al ámbito de estudio, donde también hay zonas verdes y carriles bici. En las proximidades del ámbito A.A.02, la sección de la carretera se estrecha debido a la elevación de la rasante para cruzar la línea de ferrocarril de Cercanías.



Figura 12. Paseo de John Lennon. Fuente: Google maps

Desde la rotonda existente al suroeste del ámbito A.A.02 en el Paseo de John Lennon parte un pequeño vial que da acceso a la Estación de Cercanías “Getafe Sur”.

Actualmente, se encuentra en fase de desarrollo el **Plan Especial de Getafe Terminal**, que ha proyectado un “salto de ciudad” para conectar de forma peatonal ambos lados de las vías de ferrocarril. En lo que afecta al ámbito de intervención:

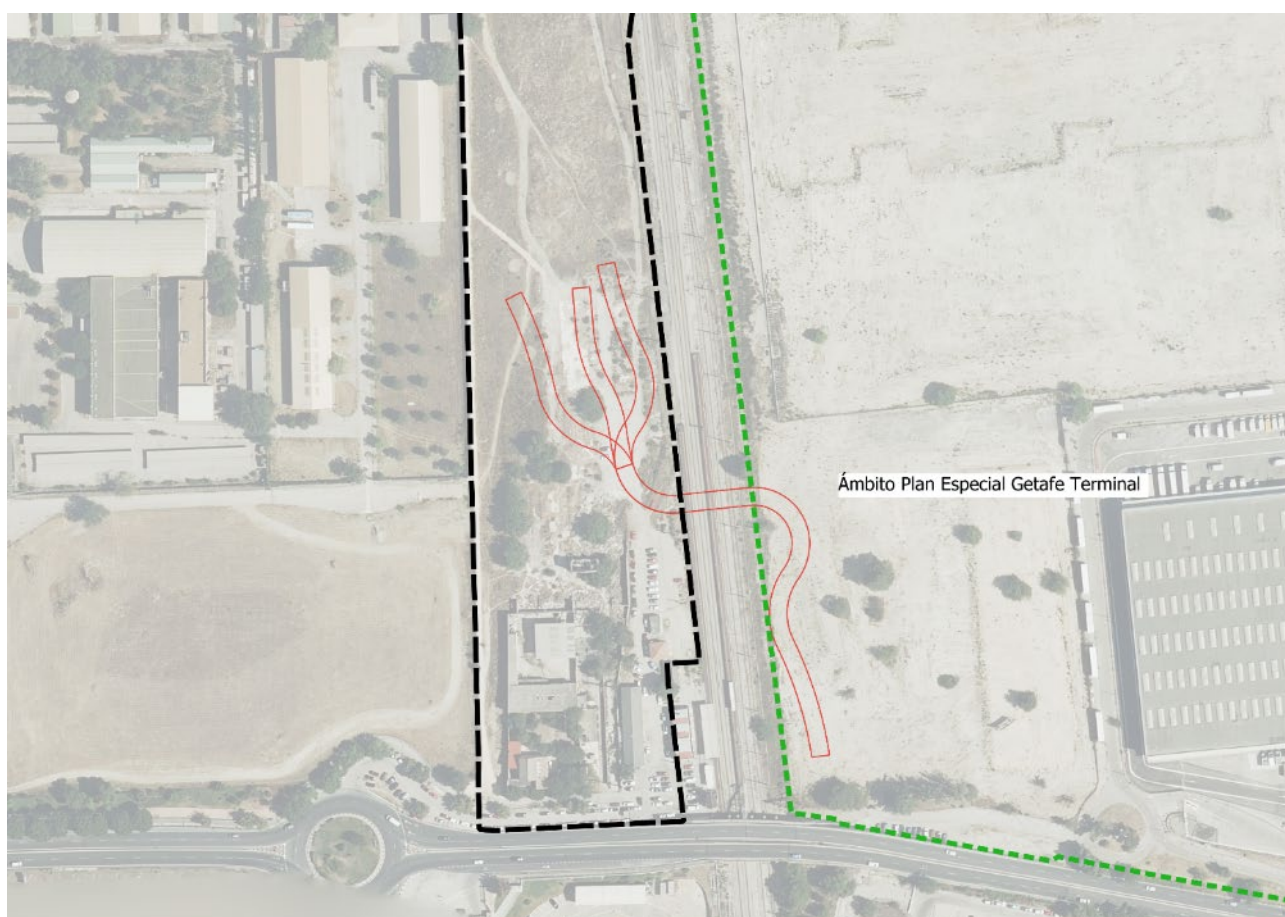


Figura 13. Proyecto de "salto de ciudad"

1.4.5 Red de saneamiento

La zona de actuación se incluye dentro del área urbana de Getafe, en un entorno antropizado en el cual ya existe una red de saneamiento implantada. Esta red es unitaria.

En este sentido, además de la red de saneamiento presente en los distintos viales adyacentes, que recoge los caudales pluviales y fecales de la zona, existen también grandes emisarios que desembocan en las estaciones de depuración situadas al Este del término municipal de Getafe.

Así, por el límite oeste de la zona de estudio se localiza un colector de 2000 mm de diámetro, que discurre por la calle Camino Viejo de Pinto y continúa por la avenida de Los Ángeles. Este colector prosigue hacia el Sur, enlazando en el entorno del Paseo de John Lennon con otro importante colector interceptor, ovoide, de 2000x1800 mm.

Estos dos colectores prosiguen hacia el Este, llegando finalmente a las dos depuradoras ubicadas en la zona este del municipio, pasando previamente por un gran tanque de tormentas. Se trata de las denominadas **EDAR Sur** y **EDAR Arroyo Culebro**. Estas depuradoras tratan un caudal muy importante, no

solo de Getafe sino del territorio próximo, e incluso de la ciudad de Madrid. No en vano, la EDAR Sur es la más grande de toda la Comunidad de Madrid.

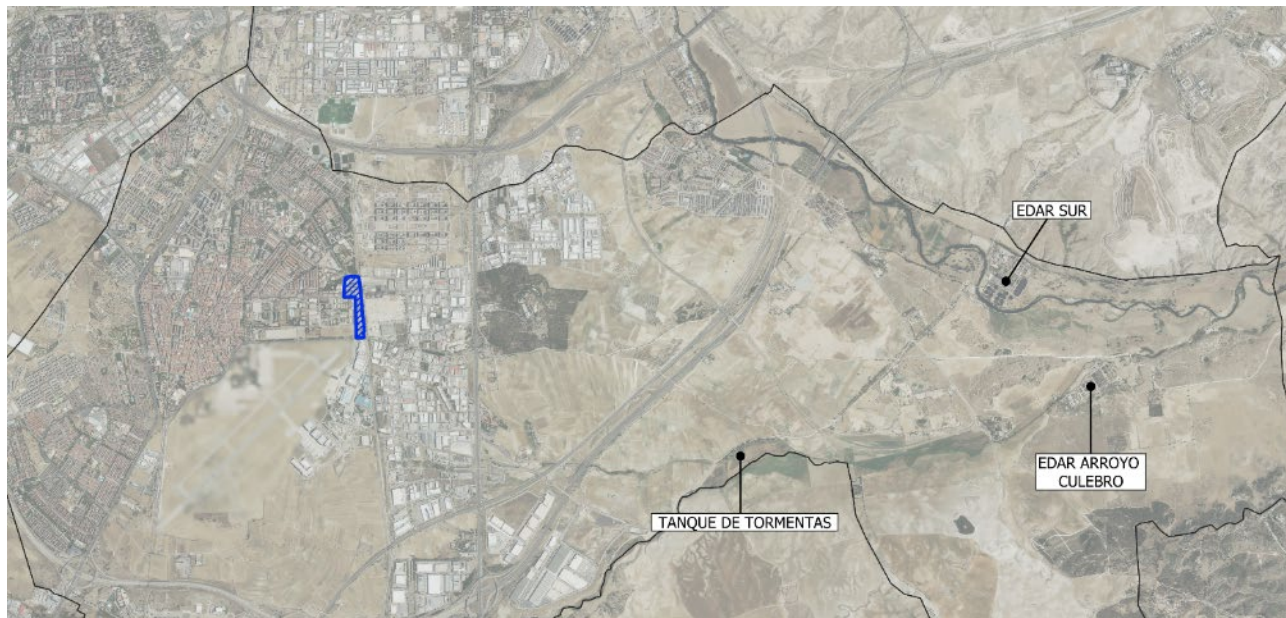


Figura 14. E.D.A.R.s ubicadas en el término municipal de Getafe

La **EDAR Sur** es gestionada por el Canal de Isabel II y fue puesta en servicio en el año 1983. Presenta una capacidad de tratamiento de 518.400 m³/día y 2.937.600 habitantes equivalentes. Entre sus instalaciones pueden citarse las siguientes:

- Dos líneas de pretratamiento, formadas por dos pozos de gruesos, reja de desbaste de 15 cm de paso y reja de gruesos de 40 mm de paso
- Reja de finos de 20 mm de paso
- Desarenado y desengrasado
- Tamices de 4 mm de paso
- Decantación primaria con doce decantadores rectangulares
- Balsa reguladora de caudal
- Tratamiento de fangos:
 - Tamizado
 - Espesadores de gravedad
 - Espesadores de flotación
 - Digestión anaerobia
 - Digestión secundaria
 - Deshidratación del fango mediante filtros banda y centrífugas
 - Almacenamiento del fango.
- Eliminación de fósforo mediante cloruro férrico
- Cloración final del efluente



Figura 15. E.D.A.R. Sur

La **EDAR de Arroyo Culebro** es gestionada por la Confederación Hidrográfica del Tajo. Presenta una capacidad de 172.800 m³/día y 1.353.000 habitantes equivalentes. Entre sus instalaciones pueden citarse las siguientes:

- Pozo de gruesos y bombeo de agua bruta
- Desbaste de sólidos en seis canales con reja de gruesos y tamiz de finos
- Desarenado desengrasado en seis canales dinámicos
- Cuatro reactores de primera etapa y seis decantadores primarios
- Tratamiento biológico de segunda etapa y ocho decantadores secundarios de succión
- Espesamiento de fango de primera etapa mediante cuatro unidades de gravedad y de segunda etapa mediante cuatro unidades centrífugas decantadoras
- Digestión anaerobia mediante
- Deshidratación mediante cuatro centrífugas



Figura 16. E.D.A.R. de Arroyo Culebro.

1.4.6 Red de abastecimiento

El ámbito de actuación cuenta con red de distribución de agua de abastecimiento, gestionada por el Canal de Isabel II.

En el extremo norte de la zona de estudio, a lo largo de la calle Fundidores, se encuentra una tubería de fundición dúctil con un diámetro de 200 mm.

En el sector este, sobre la calle Camino Viejo de Pinto, hay una conducción en cada lado del vial: la más cercana al ámbito tiene un diámetro de 800 mm, mientras que la otra es de 150 mm, ambas fabricadas en fundición dúctil.

Estas tuberías se transforman en conducciones de 800 mm y 200 mm a lo largo de la Avenida de Los Ángeles, y posteriormente continúan hacia el sur con diámetros de 800 mm y 150 mm.

En el Paseo de John Lennon, en el límite sur del ámbito, discurre una única tubería de 1250 mm de diámetro, construida en hormigón armado con camisa metálica.

Por último, en la prolongación de la Avenida de Los Ángeles, se encuentra una conducción de 200 mm de fundición gris que cruza las vías del tren de cercanías y se extiende hacia el este, abasteciendo a las instalaciones industriales cercanas.

En conjunto, se trata de una red mallada que cubre todo el entorno de actuación. El depósito de abastecimiento se localiza al suroeste del núcleo urbano.



Figura 17. Depósito de abastecimiento de Getafe.

La zona de estudio no cuenta con red de agua regenerada, aun cuando ésta sí existe en algunas zonas del municipio de Getafe.

1.4.7 Red de gas natural

El municipio de Getafe cuenta con suministro de gas natural. Dado que el ámbito analizado se ubica en una posición adyacente a zonas ya edificadas en el suelo urbano consolidado, el suministro estará garantizado. En este sentido, a lo largo de la calle Camino Viejo de Pinto se identifica una conducción de gas de 90 mm de diámetro, de polietileno.

1.4.8 Telecomunicaciones

Las redes de telecomunicaciones existentes se sitúan sobre los viales adyacentes al ámbito. Así, al norte, por la calle Fundidores discurren redes de Telefónica, Jazztel, Orange y Vodafone.

Por la calle Camino Viejo de Pinto, discurren las redes de las mismas compañías citadas anteriormente, fundamentalmente bajo su franje oeste

En el extremo sur del ámbito, junto al Paseo de John Lennon (carretera M-406) encontramos líneas también de las comentadas compañías, además de una línea de Lyntia.

Cabe mencionar la existencia de una red de fibra óptica que discurre al norte de la calle Fundidores.

1.4.9 Energía Eléctrica

La red eléctrica (Iberdrola) se encuentra desplegada en la zona de estudio, dada la existencia previa de instalaciones industriales y el propio desarrollo edificatorio en el entorno próximo.

En el sector sur del ámbito de actuación A.A.02 se encuentran canalizaciones de media tensión, tanto aéreas como subterráneas. Esta misma situación se repite en el sector norte, donde también hay centros de transformación en funcionamiento.

Asimismo, en las manzanas colindantes existen otros centros de transformación que abastecen a las edificaciones próximas, por lo que será necesario implementar una red de distribución similar para cubrir las necesidades del área de estudio.

Junto a la calle de los Ángeles se localiza una estación transformadora que, en ausencia de un análisis más detallado, podría considerarse como el punto más adecuado para conectar el nuevo suministro eléctrico.

Se señala que en las proximidades del ámbito de actuación, dentro del Recinto Militar ACAR Getafe, en su esquina noreste, se encuentra una torre eléctrica de alta tensión. Actualmente, dicha torre permanece desconectada y no suministra energía eléctrica a ninguna infraestructura.

1.4.10 Alumbrado público

Los viales públicos existentes cuentan con alumbrado público de diferentes tipologías. Están dotadas de alumbrado público la Calle Fundidores, la Calle Camino Viejo de Pinto, la Avenida de Los Ángeles y el Paseo de John Lennon.

La descripción de la infraestructura existente de alumbrado público, se indica en el Anexo I Memoria estudio de infraestructuras ámbito de actuación A.A.02. "La estación" del plan general de ordenación Urbana de Getafe (Madrid), 2.2 Infraestructura de servicios existente.

1.4.11 Red de agua regenerada

La red de agua regenerada más cercana al ámbito se encuentra en el cruce de la avenida de las Ciudades con la Calle Palestina, al noroeste del ámbito y a una distancia de 400 metros aproximadamente del ámbito. La tubería es de DN160 y PVC

1.4.12 Instalaciones ferroviarias

A lo largo del linde Este del Ámbito de Actuación A.A.02 se extiende una vía ferroviaria perteneciente a la Red de Cercanías. Vinculadas a esta infraestructura, se encuentran diversas instalaciones tanto dentro del área de estudio como en sus alrededores.

En la parte sur del ámbito, destaca la Estación de Cercanías "Getafe Industrial". Paralela a la línea férrea situada al este, hay tendidos de fibra óptica —tanto aéreos como subterráneos—, así como cables de comunicación coaxial.



Figura 18. Línea de ferrocarril de Cercanías y estación de Getafe Industrial.

1.5 Estudio del patrimonio histórico-cultural

En el área de intervención A.A.02 “La Estación” no se identifican elementos que formen parte del patrimonio histórico-cultural.

Como se aprecia en la imagen siguiente, dentro de este sector no se encuentra ningún bien registrado ni tampoco restos arqueológicos que requieran protección, según el Catálogo de Bienes y Espacios Protegidos del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Getafe.

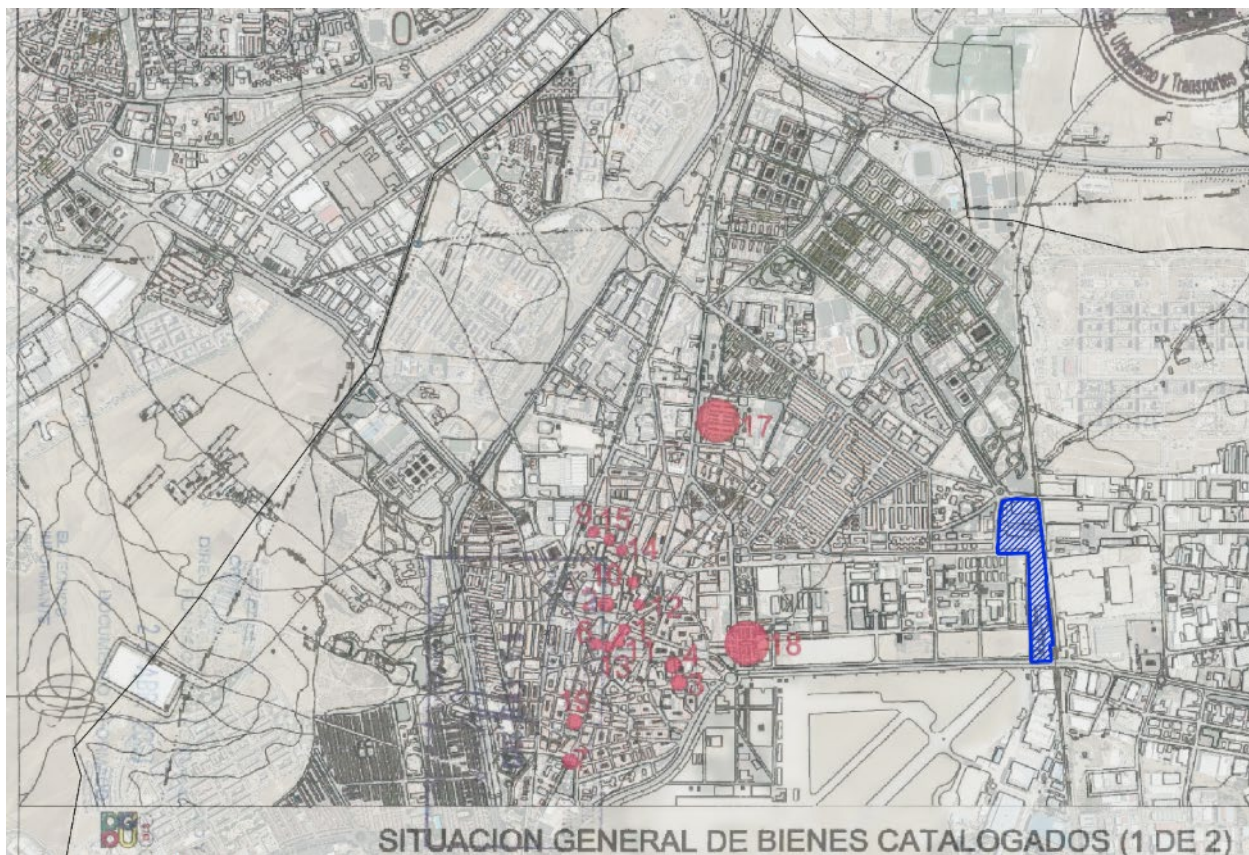


Figura 19. Delimitación del ámbito A.A.02 "La Estación" sobre plano de situación de elementos catalogados (PGOU Getafe)

1.6 Estudio socioeconómico

Según la última actualización del INE, Getafe cuenta con una población total de 183.219 habitantes (2024), distribuidos sobre una superficie de 78,74 km², lo que genera una densidad poblacional de 2,43 hab/km², un dato que sitúa al municipio en una categoría urbana de alta densidad, lo que plantea desafíos en términos de planificación urbana y servicios públicos.

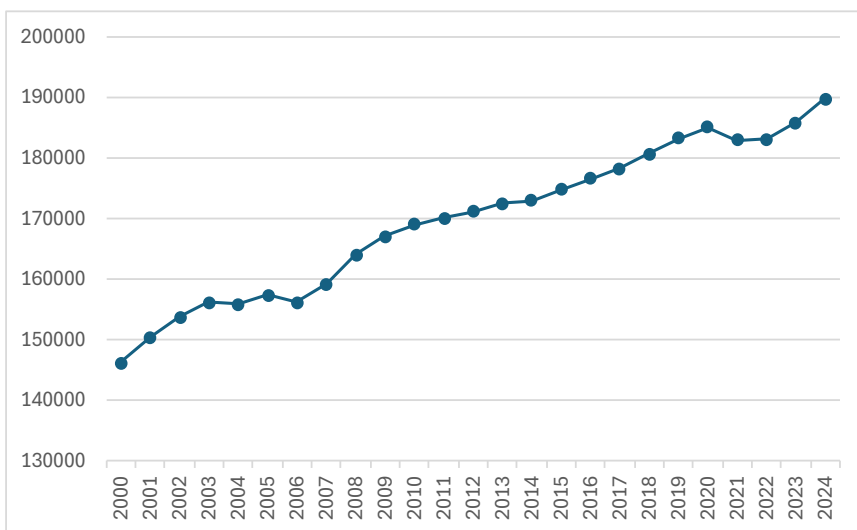


Figura 20. Evolución de la población de Getafe. Elaboración propia a partir de los datos del INE.

La estructura de la población de Getafe revela una notable presencia de personas mayores y una población activa que muestra indicios de envejecimiento. El 20% de la población tiene 65 años o más, lo que se encuentra por encima de la media de la Comunidad de Madrid, situada en 18,62%. Este dato es aún más significativo si se tiene en cuenta que la edad media del municipio ronda los 50 años. En contraste, la proporción de personas menores de 16 años es del 17%, lo que implica una menor base juvenil en la pirámide poblacional, y el 64% restante corresponde a la población activa, de entre 16 y 65 años, lo que podría ser un indicador positivo para la economía del municipio, aunque debe considerarse dentro del contexto de los posibles desequilibrios generacionales en el futuro cercano.

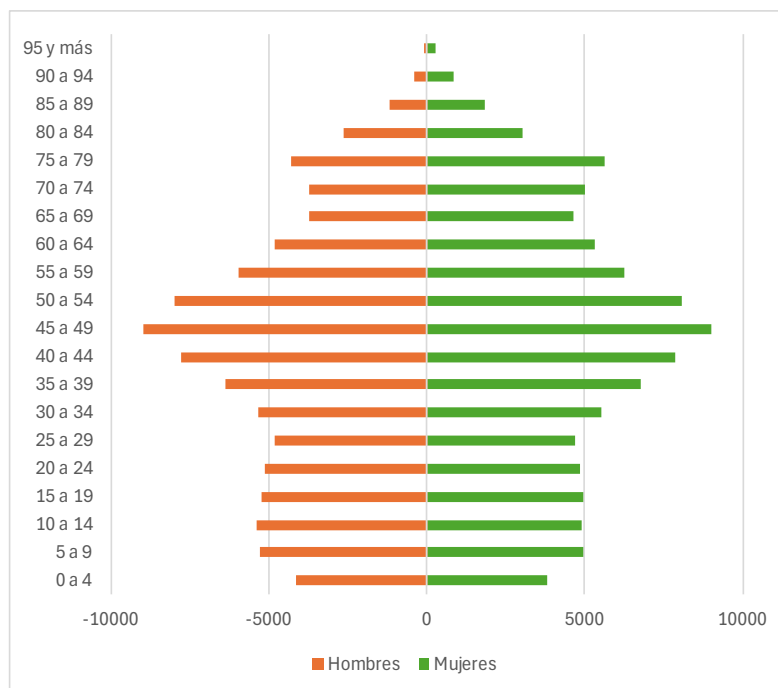


Figura 21. Pirámide de población de Getafe en 2024. Elaboración propia a partir de los datos del Instituto de Estadística de la CAM.

La tasa de juventud en Getafe es de 14,90% superando así la media de la Comunidad de Madrid (13,63%), aunque el grado de envejecimiento (19,47%) también es más alto que el de la región. Estos datos sugieren que, si bien el municipio cuenta con una proporción importante de población joven, la tendencia al envejecimiento es clara y podría afectar a la sostenibilidad del modelo socioeconómico a largo plazo. A pesar de esto, la población en el municipio sigue creciendo, habiendo aumentado en 4.726 habitantes en los últimos 5 años.

El grado de dependencia en Getafe es 0,52%, tasa superior al de la Comunidad de Madrid (0,48%). Este indicador refleja el número de personas dependientes (mayores de 64 años y menores de 16) respecto a la población activa, lo que podría generar presión sobre los servicios sociales y sanitarios si esta tendencia persistiera. Además, la proporción de reemplazo (0,75%) es algo inferior a la media regional (0,81%), lo que subraya la necesidad de políticas que fomenten el crecimiento poblacional sostenible y la integración de la juventud en el mercado laboral y en actividades comunitarias.

En cuanto a la población extranjera, Getafe es un municipio con una considerable diversidad con el 14,45% del total de su población compuesta por inmigrantes. Esta población extranjera proviene en su mayoría de América (54,30%), seguido por otros países de Europa (23,72%), África (13,57%), Asia (8,31%) y Oceanía (0,10%). Este perfil diverso refleja la integración de Getafe en los flujos migratorios internacionales, particularmente con países de América Latina, lo que implica una riqueza cultural que influye en el carácter social del municipio.

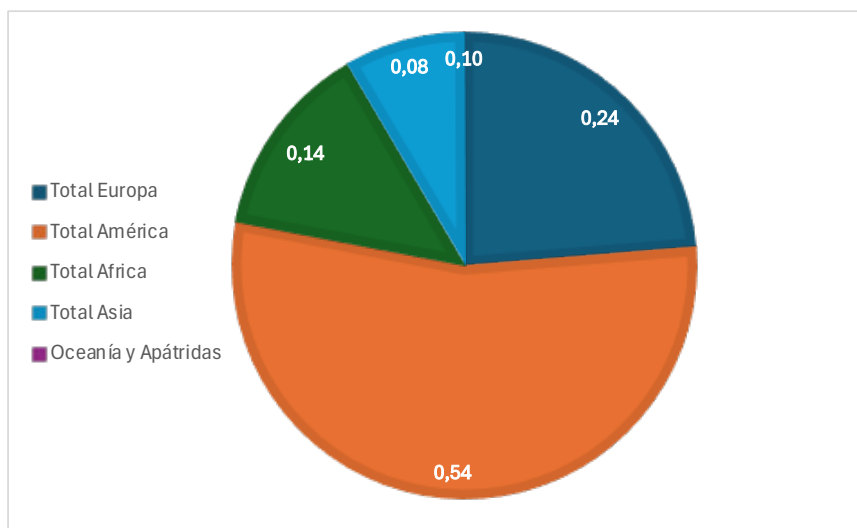


Figura 22. Lugares de origen de la población extranjera. Elaboración propia a partir de los datos del INE.

La estructura familiar de Getafe se caracteriza por una alta proporción de hogares nucleares. Según los datos de 2021, el municipio registró un total de 70.627 hogares, con un tamaño medio de 2,64 personas por hogar. Sin embargo, un dato relevante es que el 23,31% de los hogares está compuesto por una sola persona, lo que refleja una tendencia hacia la individualización y la mayor independencia en el modelo familiar.

En términos de composición familiar, los hogares más comunes son los formados por una pareja con hijos en etapa escolar, con 18.248 hogares registrados. A continuación, destacan los hogares formados por parejas sin hijos, que suman 14.224. En cuanto a la presencia de personas mayores que viven solas, la estructura que menos se da es la de "hombre viviendo solo de 65 años o más".

En lo que respecta a la vivienda, Getafe presenta una notable concentración de población en barrios como Juan de la Cierva (14,71%), Centro (16,14%), y Sector III (10,55%), mientras que barrios como San Isidro (4,57%) y Perales del Río (5,34%) tienen una proporción menor de habitantes. Esta distribución territorial, junto con la elevada densidad de población en determinadas zonas, indica una distribución urbana bastante heterogénea que podría derivar en desigualdades en el acceso a servicios y recursos.

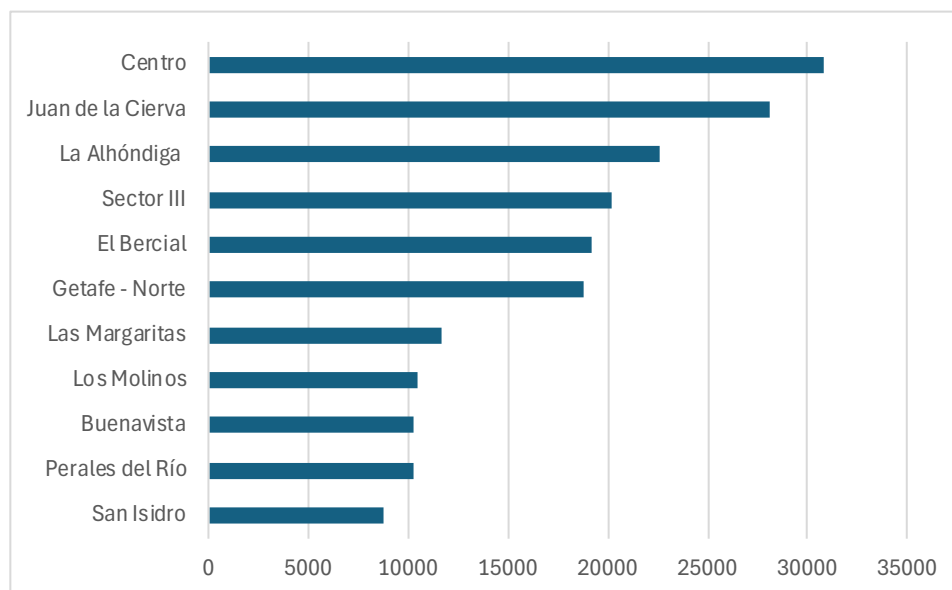


Figura 23. Reparto de la población por barrios. Elaboración propia a partir de datos del INE.

La Renta Bruta Per Cápita en 2022 fue de 18.351€, un dato que refleja un nivel económico moderado en comparación con otras áreas de la Comunidad de Madrid. Este valor, sin embargo, debe interpretarse en el contexto del creciente coste de vida, especialmente en lo que respecta a la vivienda y los servicios, los cuales siguen siendo una preocupación para muchos de los habitantes del municipio.

En definitiva, el crecimiento poblacional y la presencia de una población activa considerablemente alta son indicativos de un mercado laboral con un potencial de desarrollo, aunque los desafíos del envejecimiento poblacional y las desigualdades económicas pueden afectar a la sostenibilidad del bienestar social.

1.7 Afecciones sectoriales

El Ámbito de Actuación A.A.02 “La Estación” presenta una serie de condicionantes relativos a afecciones y servidumbres de carácter sectorial que influyen en su futuro desarrollo urbanístico.

A continuación, se describen las **afecciones sectoriales** que tienen incidencia en el ámbito y que serán tenidas en cuenta para el establecimiento de la ordenación pormenorizada del ámbito. Estas afecciones se refieren a los condicionantes establecidos en la normativa vigente en materia de ruido, servidumbres aeronáuticas, ferrocarriles y carreteras.

1.7.1 Servidumbre acústica

En el ámbito de actuación A.A.02 se produce una afección derivada de la contaminación acústica, originada tanto por la proximidad de la línea férrea (paso puntual de trenes), así como por los edificios industriales del Polígono “Los Ángeles” y, de manera singular por una factoría cercana de aceros y laminados industriales denominada “Corrugados Getafe”.

1.7.2 Fuentes de ruido

El proceso de evaluación ambiental ha dejado patente que el ámbito se encuentra condicionado por la presencia de cuatro tipos de fuentes de ruido: ferroviario, industrial, aeronáutico y, en menor medida, de tráfico.

La fuente de ruido ferroviario (línea 300 de ADIF Madrid Chamartín-Campoamor-Valencia Estación del Norte, utilizada por la línea de cercanías C-3), colindante directamente al este, presenta una influencia general, ya que el ámbito de ordenación se desarrolla paralelamente a la línea del ferrocarril.

El ruido industrial procede del Polígono Industrial Los Ángeles, al otro lado de las vías, fundamentalmente de las instalaciones de Corrugados Getafe S.L., ubicadas frente a la zona norte del ámbito, donde se plantean las edificaciones residenciales. (actualmente se tramite un proyecto de clausura de la empresa Corrugados, ver numeral 2.6 Proyecto de Clausura y Desmantelamiento Ref. SEA nº 99/25).

La fuente de ruido aeronáutico son las operaciones de despegue/aterrizaje de la cercana base aérea de Getafe, de uso principalmente militar, aunque también es empleada por la empresa Airbus, cuyas instalaciones se localizan junto a la base, para el transporte de piezas.

En cuanto al tráfico rodado, las vías con influencia significativa con el ámbito se limitan a las de carácter principal que limitan el ámbito al norte (calle Fundidores) y al sur (M-406/Paseo de John Lennon).

En relación a las servidumbres acústicas, será de aplicación lo dispuesto en la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido y en los Reales Decretos que la desarrollan, así como lo señalado en el Decreto 55/2012, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se establece el régimen legal de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid.

1.7.3 Afección ferroviaria

A lo largo del límite Este del Ámbito de Actuación A.A.02 se localiza la línea férrea Madrid-Valencia Nord (línea C-3 de Cercanías Madrid). Al sur del ámbito se encuentra la Estación de Cercanías "Getafe Industrial". Esta línea forma parte de la Red Ferroviaria de Interés General. Por tanto, es de aplicación lo dispuesto sobre limitaciones a la propiedad en el capítulo III del título II de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, modificada por la Ley 26/2022 de 19 de diciembre.

Por tanto, la zona de actuación presentará una banda de afección de la línea férrea, distinguiéndose la zona de dominio público, la zona de protección y la línea límite de la edificación.

De acuerdo con lo establecido en el artículos 13 y 14 de la citada Ley 38/2015, modificada por la Ley 26/2022 de 19 de diciembre, en el suelo clasificado por el planeamiento urbanístico como urbano o urbanizable, y siempre que el mismo cuente con el planeamiento más preciso que requiera la legislación urbanística aplicable, para iniciar su ejecución, las distancias establecidas para la protección de la infraestructura ferroviaria serán de **cinco metros** para la **zona de dominio público** y de **ocho metros** para la **zona de protección**, contados en todos los casos desde las aristas exteriores de la explanación. Asimismo, de acuerdo a lo señalado en el artículo 15 de la mencionada Ley, en las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General y que discurran por zonas urbanas, la **línea límite de la edificación** se sitúa a **veinte metros** de la arista más próxima a la plataforma.

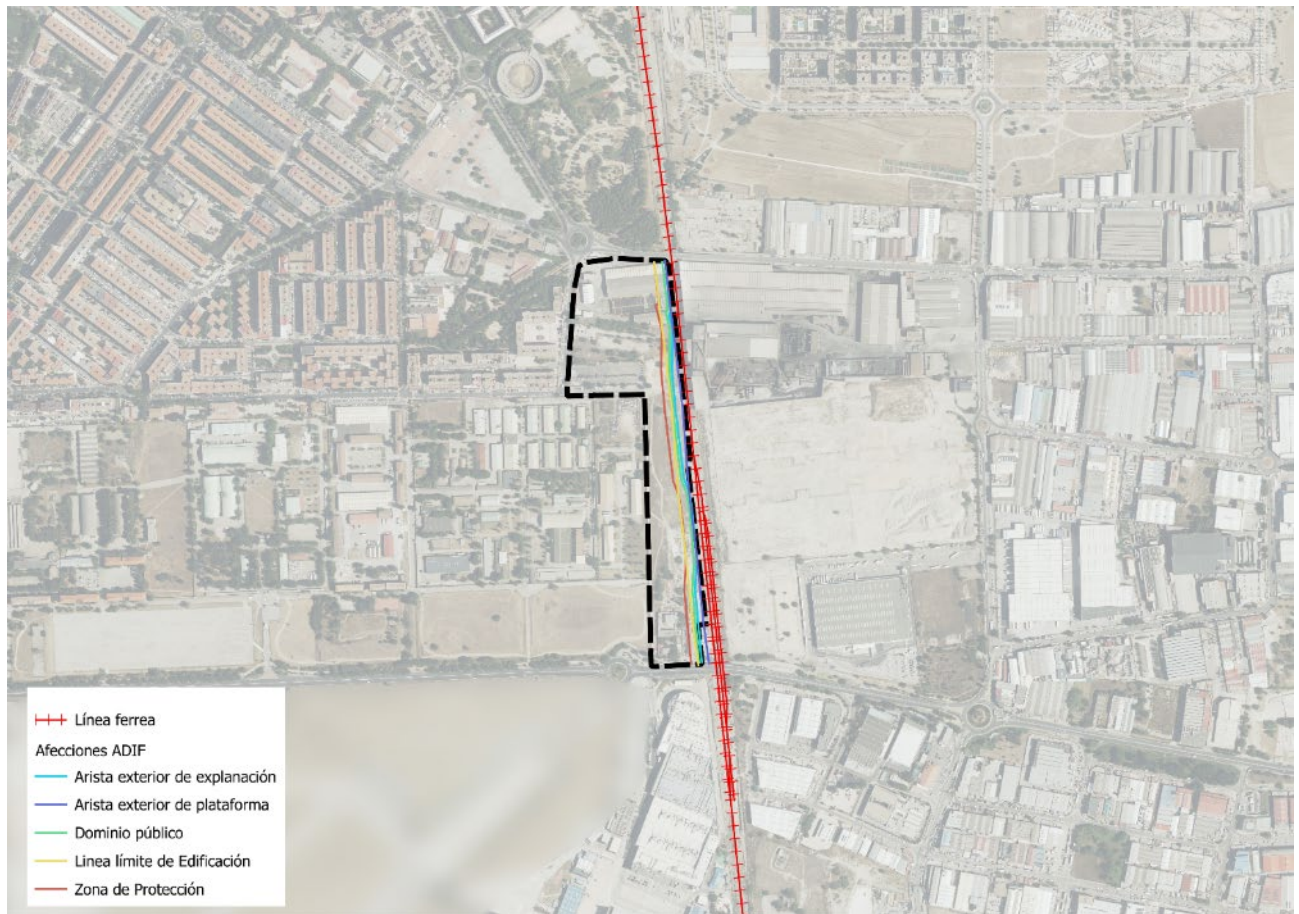


Figura 24. Línea de ferrocarril y Estación de Cercanías.

Los trazados de las líneas que delimitan estas zonas han sido definidos gráficamente en el plano correspondiente incluido en el presente borrador de planeamiento.

1.7.4 Afección de carreteras

Al sur del ámbito A.A.02, exteriormente a su delimitación, se localiza la travesía de la carretera M-406, denominada en esta zona como Paseo de John Lennon. La carretera M-406 pertenece a la Red Principal de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

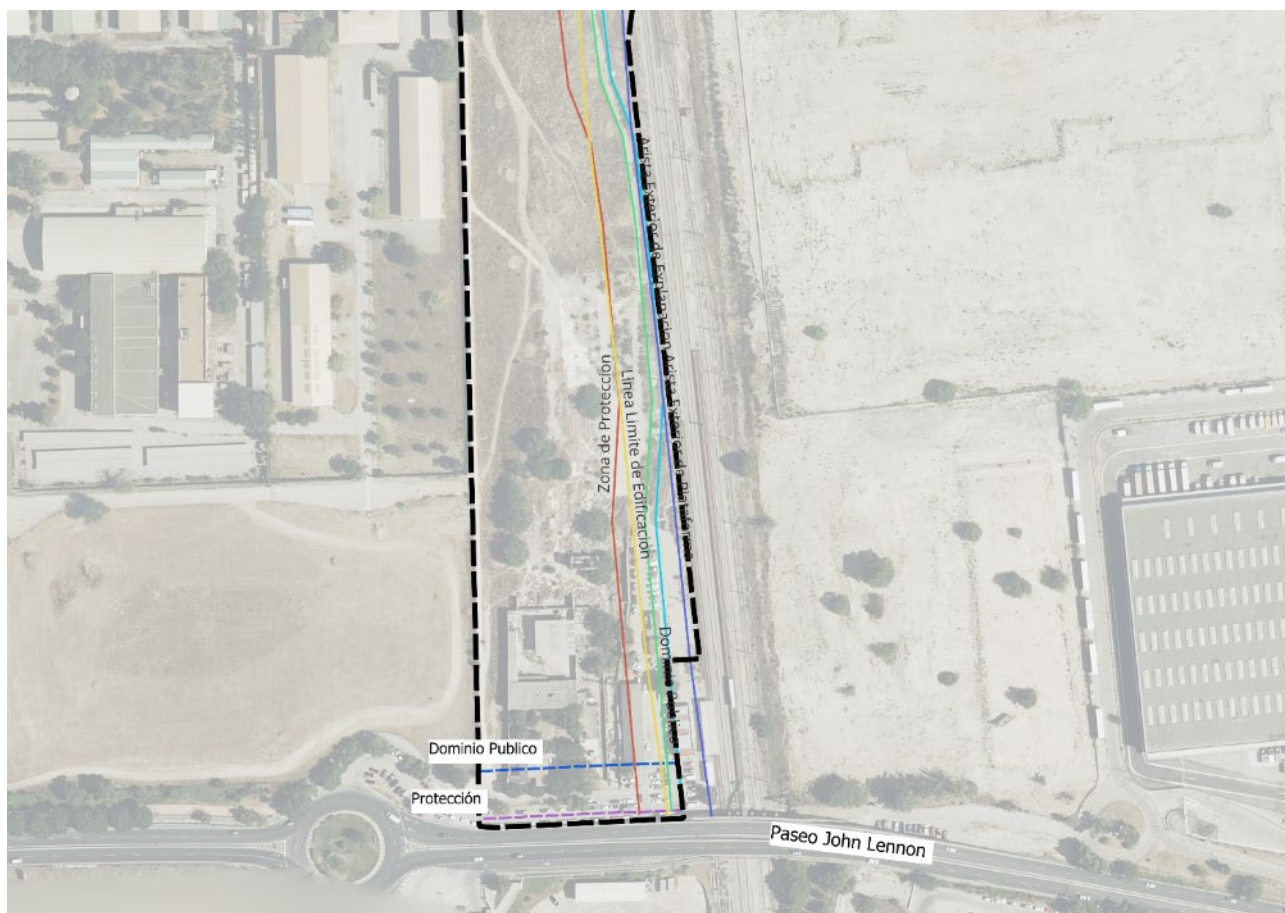


Figura 25. Travesía de la carretera M-406 (Paseo de John Lennon).

De acuerdo con lo establecido en la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid, se producen afecciones sobre los terrenos incluidos en el ámbito A.A.02 relativas a la **zona de dominio público** y a la **zona de protección**, tal como se describe a continuación.

- **Zona de dominio público:** Constituida por los terrenos ocupados por la carretera y sus elementos funcionales y una franja de tres metros, medida horizontal y perpendicularmente al eje de la misma, desde la arista exterior de la explanación.

La arista exterior de la explanación es la intersección de talud de desmonte del terraplén o, en su caso, de los muros de sostenimiento colindantes con el terreno natural.

En los casos especiales de puentes, viaductos, túneles, estructuras u obras similares se podrá fijar como arista exterior de la explanación la línea de proyección ortogonal del borde de las obras sobre el terreno. Será en todo caso de dominio público el suelo ocupado por los soportes de la estructura.

En los tramos de carreteras que discurran por suelo urbano consolidado, será de dominio público la franja de terreno existente hasta las alineaciones que fije el planeamiento. En caso de no existir alineaciones fijadas, la franja de dominio público será la establecida en el párrafo primero de este apartado.

En la zona de dominio público de la carretera no podrá realizarse ninguna obra más que las de acceso a la propia vía, aquellas que formen parte de su estructura, señalización y medidas de seguridad, así como las que requieran la prestación de un servicio público de interés general, previa autorización de la Consejería de Política Territorial.

- **Zona de protección:** Constituida por una superficie a ambos márgenes de la carretera delimitada por dos líneas paralelas a las aristas exteriores de explanación, a una distancia de 50 metros en autopistas y autovías, 25 metros en las carreteras integradas en la red principal y 15 metros en el resto de las redes de la Comunidad de Madrid, medidos desde la arista exterior de explanación.

El objetivo de la zona de protección es garantizar la seguridad vial, asegurar la disponibilidad de los terrenos necesarios para la realización de obras de mantenimiento de las carreteras e instalaciones de sus servicios complementarios, así como proteger los usos de los terrenos colindantes del impacto de las vías.

En los tramos de carreteras que discurren por suelo que el planeamiento urbanístico clasifique como urbano, dicho planeamiento podrá establecer los límites de la zona de protección que, como mínimo, será coincidente con la zona de dominio público.

Sin perjuicio de las situaciones consolidadas, en la zona de protección no se podrán realizar obras de construcción de nueva planta, sustitución o reedificación, ni instalaciones fijas, ni ejecutar obras que supongan una edificación por debajo del nivel del terreno, ni instalar líneas de alta tensión, carteles o cualquier otro medio de publicidad.

No obstante, se podrán efectuar en la zona de protección, previa autorización de la Consejería de Política Territorial, pequeñas obras de reparación y conservación de las existentes que no supongan en ningún caso incremento de su valor, así como levantar instalaciones fácilmente desmontables y aquellas otras destinadas al servicio de la carretera.

En estas zonas, los propietarios de los terrenos podrán libremente sembrar y plantar sin más restricciones que las referentes a los cerramientos de sus fincas. Las plantaciones de arbolado estarán sujetas a autorización.

Se podrán autorizar en esta zona cerramientos diáfanos siempre que no resulten mermadas las condiciones de visibilidad y seguridad, ni supongan disminución de las facultades de los órganos administrativos en orden al cumplimiento de sus atribuciones, con relación al dominio público viario.

Cuando resulte necesario el retranqueo de los cerramientos de fincas por exigencias derivadas de la construcción de nuevas vías, desdoblamiento de calzadas, ensanche de la plataforma u otros motivos de interés público, se podrá ejecutar en las mismas condiciones existentes antes de la formulación del proyecto de obra, en cuanto a su estructura y distancia de la arista exterior de la explanación, garantizándose en todo caso que el cerramiento se sitúe fuera de la zona de dominio público.

Las limitaciones anteriormente señaladas no confieren a los titulares de derechos reales sobre las fincas incluidas en la zona de protección ningún derecho a indemnización.

No obstante, la ocupación de los terrenos para el emplazamiento de instalaciones o la realización de actividades públicas, directamente vinculadas con la construcción o mantenimiento de la carretera, y los daños y perjuicios que se causen por su utilización serán indemnizables, de conformidad con lo establecido en la legislación de expropiación forzosa.

Los propietarios de los terrenos situados en la zona de protección están obligados a conservarlos en condiciones de seguridad y ornato públicos, debiendo ejecutar las obras necesarias para mantenerlos en aquellas condiciones cuando así se ordene por los órganos competentes.

Las delimitaciones de la **zona de dominio público** y de la **zona de protección** de la carretera M-406 se reflejan gráficamente en el plano correspondiente incluido en el presente borrador de planeamiento.

1.7.5 Servidumbres aeronáuticas

Para evaluar la posición relativa del ámbito de estudio en relación con las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Getafe, es necesario recurrir a las publicadas para la base aérea por el Ministerio de Defensa, en concreto

- Plano de servidumbres aeronáuticas aprobadas por el *Real Decreto 330/2011 de 4 de marzo por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Getafe, Madrid*. (BOE N°76).
- Servidumbres aéreas publicadas por la Subdirección General de Patrimonio del Ministerio de Defensa¹.

El ámbito del AA-2 del PGOU de Getafe se ubica bajo servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Getafe.

- Servidumbres aeronáuticas de aeródromo: superficie de transición y superficie horizontal interna.
- Servidumbres radioeléctricas: **las alturas máximas definidas por la superficie de limitación de alturas del localizados LOC/ILS, en su curso posterior.**
- Servidumbres de operación: las alturas máximas definidas por las superficies bajo las que se ubica.

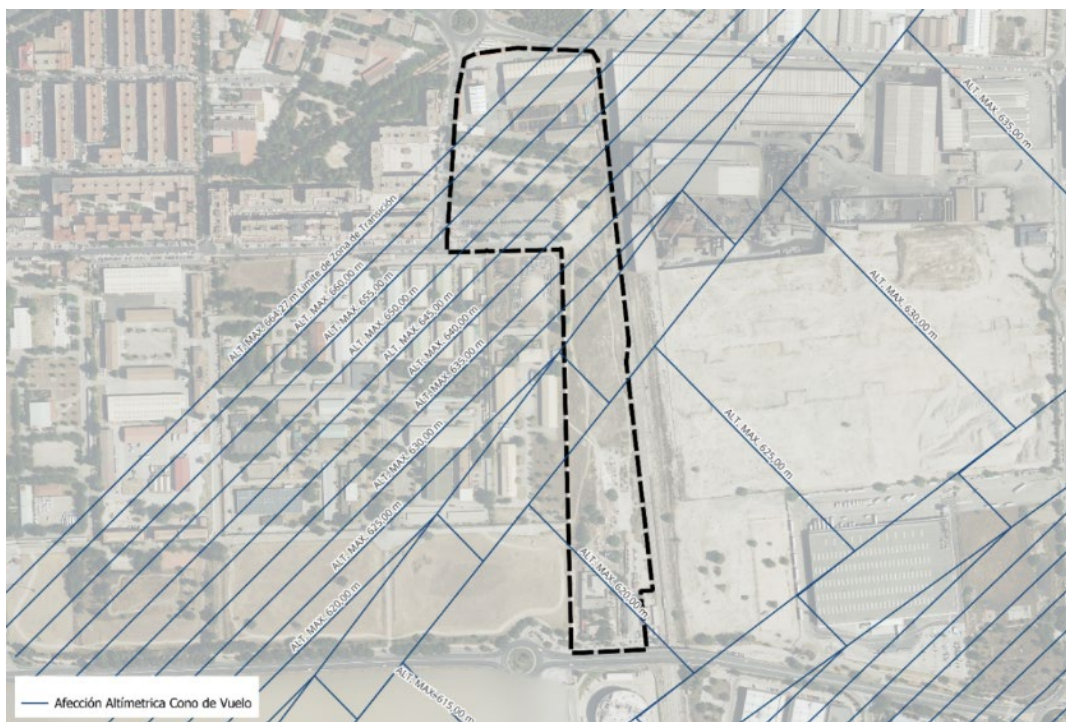


Figura 26. Base Aérea de Getafe

Las altitudes máximas permitidas son las derivadas de la aplicación de las servidumbres aeronáuticas vigentes, lo que supone una afección sectorial relevante que incide en el diseño de la ordenación de los volúmenes edificatorios previstos en el ámbito del presente borrador de Planeamiento.

La justificación del cumplimiento de las alturas máximas derivado de la servidumbre aeronáutica se recoge en el apartado correspondiente de la Memoria de Ordenación. Asimismo, el trazado de las líneas que delimitan las franjas que establecen las máximas cotas permitidas en virtud de la servidumbre aeronáutica vigente ha sido reflejado en el plano correspondiente incluido en la documentación gráfica del presente borrador de Planeamiento.

La presentación de dicho ante el Ministerio de Defensa supuso la emisión por parte del mismo de un nuevo informe con fecha 25/11/2020, y en donde se concluye que:

“Se comunica que el proyecto del asunto no afecta a las zonas de seguridad de las unidades e instalaciones del Ejército del Aire.

En cuanto a afecciones por servidumbres aeronáuticas, el CLOTRA señala que efectuado el estudio correspondiente se considera que la afección del Plan Parcial de Reforma Interior del Ámbito A.A.02 tendrá un efecto prácticamente nulo en el correcto funcionamiento de las radioayudas de la Base Aérea de Getafe.

*Por lo anteriormente expuesto, **por parte de este Estado Mayor no existen reparos para que se continúe con la tramitación del expediente.”***

El estudio elaborado en abril de 2020 por GIS/GEDOPRA ha consultado las cartas de aproximación por instrumentos basada en el LOC/ILS, y comprueba que hay cartas para la pista 05 pero no hay cartas de aproximación instrumental LOC/ILS por la pista 23. Por tanto, el localizador LOC/ILS no emite en la dirección en la que está el ámbito del futuro Plan Parcial.

1.7.6 Servidumbres radioeléctricas de la instalación RCT 187-GRUTA

En el término municipal de Getafe (Madrid) se localizan dos instalaciones radioeléctricas pertenecientes a la Red Conjunta de Telecomunicaciones (RCT-187 GRUTRA y RCT-153 MAQUETAS RCT CLOTRA), situadas en terrenos de titularidad del Ejército del Aire (EA). Asimismo, atraviesan el ámbito tres radioenlaces hertzianos del Sistema de Telecomunicaciones Militares (STM), que se detallan a continuación:

- Radioenlace entre el Centro RCT-187 GRUTRA y el Centro RCT-102 San Juan del Viso.
- Radioenlace entre el Centro RCT-187 GRUTRA y el Centro RCT-103 Alto de los Leones.
- Radioenlace entre el Centro RCT-187 GRUTRA y el Centro RCT-121 CGEA.

La Orden DEF/251/2008, de 30 de enero (BOE nº 33), establece las zonas de seguridad radioeléctrica correspondientes a la Red Conjunta de Telecomunicaciones “RCT 187-GRUTRA” y al “Centro de Comunicaciones de HF del Grupo de Transmisiones del Ejército del Aire” en Getafe (Madrid), con el objetivo de preservar dichas instalaciones frente a cualquier obra o actividad que pudiera afectarlas, garantizando la eficacia operativa de los medios disponibles y el aislamiento necesario para su seguridad. Todo ello conforme a lo dispuesto en el Reglamento de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional, aprobado por Real Decreto 689/1978, de 10 de febrero, que desarrolla la Ley 8/1975, de 12 de marzo.

Cabe señalar que la zona de seguridad radioeléctrica del radioenlace hertziano entre las instalaciones RCT-187 GRUTRA y el Centro RCT-102 San Juan del Viso se encuentra parcialmente incluida dentro del ámbito delimitado por el presente borrador de Planeamiento del Ámbito A.A.02 “La Estación” del P.G.O.U. de Getafe (Madrid).

1.7.7 Servidumbres de instalaciones de Canal de Isabel II

En el entorno de la actuación y cruzando el mismo ámbito, se encuentra una tubería de aducción de Ø800 mm del Canal de Isabel II que se encuentra adscrita a la regulación relativa a las Bandas de Infraestructuras de Agua (BIA) y las Franjas de Protección (FP).

Se describe la normativa aplicable a una conducción de Ø800 mm del Canal de Isabel II, regulada por las **Bandas de Infraestructuras de Agua (BIA)** y las **Franjas de Protección (FP)**:

- **BIA:**
 - Ancho total: 8 m (4 m a cada lado del eje).
 - Prohibición absoluta de construir y fuertes limitaciones para cualquier actuación.
 - Condiciones:
 - Solo estructuras muy ligeras con autorización expresa.
 - Prohibidas instalaciones eléctricas que generen corrientes parásitas.
 - Prohibida instalación de colectores.
 - Plantaciones, ajardinamiento, viales o cruces requieren conformidad técnica y patrimonial del Canal de Isabel II.
- **FP:**
 - Dos zonas paralelas a la BIA, sin limitación para edificar, pero con autorización expresa.
 - Cada franja mide 10 m desde el límite exterior de la BIA.
 - Construcciones (salvo ligeras) requieren conformidad del Canal, condicionada a aspectos de seguridad.

CAPÍTULO 2 INFORMACIÓN SOBRE EL DESARROLLO URBANÍSTICO

2.1 Estructura Urbana

El ámbito se inserta paralelo a la vía férrea, denominada MADRID CHAMARTIN – VALENCIA – C-3. En su linde al norte y sobrepasando la Calle Fundidores, se localiza el Parque de Andalucía y las zonas verdes paralelas al sector residencial y la vía férrea. Sobre Av. De las Ciudades, se localizan importantes equipamientos, tales como: el recinto ferial de Getafe, CEIP Concepción Arenal, CEIP Santa Margarita María Alacoque, CEIP Ciudad de Madrid, Centro Cívico Margaritas, UNED Madrid, Centro de Salud Las Ciudades, Escuela de Municipal de Música Maestro Gombau y Club Deportivo Advantage, estos equipamientos generan un eje de conexión sentido Oeste- Este.

Tal como se indicó anteriormente, en su linde al Este, se localizan el ámbito del polígono Los Ángeles, para el cual se han gestionado avances a través del Plan de Renovación, Regeneración y Dinamización del Polígono Industrial de Los Ángeles de Getafe, que pretende culminar en un Plan Especial y posterior Proyecto de Urbanización. Pese a que hay alguna ordenación previa planteada, todavía no se ha aportado por el Ayuntamiento una ordenación detallada definida.

En el mismo ámbito, se localiza el Plan Especial ámbito “Getafe Terminal”, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Getafe, del cual se destaca una conexión directa con el ámbito “AA-02 La

Estación”, mediante una pasarela peatonal y ciclista, permitiendo la conexión Este-Oeste, conexión que se realiza por el linde sureste del ámbito.

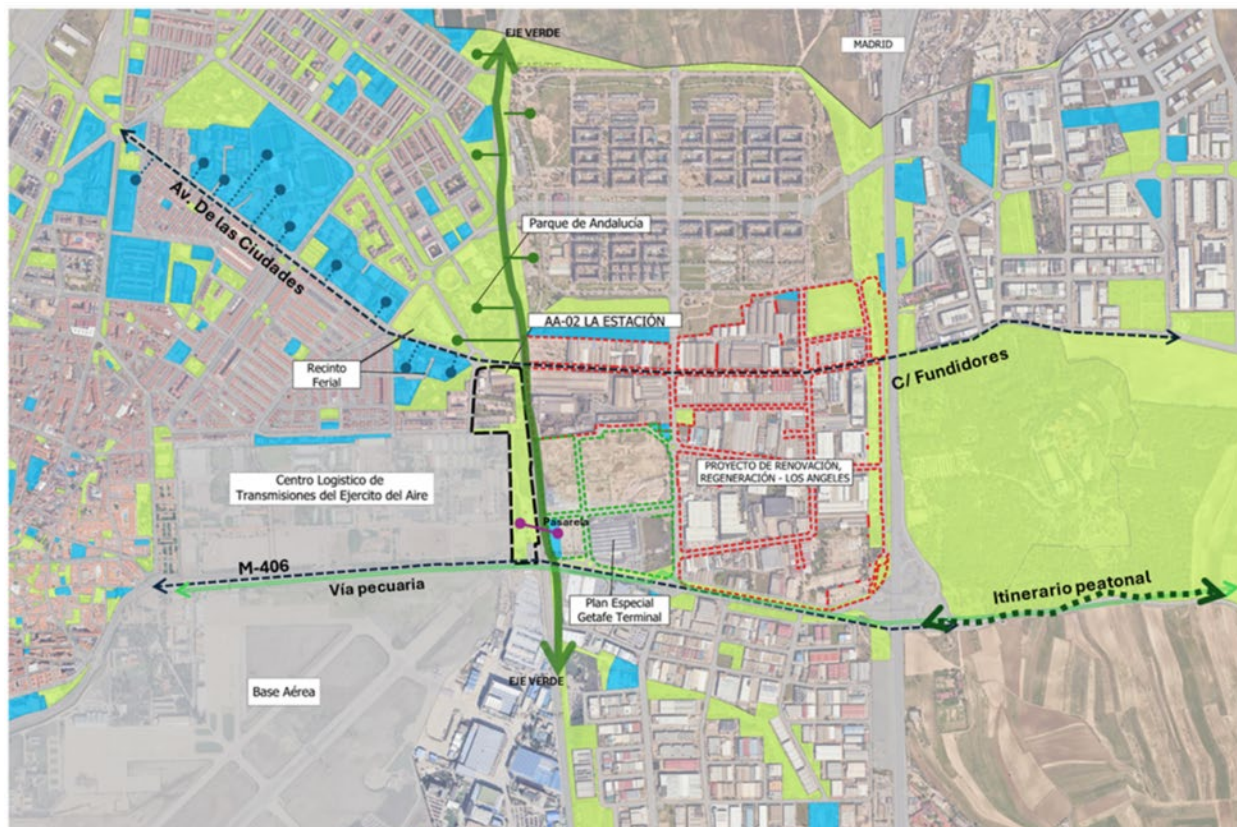


Figura 27. Planeamiento urbano. Estructura urbana entorno al ámbito.

2.2 Morfología y tejido urbano

El ámbito AA La Estación, linda con los barrios Juan de la Cierva, El Molino (Cañada del Molino) y Getafe Norte, la base aérea y las instalaciones del Instituto para la Defensa Nacional, así como una importante zona industrial en proceso de reconversión y de logística. La densidad de población de Getafe en 2024 es de 2.434,36 habitantes por km², las mayores densidades se localizan en Getafe Centro, Juan de la Cierva y Las Margaritas. Según los datos de la Dirección General de Economía e Industria de la Comunidad de Madrid, Getafe se ubica en el decimoprimer puesto de los municipios con mayor densidad de la Comunidad de Madrid, donde el Municipio de Coslada ocupa el primer lugar con 6.707,23 h/km²

Puesto	Municipio	Densidad 2024	Puesto	Municipio	Densidad 2024
1	Coslada	6.707,23	8	Torrejón de Ardoz	4.354,65
2	Madrid	5.657,07	9	Alcobendas	2.682,70
3	Parla	5.399,36	10	Collado Villalba	2.669,43
4	Alcorcón	5.200,60	11	Getafe	2.434,36
5	Fuenlabrada	4.858,35	12	Alcalá de Henares	2.270,76
6	Móstoles	4.742,45	13	Pozuelo de Alarcón	2.068,30
7	Leganés	4.484,02	14	Comunidad de Madrid	872,79

Tabla 5. Densidad de población municipios de la Comunidad de Madrid.

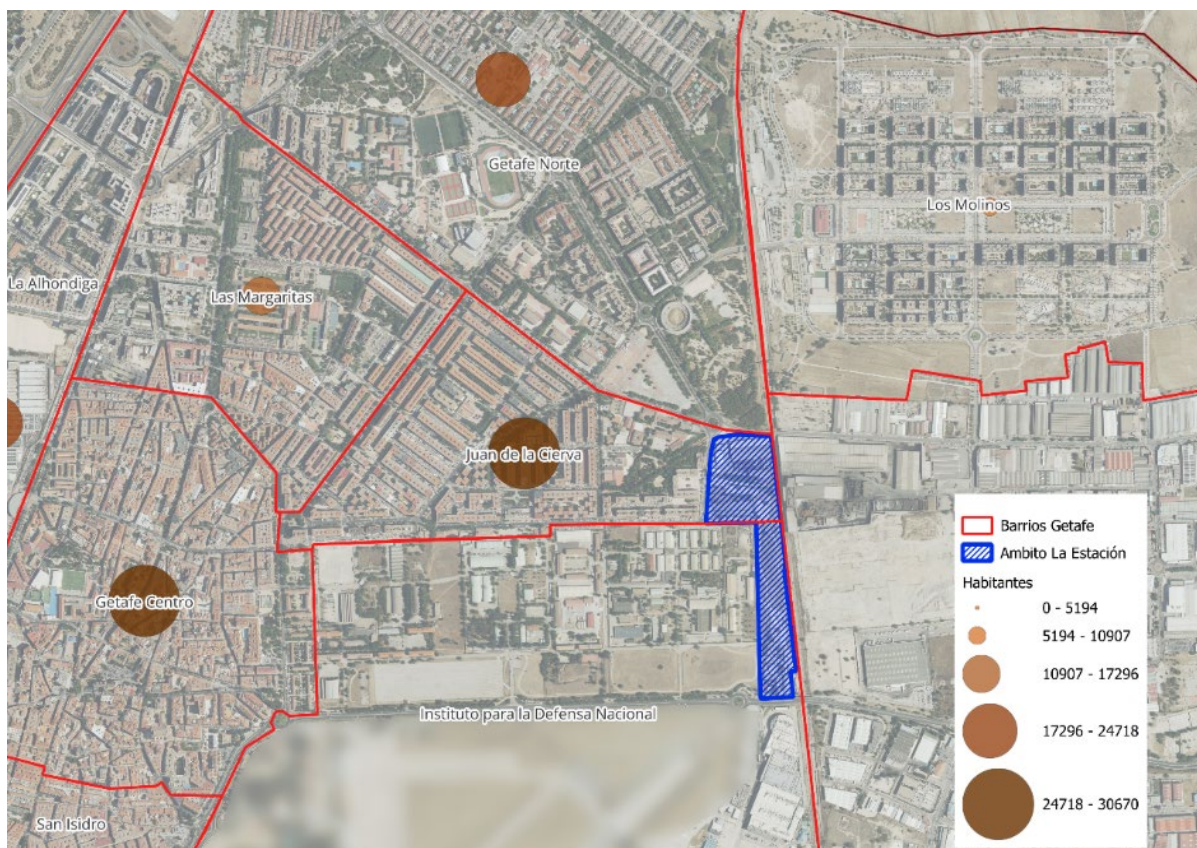
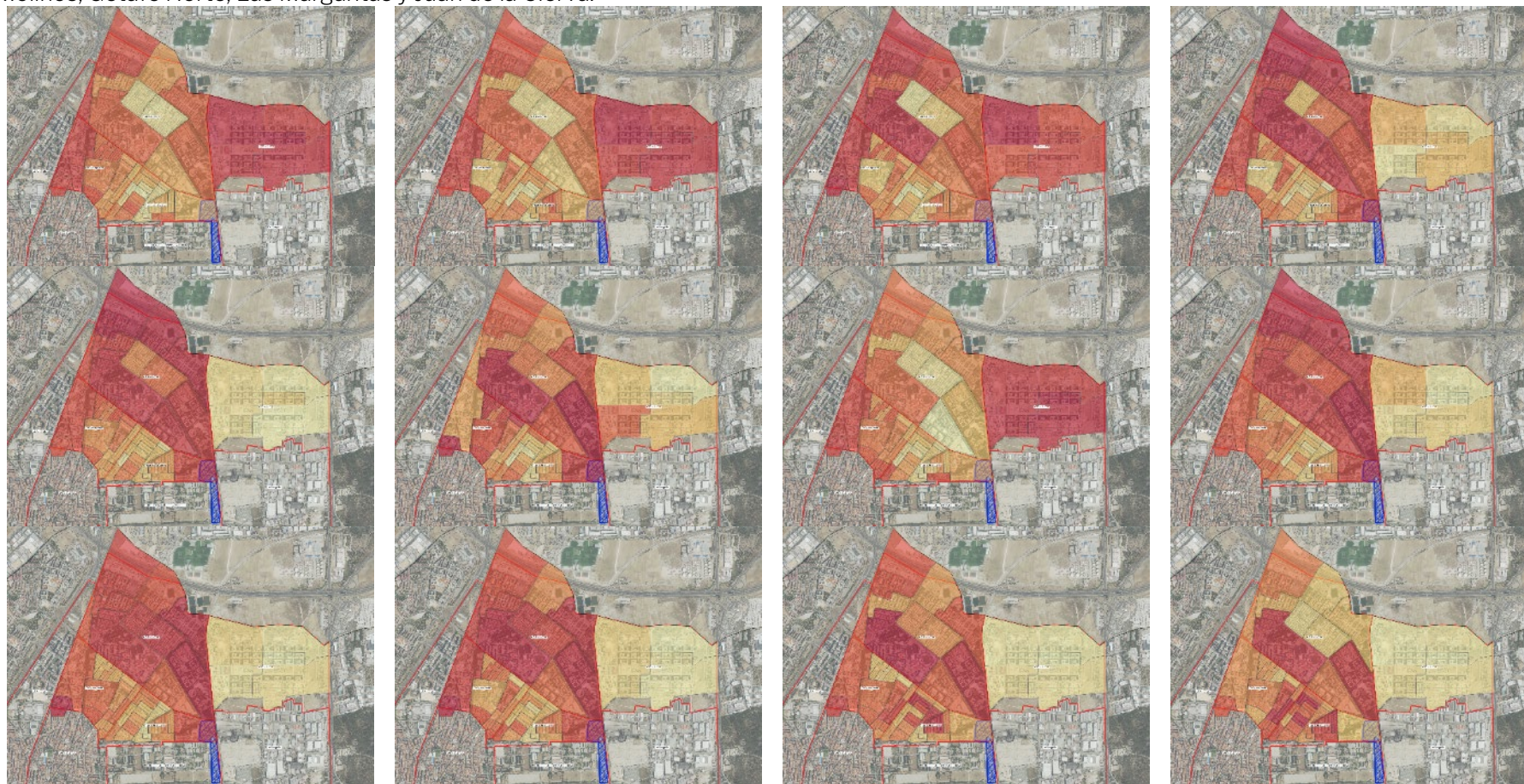


Figura 28. Población Barrios Getafe. Fuente: elaboración propia - informe anual 2020-2021 - observatorio social de Getafe

Al analizar las secciones censales localizadas en cercanías del ámbito, nos permite identificar los diferentes perfiles que habitan los barrios Los Molinos, Getafe Norte, Las Margaritas y Juan de la Cierva.



Los Molinos:

La zona de Los Molinos presenta un perfil claramente residencial y familiar, con una alta concentración de niños de 0 a 14 años y una notable presencia de adultos entre 30 y 49 años, lo que sugiere que se trata de un entorno atractivo para familias con hijos en edad escolar.

En contraste, la zona resulta poco atractiva para los jóvenes de 15 a 24 años, especialmente en el tramo de 20 a 24, lo que podría relacionarse con una escasa oferta de actividades, empleo o vivienda asequible para este grupo. Se observa una ligera recuperación del interés entre los 25 y 29 años, posiblemente vinculada al inicio de la vida laboral o la formación de nuevas familias. A partir de los 50 años, el atractivo de la zona disminuye progresivamente, siendo especialmente baja la presencia de personas mayores de 55 años.

Getafe Norte:

Getafe Norte presenta una estructura poblacional diversa, con una presencia destacada de personas jóvenes de entre 15 y 29 años, lo que sugiere que la zona resulta especialmente atractiva para jóvenes en etapa educativa, de emancipación o inicio de la vida laboral. Este dinamismo juvenil se apoya en una base infantil moderada, con un nivel medio de niños de 0 a 14 años, lo que apunta a cierta presencia de unidades familiares jóvenes o en formación.

A partir de los 30 años, el interés comienza a disminuir, especialmente en el tramo de 30 a 44, aunque se recupera ligeramente en el grupo de 45 a 49. Destaca la alta concentración de población entre los 50 y 64 años, lo que podría indicar una población estable, con trayectorias residenciales consolidadas, posiblemente instalada en la zona desde su desarrollo urbanístico inicial.

Getafe Norte puede interpretarse como una zona de transición generacional, que combina una residencia madura y consolidada con una cierta renovación juvenil, probablemente favorecida por dotaciones educativas, buena conexión con el transporte público y oferta residencial intermedia. Sin embargo, a partir de los 65 años, el interés decrece, lo que sugiere que la zona no está especialmente adaptada —ni en servicios ni en entornos— para el envejecimiento activo o la permanencia prolongada de las generaciones mayores.

Las Margaritas:

La zona de Las Margaritas se caracteriza por una alta concentración de población joven, especialmente en el tramo de 10 a 34 años, lo que apunta a un perfil demográfico vinculado a juventud residente y tránsito estudiantil o laboral temprano. La presencia media-baja de población infantil (0 a 9 años) sugiere que no es una zona predominantemente familiar en el sentido tradicional, sino más bien un área habitada por jóvenes independizados o familias jóvenes sin hijos pequeños.

La intensidad poblacional desciende levemente en el grupo de 35 a 44 años, aunque se mantiene una presencia estable de personas mayores de 45 años, con una distribución media que se sostiene hasta edades avanzadas. Esta combinación sugiere una zona socialmente diversa, con mezcla de generaciones, pero sin un claro predominio familiar ni una especialización en población envejecida.

Desde una perspectiva urbanística, Las Margaritas parece responder a un tejido urbano mixto, posiblemente con oferta de vivienda asequible, proximidad a centros educativos o universitarios y una estructura funcional que favorece la residencia de población joven, tanto en formación como en etapas iniciales de independencia. La continuidad poblacional en edades medias y mayores sugiere también cierta estabilidad residencial, aunque sin los niveles de especialización demográfica que presentan otras zonas del municipio.

Juan de la Cierva:

Este ámbito presenta una estructura demográfica contenida y poco polarizada, con una ligera presencia de población infantil (0 a 9 años) y una intensificación moderada entre los 10 y 29 años, aunque sin alcanzar niveles de alta concentración. Esta pauta sugiere un entorno con cierta atracción para población juvenil y joven-adulta, posiblemente estudiantes o jóvenes en etapas tempranas de independencia, pero sin llegar a configurar un polo claramente juvenil.

La disminución progresiva de población entre los 30 y 44 años podría indicar una menor retención de población familiar en edad de crianza o consolidación laboral, tal vez por limitaciones en la oferta residencial, falta de equipamientos o condiciones urbanas menos atractivas para establecerse a largo plazo. A partir de los 45 años, se observa una presencia media que se mantiene estable, aunque en ningún caso llega a ser predominante, lo que refuerza la idea de un ámbito socialmente mixto pero de baja especialización.

Esta zona puede interpretarse como un espacio de residencia intermedia o de tránsito, posiblemente con características funcionales que no terminan de consolidar ningún perfil dominante —ni familiar, ni juvenil, ni envejecido—, pero que ofrecen cierta accesibilidad y estabilidad para diversos grupos de edad con necesidades residenciales más transitorias.

La Edificación

La tipología edificatoria predominante en cercanías al ámbito es de Manzana Abierta/Edificación Abierta, caracterizada por la implantación de usos terciarios en planta baja. La manzana cerrada se localiza sobre la Av. De los Ángeles y la Calle Camino Viejo de Pinto, los usos destinados en planta baja para esta tipología se asocian a la vivienda, uso privativo, sirviendo como espacios de ingreso o jardines de las viviendas de primera planta.



Figura 29. Construcciones - tipologías edificatorias

El número de plantas de las edificaciones que se localizan alrededor del ámbito evidencian el predominio de alturas entre 4 y 6 plantas de uso residencial y de una planta para los usos industriales. El barrio Los Molinos actualmente se encuentra en construcción, sin embargo, la altura máxima establecida en las ordenanzas también responde a 6 plantas. Los equipamientos ilustran menos números de plantas, sin que esto sea directamente proporcional a la altura de las edificaciones.

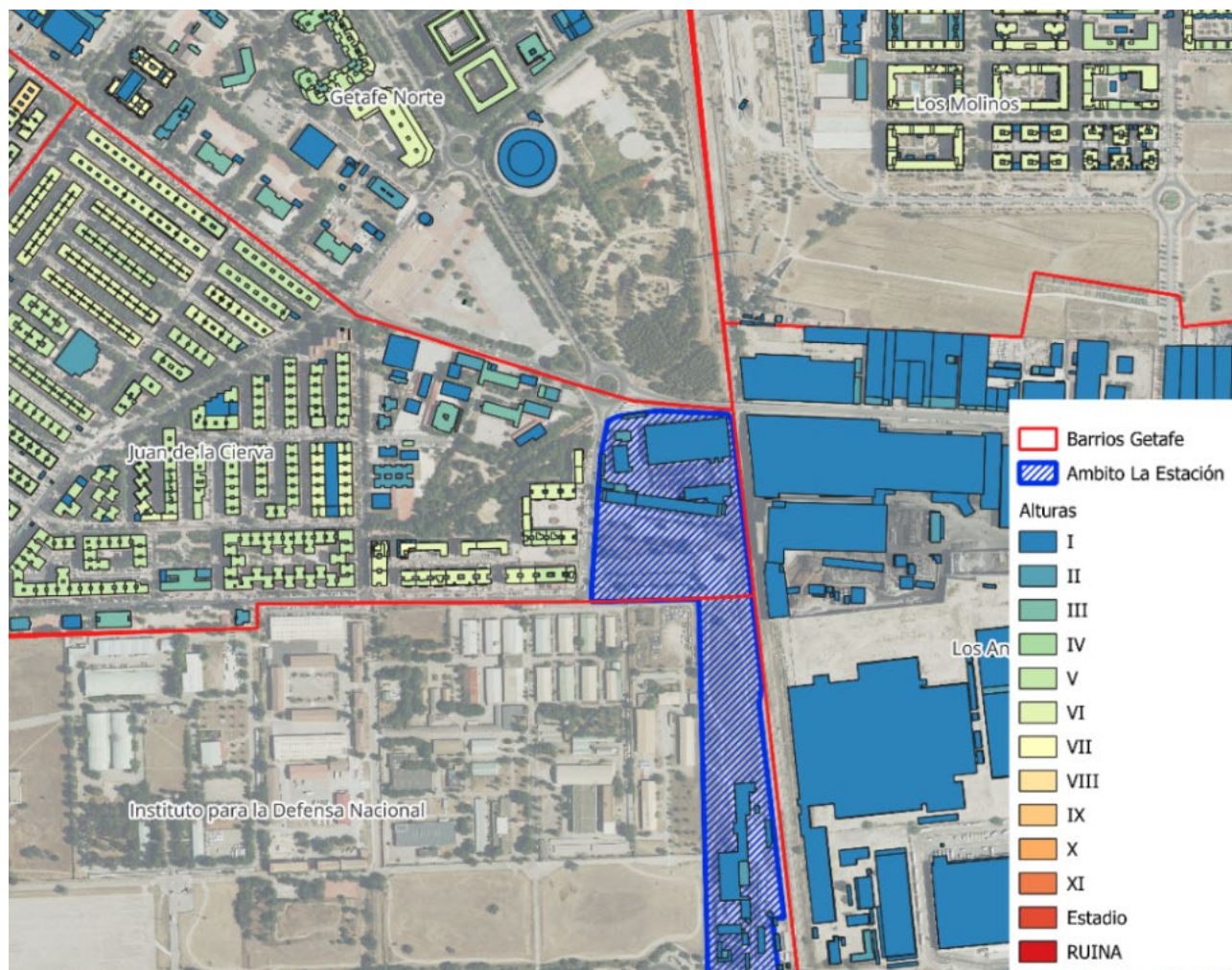


Figura 30. Número de Plantas de las edificaciones

La disposición de los bloques del Barrio Juan de la Cierva es a 40° con relación con el eje sur-norte, y es en medio de estos donde se localizan elementos verdes que permiten el tránsito del peatón, los cuales favorece los usos terciarios localizados en planta baja.

Sobre la Av. De los Ángeles, frente a las instalaciones de la Base Aérea y en la Calle Camino Viejo de Pinto, y tal como se indicó anteriormente, aparecen edificaciones que conforman manzanas cerradas sin usos terciarios ni vinculaciones en planta baja, generando condiciones que no favorecen el tránsito peatonal, y al contrario son los aparcamientos los que predominan en estos ejes.



Figura 31. Localización Equipamientos - Usos terciarios

Al localizar los equipamientos del entorno, se evidencia la concentración de los mismos al noroeste del ámbito, generando pequeñas centralidades, la implantación de estos tienen lugar sobre la Av. De las Ciudades, un eje principal y estructurante de Getafe. Aquí se localizan en su mayoría los equipamientos educativos, los cuales prestan su servicio no solamente de manera local, sino generar a toda la población del Municipio.



Figura 32. Localización paradas autobús - tramos ciclovía.

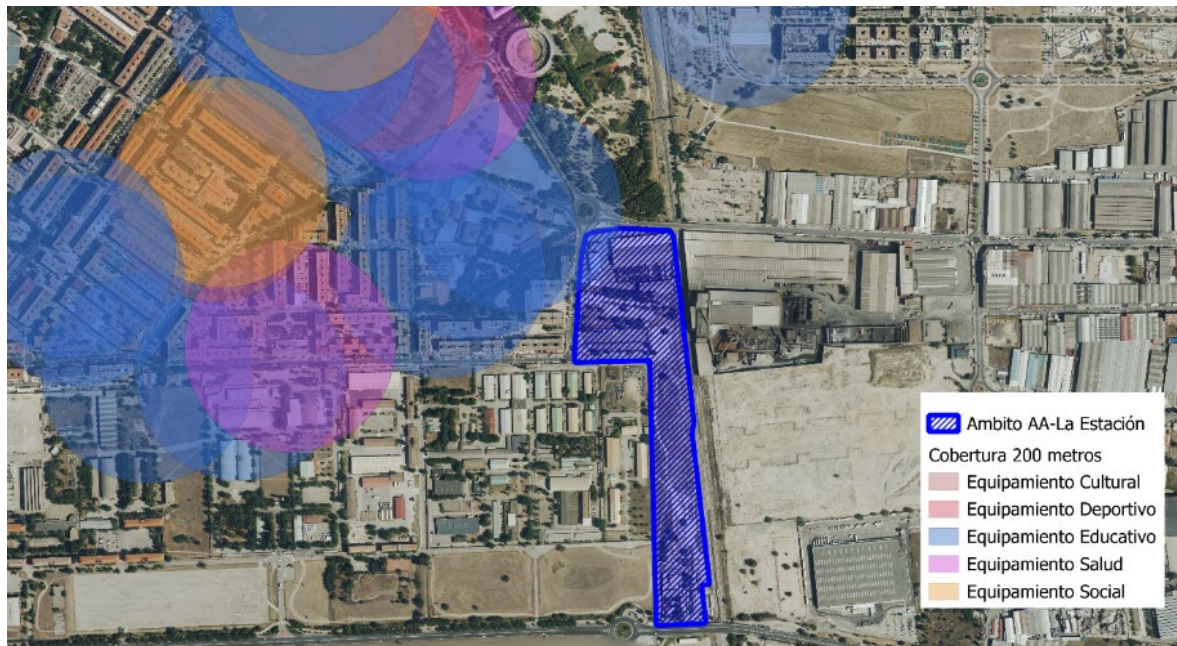


Figura 33. Cobertura de equipamientos – distancia 200m

Al analizar la movilidad ciclista y con esto los tramos de ciclovía se logran identificar tres tramos en las cercanías del ámbito, los cuales es evidente se encuentra desarticulados y sin conexión entre ellos, el primero de estos se localiza paralelo a la Av. Los Ángeles, un tramo de ciclovía que inicia/finaliza en la estación de cercanías “Getafe Industrial”, al sur del ámbito, el segundo, un circuito sobre el parque Andalucía al norte del ámbito, y el tercero un circuito sobre la A. España, entre la plaza España y la Plaza de América.

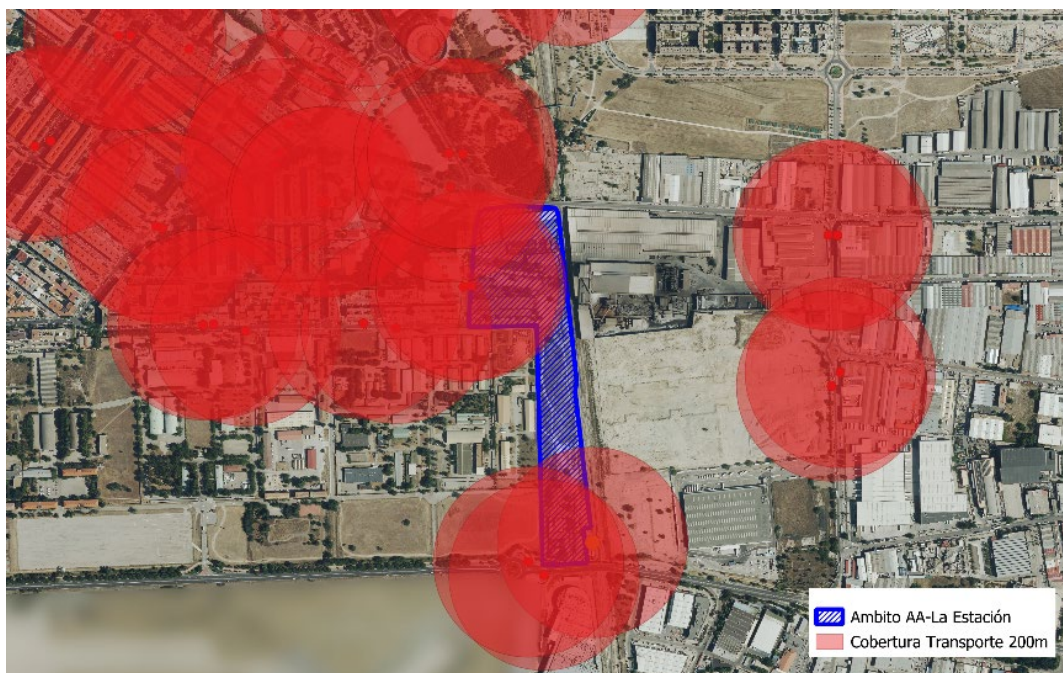


Figura 34. Cobertura paradas de autobús - 200m

Frente a la cobertura del servicio de transporte público, se logra identificar la existencia de dos paradas de autobús en el linde con la Calle Camino Viejo de Pinto, y a menos de 200 m, sobre la Av. Los Ángeles, la existencia de dos más. Además, en el linde sur se localiza la estación de cercanías, la cual permite una conexión directa con la Capital. Para determinar la carencia o no frente a la cobertura del servicio público, basta con generar un buffer de 200m alrededor de la localización de las paradas, en este caso el ámbito evidencia una condición óptima en cobertura de transporte público.

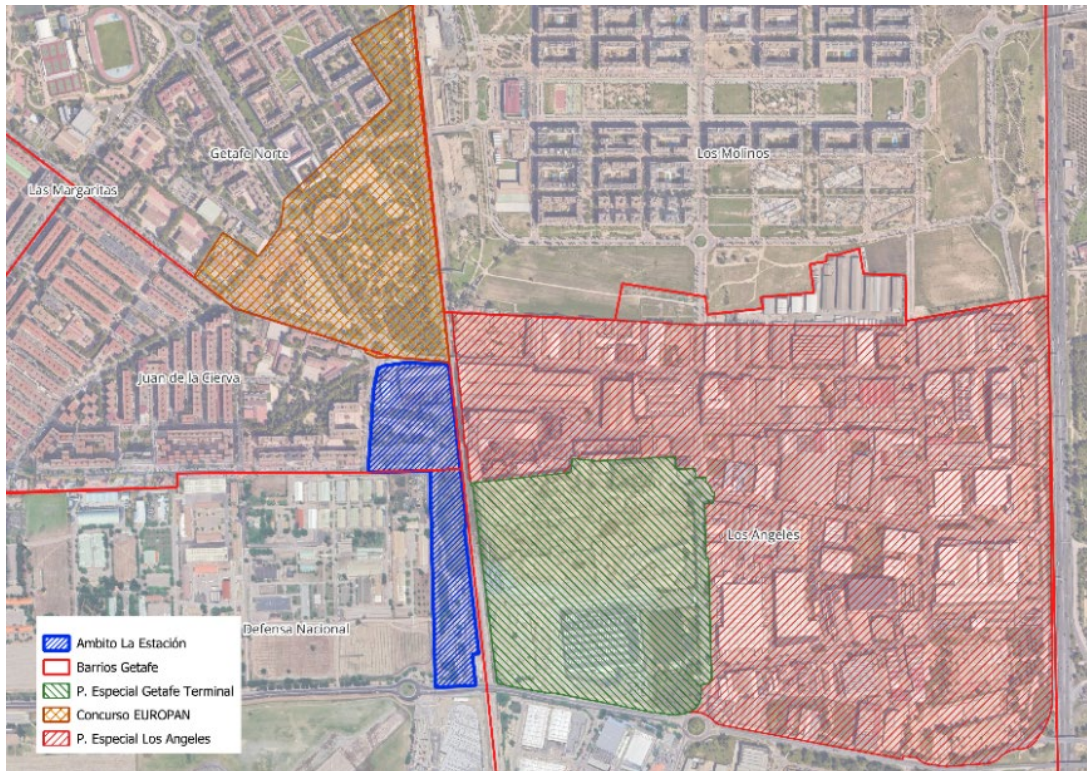


Figura 35. Localización desarrollos urbanísticos.

2.3 Paisaje urbano

El paisaje urbano se examinará desde la conexión del espacio público y zonas verdes. El planeamiento establece a través de sus diferentes instrumentos un eje verde de norte a sur, el cual configura la estructura urbana del Municipio.

En el costado este se plantea un espacio público en el Barrio el Molino, y al costado sureste aparece la vía pecuaria que hace parte de la estructura urbana planteada en el PGOU.

En dirección noroeste se localizan el parque de Andalucía y el recinto ferial, generando una forma de abanico, además, en el linde oeste, se localiza el Parque Andrés García Madrid, estos elementos verdes sugieren una articulación con el eje verde longitudinal de borde, articulación que se generará con el diseño del ámbito.

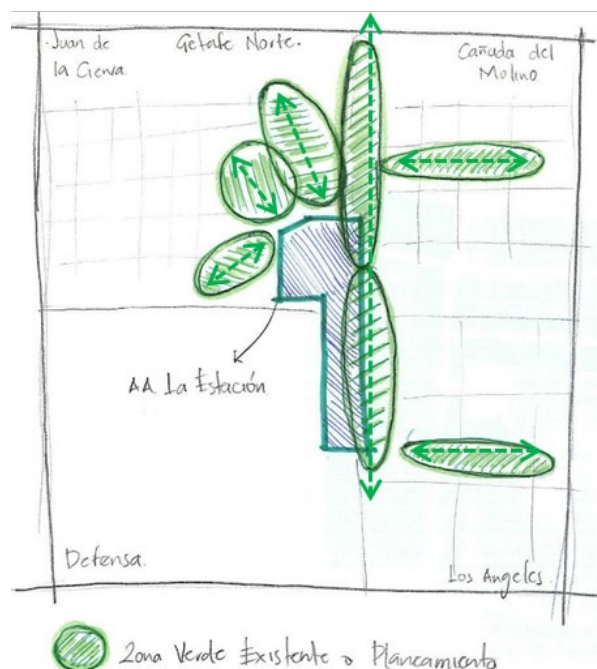


Figura 36. Esquema estructura verde sobre ámbito

2.4 Viviendas

La situación residencial en el municipio presenta características propias de un entorno metropolitano con alta tensión inmobiliaria, en el que convergen un parque de viviendas estabilizado, una demanda creciente y una evolución acelerada de los precios.

Según el Censo de Viviendas de 2021 elaborado por el Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid, Getafe contaba con 79.838 viviendas familiares convencionales. De ellas, el 88,47 % correspondían a viviendas principales y el 11,53 % eran no principales, lo que indica una estructura residencial consolidada, con predominio del uso habitual y escasa presencia de vivienda estacional o de segunda residencia.

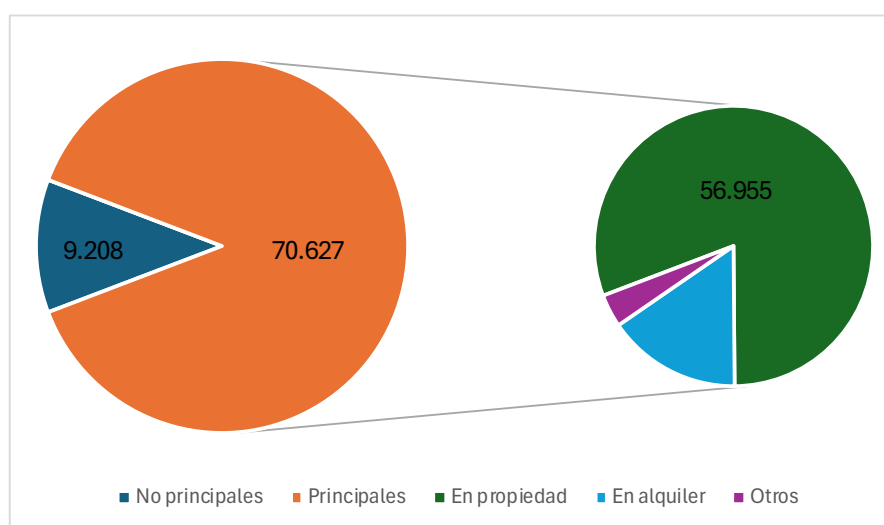


Figura 37. Censo de 2021 de viviendas existente. Elaboración propia a partir de los datos del instituto de Estadística de Madrid

El régimen de tenencia de las viviendas principales evidencia un claro predominio del acceso en propiedad (más del 70 %), mientras que el alquiler representa únicamente un 13,77 % y otros regímenes apenas un 3,36 %. Esta distribución revela una fuerte cultura de propiedad, típica del desarrollo urbano español en las últimas décadas, pero también un mercado del alquiler limitado en volumen, lo que contribuye a la rigidez de los precios en contextos de alta demanda.

A pesar de este elevado nivel de ocupación, el Instituto de Estadística regional estima la existencia de 2.883 viviendas vacías, calculadas a partir del análisis del consumo eléctrico. Esta cifra, si bien no representa un porcentaje muy alto sobre el total del parque de vivienda, adquiere relevancia en un contexto de demanda creciente y encarecimiento del acceso a la vivienda.

En cuanto a los precios, los datos de Idealista de agosto de 2025 confirman una tendencia claramente inflacionaria. El precio medio de venta por metro cuadrado se sitúa en 2.930 €/m², lo que supone un incremento interanual del 20,1 %. Este aumento intensifica una trayectoria ascendente sostenida en los últimos años, reflejo de una presión compradora que no encuentra suficiente contrapeso en la oferta.

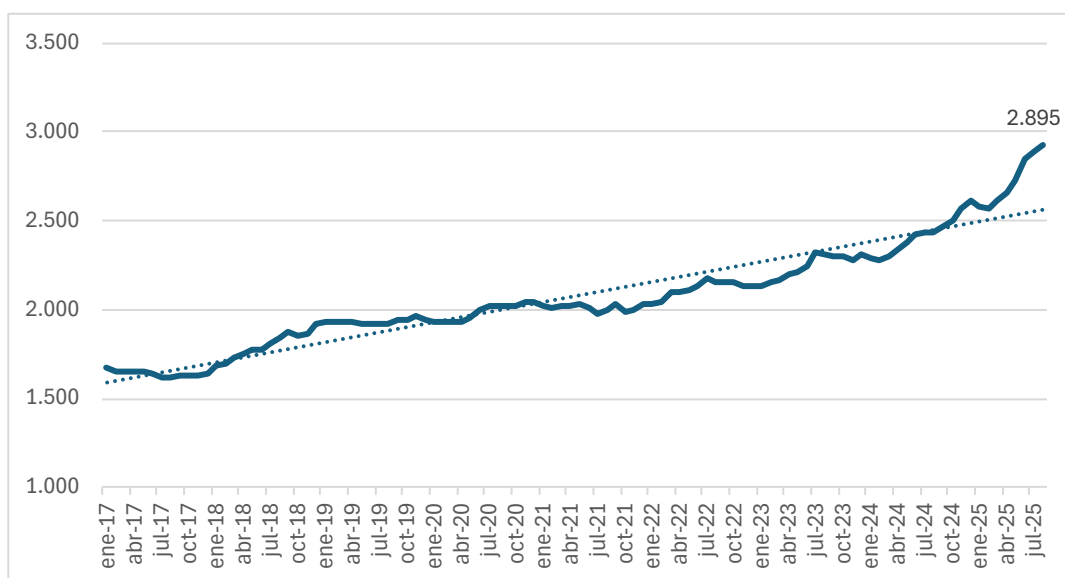


Figura 38. Evolución de los precios de la venta de vivienda. Elaboración propia a partir de los datos del Instituto de Estadística de Madrid

En el mercado del alquiler, el precio alcanza los 14,5 €/m², lo que equivale a una subida interanual del 12 %. Ambas cifras sitúan a Getafe en una posición especialmente vulnerable ante procesos de exclusión residencial, ya que los incrementos de precio superan la evolución de los ingresos familiares medios.

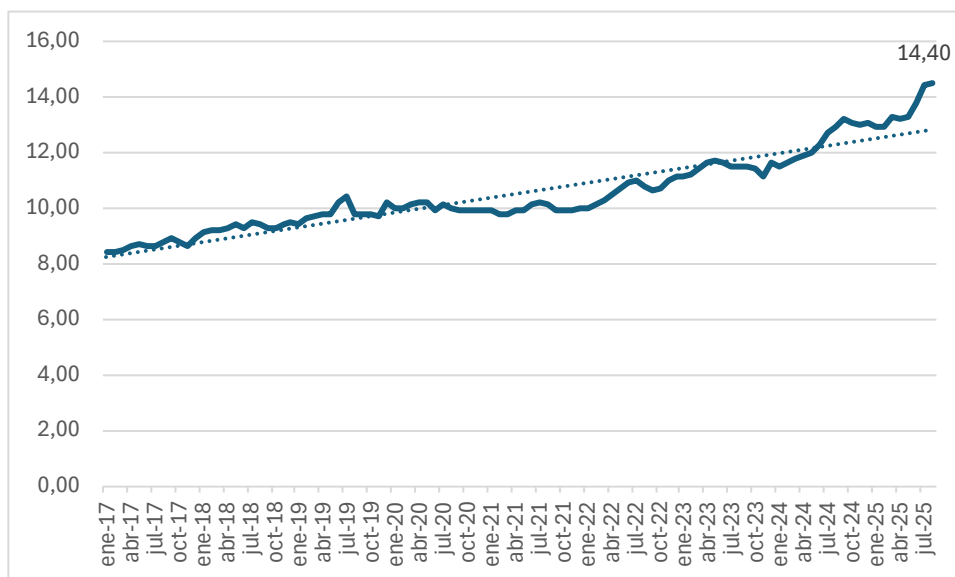


Figura 39. Evolución de los precios del alquiler de vivienda. Elaboración propia a partir de los datos del Instituto de Estadística de Madrid.

A pesar de estos indicadores, Getafe no ha sido oficialmente declarada como zona de mercado residencial tensionado según los criterios de la Ley estatal 12/2023 por el derecho a la vivienda. No obstante, el Ayuntamiento ha solicitado formalmente dicha declaración a la Comunidad de Madrid, en línea con otros municipios del sur metropolitano que presentan condiciones similares.

En conjunto, la situación de la vivienda en Getafe evidencia un desajuste creciente entre las condiciones socioeconómicas de la población residente y la evolución del mercado inmobiliario. Este desajuste, de no ser abordado mediante políticas urbanas, entre otras, puede comprometer la función social de la vivienda y agravar los procesos de segregación residencial en el municipio.

2.5 Actividades económicas. Tejido económico y productivo.

El municipio de Getafe presenta, en 2024, un panorama económico en fase de recuperación y consolidación tras el impacto producido por la pandemia de COVID-19. Según datos actualizados del Instituto Nacional de Estadística (INE), el número de empresas activas en el municipio asciende a 9.428, lo que supone un incremento del 1,51% respecto al año anterior. Aunque esta cifra no alcanza todavía los niveles prepandémicos de 2020, sí sugiere una progresiva reactivación del tejido empresarial local, en consonancia con una tendencia general de crecimiento sostenido observada entre 2014 y 2018. Esta evolución evidencia la capacidad regenerativa del entorno económico local, condicionado por variables macroeconómicas más amplias.

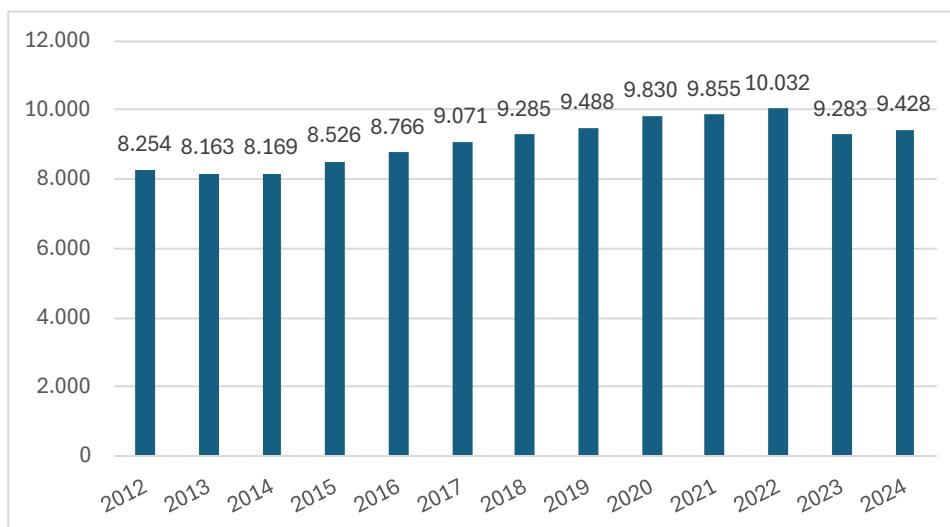


Figura 40. Evolución número de empresas en actividad. Elaboración propia a partir de los datos del INE.

Desde el punto de vista sectorial, el entramado económico de Getafe se configura de manera desigual, concentrando su mayor volumen de empresas en el sector terciario. En concreto, destacan las actividades relacionadas con el comercio, transporte y alojamiento, que reúnen un total de 3.423 empresas, seguidas por las actividades profesionales, científicas y técnicas, con 1.511 entidades. Por el contrario, sectores estratégicos en economías más diversificadas, como Información y Comunicación (210 empresas) y Actividades financieras y de seguros (178 empresas), presentan una débil implantación en el municipio. Esta concentración sectorial puede interpretarse como un reflejo de una estructura económica más tradicional, menos orientada hacia actividades de alto valor añadido o intensivas en conocimiento.

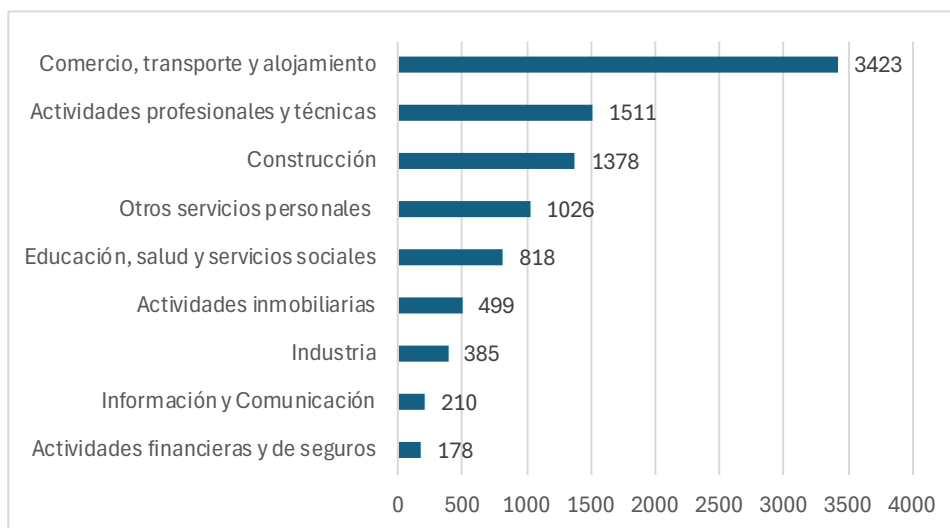


Figura 41. Distribución de empresas según su actividad principal. Elaboración propia a partir de los datos del INE.

La composición y distribución de la población activa también ofrece datos relevantes para el análisis socioeconómico del municipio. En 2024, el 64,71% de la población total de Getafe se encuentra en edad de participar en el mercado laboral. De las 118.563 personas activas, un 70,58% está afiliado a la Seguridad Social, lo que implica un nivel razonable de integración en el empleo formal. Por otra parte, aunque no sea un dato alarmante, cabe señalar las ligeras desigualdades de género en la afiliación, con una participación masculina del 51,59% frente al 48,40% de las mujeres, lo que puede reflejar diferencias en el acceso a trabajos formales y con prestaciones, así como la distribución de responsabilidades laborales y familiares.

Esta diferencia, aunque modesta, sugiere la necesidad de seguir promoviendo políticas que favorezcan la plena integración de las mujeres en el mercado laboral.

Respecto al desempleo, la evolución desde 2013 refleja una tendencia general descendente, pasando de 16.187 personas desempleadas a 8.174 en 2024. No obstante, este descenso no ha sido lineal, registrándose dos repuntes significativos durante los años inmediatamente posteriores a la pandemia (2020 y 2021).

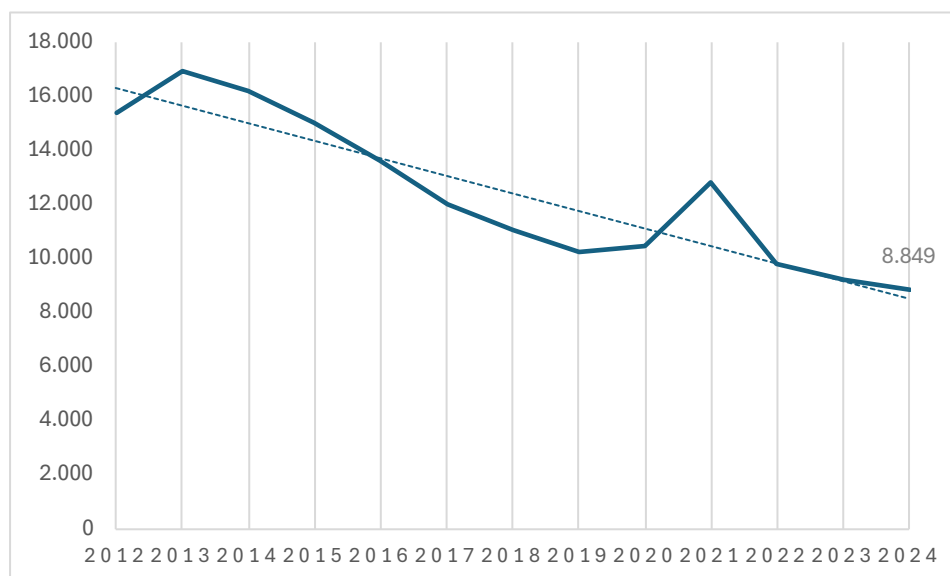


Figura 42. Evolución de las cifras del paro. Elaboración propia a partir de los datos del Instituto de Estadística de Madrid.

En términos de distribución por edad, los mayores de 44 años representan el grupo más afectado por el desempleo, con un 56,16% del total, seguidos por el grupo de 25 a 44 años (35,63%) y, en menor medida, por los menores de 25 años (8,20%).

Desde una perspectiva de género, persisten diferencias significativas en las tasas de desempleo. Aunque el paro juvenil muestra una excepción, con un menor índice de desempleo entre mujeres (5,84%) que entre hombres (11,99%), en el resto de las franjas etarias las mujeres se ven más afectadas por el desempleo. Especialmente destacable es el caso del grupo de 25 a 44 años, donde la brecha entre hombres y mujeres alcanza una diferencia del 3,69%, precisamente el tramo etario que coincide con la edad reproductiva femenina. Esta situación puede interpretarse como un indicador de las dificultades estructurales que enfrentan las mujeres para compatibilizar el empleo con la vida personal y familiar, y remite a problemáticas más amplias de desigualdad de género en el acceso y permanencia en el mercado laboral.

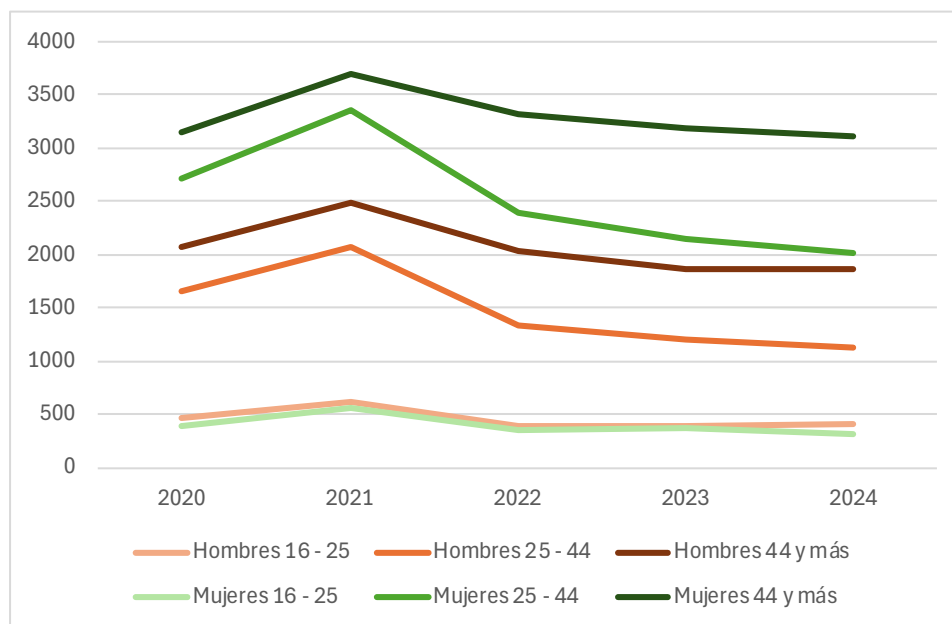


Figura 43. Evolución del paro en función del sexo a la edad. Elaboración propia a partir de los datos del Instituto de Estadística de Madrid.

En relación con los sectores de actividad y su vinculación con el desempleo, el sector servicios concentra la mayor parte de la población desempleada (84,83%), seguido por la construcción (8,34%), la industria (6,37%) y, en último lugar, la agricultura (0,45%). Esta distribución guarda coherencia con la composición empresarial del municipio, en el que el sector terciario domina ampliamente.

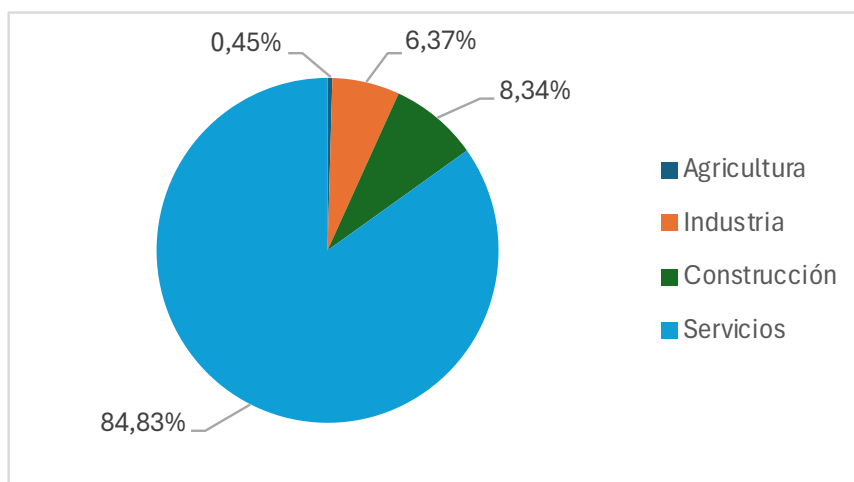


Figura 44. Porcentaje de paro por actividad económica. Elaboración propia a partir de los datos del Instituto de Estadística de Madrid.

Por último, en lo relativo a los niveles de renta, según los datos publicados por el INE, en 2022 la renta disponible bruta municipal per cápita en Getafe se situó en 18.351 €, mientras que la renta neta media fue de 15.061€. Estos indicadores permiten situar al municipio en un rango medio dentro de la Comunidad de Madrid, aunque apuntan a una cierta polarización social si se contrastan con los niveles de renta en municipios del norte de la región.

2.6 Proyectos de transformación en el entorno

En el entorno del ámbito La Estación, se localizan importantes actuaciones que transformarán el territorio. Estos son: El polígono de los Ángeles (Plan Especial), el Plan Especial Getafe Terminal el cual actualmente se encuentra en ejecución y el concurso EUROPAN, al norte del ámbito que permitirá identificar dinámicas e ideas para el desarrollo de esta pieza de la ciudad.

2.6.1 Polígono de Los Ángeles

El Polígono Industrial Los Ángeles, se localiza al este del ámbito, al sobrepasar la línea férrea, la información relacionada con el desarrollo de este ámbito nos remite al Plan de Renovación, Regeneración y Dinamización del Polígono Industrial de los Ángeles de Getafe, promovido por la Empresa Municipal Getafe Iniciativas (GISA), el cual buscaba resolver los problemas normativos y de gestión, planteando actuaciones orientadas a mejorar la calidad urbana y ambiental del polígono, definiendo un nuevo modelo para la movilidad del polígono, y un conjunto de proyectos de transformación de las piezas claves del polígono: la creación de un sistema de corredores y nodos verdes, la reconversión de la actividad de algunas de las principales parcelas del polígono y la transformación de la Estación de Getafe Central en un nuevo polo intermodal y de actividad mediante la creación de un equipamiento para la innovación económica y social para toda la ciudad. Para este Plan solo se localiza una imagen donde se identifican las actuaciones.

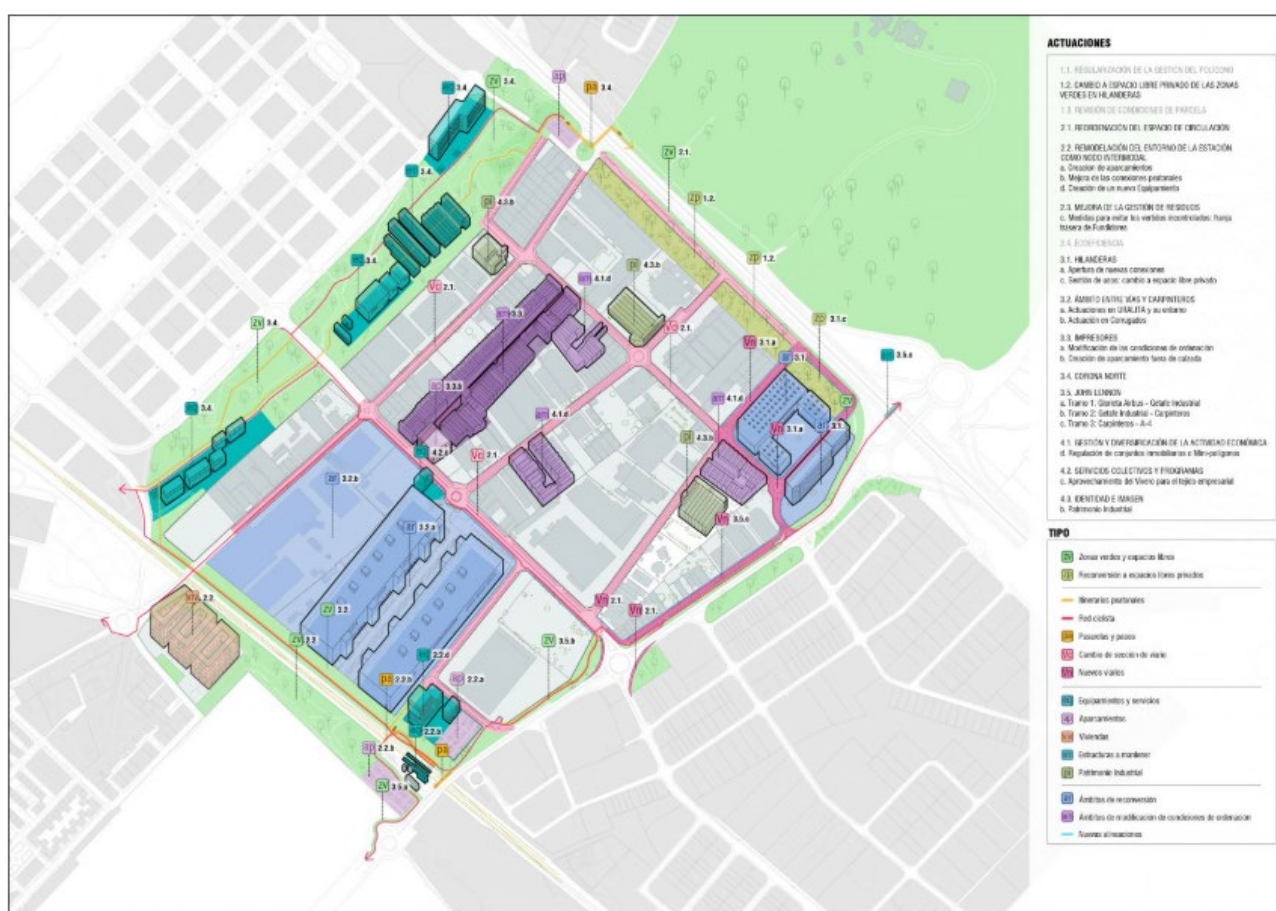


Figura 45. Actuaciones. "Plan de Renovación, Regeneración y dinamización del Polígono Industrial de Los Ángeles de Getafe"

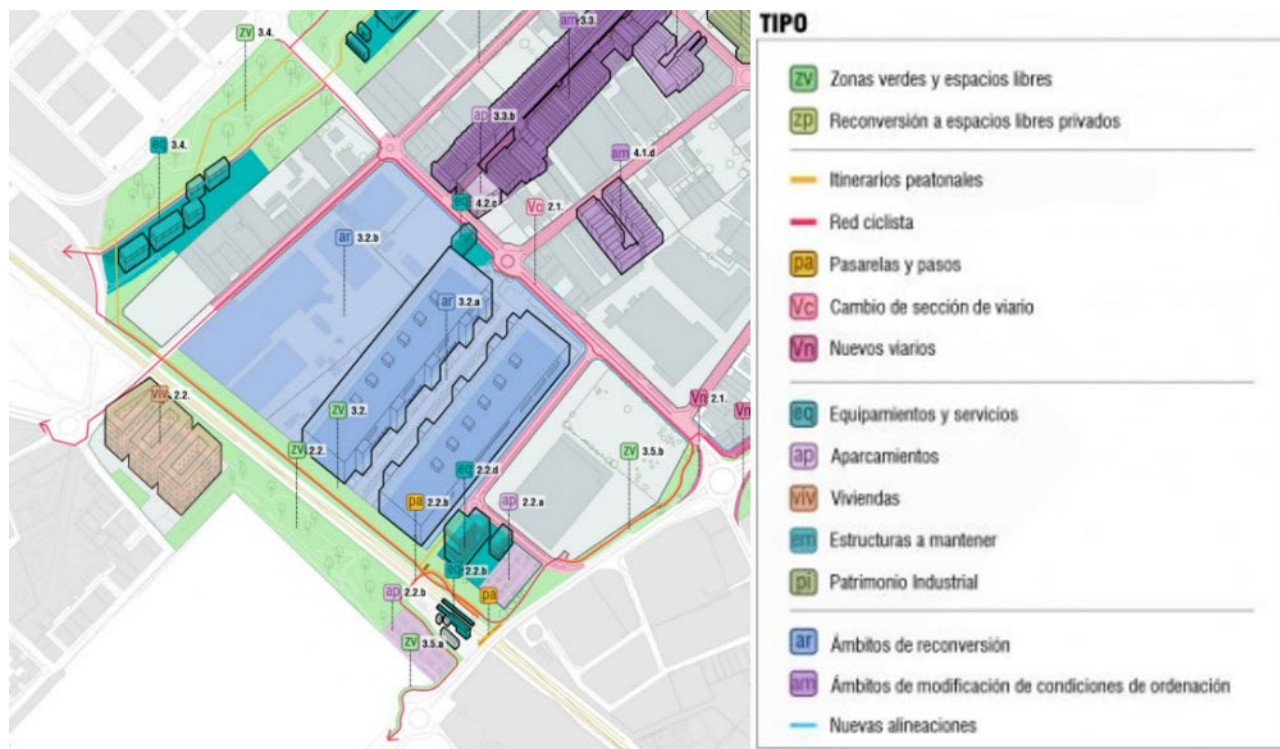


Figura 46. Actuaciones sobre ámbito AA-02 La Estación "Plan de Renovación, regeneración y dinamización del polígono industrial de Los Ángeles de Getafe"

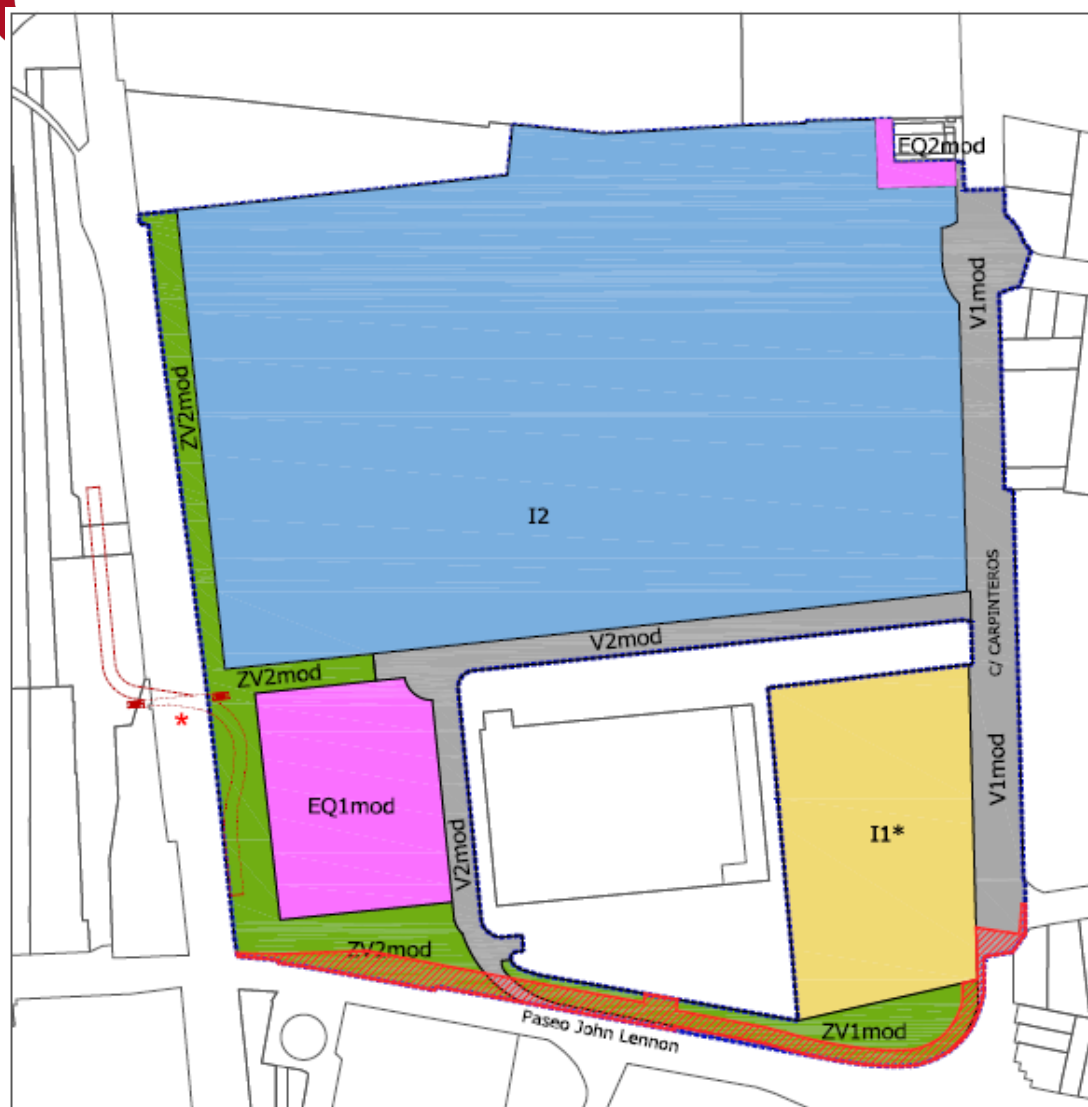
En el planteamiento se evidencia, la implantación de bloques en altura de uso residencial, al norte del ámbito y la conexión peatonal y de itinerarios peatonales, en la esquina suroeste con el ámbito AA-02 La Estación, y siendo este último el único elemento determinante que se identifica pueda afectar la ordenación. La Parcela de corrugados y el ámbito del plan especial Getafe terminal, aparecen como ámbitos necesarios a reconvertir, sin tener más información.

En cuanto al estado de la tramitación, el ámbito del polígono industrial "Los Ángeles", no ha obtenido ninguna aprobación públicamente conocida. Sin embargo, debido a las conversaciones sostenidas con el Ayuntamiento, se han podido identificar actuaciones que se pretenden llevar a cabo en el ámbito de Los Ángeles, entre los cuales se destacan: soterramiento del paso elevado de la calle fundidores y la generación de zonas verdes al interior que determinan caminos y conexiones con el interior del ámbito AA-02 La Estación. Además, se pretende llevar a cabo una mezcla de usos al interior del polígono que en palabras del Ayuntamiento pretende tener bastante relevancia.

2.6.2 Plan Especial "Getafe Terminal"

El Plan Especial Ámbito Getafe Terminal Getafe (Madrid), paseo John Lennon – C/ De los Carpinteros – Polígono Industrial "Los Ángeles" fue aprobado por el Pleno del Ayuntamiento de Getafe el 23 de junio de 2022. La ordenación, establece una zona verde en el linde sureste y en continuidad con la vía del tren hasta el norte, interrumpida por la parcela de Corrugados, una parcela industrial, dos parcelas para equipamiento y una parcela de uso terciario. La estructura vial se limita a reconocer la estructura existente, generando una conexión entre las parcelas indicadas anteriormente.

El único elemento identificado que pueda condicionar la ordenación del ámbito del AA-02 La Estación, es la pasarela que conecta la estación de Renfe en el costado sureste del ámbito con la zona verde. Esta pasarela cuenta con tres posibles trazados, que permiten conectar los ámbitos.



PARCELA	USO	SUPERFICIE (m2)	EDIFICABILIDAD (m2)		
			TERCARIO	INDUSTRIAL	TOTAL
I1*	TERCARIO	24.896	38.395,00		38.395,00
I2	INDUSTRIAL	143.140		108.302,15	108.302,15
	TERCARIO		64.388		64.388
TOTAL PARCELAS LUCRATIVAS		168.041,00	102.774,00	108.302,15	191.107,00
ZV1-mod	ZONA VERDE PUBLICA	7.173			7.173
ZV2-mod	ZONA VERDE PUBLICA	18.854			18.854
EQ1-mod	EQUIPAMIENTO	15.723			15.723
EQ2-mod	EQUIPAMIENTO	1.621			1.621
V1-mod	VARIO PUBLICO	16.208			16.208
V2-mod	VARIO PUBLICO	10.959			10.959
TOTAL PARCELAS REDES PUBLICAS		67.198,00			67.198,00
TOTAL AMBITO PLAN ESPECIAL "GETAFE TERMINAL"		235.149,00			235.149,00

LEYENDA

- Ámbito Plan Especial "Getafe Terminal"
- Zona Afectada por Vía Pecuaria
- Paseo John Lennon (Vía Pecuaria)
- Equipamiento
- NZ, I-4a, Industrial
- Uso Excluyente Temporal
- Marzo
- Zona Verde

RESUMEN EJECUTIVO

DOCUMENTO REFUNDIDO: Calificación del Suelo, Usos y Zonas de Ordenación **O.2**

PLAN ESPECIAL ÁMBITO "GETAFE TÉRMINAL", GETAFE (MADRID)

PASEO JOHN LENNON - C/ DE LOS CARPINTEROS - POLÍGONO INDUSTRIAL "LOS ÁNGELES"

ESCALA: A3 1:2500

PROYECTO: GOODMAN HELIEN LOGISTICS SPAIN S.L., Pº DE LA CASTELLANA, 93+12º 28045 MADRID

PROYECTISTA: GOODMAN

COLABORADORES: ARG SOCIOS S.L., JOSE Mª VILLANUEVA, NATALIA CHINCHILLA

Arquitecto Col. 8554 COAM, Arquitecta Col. 12262 COAM

Figura 47. Plano calificación del Suelo. Usos y Zonas de Ordenación - Plan Especial Getafe Terminal.

El Plan Especial Ámbito Getafe Terminal Getafe (Madrid), tiene entre sus planteamientos y futuras ejecuciones, la pasarela de conexión que permite sobrepasar la vía férrea y conectar el ámbito de La Estación y el Getafe Terminal, siendo este un elemento que determinara el diseño de la futura zona verde del ámbito de La Estación.

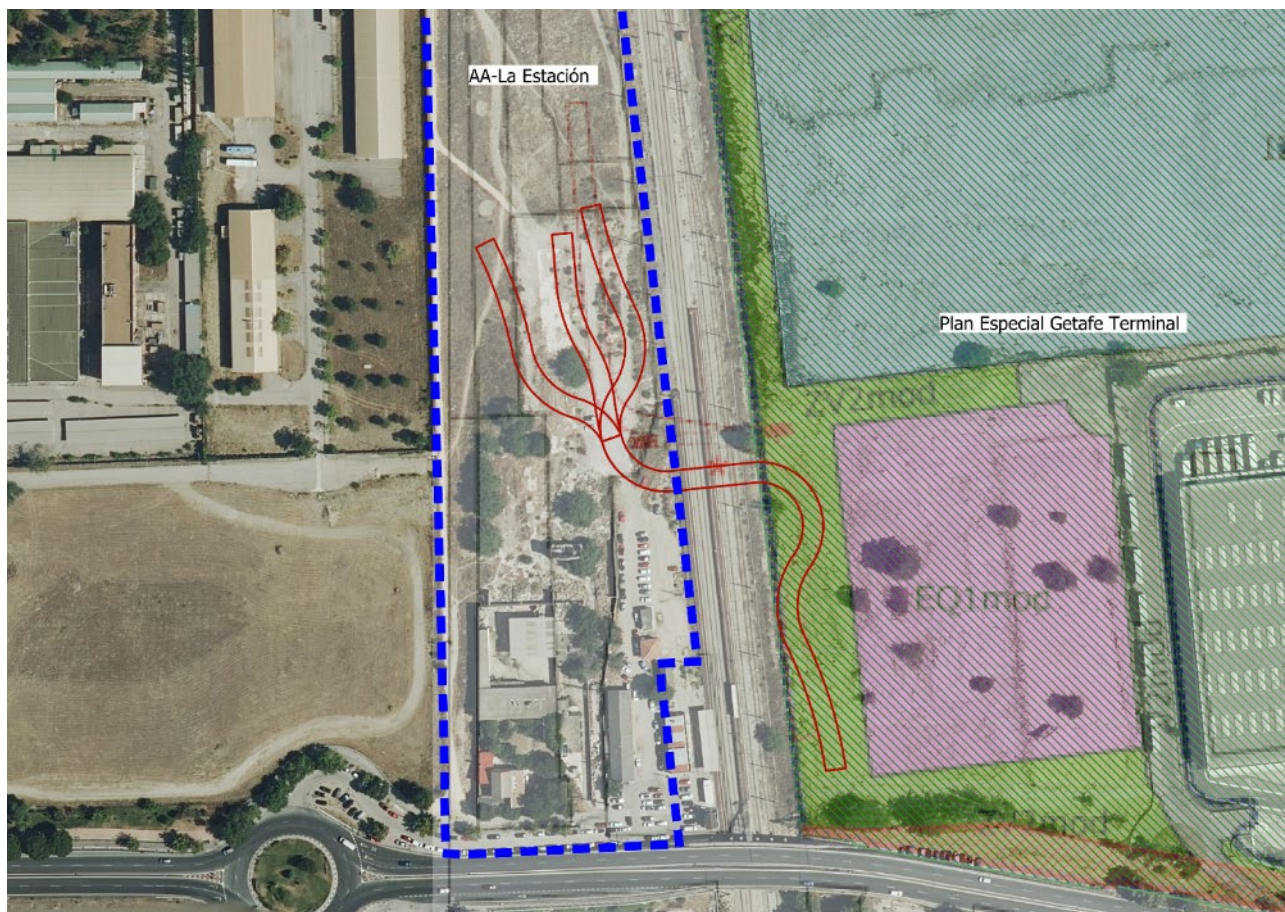


Figura 48. Plano localización pasarela Plan Especial Getafe Terminal.

2.6.3 EUROPAN

El EUROPAN es una federación europea de organizaciones nacionales que rigen concursos de arquitectura y las realizaciones que se deriven de los fallos de los jurados. Los concursos son temáticos de ideas/proyectos de arquitectura, urbanismo y paisaje, seguido de procesos de ejecución, además de ser una herramienta de encuentro para todos los actores urbanos con el fin de desarrollar estrategias innovadoras para sus sitios en transformación.

Actualmente EUROPAN ha lanzado a concurso EUROPAN 18, que tiene como primicia el reabastecimiento:

“La fragilidad del ecosistema terrestre y las crisis sociales impulsan la imaginación de prácticas alternativas a la extracción nociva de recursos, el consumo excesivo y la contaminación de los entornos vivos. Es necesario pensar e implementar proyectos regenerativos que integren la naturaleza y la cultura. Se trata de tejer sinergias entre los datos biogeofísicos con los de justicia socioespacial y salud. Tres direcciones principales para diseñar formas de resiliencia y dotación de recursos en entornos habitados permiten reactivar otras dinámicas y narrativas en torno a las ecologías de la vida y el cuidado.”

El emplazamiento lo ha propuesto el Ayuntamiento de Getafe, con 1,3ha de superficie, el sitio del concurso indica:



El emplazamiento del proyecto es una plaza de toros en desuso desde 2015, debido a unas gradas estructurales que requieren una revitalización cultural. La ubicación de la plaza de toros presenta una ventaja: la posibilidad de reconvertirla en un equipamiento metropolitano. Su ubicación, con parada de tren de cercanías e intercambiador de transporte, la sitúa a 15 minutos del centro de Madrid.

Una arquitectura que actuará como un centro de conocimiento, uniendo negocios, academia, sociedad y el tercer sector hacia una visión sostenida de la ciudad desde un equilibrio de las tres vertientes: económica, social y ambiental. Una visión en clave RE: REbirth, REsourcing, REcycling, REnaturalising, REqualifying.... en un nuevo contexto.

Figura 49. Ámbito EUROPAN

Una transformación del arte taurino al campo de conocimiento del siglo XXI. Un renacimiento material centrado en un espacio polivalente que albergará diferentes eventos; congresos, conciertos, teatro, ópera..., etc. La fusión de cultura y conocimiento.

Además, su ubicación en el vértice de un tejido urbano altamente diferenciado según el patrón de cada barrio, varios bordes no permeables y la disponibilidad de suelo público, puede ser un estímulo creativo que no solo transforme el edificio en sí mismo, sino que también resuelva la percepción actual de fragmentariedad.

El emplazamiento del concurso se localiza al norte del ámbito, sobrepasando la calle fundidores y la glorieta formada por las calles Av. Don Juan de Borbón y Av. De las Ciudades.

Se han publicado los resultados del concurso, los cuales se han hecho públicos e incluyen dos ganadores y dos menciones.

Al analizar estas propuestas, se evidencia lo siguiente:

Intervención principal; La actuación más significativa se concentra en la plaza de toros.

Intervenciones secundarias; Las acciones sobre el espacio público circundante son de carácter secundario y se limitan estrictamente al ámbito definido por el concurso.

2.6.4 Calle Camino Viejo de Pinto.

Actualmente se encuentra en proceso de licitación el proyecto que tiene como nombre “Ejecución de las obras de remodelación urbana de la Calle Camino Viejo de Pinto en el barrio Juan de la Cierva de Getafe”, la remodelación consistirá en:

Demoler el pavimento necesario para ampliar las zonas peatonales, incluyendo aceras, espigones, dársenas de transporte público y vados. Posteriormente, se rehabilitará el pavimento existente debido a su deterioro estructural, especialmente en el cruce con la avenida de Las Ciudades y la calle Fundidores.

Se acondicionarán dos paradas de transporte público, ampliando la plataforma en acera según la normativa del consorcio de transportes, y se reservará espacio para futuras marquesinas.

Respecto al aparcamiento, se mantienen las ubicaciones originales: en batería en el margen izquierdo y en línea en el derecho. Las plazas en línea tienen 2,00 m de ancho y entre 4,50 y 5,00 m de largo. Las plazas en batería se han reorientado a 60° para facilitar las maniobras, todas con dimensiones de 2,20 m de ancho por 5,20 m de largo, ocupando 4,50 m desde la acera, incluyendo las plazas PMR.

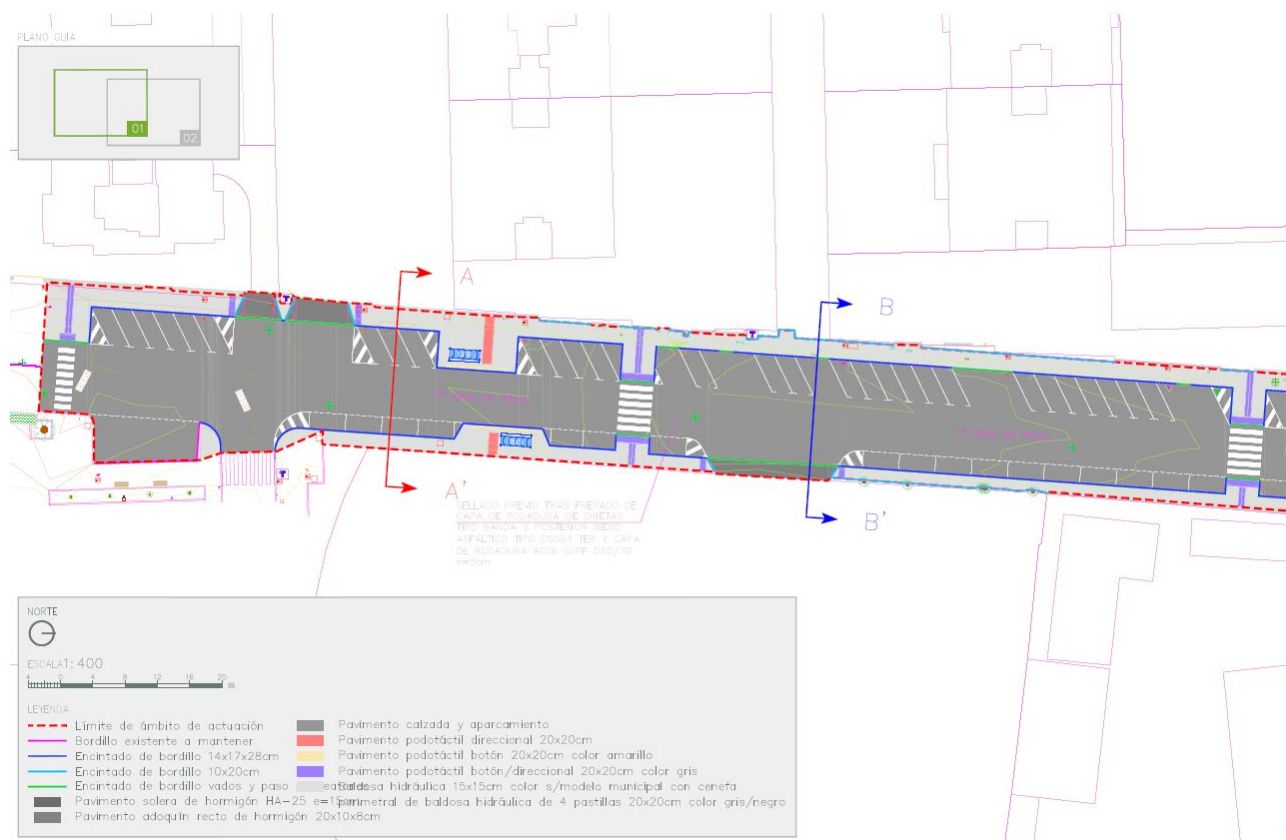


Figura 50. Plano estado reformado.

2.6.5 Proyecto de Clausura y Desmantelamiento Ref. SEA nº 99/25

En el marco del análisis del entorno industrial vinculado al ámbito de estudio, y en particular en relación con la empresa CORRUGADOS GETAFE, S.L.U., se ha podido constatar, a partir de la información recabada, que dicha entidad ha iniciado formalmente un expediente administrativo orientado al cese definitivo de su actividad industrial. Este proceso ha quedado documentado mediante la presentación, con fecha 26 de junio de 2025, ante la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, del proyecto de clausura y desmantelamiento de las instalaciones dedicadas a la fabricación de barras corrugadas de acero, ubicadas en el término municipal de Getafe, e identificado con la referencia SEA nº 99/25.

El proyecto contempla no solo el cese de la actividad productiva, sino también la desinstalación progresiva de la infraestructura industrial existente, en cumplimiento con la normativa ambiental vigente y los procedimientos establecidos en materia de Evaluación Ambiental Simplificada. En este contexto, la Consejería ha solicitado al Ayuntamiento de Getafe la emisión de un informe técnico que valore las posibles afecciones ambientales derivadas del proceso de clausura, así como los impactos residuales que pudieran persistir en el entorno inmediato.

La ejecución de este proyecto representa un punto de inflexión estratégico en la configuración del ámbito, ya que implica la eliminación de un uso industrial intensivo que, históricamente, ha condicionado tanto la calidad ambiental como el desarrollo urbanístico del entorno. La desaparición de esta actividad industrial conlleva una mejora sustancial en términos de reducción de emisiones atmosféricas, contaminación acústica y otros factores contaminantes, lo cual repercute positivamente en la calidad del aire, del suelo y, en general, en el bienestar de la población residente en las inmediaciones.

Además, la liberación del suelo actualmente ocupado por la planta industrial abre nuevas oportunidades para la reordenación del territorio, condicionando el desarrollo de la parcela al uso residencial previsto en el ámbito AA.02 “La Estación”. En este sentido, se prevé la incorporación de usos más compatibles con el entorno urbano, tales como zonas verdes o actividades industriales y tecnológicas de bajo impacto ambiental, en línea con los principios de sostenibilidad y reconversión.

Por tanto, el cese de la actividad de CORRUGADOS GETAFE, S.L.U. **no solo elimina una fuente potencial de impacto ambiental, sino que también viabiliza** el uso residencial del ámbito, la eliminación del uso industrial se alinea con los objetivos estratégicos de renovación del tejido urbano, regeneración o reconversión urbana del municipio de Getafe, y en particular del polígono industrial Los Ángeles, donde se localiza la parcela objeto del proyecto.

CUADRO ESTADO PROYECTOS DE TRANSFORMACIÓN DEL ENTORNO

Proyecto	Tipo	Estado
Polígono Los Ángeles	Plan Especial	n/a
Getafe Terminal	Plan Especial	En ejecución
EUROPAN	Concurso de Ideas	Finalizado
Calle Camino Viejo de Pinto	Proyecto de Ejecución de Obras Ordinarias	En ejecución
Clausura y Desmantelamiento Corrugados Getafe, S.L.U	Proyecto de clausura y desmantelamiento	En Tramitación

VOLUMEN 2. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO.

CAPÍTULO 1 ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL ÁMBITO

1.1 Estructura Urbana

Los elementos identificados en el Capítulo 2 Información sobre el desarrollo, permite reconocer los elementos que determinan o condicionan la futura ordenación del ámbito.

La estructura urbana del municipio de Getafe y el ámbito tiene tres importantes elementos en común, el primero es el eje conformado la Av. De las Ciudades y la Calle Fundidores (eje perales), el segundo es el eje verde que acompaña el trazado del ferrocarril y las zonas verdes y espacio público y equipamientos que se localizan al noroeste y oeste del ámbito.

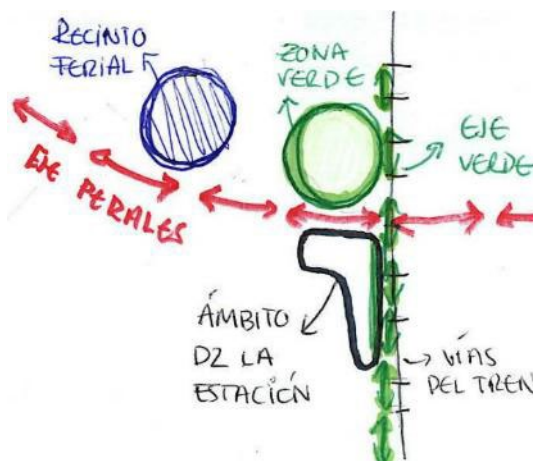


Figura 51. Esquema elementos estructurantes del ámbito.

La tipología edificatoria y los usos en planta baja permiten identificar las dinámicas actuales en las inmediaciones al ámbito. El barrio Juan de la Cierva, evidencia una mayor dinámica urbana donde se localizan las manzanas o las edificaciones abiertas, esto potencializado por localizar los usos terciarios y de servicios en planta baja. Caso contrario ocurre en los bloques localizados sobre la Calle Camino Viejo de Pinto y la Av. De los Ángeles donde la manzana cerrada y la edificación abierta no genera usos en comunes en primera planta y, al contrario, aparecen elementos de uso común para estos bloques, usos privativos, generando un desuso de la acera y en consecuencia perdida de la interacción de la población en el espacio público.

1.2 Movilidad, equipamientos, zonas verdes y espacio público.

1.2.1 Movilidad

La cobertura del servicio público de transporte está garantizada gracias a la proximidad de las paradas de autobús, ubicadas a menos de 200 metros del ámbito. No obstante, la estación de metro Juan de la Cierva se encuentra a aproximadamente 1,4 km, lo que supone un recorrido de unos 20 minutos a pie. Al sur del ámbito se localiza la estación de tren de media distancia y cercanías denominada Getafe Industrial, que permite una conexión directa con Madrid ciudad. Esta situación permite concluir que el ámbito cuenta con una adecuada cobertura de transporte público en todas sus modalidades.

Sin embargo, se ha identificado que los tramos de ciclovía existentes en el entorno no se encuentran conectados entre sí. Esta discontinuidad representa una **oportunidad** para articular la red ciclista a través del ámbito, permitiendo enlazar la estación de cercanías con los tramos ubicados al norte, en el parque Andalucía.

El proyecto en curso para la remodelación de la estación de cercanías no plantea aparcamiento que ocuparía parte del ámbito AA-02, manteniendo sólo el que se ejecutará al otro lado de las vías, en Getafe Terminal, y que conectaría con la estación mediante una pasarela.

Al desaparecer la necesidad del aparcamiento, se plantea formalizar únicamente un espacio para subida y bajada rápida de viajeros (*Kiss&ride*), junto a la venida John Lennon y con acceso desde el vial existente.

Esto haría innecesaria la constitución de un vial, pudiendo plantearse como un acceso rodado de servicio para el parque (mantenimiento y emergencias). Daría también soporte a la comunicación peatonal y ciclista entre las zonas residenciales al norte (incluidas las del propio ámbito) y la estación, que también podría realizarse mediante la senda peatonal/ciclista que recorrerá las zonas verdes.

No obstante, se ha de tener en cuenta que una vía que acompañe la zona verde, también podría cumplir con una función de conexión rodada entre el área residencial al norte y la avenida John Lennon.

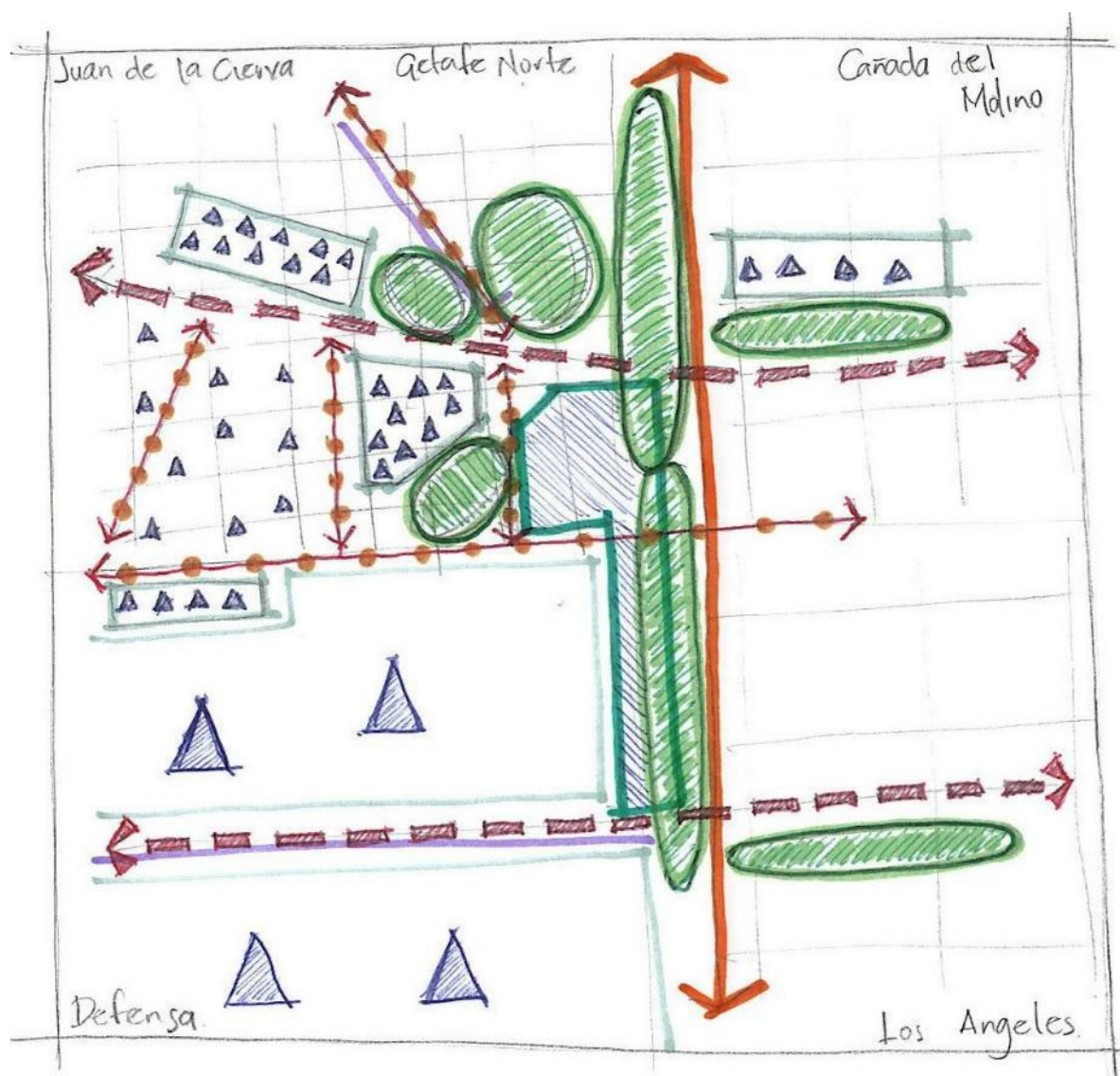


Figura 52. Esquema estructura urbana del entorno del ámbito La Estación.

1.2.2 Eje carretera M-406/Paseo de John Lennon

Este tramo de la carretera presenta significativos problemas de congestión durante la tarde, que se inician en la **glorieta ubicada en el extremo oeste del tramo**, que da acceso al casco urbano, y que pueden

extenderse incluso hasta la glorieta ubicada al sur del A.A.02, de la que parten el complicado vial de acceso a la estación Getafe Industrial y el acceso a las instalaciones de Airbus.

Así lo muestra la información de la capa de tráfico de visores como *Google Maps*.



Figura 53. Congestión en la M-406 en sentido oeste (casco) en hora punta de tarde (fuente: Google Maps).

De acuerdo a los trabajos de aforo ya realizados, aunque pendientes de mayor análisis, el origen de este problema se debe a la falta de capacidad del acceso de este sentido de la carretera a la glorieta oeste, por los siguientes factores:

- Una elevada carga de tráfico, la mayor parte del cual desea continuar por la carretera hacia el **oeste, en lugar de adentrarse en el casco**.
- El tráfico giratorio al que debe ceder el paso, sin ser especialmente acusado, afecta mucho al tráfico del acceso problemático, por la elevada intensidad de éste.
- La mayor parte de dicho tráfico giratorio busca acceder hacia el norte del casco por la avenida Juan de la Cierva (primera salida de la glorieta tras el acceso problemático), observándose claros problemas de capacidad en el tramo de salida de esa vía desde la glorieta, con formación de colas que en muchas ocasiones llegan a afectar al acceso problemático, comprometiendo aún más su capacidad.
- El origen de las colas en esta salida podría deberse a la presencia de un semáforo de peatones activado por pulsador a unos 70 m de la glorieta, por lo que sólo permitiría el almacenamiento en cola de unos 10 vehículos, cifra a partir de la que comenzaría a bloquearse el acceso.

1.2.3 Equipamientos

La concentración de equipamientos en el entorno genera pequeñas centralidades, especialmente sobre la avenida de Las Ciudades, en el noroeste del ámbito. Estos equipamientos, en su mayoría educativos, forman parte de la red general del municipio y son de gran relevancia para la población. Por tanto, se prevé que los servicios ofrecidos por estos equipamientos serán utilizados por los futuros habitantes del ámbito AA-La Estación. Además, su localización sobre un eje estructurante de la ciudad —la avenida de Las Ciudades y la calle Fundidores— implica un elevado flujo de población, lo que representa una **oportunidad** estratégica para conectar y articular el ámbito con los equipamientos y el tejido urbano existente en su esquina noroeste.

1.2.4 Espacio Público y Zonas Verdes

Finalmente, los elementos identificados en relación con las zonas verdes y el espacio público permiten reconocer dos **oportunidades** clave. La primera es la continuidad de la zona verde estructurante que acompaña el trazado de la línea férrea en sentido sur-norte, conectándose con un itinerario peatonal apoyado por las vías pecuarias. Para garantizar esta continuidad longitudinal, será necesario prolongar la zona verde y el espacio público, eliminando la barrera física que representa el eje estructurante conformado por la avenida de Las Ciudades y la calle Fundidores.

La segunda **oportunidad** se localiza en la esquina noroeste del ámbito, donde confluyen el parque Andrés García Madrid, el Recinto Ferial y el parque Andalucía. Esta concentración de espacios verdes, junto con los equipamientos situados sobre el eje perales, refuerza la necesidad de conectar el ámbito con estos elementos existentes, consolidando su integración urbana y funcional.

El eje verde - zonas verdes planteadas que acompañan el recorrido de la vía férrea, deberán considerar las soluciones de las condiciones acústicas a fines de realizar una adecuada calificación de las mismas.

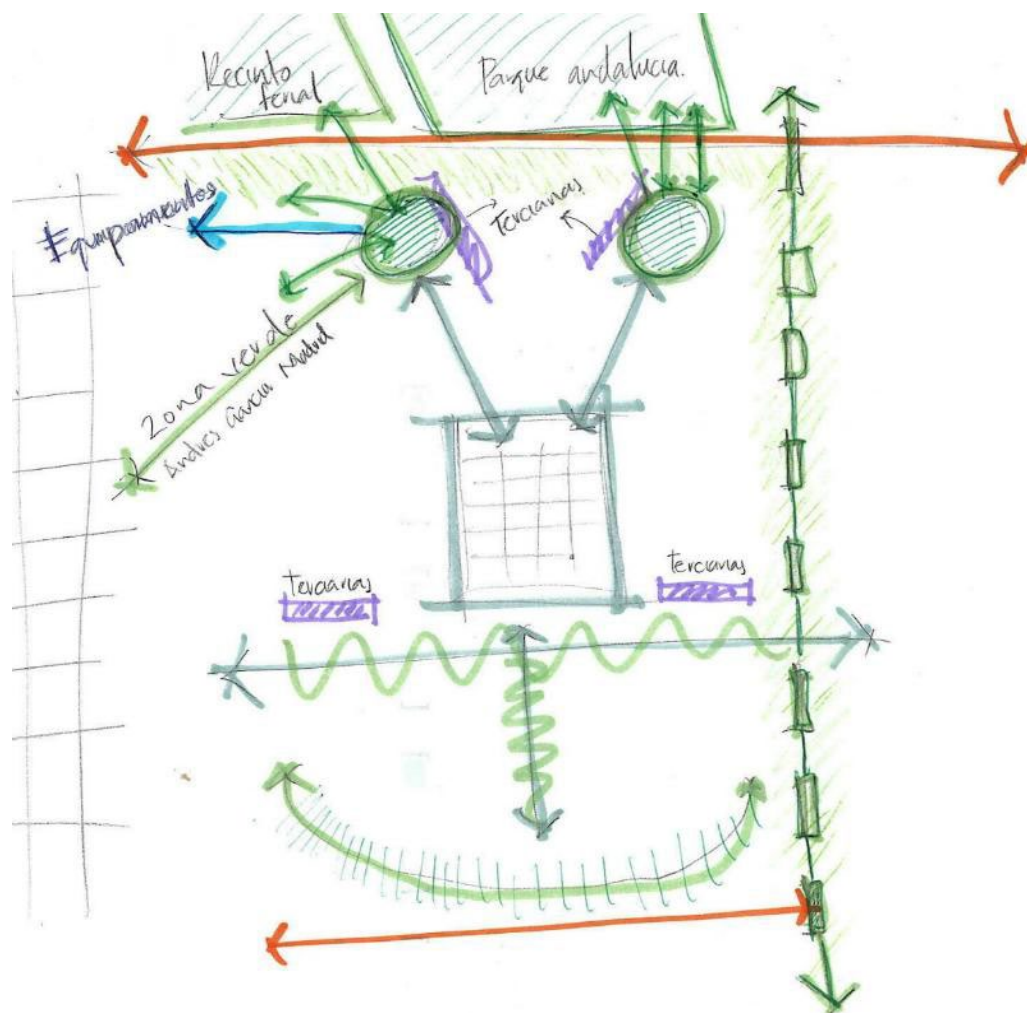


Figura 54. Elementos que condicionan la ordenación del ámbito AA. 02 La Estación.

En el gráfico anterior se resumen las determinantes y **oportunidades** que condicionan la ordenación del ámbito. Las esquinas noroeste y noreste destacan por su potencial para integrar zonas verdes y espacio público. En particular, la esquina noroeste se diferencia por su conexión directa con los equipamientos existentes y el parque Andrés García Madrid, conservando además el trazado histórico de la vereda del Molino.

La necesidad de conectar e integrar el ámbito con el resto del municipio plantea la oportunidad de canalizar dos flujos principales hacia el centro del ámbito. Estos flujos, identificados previamente, pueden materializarse mediante ejes verdes o peatonales que lo vinculen transversalmente con la ciudad.

Asimismo, la implantación de usos terciarios y de servicios en planta baja, especialmente sobre estos ejes de conexión, contribuirá a dinamizar la vida urbana y fomentar la actividad social en el entorno.

1.2.5 Resumen de condiciones

CONDICIONES URBANÍSTICAS

Condicionante analizada	Tipo
Movilidad	Afección del borde este, por ferrocarril generando una zona de protección. Integración y continuidad de ciclo ruta, así como con las vías perimetrales al ámbito, M-406, Calle Camino Viejo de Pinto y Av. de Los Ángeles.
Base Aera	Genera limitaciones de altura y servidumbres
Getafe Terminal	Articulación de conexión planteada por P.E. en zona verde del ámbito
Dinámica vecinal	Integración con la trama residencial y mezcla de usos que dinamizan el espacio público, efecto que se evidencia en Juan de la Cierva.
Zona Industrial	Necesidad de transición adecuada entre usos industriales y residenciales
Estructura Verde	Necesidad de dar continuidad y conectar con el entorno.
Dotación	Conexión peatonal y mejora del acceso a la estación de cercanías.

CAPÍTULO 2 ANÁLISIS DEL PLANEAMIENTO MUNICIPAL VIGENTE

2.1 Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

Es de aplicación tras la modificación introducida por la Ley 12/2023 por el derecho a la vivienda, que ha dado la siguiente redacción al artículo 20.1.b)

b) Destinar suelo adecuado y suficiente para usos productivos y para uso residencial, con reserva en todo caso de una parte proporcionada a vivienda sujeta a un régimen de protección pública que, al menos, permita establecer su precio máximo en venta, alquiler u otras formas de acceso a la vivienda, como el derecho de superficie o la concesión administrativa.

Esta reserva será determinada por la legislación sobre ordenación territorial y urbanística o, de conformidad con ella, por los instrumentos de ordenación, garantizará una distribución de su localización respetuosa con el principio de cohesión social y comprenderá, como mínimo, los terrenos necesarios para realizar el 40 por ciento de la edificabilidad residencial prevista por la ordenación urbanística en el suelo rural que vaya a ser incluido en actuaciones de nueva urbanización y el 20 por ciento en el suelo urbanizado que deba someterse a actuaciones de reforma o renovación de la urbanización.

Por lo tanto, el 20% de la edificabilidad total 67.643m²c, deberá destinarse a viviendas de protección pública. El cálculo del mismo se justifica en el capítulo 5. Descripción y justificación de la propuesta.

2.2 Plan General de Ordenación Urbana

El Plan General de Ordenación Urbana de Getafe, en adelante PGOU, fue aprobado por acuerdo del pleno de la corporación municipal de 25 de abril de 2003, y definitivamente por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid en sesión celebrada el día 22 de mayo de 2003, publicado en el BOCM número 277/3881 de 13 de octubre de 2003. El mencionado acuerdo se complementa en lo relacionado con las determinaciones de la ordenación aprobada aplazada, mediante nuevo acuerdo de 17 de junio de 2004, publicado en el BOCM número 156/105 del viernes 2 de julio de 2004.

El Plano de Clasificación del Suelo P-1 del PGOU, clasifica el suelo del ámbito AA-02 La Estación, como Suelo Urbano No Consolidado. En los Planos de Ordenación del suelo urbano del PGOU de Getafe, se reserva superficie para la red de espacio libre de uso público, a lo largo de la zona este del ámbito en sentido Sur-Norte, en colindancia con la línea del ferrocarril, además se delimita una superficie destinada a la red de infraestructuras, junto a la Estación de Cercanías “Getafe Industrial”, los usos lucrativos se localizan en la zona norte del ámbito, en el linde con la Calle Camino Viejo de Pinto y la Avenida de los Ángeles.

2.2.1 Ficha de Ordenación del PGOU

El anexo 4 del PGOU, contiene las fichas de ordenación conformando dos grupos: Suelo Urbano y Suelo Urbanizable. El Suelo Urbano a su vez se divide en Áreas de Planeamiento Incorporadas y en Ámbitos de Actuación, en este último se localiza el A.A.-02 La Estación, en la Ficha de Ordenación se recogen las condiciones y parámetros urbanísticos que se deben tener en cuenta para el desarrollo del ámbito AA-02 La Estación.

Los objetivos establecidos por el PGOU para el ámbito e indicados en la ficha son los siguientes:

- Ordenar los terrenos al oeste del ferrocarril, calificándolos para el uso residencial, de manera que sea la línea férrea la división entre los usos residenciales e industriales.
- Iniciar la traza de un nuevo viario sobre el FFCC que permita las conexiones en el sentido Este-Oeste.
- Obtener una zona verde que se destinará a Parque Urbano, que sirva de barrera frente al ferrocarril de los futuros desarrollos residenciales, y que incluya los Equipamientos Locales.
- Mejorar los accesos a la Estación de Cercanías y el frente del ámbito que da al Parque de Andalucía.

Las condiciones de desarrollo indicadas en la ficha son:

- Las alturas máximas y la superficie máxima edificable serán las ya fijadas en el apartado “dimensiones” de esta ficha.
- Las alturas máximas permitidas vendrán condicionadas por las servidumbres que impone el aeropuerto.
- Se valorará especialmente el impacto producido sobre el suelo por las actividades allí asentadas y el impacto del polígono Industrial “Los Ángeles” y de la explotación ferroviaria sobre el ámbito de actuación.
- En el proyecto de urbanización se establecerán las medidas preventivas y correctoras necesarias para garantizar los niveles de presión sonora exigibles para los usos proyectados según normativa vigente.

Es preciso indicar que el ámbito de estudio concuerda con el área homogénea U-12.

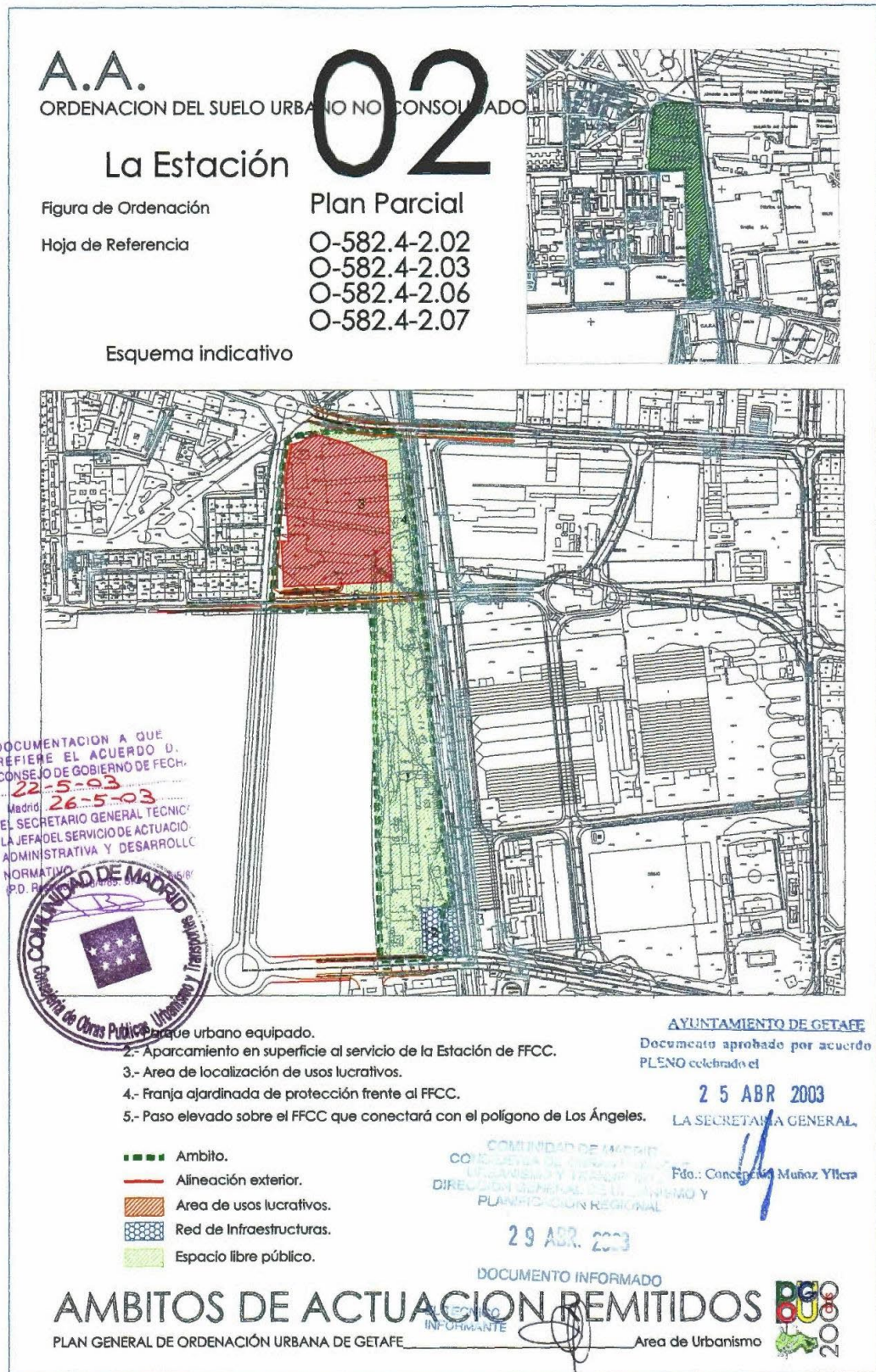


Figura 55. Ficha ámbito de actuación PGOU.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE GETAFE

22-5-03
26-5-03

Madrid
EL SECRETARIO GENERAL TÉCNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE
ADMINISTRACIÓN
NORMATIVA
P.D. Res.

FICHA RESUMEN DE CARACTERÍSTICAS

02

Suelo Urbano No Consolidado

A.A.

Ámbito de Actuación Remitido

Nombre

La Estación

Figura de Ordenación:

PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR

Uso global:

Residencial

Delimitación:

La que figura en planos y en el esquema indicativo

Dimensiones

Superficie total de la actuación (m ² s):	(*)	82.340,00
Superficie de suelo destinado a usos lucrativos (m ² s):		26.174,00
Superficie de cesiones de suelo para Redes Públicas (m ² s):		64.794,00
Superficie máxima construible (m ² t):		67.643,00
Número máximo de plantas:		V y VI
Estimación de la capacidad de la ordenación:		700 viviendas

Modalidad de gestión

Iniciativa de Planeamiento:	PRIVADA
Sistema de Ejecución:	COMPENSACIÓN
Area Homogénea:	U-12
Coeficiente de Edificabilidad: m ² c/ m ² s	0,8215

Otros datos

Fecha de aprobación del texto inicial de Convenio:	-
Edificabilidad de cesión al Ayuntamiento m ² c	-
Promotor:	-

Objetivos

- Ordenar los terrenos al Oeste del FFCC, calificándolos para el uso residencial, de manera que sea la línea férrea la división entre los usos residenciales e industriales.
- Iniciar la traza de un nuevo viario sobre el FFCC, permita las conexiones en el sentido Este-Oeste.
- Obtener una zona verde, que se destinará a parque urbano, que sirva de barrera frente al FFCC de los futuros desarrollos residenciales, y que incluya los Equipamientos Locales.
- Mejorar los accesos a la estación de cercanías y el frente del ámbito que da al parque de Andalucía.

AYUNTAMIENTO DE GETAFE

Pleno celebrado el

25 ABR 2003

LA SECRETARÍA GENERAL

Condiciones para el desarrollo

- Las alturas máximas y la superficie máxima edificable, serán las ya fijadas en el apartado dimensiones de esta ficha.
 - Las alturas máximas permitidas vendrán condicionadas por las servidumbres que impone el aeropuerto.
 - Se valorará especialmente el impacto producido sobre el suelo por las actividades allí asentadas y el impacto del Polígono Industrial " Los Ángeles " y de la explotación ferroviaria sobre el ámbito de actuación.
- En el proyecto de urbanización se establecerán las medidas preventivas y correctoras necesarias para garantizar los niveles de presión sonora exigibles para los usos proyectados según normativa vigente.

(*). La Zona Verde Pública, propiedad del Ayuntamiento que queda incluida en el ámbito (8.628 m²), ya está descontada de la superficie total puesto que no va a generar aprovechamiento.

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE GETAFE

Área de Urbanismo

Figura 56. Ficha ámbito de actuación del PGOU. Resumen de características.

SUPERFICIE CONSTRUIDA 67.641		LOCAL			GENERAL			SUPRAMUNICIPAL			ESTANDARES	TOTALES	DIFERENCIA
		Mínimo	Previsto	Diferencia	Mínimo	Previsto	Diferencia	Mínimo	Previsto	Diferencia	TOTALES	PREVISTOS	
INFRAESTRUCTURAS	Comunicaciones					13.550						13.550	13.550
	Sociales											-	-
	Energéticas											-	-
	SUMA		-	-	13.528	13.550	22				13.528	13.550	22
EQUIPAMIENTOS	Zonas Verdes	10.146	10.150	4	13.528	13.550	22				23.674	23.700	26
	Sociales											-	-
SERVICIOS	Urbanos					17.394						17.394	17.394
	SUMA	10.146	10.150	4	20.292	17.394	- 2.898				30.438	27.544	- 2.894
TOTALES		20.292	20.300	8	47.349	44.494	- 2.855				67.641	64.794	- 2.847

* La diferencia entre la superficie de Redes Generales requerida y la prevista en el ámbito será monetarizada, conforme a las determinaciones de la Ley 9/2001 de la Comunidad de Madrid

EL TÉCNICO
INFORMANTE

DOCUMENTO INFORMADO

29 ABR. 2003

CONSEJO DE ORDENACIÓN DE TERRITORIO
DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DE TERRITORIO Y
PLANIFICACIÓN MEDIOAMBIENTAL

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE GETAFE

AYUNTAMIENTO DE GETAFE

Documento aprobado por acuerdo
PL 590 celebrado el

25 ABR. 2003

LA SECRETARÍA GENERAL

Fdo.: Concepción Muñoz Yllera

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE FECHA
22-5-03

Madrid, 26-5-03

EL SECRETARIO GENERAL, TÉCNICO
LA JEFA DEL SERVICIO DE ACTUACIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESARROLLO
NORMATIVO

(P.D. 26-5-03) (L. 558)

Comunidad de Madrid
Comité de Ordenación de Territorio
Urbanismo y Transportes

Servicios Técnicos Municipales

Figura 57. Cuadro resumen de estándares de redes públicas.

La superficie total del ámbito A.A.02 “La Estación” según el PGOU de Getafe es de 90.968,00 m², de la que 82.340,00 m² constituyen el área de actuación susceptible de generar aprovechamiento, puesto que se descuentan del total los 8.628,00 m² de Zona Verde Pública (propiedad del Ayuntamiento de Getafe) que queda incluida en el ámbito. El coeficiente de edificabilidad establecido para el A.A.02 es de 0.8215 m²c/m²s siendo la superficie máxima construible de 67.643,00 m²c. La ficha incluye una estimación del número de viviendas resultantes de la ordenación, que alcanza las 700 viviendas.

La ficha fija un número máximo de plantas de V y VI, que estará condicionada por las limitaciones de cota derivadas del “Cono de Vuelo Aeroportuario”. El cumplimiento de las alturas máximas fijadas por las servidumbres aeronáuticas se justificará, y dará cumplimiento a lo exigido por el Ministerio de Defensa (Estado Mayor del Aire, Sección de Espacio Aéreo).

Además, se fija la superficie de cesiones de suelo para las Redes Públicas, que asciende a 64.794 m²s, pese a que el PGOU establece los estándares totales en 64.643 m² señalando que la diferencia entre la superficie de Redes Generales requerida y la prevista en el ámbito será monetizada conforme a las determinaciones de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid. A esto hay que añadir que las reservas previstas para redes generales por el PGOU de Getafe (aprobado definitivamente en 2003) se estimaron aplicando los estándares vigentes en su momento en la Ley 9/2001 (un total de 70 m²s/100 m²c para las Redes Generales). Sin embargo, con posterioridad se modificó la citada Ley rebajando la exigencia de la reserva para Redes Generales a 20 m²s/100 m²c.

ÁREA DE URBANISMO
Servicios Técnicos Municipales
238

CUMPLIMIENTO CON LOS ESTÁNDARES DE REDES EN SUELO URBANO NO CONSOLIDADO

DESARROLLO	CLASE DE SUELO		SUPERFICIE (m2s)	SUPERFICIE CONSTRUÍDA (m2c)	ESTÁNDARES LEGALES REDES:			PREVISIÓN DE PGOU			DIFERENCIA
					GENERALES	LOCALES	TOTALES	GENERALES	LOCALES	TOTALES	
EL ROSÓN	SUNC	AA01	185.906	287.375	201.163	86.213	287.375	21.994	86.212	108.206	- 179.169
LA ESTACIÓN	SUNC	AA02	82.340	67.641	47.349	20.292	67.641	44.494	20.300	64.794	- 2.847
EL QUIJOBAR	SUNC	AA03	526.836	157.439	110.207	47.232	157.439	208.604	48.000	256.604	99.165
PTA. GETAFE	SUNC	AA04	80.790	112.000	78.400	33.600	112.000	-	33.600	33.600	- 78.400
PARCELA L-2	SUNC	AA05	16.555	19.918	13.943	5.975	19.918	3.068	6.000	9.068	- 10.850
ILUSTRACIÓN	SUNC	AA06	39.636	47.759	33.431	14.328	47.759	13.019	14.330	27.349	- 20.410
TROPIC COSTA	SUNC	AA07	17.137	20.640	14.448	6.192	20.640	4.250	6.200	10.450	- 10.190

* La diferencia entre la superficie de Redes Generales requerida y la prevista en el ámbito será monetizada, conforme a las determinaciones de la Ley 9/2001 de la Comunidad de Madrid

Figura 58. Cuadro cumplimiento de los estándares de redes en suelo urbano no consolidado.

El esquema de ordenación localiza en el extremo noroeste del ámbito, el área destinada a la implantación de usos lucrativos, con una superficie de 26.174,00 m²s. En la zona Este del ámbito, a lo largo de la línea de ferrocarril que delimita el ámbito, se dispone una superficie destinada a Espacio Libre Público concebida para la implantación de un parque urbano equipado, que contendrá una franja ajardinada de protección frente al ferrocarril. Al sur del ámbito, se incluye en el esquema de ordenación de la ficha una superficie para Red de Infraestructuras destinada a la ejecución de un aparcamiento en superficie al servicio de la Estación de Cercanías “Getafe Industrial”. Por último, se refleja en el esquema de ordenación de la ficha la previsión de la prolongación del viario en la Avenida de Los Ángeles con el fin de posibilitar en el futuro la construcción de un paso elevado sobre el ferrocarril que permita mejorar la conexión con el Polígono Industrial de Los Ángeles, situado al Este del ámbito objeto del presente borrador de Planeamiento.

En lo que se refiere a la superficie del Ámbito, la medición real del territorio que lo ocupa es de 90.968,00 m², coincidente con la que incorpora la Ficha Urbanística del Plan General (82.340,00 m² + 8.628,00 m²), que resulta diferente a la obtenida de sumar las diferentes superficies registrales de las parcelas que configuran el Ámbito.

2.2.2 Zona de Ordenanza 16.C

De acuerdo a lo establecido en el artículo 106 de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Getafe, el Ámbito de Actuación de La Estación queda regulado por la Zona de Ordenanza 16, aplicable a la zona del suelo urbano situada en el espacio entre el ferrocarril Madrid-Badajoz y la N-401. El Ámbito de Actuación de La Estación constituye la Subzona C de dicha zona de ordenanza. Las condiciones particulares para la Subzona C de la Zona 16 son las siguientes:

El objetivo de la presente ordenanza es la transformación a lo largo del tiempo del tejido industrial existente, hasta su total extinción, en un área residencial, con el fin de integrarlos adecuadamente en el tejido urbano residencial próximo y cualificar y mejorar el entorno de la estación del ferrocarril "Getafe Industrial", facilitar el acceso y aparcamiento a la misma y crear un extenso espacio libre público de parque que aisle y proteja el área urbana residencial de las vías del ferrocarril y del Polígono Industrial de los Ángeles. Se delimita como un Ámbito de Actuación, A.A.-02 "Estación" y para su desarrollo será preceptiva la redacción de los instrumentos de planeamiento de desarrollo correspondientes.

En tanto no se aprueben definitivamente los instrumentos de planeamiento de desarrollo correspondientes, las actividades industriales existentes tendrán la consideración de fuera de ordenación, no permitiéndose más que las obras de consolidación, mantenimiento y ornato público que sean necesarias mientras dure la actividad. Queda prohibido cualquier aumento de superficie, ampliaciones, reformas integrales, así como las que supongan cambio de la actividad.

- Tipología Edificatoria.
Manzana Abierta/Edificación Abierta.
- Condiciones de volumen:
Las establecidas en la correspondiente ficha del A.A.02
- Condiciones de uso.
Uso característico: Residencial
Usos compatibles: Los fijados en la ficha de subzona de ordenanza

De acuerdo con lo recogido en la ficha correspondiente a la Zona de Ordenanza 16 (Subzona C), el Plan General de Ordenación Urbana de Getafe fija un Aprovechamiento Tipo de 0,80454 m² RCL/m²s.

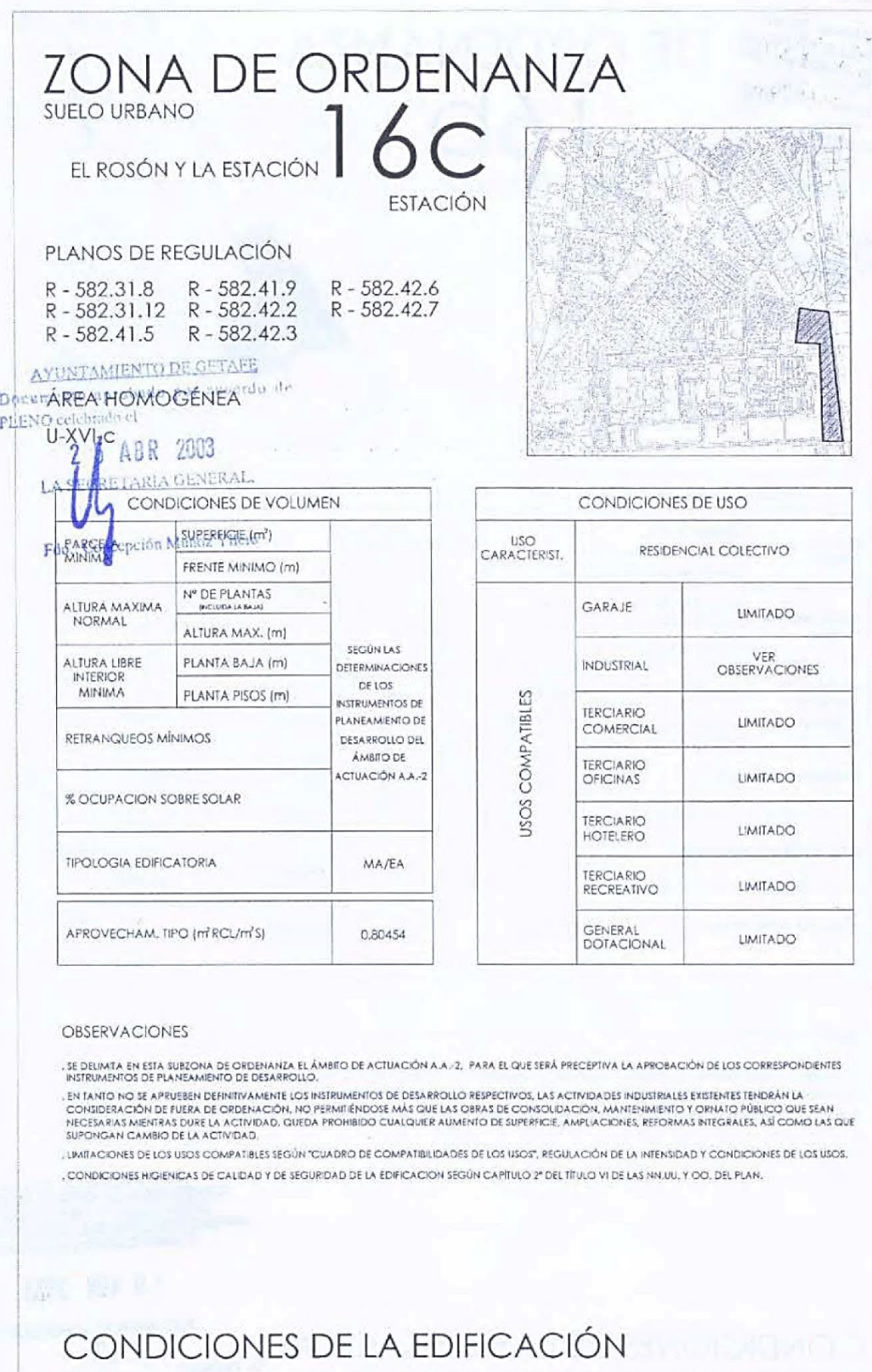


Figura 59. Zona de Ordenanza 16C del PGOU

2.3 Proceso de Tramitación Plan Parcial A.A.02 “La Estación”.

Es necesario señalar que el presente ámbito, denominado A.A.02 “La Estación” inició un proceso de tramitación que fue aprobado inicialmente por el Ayuntamiento de Getafe en la sesión celebrada por la Junta de Gobierno el 23 de junio de 2021. Posteriormente, se sometió a un periodo de información pública que finalizó el 23 de septiembre de 2021.

Una vez concluido dicho periodo y realizadas las correcciones pertinentes, el órgano ambiental emitió la Declaración Ambiental Estratégica, analizando el documento del Plan Parcial en relación con:

- Contaminación acústica.
- Calidad de los suelos.
- Efectos ambientales del contexto circundante.
- Evaluación de las alternativas planteadas.

La Declaración Ambiental Estratégica concluye lo siguiente:

Por todo lo anterior, se informa desfavorablemente el Plan Parcial de Reforma Interior del A.A.02 “La Estación”, de Getafe, al no quedar garantizada la viabilidad ambiental de los usos previstos en el contexto en el que se ubica el ámbito de ordenación.

En consecuencia, la ordenación y las soluciones propuestas en el Plan Parcial A.A.02 “La Estación” no respondieron a las condiciones ambientales necesarias para asegurar su viabilidad.

CAPÍTULO 3 CONCLUSIONES DEL DIAGNÓSTICO

Las determinantes que condicionan el desarrollo del ámbito AA-02 La Estación, se resumen en:

- La actuación de **soterramiento del paso elevado de la Calle fundidores**, propuesta por el Ayuntamiento, es un elemento determinante para la integración y articulación del ámbito AA.-02 La Estación y del polígono Los Ángeles con la estructura verde planteada y existente.
- Es necesario la **conexión** desde la esquina noroeste, norte y noreste del ámbito, con los equipamientos, zonas verdes y espacios públicos existentes.
- Se deberá considerar los elementos contenidos en la ficha del PGOU, en especial la conexión y alineación que se plantea el numeral 5. **Paso elevado sobre el FFCC que conectara con el polígono de Los ángeles.**
- La nueva ordenación deberá contemplar **usos terciarios en primera planta**, buscando generar interacciones sociales y de barrio.
- Se deberá **articular o unir los tramos de la ciclovía existentes**, en el parque Andalucía al norte del ámbito y el tramo localizado sobre el Paseo John Lennon que inicia/termina en la estación de Getafe Terminal.
- No se evidencia la necesidad de la **vía sur-norte trazada en paralelo al cuartel militar** podría modificarse, en caso de justificarse, tras culminar el análisis de los aforos y de movilidad.

- Se considera que la ordenación del ámbito AA-02 “La Estación”, deberá propender por una ordenación variada que permita una oferta inmobiliaria diversa, mediante la integración de diferentes tipologías edificatorias.
- Se debe hacer una propuesta de conjunto con la estación de ADIF y con la problemática detectada de aparcamiento descontrolado en la conexión con la M-406.
- Debe estudiarse a partir de los estudios acústicos correspondientes, la posibilidad de que los espacios libres resultantes puedan tener un cierto grado de estancialidad.
-
- Debe plantearse una solución a las afecciones del trazado de la vía del tren que se armonice con la futura actuación indicada por el Ayuntamiento de soterramiento del paso elevado de la Calle fundidores.

Los estudios que soportarán la nueva ordenación y tramitación del futuro Plan Parcial deberán considerar los informes sectoriales emitidos en la tramitación anterior, la actualización de los mismos, y solventar las deficiencias detectadas.

Desde un punto vista normativo, existe un condicionante que de la Ley nuevo, frente al cumplimiento de las condiciones, esto es el aumento de vivienda protegida hasta el 20% de la edificabilidad residencial auspiciado por la modificación del artículo 20.1.b del TRLSRU. De este modo, tanto las determinaciones estructurantes como las pormenorizadas siguen siendo las mismas que las ya indicadas.

VOLUMEN 3. PLANOS DE INFORMACIÓN

I.1-Situación.

I.2-Levantamiento Topográfico.

I.3-Parcelas Catastrales.

I.4-Estructura de la Propiedad.

I.5-Planeamiento Vigente.

I.6. Redes Públicas.

I.7-Afecciones Sectoriales:

I.7a-Afección. Carreteras.

I.7b- Afección. Servidumbres Aeronáuticas.

I.7c- Afección. Ferroviaria.

I.7d- Afección. Ambientales.

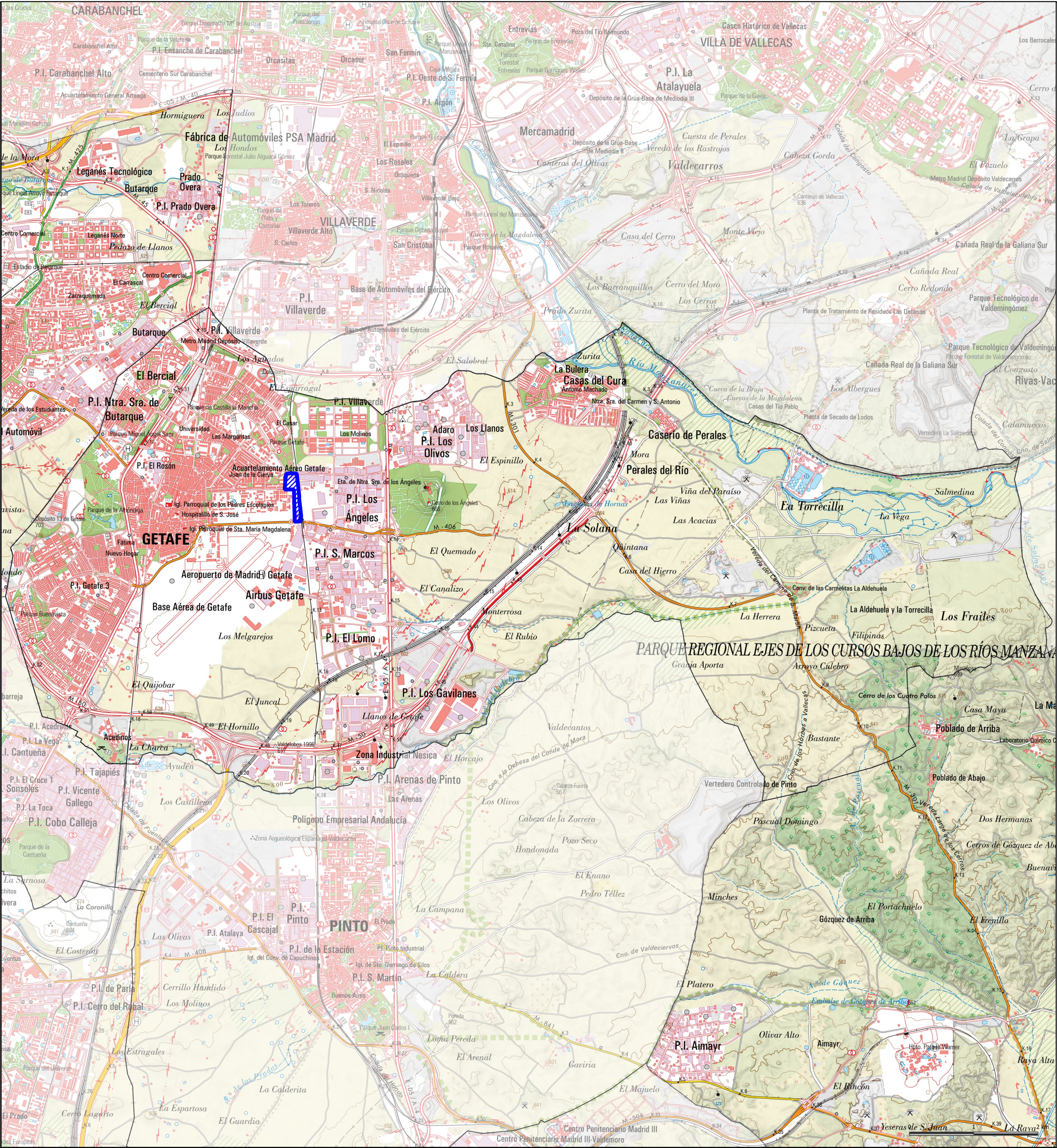
I.8-Infraestructuras existentes:

I.8a-Infraestructura existente. Red de Gas

I.8b- Infraestructura existente. Red de Telecomunicaciones

I.8c- Infraestructura existente. Red de Abastecimiento

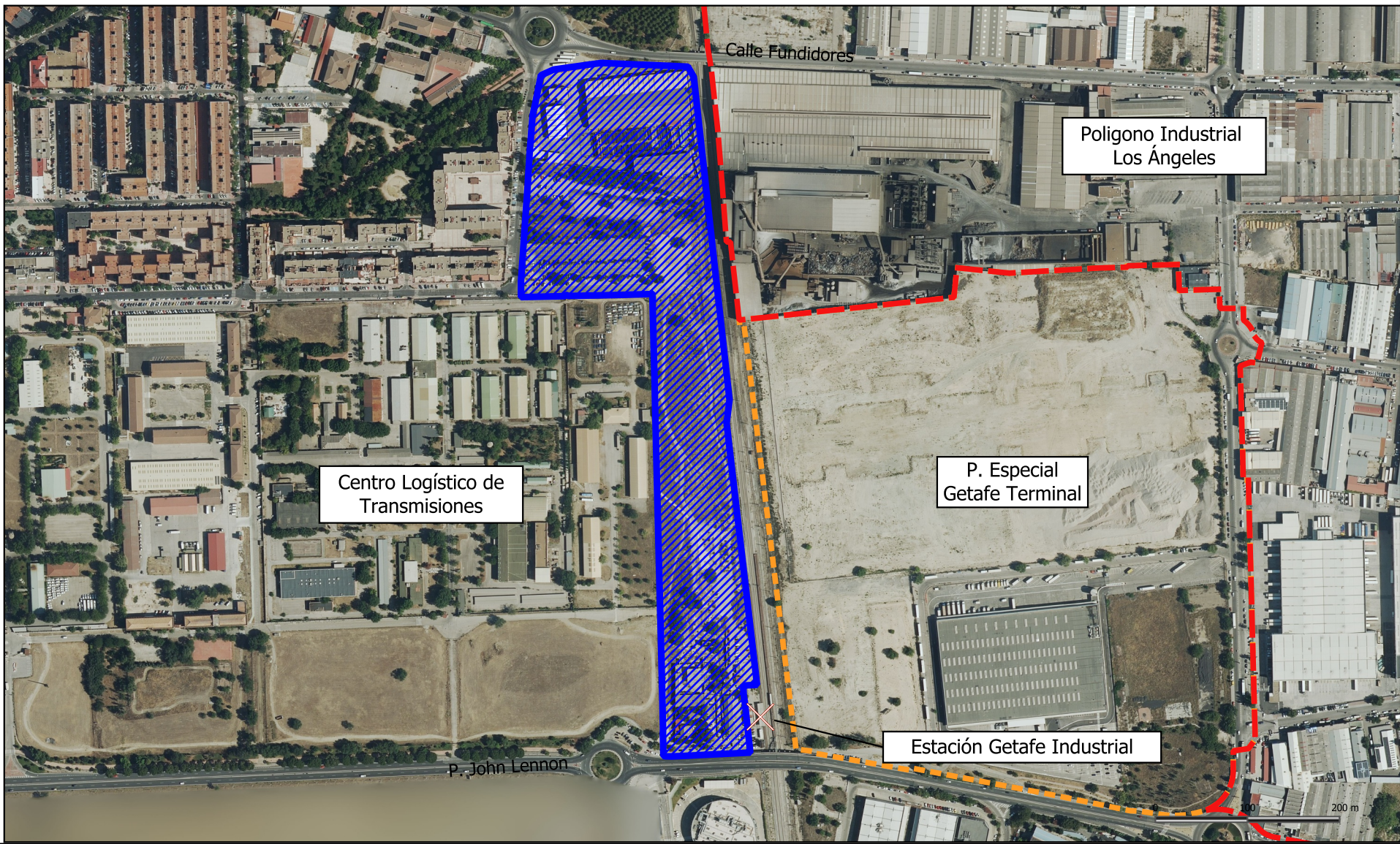
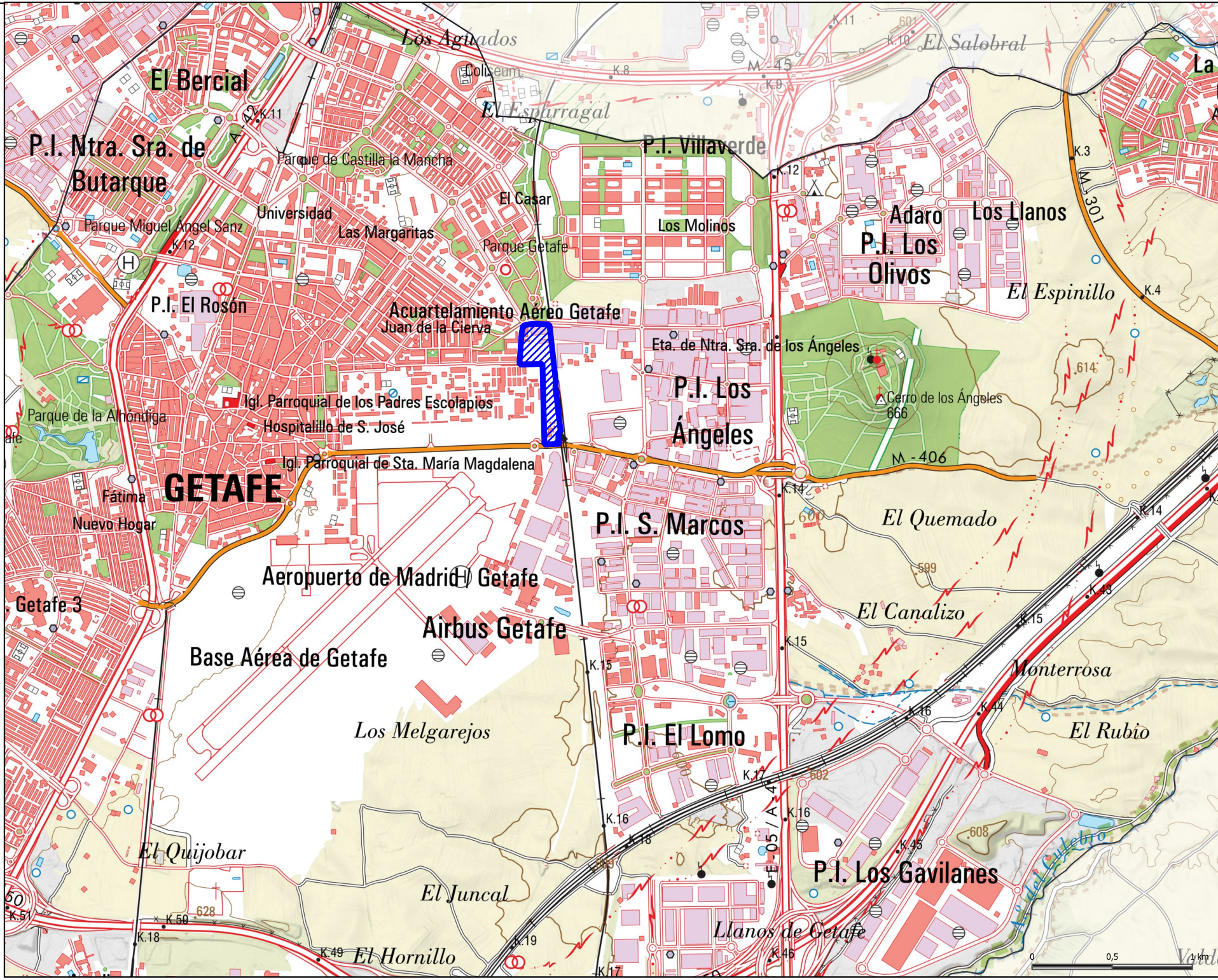
I.8d- Infraestructura existente. Red de Saneamiento



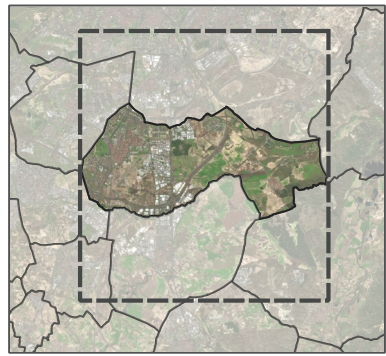
LEYENDA

Límite Ámbito

Nota: la información utilizada en los planos procede de fuentes oficiales, y se encuentra georreferenciada en el sistema de coordenadas ETRS 89 - 30N



LOCALIZACIÓN TERRITORIAL



PROYECTO: PLAN PARCIAL

AA-02 LA ESTACIÓN

TÍTULO DEL PLANO
Situación

ESCALA
Varias

PROYECTO
2509

ESCALA GRÁFICA
En imagen

FECHA
Julio 2026

EQUIPO REDACTOR

GRUPO
SC

Natalia Chinchilla
Arq. Col. 12282 COAM
David Rojo
Arq. Col. 2956 COACYLE

PROMOTOR

mvc.

METROVACESA

Segundo Mata 1, 2º, 5. 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid Telf. +34 917 144 220 www.spatialconcepts.es

I.1.



LEYENDA

Límite del ámbito A.A.02 - "La Estación"

Punto Definición Geométrica

Curvas de Nivel

ID Punto	X	Y
1	439603.66	4462356.17
2	439603.65	4462373.75
3	439611.89	4462494.00
4	439616.19	4462552.30
5	439625.31	4462597.14
6	439639.30	4462603.41
7	439690.93	4462610.53
8	439794.88	4462606.48
9	439791.24	4462595.37
10	439830.06	4462244.68
11	439826.90	4462219.37
12	439859.94	4461935.00
13	439859.94	4461935.00
14	439845.40	4461924.93
15	439852.61	4461861.42
16	439767.00	4461857.22
17	439761.04	4461857.35
18	439765.31	4461857.64
19	439746.42	4462359.54

CONVENCIONES:

Arbol

Pozo

Farola

Alumbrado

Imbornal

Bolardos

Bancos

LOCALIZACIÓN TERRITORIAL

N

PROYECTO: PLAN PARCIAL

AA-02 LA ESTACIÓN

TÍTULO DEL PLANO

Levantamiento Topográfico

ESCALA

1.750

PROYECTO

2509

ESCALA GRÁFICA

0 10 20 m

FECHA

Julio 2026

EQUIPO REDACTOR

GRUPO Natalia Chinchilla

Arq. Col. 12282 COAM

David Rojo

Arq. Col. 2956 COACYLE

PROMOTOR

mvc.

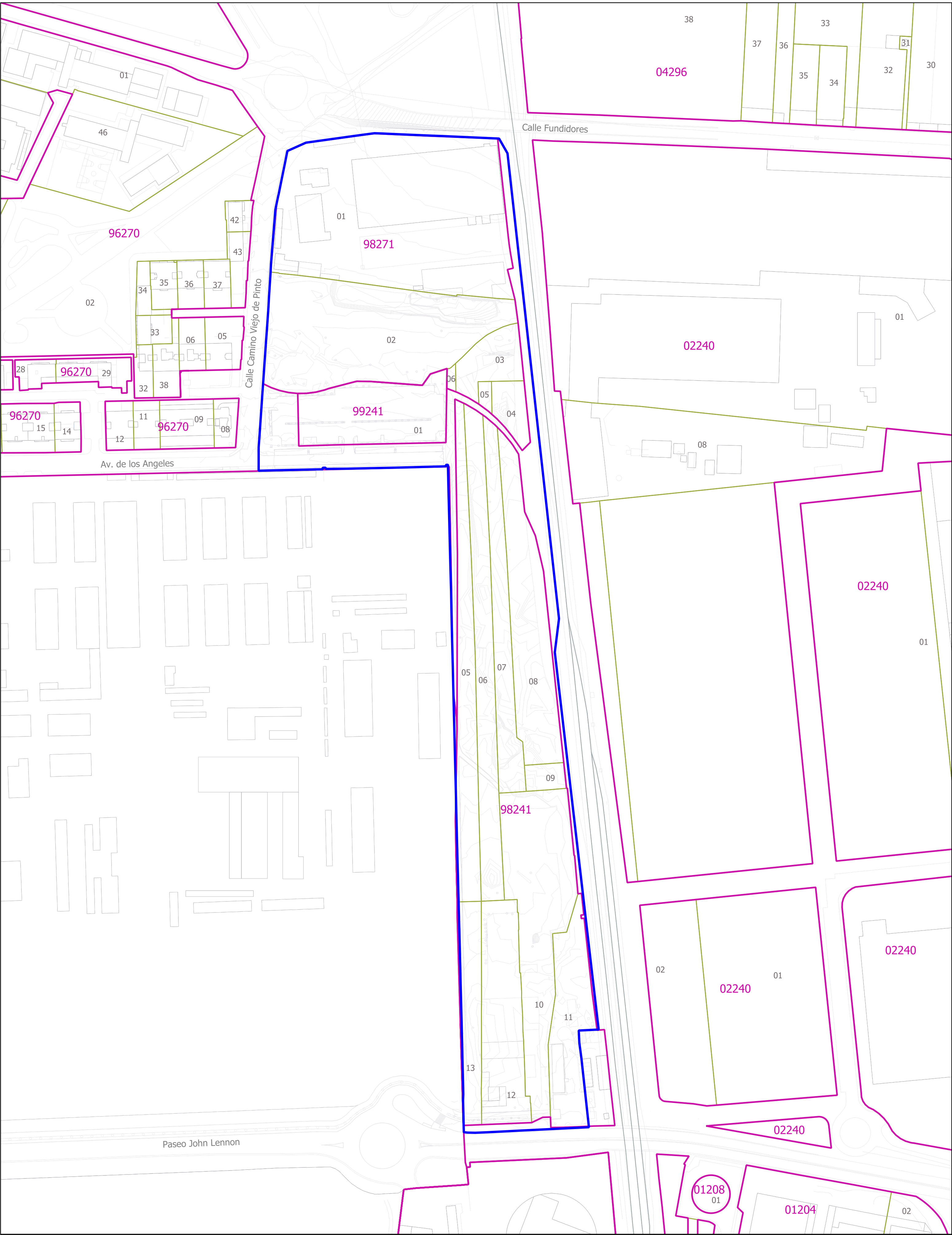
METROVACESA

Segundo Mata 1, 2ª, 5. 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid

Telf. +34 917 144 220

www.spatialconcepts.eu

I.2.



LEYENDA

- Límite del ámbito A.A.02 - "La Estación"
- 123 Polígono
- 123 Parcela

LOCALIZACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO: PLAN PARCIAL
AA-02 LA ESTACIÓN

TÍTULO DEL PLANO
Parcelas Catastrales

ESCALA 1.750 PROYECTO 2509

ESCALA GRÁFICA 0 10 20 m

FECHA Julio 2026

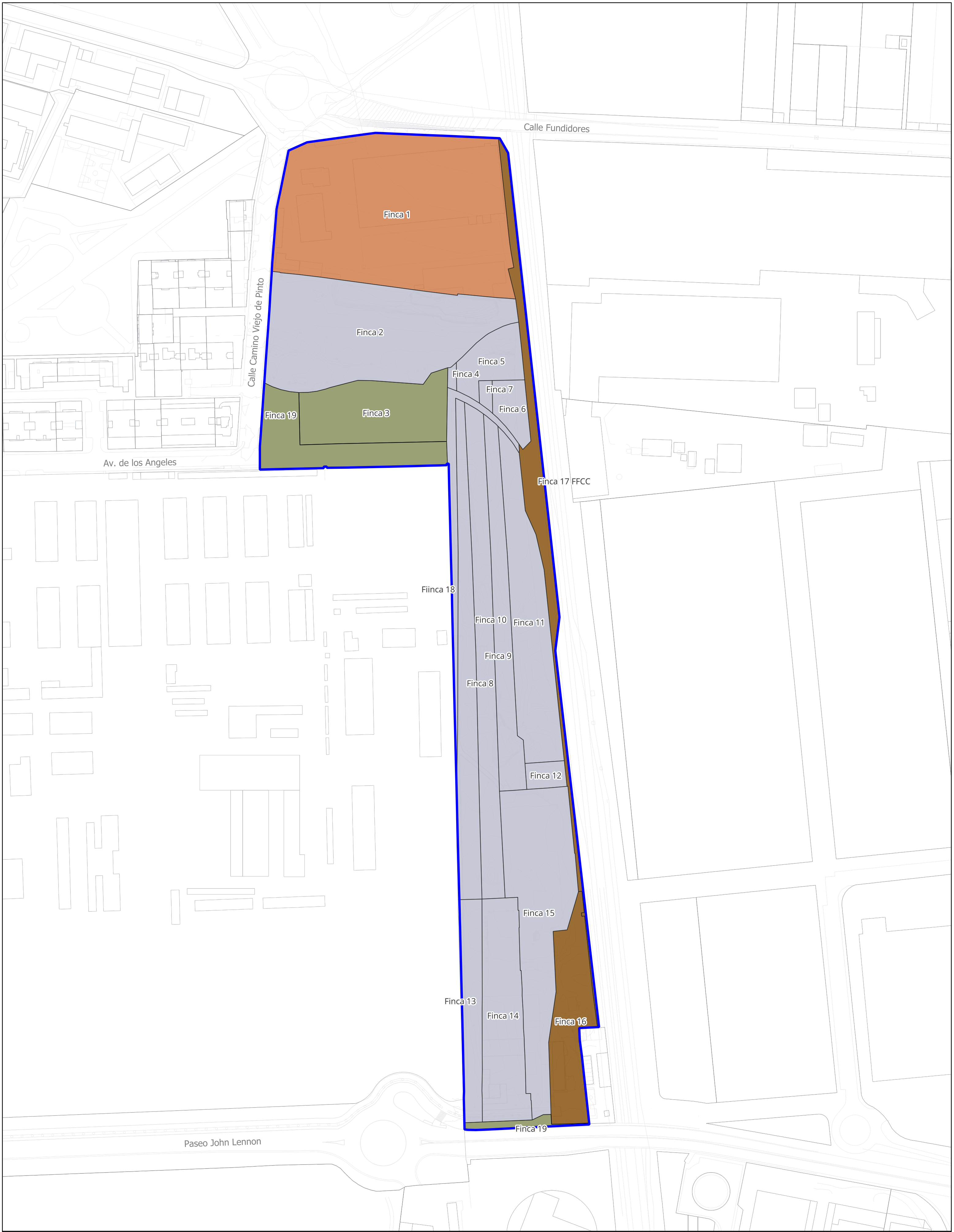
EQUIPO REDACTOR
GRUPO SC
Natalia Chinchilla
Arq. Col. 12282 COAM
David Rojo
Arq. Col. 2956 COACyLE

PROMOTOR
mvc. METROVACESA

I.3.

Nota: la información utilizada en los planos procede de fuentes oficiales, y se encuentra georeferenciada en el sistema de coordenadas ETRS 89 - 30N

Segundo Mata 1, 2ª, 5. 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid Telf. +34 917 144 220 www.spatialconcepts.eu



LEYENDA

— Límite del ámbito A.A.02 - "La Estación"

Estructura de la Propiedad

- ADIF
- Laminados Comavesa S.A.
- Ayuntamiento
- Metrovacesa Suelo y Promoción, S.A.

Finca	Propiedad	Superficie	Superficie aportada
1	Laminados Comavesa, S.A.	19.317,00 m ²	19.317,00
2	Metrovacesa Suelo y Promoción, S.A.	12.192,00 m ²	12.192,00
3	Ayuntamiento de Getafe	3.986,00 m ²	3.986,00
4	Metrovacesa Suelo y Promoción, S.A.	117,00 m ²	117,00
5	Metrovacesa Suelo y Promoción, S.A.	1.834,00 m ²	1.834,00
6	Metrovacesa Suelo y Promoción, S.A.	1.932,00 m ²	1.932,00
7	Metrovacesa Suelo y Promoción, S.A.	207,00 m ²	207,00
8	Metrovacesa Suelo y Promoción, S.A.	4.940,00 m ²	4.940,00
9	Metrovacesa Suelo y Promoción, S.A.	5.505,00 m ²	5.505,00
10	Metrovacesa Suelo y Promoción, S.A.	3.802,00 m ²	3.802,00
11	Metrovacesa Suelo y Promoción, S.A.	6.224,00 m ²	6.224,00
12	Metrovacesa Suelo y Promoción, S.A.	391,00 m ²	391,00
13	Metrovacesa Suelo y Promoción, S.A.	12.716,00 m ²	12.716,00
14	Metrovacesa Suelo y Promoción, S.A.	5.230,00 m ²	5.230,00
15	Metrovacesa Suelo y Promoción, S.A.	8.410,00 m ²	8.410,00
16	ADIF	5.402,00 m ²	5.402,00
17	Vial FFCC	-	5.545,00
18	Vial Interior ámbito	-	1.701,10
19	Raíz (14117) ayto/Getafe	-	4.161,00

LOCALIZACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO: PLAN PARCIAL

AA-02 LA ESTACIÓN

TÍTULO DEL PLANO

Estructura de la Propiedad

ESCALA 1:750

PROYECTO 2509

ESCALA GRÁFICA 0 10 20 m

FECHA Julio 2026

EQUIPO REDACTOR

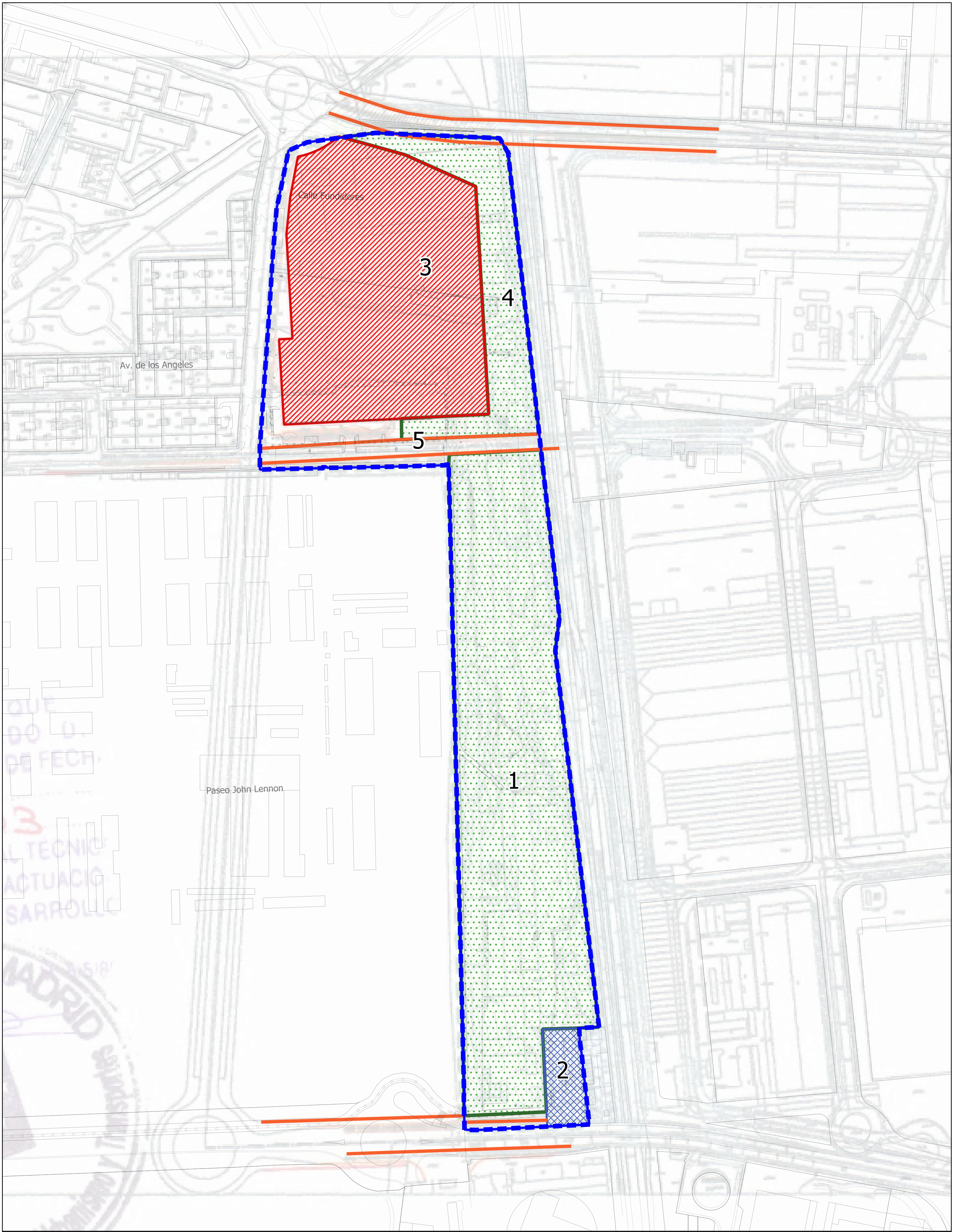
GRUPO SC Natalia Chinchilla
Arq. Col. 12282 COAM
David Rojo
Arq. Col. 2956 COACYLE

PROMOTOR

mvc. METROVACESA

Segundo Mata 1, 2º, 5. 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid Telf. +34 917 144 220 www.spatialconcepts.eu

Nota: la información utilizada en los planos procede de fuentes oficiales, y se encuentra georeferenciada en el sistema de coordenadas ETRS 89 - 30N



LEYENDA

- Límite del ámbito A.A.02 - "La Estación"
- ▨ Area de usos lucrativos
- ▨ Red de Infraestructura
- ▨ Espacio libre público
- Alineación exterior

1- Parque Urbano equipado
2- Aparcamiento en superficie al servicio de la Estación de FFCC
3- Area de localización de usos lucrativos
4- Franja ajardinada de protección frente al FFCC
5- Paso elevado sobre el FFCC que conectará con el polígono de Los Ángeles.

LOCALIZACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO: PLAN PARCIAL
AA-02 LA ESTACIÓN

TÍTULO DEL PLANO
Planeamiento Vigente

ESCALA 1.750 PROYECTO 2509

ESCALA GRÁFICA 0 10 20 m

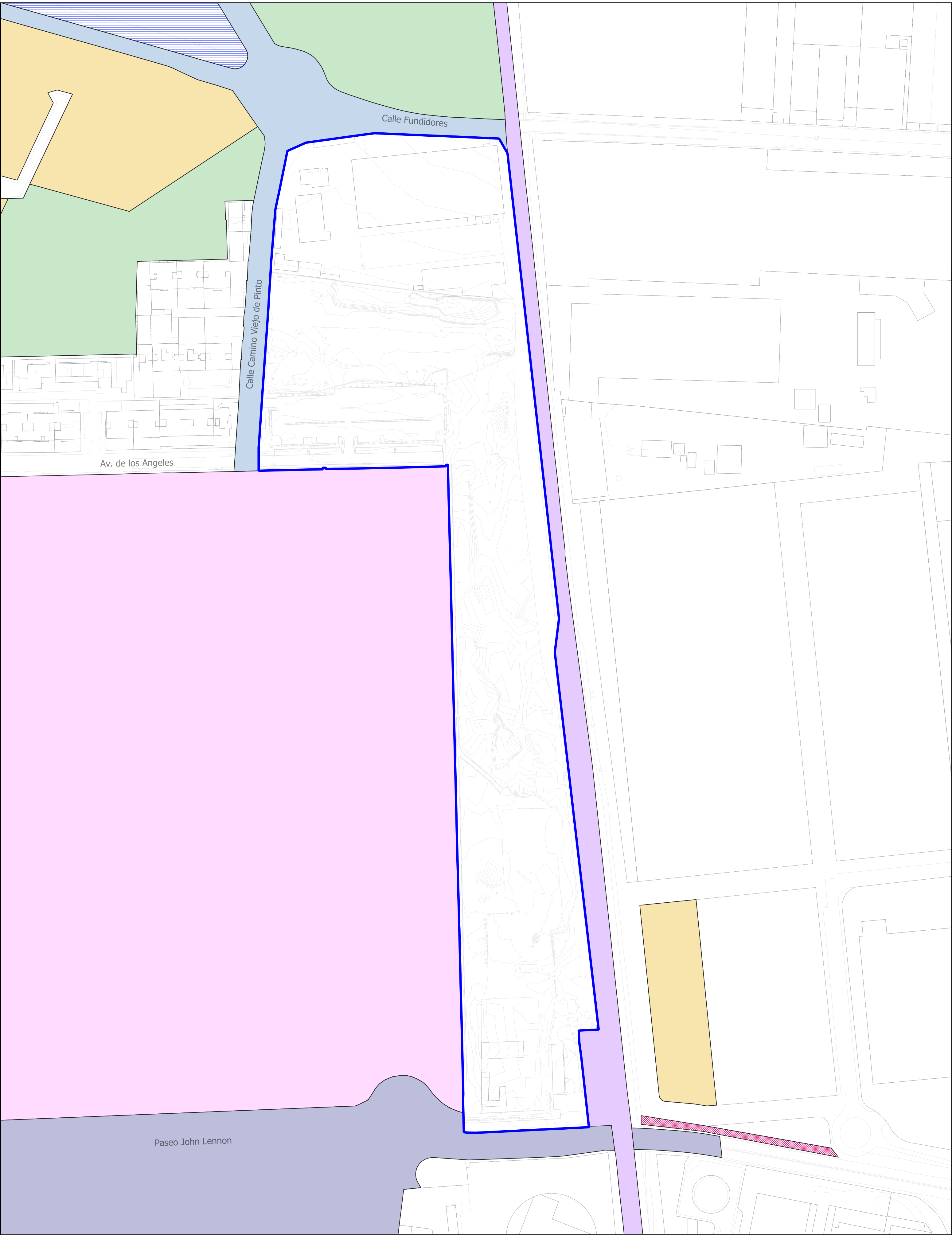
FECHA Julio 2026

EQUIPO REDACTOR
GRUPO SC Natalia Chinchilla
Arq. Col. 12282 COAM
David Rojo
Arq. Col. 2956 COACyLE

PROMOTOR
mvc. METROVACESA

Segundo Mata 1, 2ª, 5. 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid Telf. +34 917 144 220 www.spatialconcepts.eu

Nota: la información utilizada en los planos procede de fuentes oficiales, y se encuentra georeferenciada en el sistema de coordenadas ETRS 89 - 30N



LEYENDA

Límite del ámbito A.A.02 - "La Estación"

Redes supramunicipales

- Infraestructuras Ferroviaria
- Infraestructuras Sociales
- Infraestructuras Viarias

Redes Generales

- Equipamientos Sociales
- Infraestructuras Viarias
- Zonas Verdes y Espacios Libres

Red Local

- Zonas Verdes y Espacios Libres

LOCALIZACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO: PLAN PARCIAL

AA-02 LA ESTACIÓN

TÍTULO DEL PLANO

Redes públicas existentes

ESCALA 1.750 PROYECTO 2509

ESCALA GRÁFICA 0 10 20 m

FECHA Julio 2026

EQUIPO REDACTOR

GRUPO **SC**

Natalia Chinchilla
Arq. Col. 12282 COAM
David Rojo
Arq. Col. 2956 COACyLE

PROMOTOR

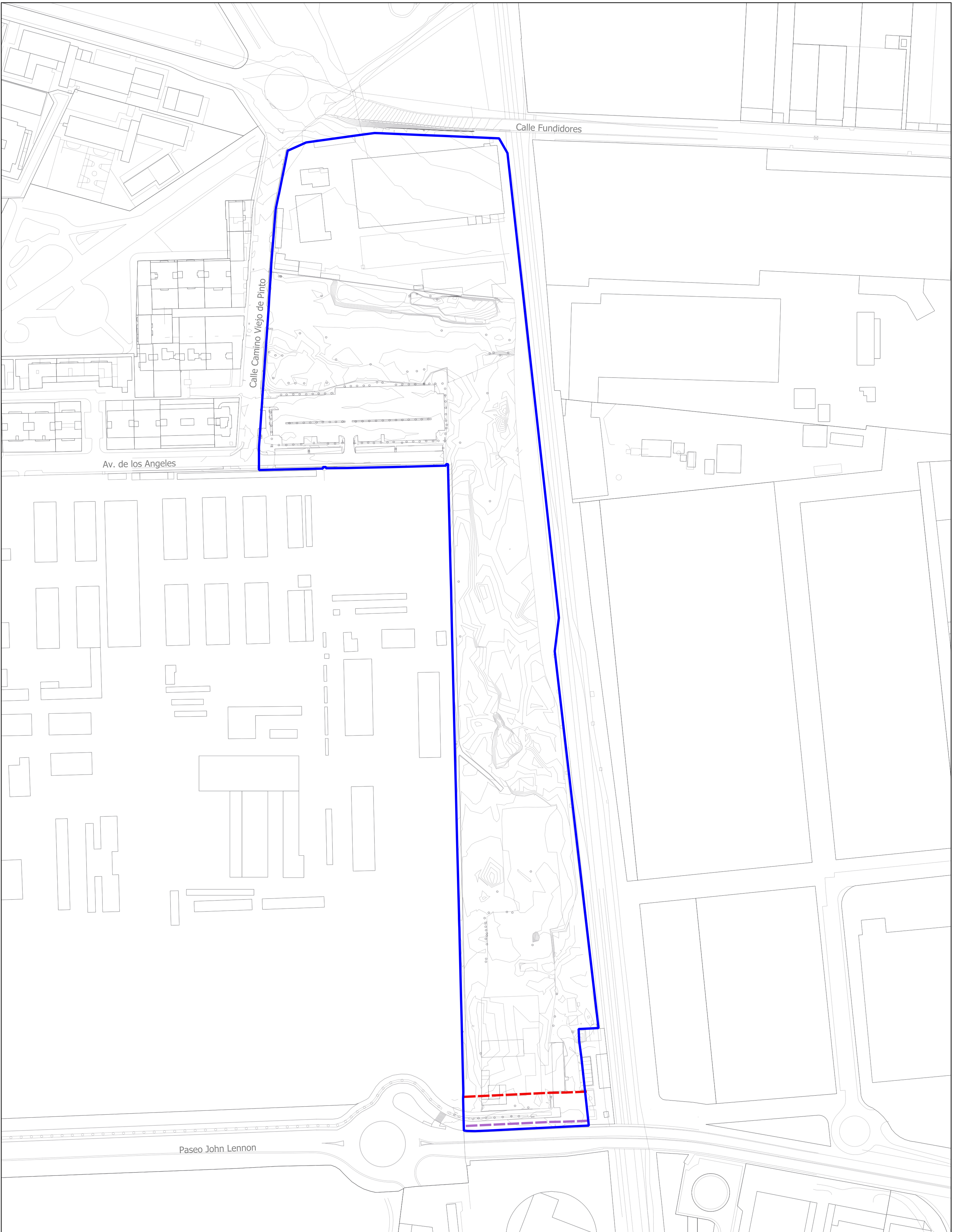
mvc.

METROVACESA

Segundo Mata 1, 2º, 5. 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid Telf. +34 917 144 220 www.spatialconcepts.eu

Nota: la información utilizada en los planos procede de fuentes oficiales, y se encuentra georeferenciada en el sistema de coordenadas ETRS 89 - 30N





LEYENDA

- Límite del ámbito A.A.02 - "La Estación"
- Afección M-406
- Dominio Publico
- Protección

Nota: la información utilizada en los planos procede de fuentes oficiales, y se encuentra georeferenciada en el sistema de coordenadas ETRS 89 - 30N



PROYECTO: PLAN PARCIAL

AA-02 LA ESTACIÓN

TÍTULO DEL PLANO

Afección. Carreteras

ESCALA 1.750

PROYECTO 2509

ESCALA GRÁFICA 0 10 20 m

PROMOTOR

FECHA Julio 2026

EQUIPO REDACTOR

GRUPO **SC**

Natalia Chinchilla
Arq. Col. 12282 COAM

David Rojo
Arq. Col. 2956 COACyLE

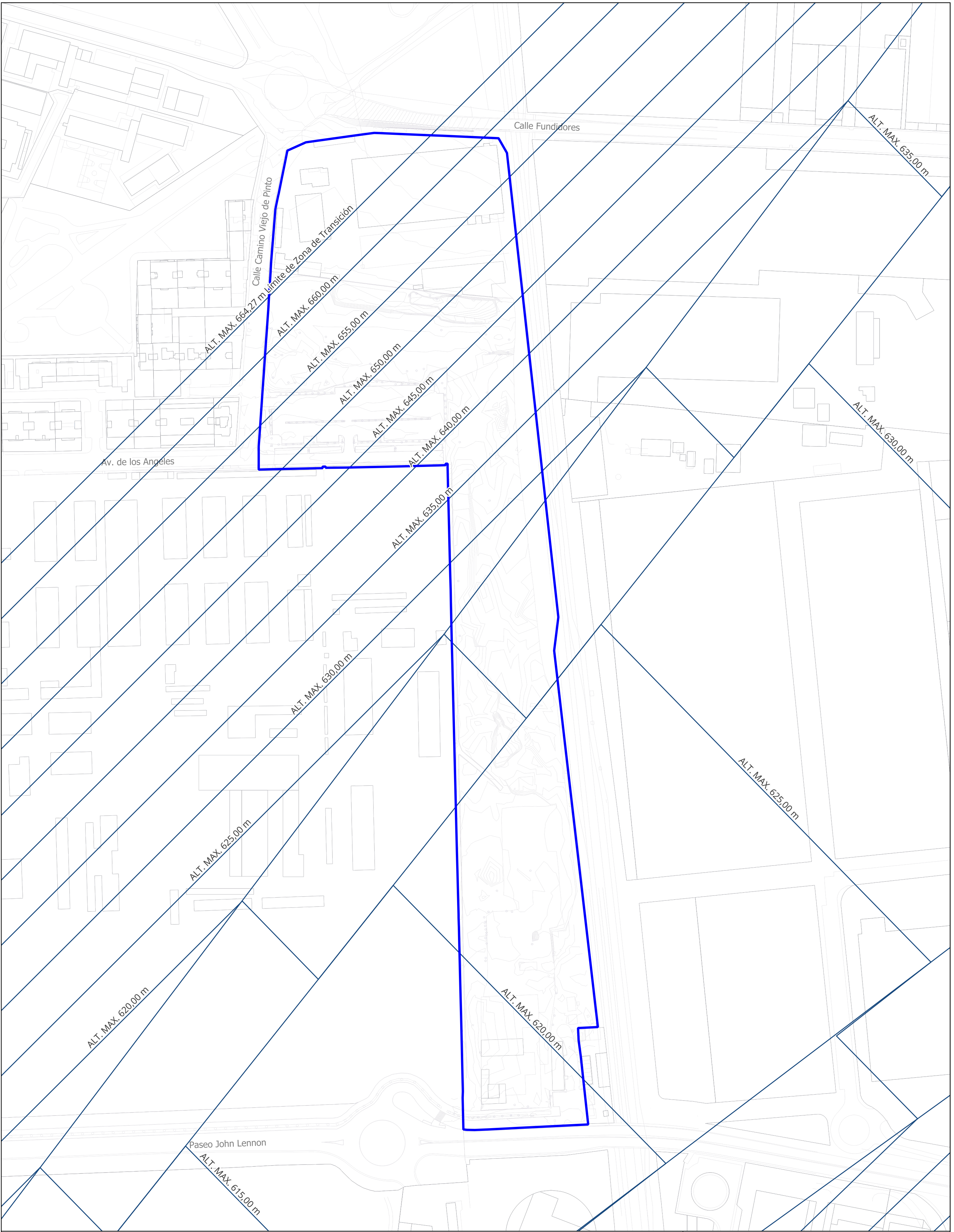
mvc.

METROVACESA

Segundo Mata 1, 2º, 5. 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid

Telf. +34 917 144 220

www.spatialconcepts.eu



LEYENDA

- Límite del ámbito A.A.02 - "La Estación"
- Líneas de Afección Altimétrica Cono de Vuelo

LOCALIZACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO: PLAN PARCIAL

AA-02 LA ESTACIÓN

TÍTULO DEL PLANO

Afección. Servidumbres Aeronáuticas

ESCALA 1.750

PROYECTO 2509

ESCALA GRÁFICA 0 10 20 m

FECHA Julio 2026

EQUIPO REDACTOR

GRUPO **SC**

Natalia Chinchilla
Arq. Col. 12282 COAM

David Rojo
Arq. Col. 2956 COACyLE

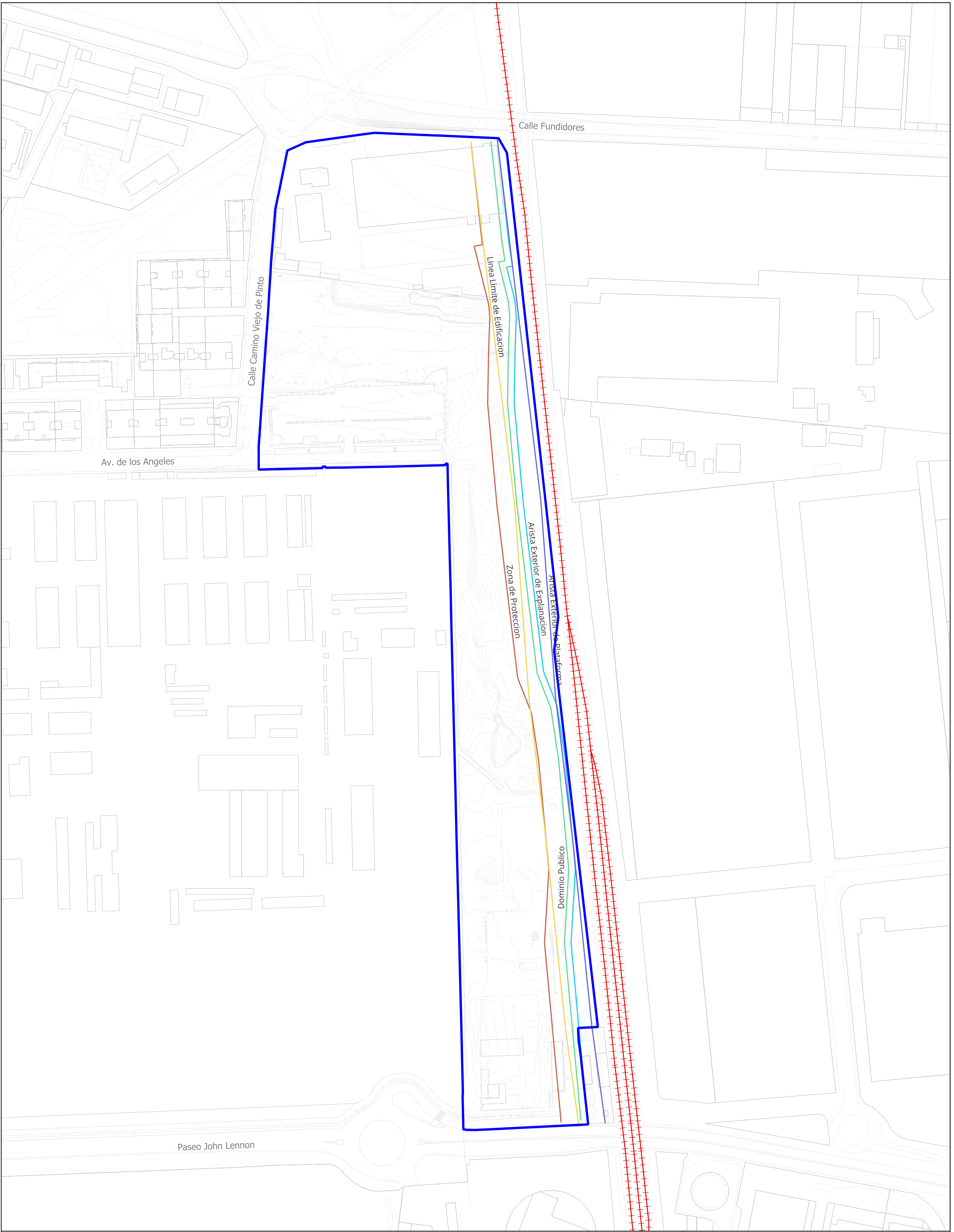
PROMOTOR

mvc. METROVACESA

Segundo Mata 1, 2ª, 5. 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid Telf. +34 917 144 220 www.spatialconcepts.eu



1.7.b



LEYENDA

— Límite del ámbito A.A.02 - "La Estación"

- - - Trazado Línea Ferrea

Afecciones ADIF

- Arista Exterior de Explanación
- Arista Exterior de Plataforma
- Dominio Público
- Línea Límite de Edificación
- Zona de Protección

LOCALIZACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO: PLAN PARCIAL

AA-02 LA ESTACIÓN

TÍTULO DEL PLANO

Afección. Ferroviaria

ESCALA 1.750

PROYECTO 2509

ESCALA GRÁFICA 0 10 20 m

FECHA Julio 2026

EQUIPO REDACTOR

GRUPO SC Natalia Chinchilla
Arq. Col. 12282 COAM
David Rojo
Arq. Col. 2956 COACyLE

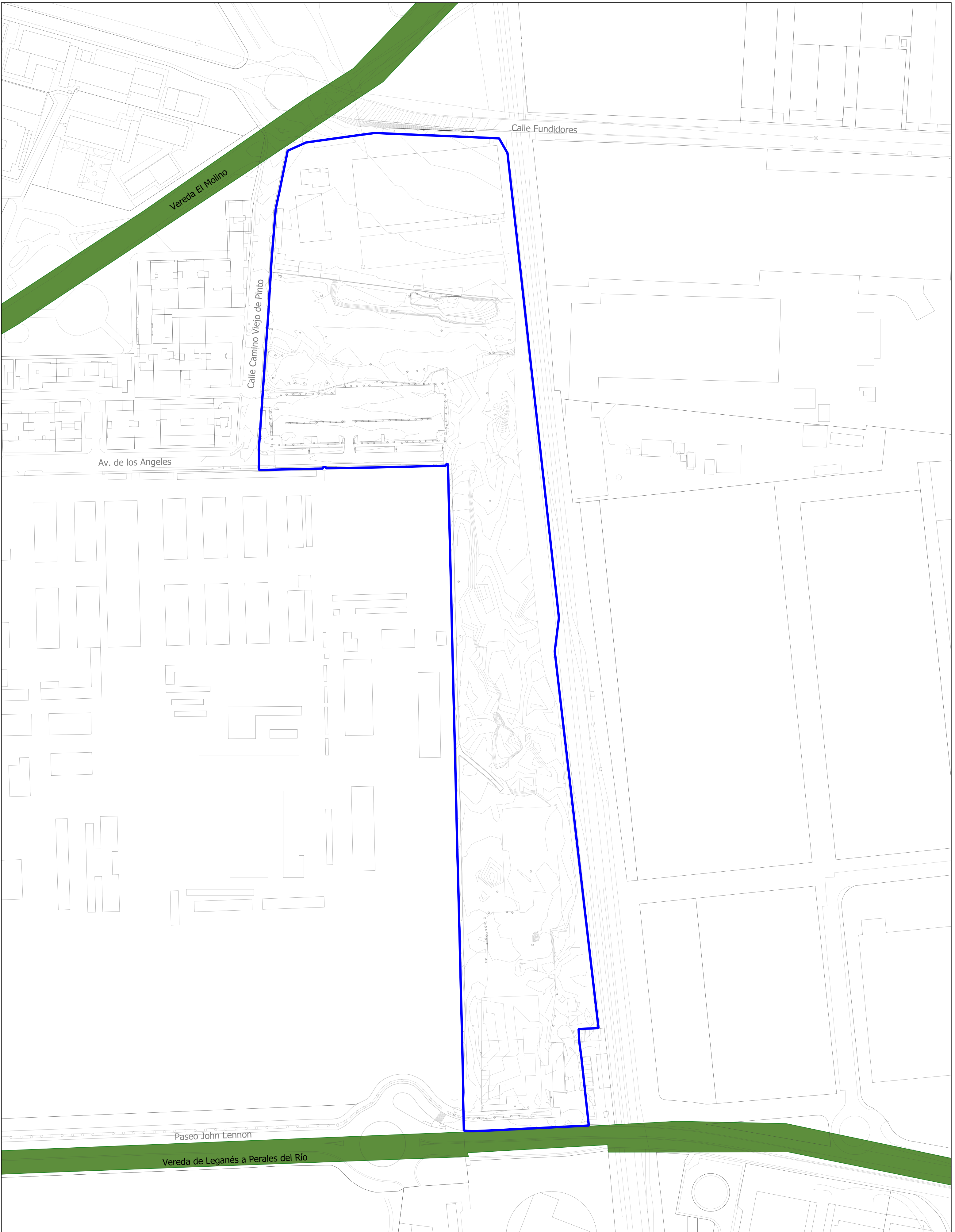
PROMOTOR

mvc. METROVACESA

Segundo Mata 1, 2º, 5. 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid Telf. +34 917 144 220 www.spatialconcepts.eu

I.7.c

Nota: la información utilizada en los planos procede de fuentes oficiales, y se encuentra georeferenciada en el sistema de coordenadas ETRS 89 - 30N



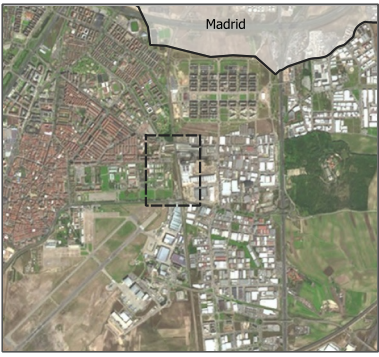
LEYENDA

- Límite del ámbito A.A.02 - "La Estación"
- Vías pecuarias

Nota: la información utilizada en los planos procede de fuentes oficiales, y se encuentra georeferenciada en el sistema de coordenadas ETRS 89 - 30N



LOCALIZACIÓN TERRITORIAL



PROYECTO: PLAN PARCIAL
AA-02 LA ESTACIÓN

TÍTULO DEL PLANO
Afección. Ambientales

ESCALA
1.750

PROYECTO
2509

ESCALA GRÁFICA
0 10 20 m

FECHA
Julio 2026

EQUIPO REDACTOR

GRUPO SC Natalia Chinchilla
Arq. Col. 12282 COAM
David Rojo
Arq. Col. 2956 COACyLE

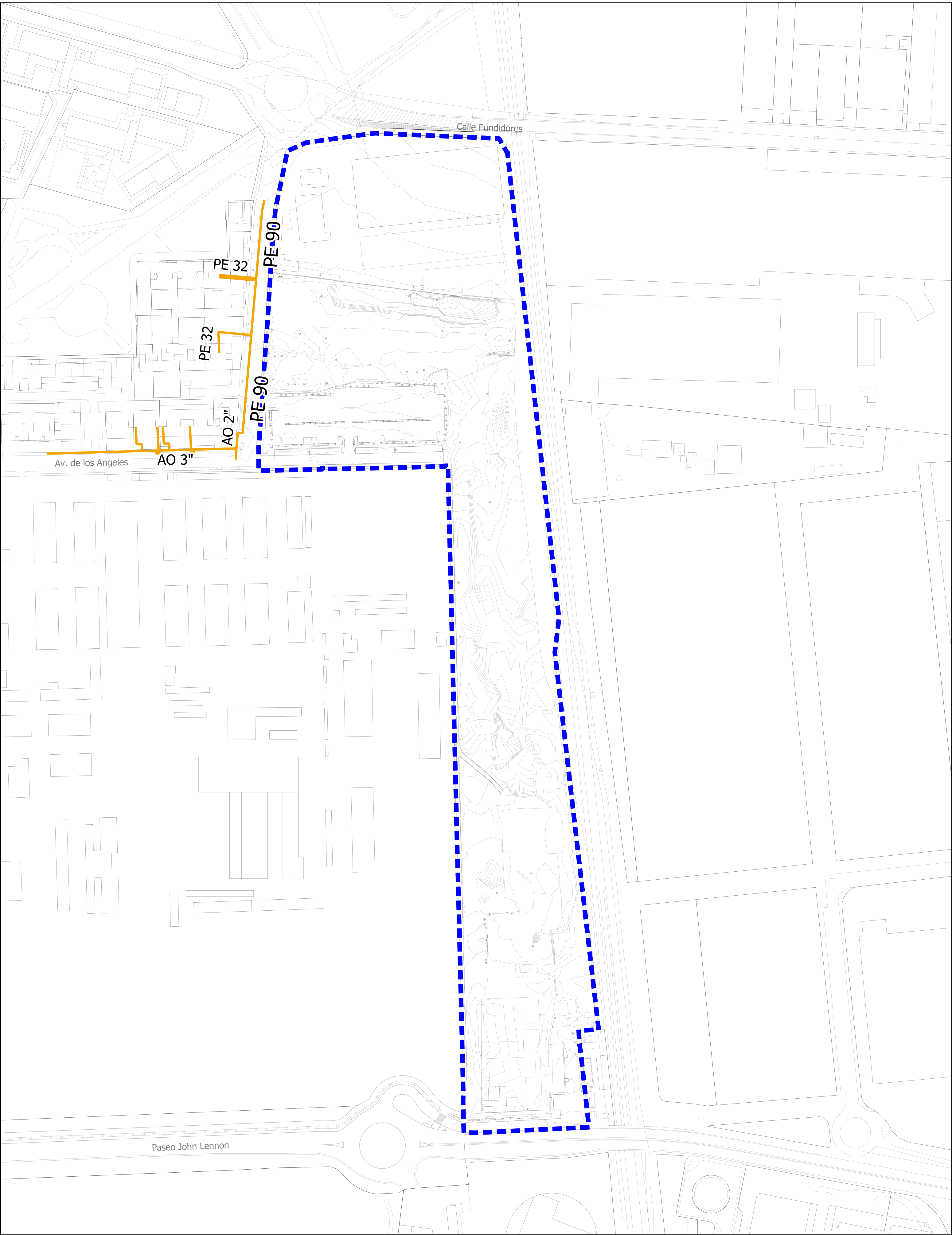
PROMOTOR



METROVACESA

Segundo Mata 1, 2ª, 5. 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid Telf. +34 917 144 220 www.spatialconcepts.eu

1.7.d



LEYENDA

— Límite del ámbito A.A.02 - "La Estación"

— Red de Gas existente

PE 90 Diámetro tubería

LOCALIZACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO: PLAN PARCIAL

AA-02 LA ESTACIÓN

TÍTULO DEL PLANO

Infraestructura Existente. Red de Gas

ESCALA

1.750

PROYECTO

2509

ESCALA GRÁFICA

0 10 20 m

FECHA

Diciembre 2025

EQUIPO REDACTOR

GRUPO SC Natalia Chinchilla
Arq. Col. 12282 COAM
David Rojo
Arq. Col. 2956 COACYLE

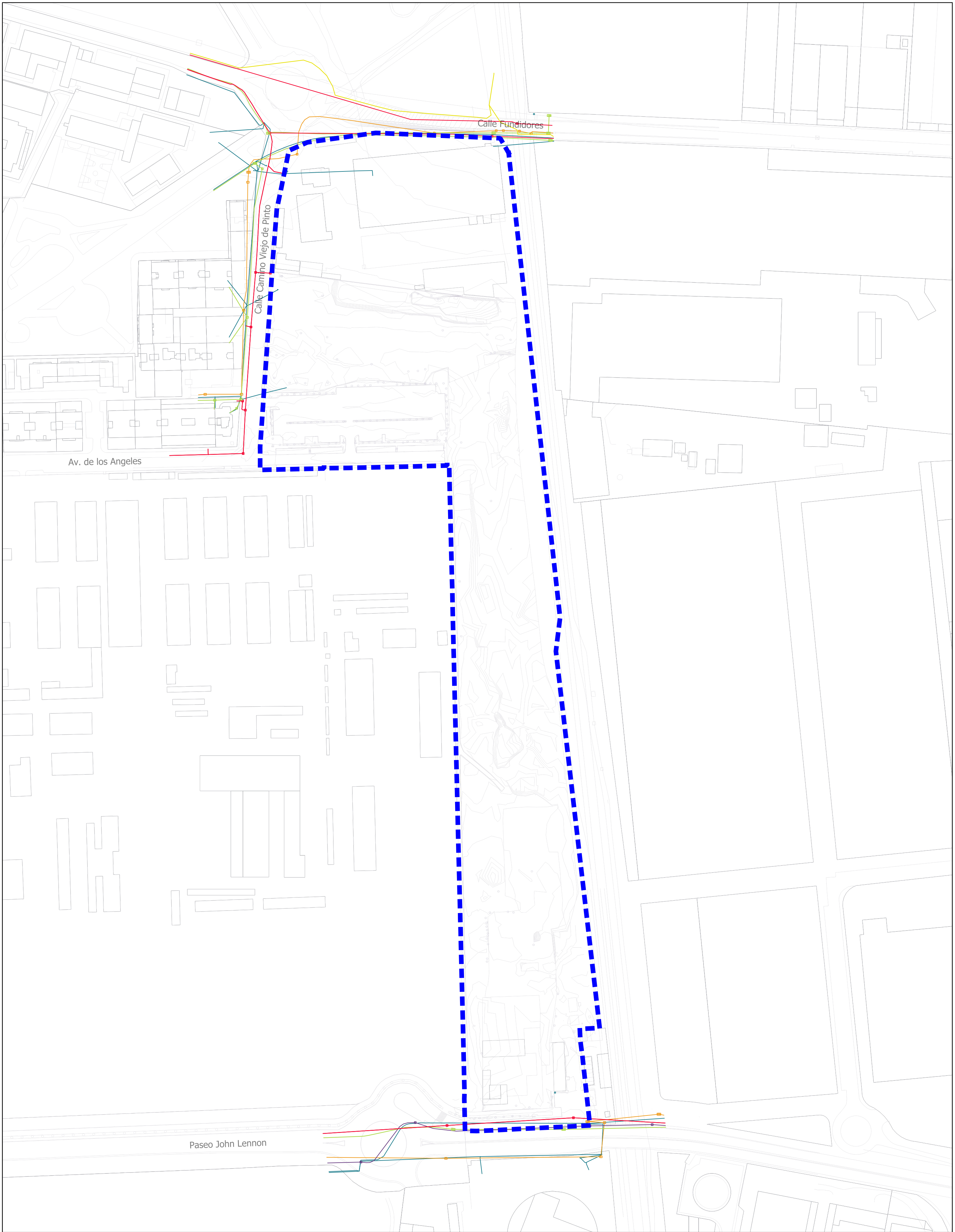
PROMOTOR

mvc. METROVACESA

Segundo Mata 1, 2ª, 5. 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid Telf. +34 917 144 220 www.spatialconcepts.eu

Nota: la información utilizada en los planos procede de fuentes oficiales, y se encuentra georeferenciada en el sistema de coordenadas ETRS 89 - 30N

I.8.a



LEYENDA

■ Límite del ámbito A.A.02 - "La Estación"

Red de Telecomunicaciones

- Fibra óptica I-DE
- Canalización Vodafone
- Arqueta Vodafone

- Canalización Jazztel
- Arqueta Jazztel
- Camara de registro Jazztel
- Canalización Orange
- Arqueta Orange
- Camara Registro Orange

- Canalización Lyntia
- Arqueta Lyntia
- Canalización Telefónica
- Poste línea aérea telefónica

LOCALIZACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO: PLAN PARCIAL

AA-02 LA ESTACIÓN

TÍTULO DEL PLANO

Infraestructura Existente. Red de Telefonía

ESCALA 1.750

PROYECTO 2509

ESCALA GRÁFICA 0 10 20 m

PROMOTOR

GRUPO SC Natalia Chinchilla
Arq. Col. 12282 COAM
David Rojo
Arq. Col. 2956 COACyLE

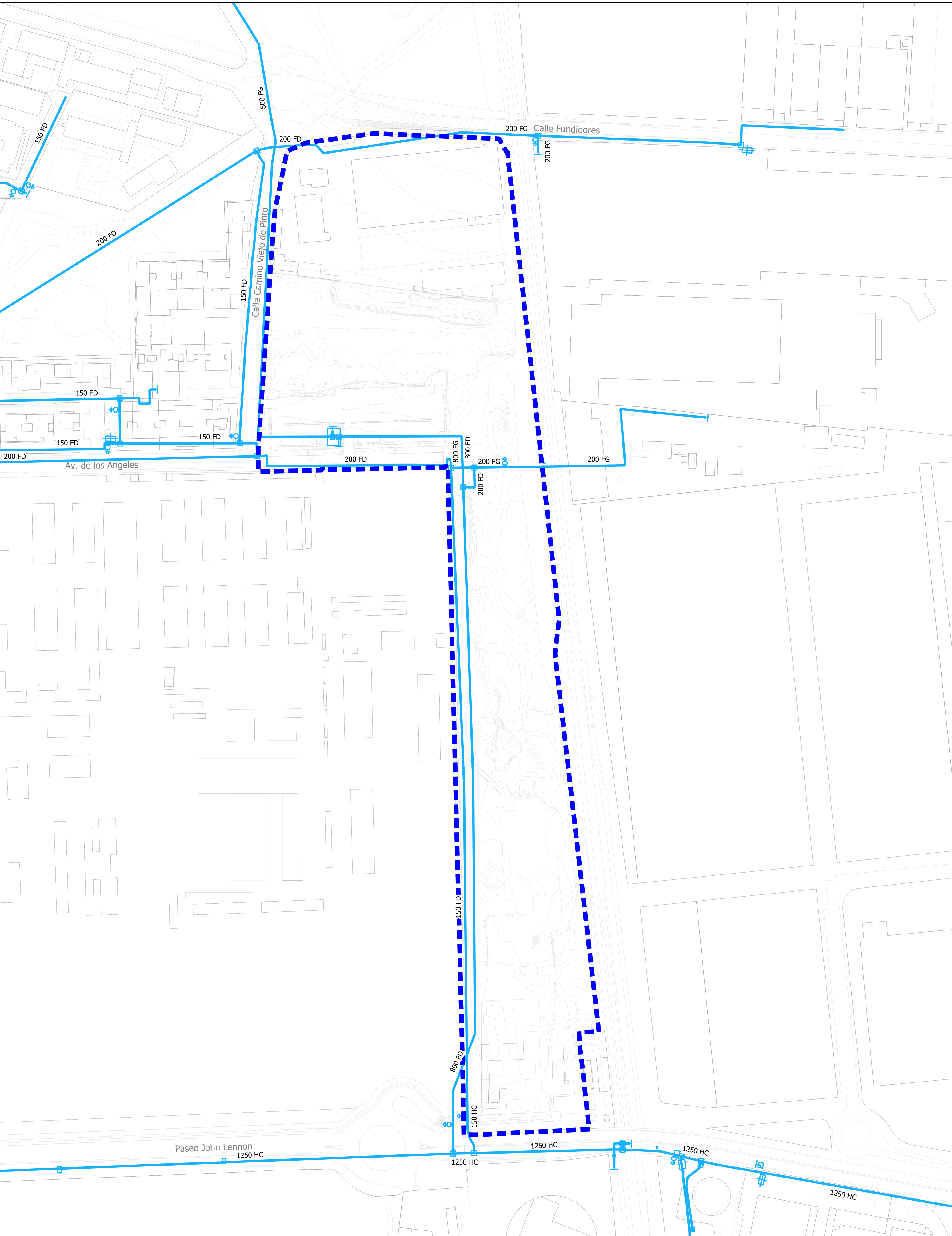
mvc. METROVACESA

Segundo Mata 1, 2ª, 5. 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid Telf. +34 917 144 220 www.spatialconcepts.eu

I.8.b

FECHA
Diciembre 2025

Nota: la información utilizada en los planos procede de fuentes oficiales, y se encuentra georeferenciada en el sistema de coordenadas ETRS 89 - 30N



LEYENDA

- Límite del ámbito A.A.02 - "La Estación"

— Red Abastecimiento existente

□ Nudo de Distribución

└ Nudo Final de Red

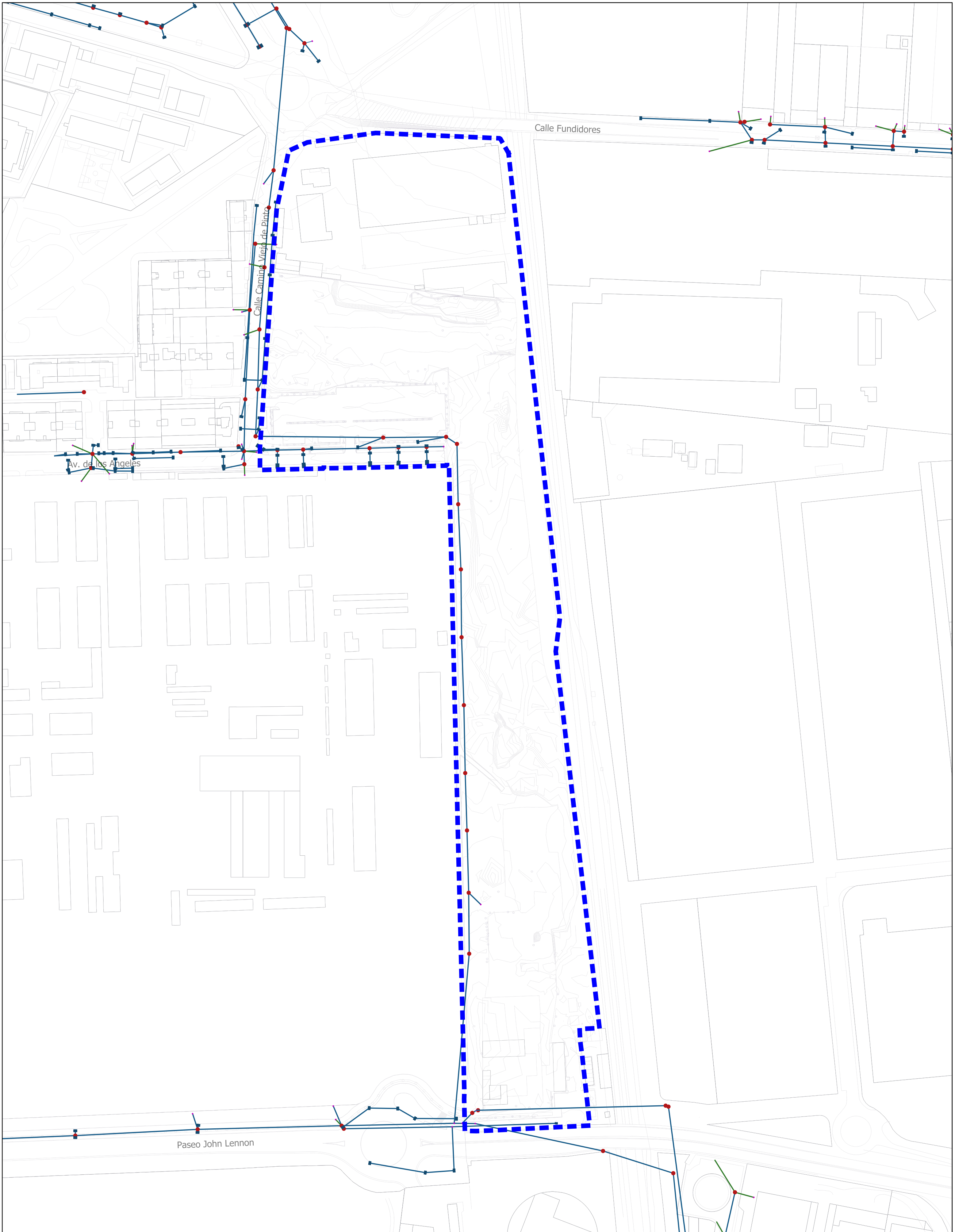
○ Nudo de Red / Distribución

ØPVC63

Diámetro Tubería

□ Cámara de Registro

⊕ Nudo de Red / Distribución
- LOCALIZACIÓN TERRITORIAL
-
- PROYECTO: PLAN PARCIAL
AA-02 LA ESTACIÓN
- TÍTULO DEL PLANO
Infraestructura Existente. Red de Abastecimiento
- | | | | |
|-----------------|------------------|-----------------------------|-------------------------|
| ESCALA
1.750 | PROYECTO
2509 | ESCALA GRÁFICA
0 10 20 m | FECHA
Diciembre 2025 |
|-----------------|------------------|-----------------------------|-------------------------|
- EQUIPO REDACTOR
GRUPO SC
Natalia Chinchilla
Arq. Col. 12282 COAM
David Rojo
Arq. Col. 2956 COACYLE
- PROMOTOR
mvc. METROVACESA
- Nota: la información utilizada en los planos procede de fuentes oficiales, y se encuentra georeferenciada en el sistema de coordenadas ETRS 89 - 30N
-
- Segundo Mata 1, 2ª, 5, 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid Telf. +34 917 144 220 www.spatialconcepts.eu



LEYENDA

Límite del ámbito A.A.02 - "La Estación"

Acometida Saneamiento

Colector

Conducción Existente

Imbornal

Nudo

Pozo

LOCALIZACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO: PLAN PARCIAL
AA-02 LA ESTACIÓN

TÍTULO DEL PLANO
Infraestructura Existente. Red de Saneamiento

ESCALA
1.750

PROYECTO
2509

ESCALA GRÁFICA
0 10 20 m

FECHA
Diciembre 2025

EQUIPO REDACTOR
GRUPO SC
Natalia Chinchilla
Arq. Col. 12282 COAM
David Rojo
Arq. Col. 2956 COACyLE

PROMOTOR
mvc. METROVACESA

Segundo Mata 1, 2ª, 5, 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid Telf. +34 917 144 220 www.spatialconcepts.eu

I.8.d

Nota: la información utilizada en los planos procede de fuentes oficiales, y se encuentra georeferenciada en el sistema de coordenadas ETRS 89 - 30N

PLAN PARCIAL A.A.02 LA ESTACION

BORRADOR DE PLANEAMIENTO Y DOCUMENTO DE INICIO

BLOQUE II. DOCUMENTACIÓN DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN



VOLUMEN 1. MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA ORDENACIÓN ADOPTADA

CAPÍTULO 1 OBJETO, ENTIDAD PROMOTORA Y LEGITIMIDAD.

1.1 Antecedentes y objeto

En enero de 2026 se presenta el borrador de planeamiento y el documento de inicio Ambiental para la tramitación ambiental ordinaria por registro de entrada del Ayuntamiento de Getafe.

Tras la revisión por parte de los servicios técnicos municipales y la coordinación con los mismos con el objeto de integrar la ordenación presentada con las políticas municipales, se registro el 24 de marzo de 2026 una subsanación del documento anterior en la que se daba respuesta al resultado de la coordinación efectuada.

Tras un nuevo proceso de concertación con los servicios técnicos y con el área de urbanismo, el Ayuntamiento estimó oportuna la simplificación del documento borrador de ordenación estableciendo pautas estructurantes a partir de una nueva definición de alternativas, pero sin definir una ordenación tan detallada y concreta como la que se había presentado en las dos ocasiones anteriores.

Por esto motivo, el documento borrador que ahora se presenta, pretende únicamente establecer de entre las alternativas propuestas, la que más se adapta a los criterios de ordenación y planificación estratégica del Ayuntamiento de una manera esquemática, y dejando la definición precisa de la ordenación para el documento de aprobación inicial.

El presente documento constituye un borrador de planeamiento cuyo objeto es la selección de la mejor alternativa posible, de entre las viables, desde el punto de vista urbanístico y ambiental, para el ámbito ubicado en suelo urbano no consolidado, denominado Área de Actuación A.A.-02 “La Estación”, con la finalidad de posibilitar el desarrollo y materialización de la edificabilidad lucrativa de uso residencial.

El presente documento tiene como objetivo garantizar los criterios básicos de ordenación que permitan una adecuada integración urbana del ámbito, favoreciendo la articulación de los sistemas de zonas verdes que estructuran el territorio, así como la implementación de soluciones de movilidad que aseguren su correcta conexión y continuidad con la ciudad existente, la distribución de usos y la delimitación y localización de los sistemas de zonas verdes en coherencia con el planeamiento general vigente en el municipio de Getafe.

1.2 Entidad promotora y legitimación para la formulación de la iniciativa

1.2.1 Iniciativa del Planeamiento

En cuanto a la iniciativa para la formulación del presente PP, el Artículo 56 de la LSCM, según la redacción dada por la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, que modifica la anterior, dedicado a la formación y avances del planeamiento dice, en su apartado primero que:

“El planeamiento urbanístico podrá ser formulado por las Administraciones públicas y por los particulares, salvo los Planes Generales, que solo podrán serlo por las primeras, sin perjuicio del derecho de los particulares a la formulación de propuestas de planeamiento general con las limitaciones previstas en el último párrafo del artículo 5.4 de la presente Ley”.

El mencionado artículo 5 de la misma LSCM prevé la participación de los sujetos privados en el ejercicio de la potestad de planeamiento urbanístico mediante la formulación de iniciativas y propuestas, incluso en

forma de proyectos de instrumentos de planeamiento, en los casos en que así esté expresamente previsto en dicha Ley.

1.2.2 Promotor del Plan Parcial

El promotor del presente ámbito es la entidad METROVACESA. Es esta entidad quien ostenta en el momento de la redacción del presente documento más del 50% de la superficie del ámbito.

1.2.3 Equipo Redactor

La redacción del presente documento ha sido encomendada al equipo de **GRUPO SC**. El presente documento ha sido redactado por el siguiente equipo redactor:

Redactores de los trabajos

- **Natalia Chinchilla Cámara.** -Arquitecto Urbanista. Máster en Ordenación del Territorio y Gestión Urbanística. Colegiado COAM 12.282.
- **David Rojo Pascual** - Arquitecto – Urbanista Master en Arquitectura. Colegiado COACyLE 2956.
- **José Danilo Arboleda** - Arquitecto Urbanista. Máster en Planeamiento Urbano y Territorial.

Equipo técnico

- **Zorángel Rojas.** - Urbanista. Estudiante Máster en Urbanismo y Ordenación Territorial.
- **Nerea Kimiko Sakai.** -Socióloga. Máster en Planificación y Desarrollo Territorial Sostenible.
- **Ana Canseco Gutiérrez.** - Estudiante en prácticas Arquitectura

Equipo administrativo y delineación

- **Sonia Naveira Purriños.** Administrativo.


Firmado digitalmente por
ROJO PASCUAL
DAVID - 12411424A
Fecha: 2026.07.09
17:42:55 +02'00'

Firmado:
David Rojo Pascual
Arquitecto Superior y Máster
Arquitectura
Colegiado COACyLE 2956

Firmado:
Natalia Chinchilla Cámara
Arquitecto Urbanista. Máster en
Ordenación del Territorio y Gestión
Urbanística. Colegiado COAM
12.282.


Firmado:
José Danilo Arboleda Orejuela
Arquitecto Urbanista. Máster en
Planeamiento Urbano y Territorial

CAPÍTULO 2 JUSTIFICACIÓN DE LA CONVENIENCIA Y NECESIDAD DEL PLAN PARCIAL

La elaboración del presente borrador de planeamiento está debidamente justificada por la necesidad de desarrollar las directrices de ordenación establecidas en el Plan General de Ordenación Urbana de Getafe para el ámbito A.A.02 “La Estación”. Este proceso se lleva a cabo conforme al procedimiento de aprobación de los Planes Parciales recogido en el artículo 59 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, que ampara la iniciativa privada para su redacción, en este caso por parte de METROVACESA.

En consecuencia, se procede a la redacción del Borrador de Planeamiento con el propósito de facilitar el desarrollo del ámbito, ordenando los terrenos situados al oeste de la vía férrea y proponiendo la construcción de viviendas que permitan completar un espacio vacante dentro de la trama urbana. Con ello se busca culminar el tejido residencial del Barrio de Juan de la Cierva, promoviendo el uso residencial colectivo en suelos anteriormente destinados a actividades industriales y agrícolas, e integrando las nuevas edificaciones con el entorno ya consolidado.

Además, el desarrollo del futuro Plan Parcial permitirá dotar al ámbito de infraestructuras y servicios adecuados, así como la creación de un Parque Urbano o zona verde, que, por medio de la articulación del mismo con las zonas verdes existentes del entorno, contribuirá a mejorar las condiciones medioambientales de la zona y fomentar su uso y disfrute por parte de la ciudadanía. También se contempla la mejora de los accesos a la Estación de Cercanías “Getafe Industrial”.

La oportunidad que representa este desarrollo urbanístico se fundamenta en el creciente aumento de la demanda de suelo residencial colectivo en el municipio de Getafe, evidenciado en los últimos años. Esta tendencia se ve reforzada por las condiciones favorables del ámbito en términos de ubicación estratégica, accesibilidad y conexión directa con el sistema de transporte público al interior del municipio y hacia Madrid. Además, el ámbito se localiza en suelo urbano no consolidado ya previsto para su desarrollo en el planeamiento general vigente, sin necesidad de modificación del PGOU, lo que elimina incertidumbres estructurales de tramitación. Asimismo, la iniciativa privada se encuentra activada, con una estructura de propiedad consolidada, ausencia de impedimentos jurídicos o físicos relevantes y voluntad de ejecución inmediata. En caso de tramitarse a través del procedimiento de la Aceleradora previsto en el Decreto 92/2025, el ámbito podría incorporarse al mercado en plazos significativamente más reducidos que otros desarrollos urbanizables, permitiendo una respuesta ágil a la demanda estructural existente”

A ello se suma la presión ejercida por la capital, derivada de la elevada demanda de vivienda y la escasez de suelo disponible para atender dichas necesidades. En este contexto, el ámbito se presenta como una alternativa viable y estratégica para responder a las exigencias del mercado residencial, contribuyendo a la expansión ordenada y sostenible del municipio.

Asimismo, como se ha señalado previamente, resulta relevante destacar la actual mejora del mercado inmobiliario y el incremento de la demanda de suelo urbano en el municipio de Getafe. Estas circunstancias han llevado a considerar que este es un momento propicio para iniciar la tramitación del Plan Parcial, con el objetivo de que la fase edificatoria pueda comenzar en un plazo razonablemente breve.

En definitiva, el presente Borrador de planeamiento se encuentra suficientemente justificado, proponiendo una ordenación estructurante ajustada en coordinación con el Ayuntamiento que permitirá establecer condiciones adecuadas para el desarrollo y ejecución del ámbito A.A.02 “La Estación”.

Tras la emisión del Documento de Alcance Ambiental, y una vez alcanzado un grado suficiente de definición, que permita concretar los criterios, objetivos y soluciones estructurantes de ordenación, corresponderá, conforme a lo establecido en la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, su formalización ante el Ayuntamiento de Getafe, como paso previo a su tramitación y posterior Aprobación Inicial y Definitiva por parte del Ayuntamiento.

Finalmente, es la Ley 9/2001 del suelo de la Comunidad de Madrid la que establece en su artículo 5. 4

a) “Los sujetos privados participan en el ejercicio de la potestad de planeamiento urbanístico mediante la formulación de iniciativas y propuestas, incluso en forma de proyectos de instrumentos de planeamiento en los que así esté expresamente previsto en la presente Ley”.

Es en este caso la entidad METROVACESA, la que tiene la capacidad técnica y de recursos para acometer el desarrollo del Plan Parcial de Reforma Interior A.A.02 La Estación.

CAPÍTULO 3 ESTRUCTURA GENERAL Y MODELO DE ORDENACIÓN PROPUESTO

La estructura general de la ordenación se describe el Capítulo 5. Descripción y justificación de la propuesta. En este apartado se indicará la estructura y el modelo frente a: la estructura viaria y accesos, las zonas verdes y la relación con las afecciones.

El ámbito ocupa un espacio que podríamos denominar clave en el contexto de su entorno urbano. Viene a configurarse como un punto de encuentro entre la zona industrial del polígono de Los Ángeles al Este, la zona residencial del barrio Juan de La Cierva y la zona de equipamientos al norte definida por el entorno de la plaza de toros y el recinto ferial. Es así mismo el remate de la zona residencial, situada al Oeste de la vía férrea, en yuxtaposición con la zona industrial al Este de la misma.

Sobre Av. De las Ciudades, que se transforma posteriormente en la c/ Fundidores, se localizan importantes equipamientos, tales como: el recinto ferial de Getafe, CEIP Concepción Arenal, CEIP Santa Margarita María Alacoque, CEIP Ciudad de Madrid, Centro Cívico Margaritas, UNED Madrid, Centro de Salud Las Ciudades, Escuela de Municipal de Música Maestro Gombau y Club Deportivo Advantage, estos equipamientos generan un eje de conexión sentido Oeste- Este.

En el mismo entorno, el Ayuntamiento de Getafe está llevando a cabo un trabajo de transformación urbanística global que tiene en cuenta, no solo este ámbito que nos ocupa sino también, el Plan Especial de iniciativa pública de transformación del Polígono de las Ángeles y el Plan Especial de iniciativa privada “Getafe Terminal”, aprobado por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Getafe del cual se destaca una conexión directa con el ámbito “AA-02 La Estación”, mediante una pasarela peatonal y ciclista, permitiendo la conexión Este-Oeste, conexión que se realiza por el linde sureste del ámbito.

3.1 En relación con la estructura viaria y accesos:

La ordenación se apoya en las vías perimetrales existentes —calle Fundidores, calle Camino Viejo de Pinto, avenida de Los Ángeles y avenida John Lennon—, priorizando la continuidad peatonal y ciclista del ámbito y reduciendo la presencia de viario rodado interior al estrictamente necesario para garantizar la accesibilidad de las futuras edificaciones y la funcionalidad urbana del conjunto.

Los accesos rodados al área residencial se resolverán desde el viario existente, principalmente desde Camino Viejo de Pinto y avenida de Los Ángeles, mediante una estructura viaria local de carácter secundario, concebida al servicio de la edificación y no como elemento dominante de la ordenación. Su definición precisa, incluyendo secciones, sentidos de circulación y condiciones geométricas, se concretará en fases posteriores, en coordinación con el Proyecto de Urbanización.

La propuesta evita consolidar un viario rodado paralelo al cuartel, priorizando en ese borde la continuidad verde, peatonal y ciclista, sin perjuicio de los accesos de servicio, mantenimiento o emergencia que resulten necesarios.

Asimismo, el documento tiene en cuenta el planteamiento estratégico municipal de transformación del actual paso elevado de la calle Fundidores en una solución soterrada, con el objetivo de mejorar la conectividad este-oeste, reducir el impacto acústico y favorecer la continuidad norte-sur de las zonas verdes y recorridos peatonales asociados al corredor ferroviario.

3.2 En relación con las zonas verdes – espacios públicos.

La estructura de las zonas verdes, tanto existentes como las previstas por el PGOU, se integra en la ordenación mediante la continuidad de estos espacios y el establecimiento de ejes de conexión que favorecen la articulación entre la propuesta, la ordenación y la realidad existente.

De este modo, se consigue integrar el ámbito en la estructura general del municipio, en coherencia con los elementos estructurantes y pormenorizados definidos para el mismo. Esta integración se materializa a través de ejes estructurantes verdes y de itinerarios peatonales, que facilitan las relaciones principalmente en sentido sur-norte y noroeste-sureste, conectando principalmente los flujos provenientes de los equipamientos localizados en Juan de la Cierva y la Av. de Las Ciudades y la estación de cercanías La Estación.

En este contexto, el ámbito se configura como una pieza clave en la articulación del espacio público, al posibilitar una conexión actualmente inexistente y deteriorada. Así mismo, se incorpora la continuidad en sentido sur-norte del carril bici procedente del paseo John Lennon, conectándolo con el carril bici existente en el parque de Andalucía.

Por otra parte, se plantea la máxima separación posible de la zona edificada residencial respecto de la esquina noreste (calle de Fundidores), lo que permite generar una mayor superficie de espacio público. En este ámbito se contempla la posible permanencia, como uso dotacional, de las naves industriales actualmente en funcionamiento, integrando dicho uso dentro del sistema de espacios públicos y favoreciendo una transición adecuada con la zona industrial.

Al igual que sucede con el viario circundante que se ha definido en el apartado anterior, el Ayuntamiento de Getafe está trabajando estratégicamente en la continuidad de las zonas verdes a ambos lados del ferrocarril. En este sentido, el posible soterramiento de la calle Fundidores dará como resultado la conexión norte sur desde el ámbito La Estación, así como desde la zona industrial al Este de las vías.

3.3 En relación con las afecciones

La ordenación propuesta plantea una solución a las condiciones que afectan el ámbito y en especial la zona destinada al uso residencial. Las principales afecciones al ámbito provienen por las fuentes de ruido de tramo de vía férrea al linde este del ámbito, la Calle Fundidores al norte y la afección por la Av. John Lennon. Frente a la afección de carreteras que genera la Avenida John Lennon, y al no plantearse edificación alguna, basta con el cumplimiento con las distancias estipuladas por la Ley sectorial que regula la materia.

Frente a la afección generada por el tramo de vía férrea, la ordenación plantea un elemento de aislamiento acústico sobre el linde este que acompañe el recorrido del tren, en la longitud del ámbito, esto con el fin de evitar los efectos impositivos que puede producir la vía férrea a los distintos usos establecidos en la ordenación.

La afección acústica generada actualmente por el puente de la calle Fundidores constituye un condicionante relevante para la ordenación del ámbito. Si bien el Ayuntamiento de Getafe contempla su eventual soterramiento —lo que permitiría reducir significativamente los efectos acústicos negativos sobre el entorno residencial—, en esta fase inicial del documento resulta necesario considerar dicha infraestructura en su estado actual.

En este sentido, la ordenación propuesta adopta una disposición que, siendo compatible con la situación existente, establece una adecuada separación entre la edificación y la fuente de ruido, minimizando la exposición directa a la contaminación acústica. Asimismo, esta solución resultará igualmente válida en un escenario futuro de soterramiento, en el que los impactos se verán previsiblemente reducidos.

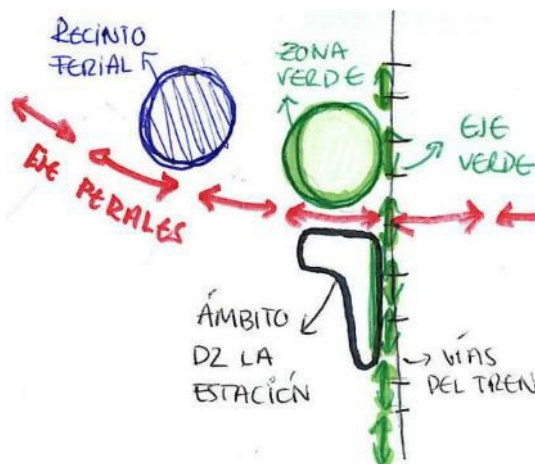


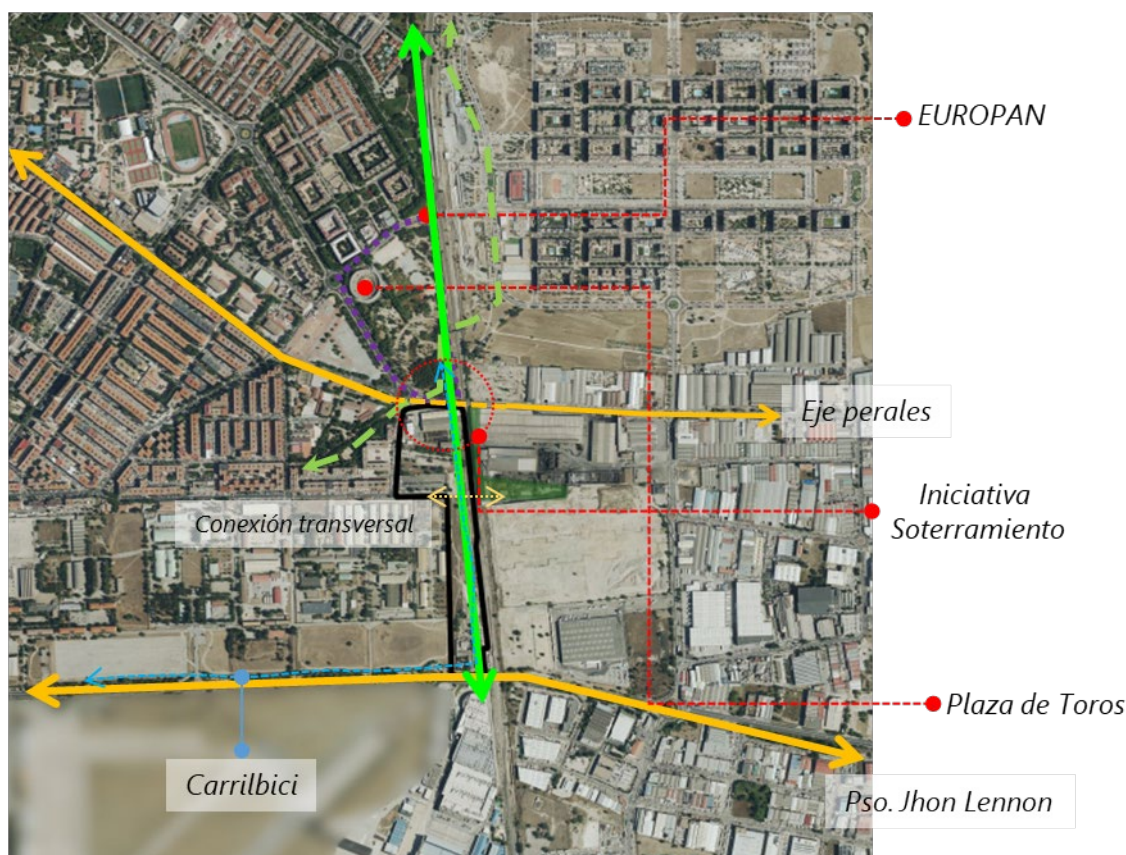
Fig. 2 Planeamiento urbano. Estructura urbana entorno al ámbito.

CAPÍTULO 4 ANALISIS DE LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN

El presente borrador de Planeamiento examina tres alternativas de ordenación. Las alternativas contempladas, se estructuran teniendo como fundamento la estructura urbana planteada por el PGOU y los desarrollos actuales e intenciones del Ayuntamiento debido a la evolución natural de la ciudad, estas son:

- El eje estructurante sur-norte, paralelo a las vías del tren, integrando las zonas verdes existentes y de nueva creación.
- El nodo de atracción cultural generado por el recinto ferial, el parque Andalucía y en especial la plaza de toros que se localiza al noroeste del ámbito, sobrepasando la calle fundidores.
- Las zonas verdes al margen este de la vía férrea, sobre el polígono de Los Ángeles, y la zona verde perpendicular a la misa, frente al ámbito AA-02 La Estación.
- La intención de soterrar el paso elevado de la calle fundidores, con el fin de generar un paso a nivel e integrar el eje estructurante verde que acompaña en paralelo las vías del tren. Con independencia del momento en el que esta importante obra se ejecute, las alternativas deberán responder a la situación actual y de partida, y prever que las soluciones acústicas que deban tomarse frente a la calle fundidores al norte, serán temporales.





- **Alternativa 0:** Considera la existencia y permanencia de las actividades que actualmente se ejercen en el ámbito, sin efectuar cambio alguno.
- **Alternativa 1:** Se basa en la ordenación pormenorizada del ámbito para la formulación del Plan Parcial de Reforma Interior, planteada en marzo de 2011, aprobada inicialmente.
- **Alternativa 2:** Se plantea a partir de una nueva ordenación orientada a la regeneración urbana integral del ámbito, integrando la movilidad y el sistema de espacios libres como elementos estructurantes. La propuesta reorganiza las edificaciones mediante un sistema viario en U y una red de ejes peatonales y ciclistas, incorporando la continuidad de la zona verde y su conexión con los sistemas urbanos existentes. Asimismo, considera el soterramiento de la calle Fundidores como actuación estratégica, con el fin de mejorar la integración urbana, reducir el impacto acústico y reforzar la conexión con el entorno y la estación de Cercanías. Otro elemento a destacar es la posibilidad de recuperar las edificaciones industriales (naves) como posibles contenedores o espacios para la implantación de usos dotacionales para el Municipio.

4.1 Alternativa 0

La **Alternativa 0** plantea la continuidad del estado actual del ámbito, manteniendo íntegramente los usos, actividades y configuraciones urbanas que hoy se desarrollan en él. Esta alternativa supone en sí misma una transformación urbanística y ambiental puesto que conservar la situación actual implicaría el cambio de uso del ámbito a un uso industrial que admitiera la continuidad de las actividades industriales y aparcamientos actuales.

- Usos Industriales, en la zona norte del ámbito continúan las actividades industriales actualmente implantadas, destacando las instalaciones de ArcelorMittal y Laminados Comavesa, que conservan sus superficies edificadas, accesos y niveles de actividad.
- Uso de Aparcamiento, se mantiene igualmente el aparcamiento en superficie ubicado en la intersección entre Avenida de los Ángeles y Camino Viejo de Pinto, una parcela de aproximadamente 6.000 m² habilitada para estacionamiento público, con alrededor de 200 plazas destinadas a absorber la demanda del entorno, especialmente del barrio de Juan de la Cierva.
- La franja de terreno situada paralela a la infraestructura ferroviaria, podría convertirse, al igual que en el resto de las alternativas, en un parque lineal verde pero dentro de un ámbito industrial, por lo que su utilización e integración con la ciudad residencial contigua no sería viable.

Mantener la situación actual genera una serie de efectos ambientales de gran impacto para las viviendas existentes en el Camino viejo de Pinto.

- **Afección acústica.** la actividad de las empresas y aparcamientos perpetuaría los mismos problemas acústicos y de contaminación atmosférica actuales.
- **Persistencia de suelos potencialmente contaminados** por actividades industriales en funcionamiento junto a áreas residenciales y dotacionales.
- La **imagen urbana y separación de los usos** industriales y residenciales perseguida por el PGOU de Getafe que pretendía consolidar el uso residencial al Oeste de la vía del ferrocarril y concentrar las actividades industriales en el Polígono de los Ángeles se vería afectada.

Calidad del aire y ruido

- **Continuidad de las emisiones difusas propias de las actividades industriales y de logística** (movimiento de mercancías, maquinaria, tráfico pesado).
- No se implantarán **barreras vegetales** ni medidas de mitigación del ruido ferroviario.
- Persistencia de los actuales niveles de ruido procedentes del ferrocarril y de las actividades industriales – logísticas.

Movilidad y accesibilidad

- La conexión peatonal no será acompañada con un entorno residencial seguro y accesible.

La Alternativa 0 representa un **escenario de continuidad** en el que el ámbito mantiene sus usos y problemáticas actuales, sin aprovechar su potencial de integración urbana ni su capacidad para mejorar la calidad ambiental del entorno.

El resultado de esta alternativa es una ordenación viable desde el punto de vista técnico y ambiental pero que, sin embargo, presenta carencias clave desde el punto de vista de la regeneración urbana y ambiental de la margen Oeste del ferrocarril. Por un lado, la persistencia del uso industrial en un área netamente residencial y dotacional va en contra del propio espíritu y objetivos del PGOU de Getafe, lo que obligaría a realizar una modificación del Plan General muy relevante y que en cualquier caso no está alineada con las políticas actuales del Consistorio. Desde un punto de vista ambiental, seguirán sin solucionarse las afecciones que las actividades industriales ejercen sobre las viviendas aledañas, tanto a nivel acústico como atmosférico como de accesibilidad y seguridad.

4.2 Alternativa 1.

La **alternativa 1** se asimila a la ordenación pormenorizada formulada por el Plan Parcial de Reforma Interior aprobado inicialmente vigente en 2011 y que no llegó a aprobarse definitivamente.

Esta ordenación presenta las siguientes características:

- Usos lucrativos concentrados en la zona norte del ámbito, con parcelas destinadas a usos residenciales,
- Se prevé una parcela exclusiva para usos terciarios al sureste.
- La morfología de las manzanas es irregular, condicionada por la trama viaria diagonal prevista en el área destinada a usos lucrativos.
- Se prevé una parcela destinada a uso dotacional junto a la Estación de Cercanías “Getafe Industrial”. Su vocación es la de ampliar la actividad de la propia estación.
- Se plantea un eje verde de amortiguación entre el ámbito edificable y habitable respecto del eje del ferrocarril y de la calle Fundidores. Esta zona verde tiene la vocación de espacio de amortiguación ambiental respecto de la zona industrial y el ferrocarril.
- La zona verde contará con algún elemento lineal de protección acústica en todo su perímetro Este y Norte para atenuar el impacto del ruido del ferrocarril y de las instalaciones del polígono industrial “Los Ángeles”.
- La estructura viaria es cerrada, con una trama viaria local con acceso rodado en dos puntos desde la calle Camino Viejo de Pinto, además de un tercer punto en la Avenida de los Ángeles que permite la continuidad hacia el inicio de traza del puente, y zonas peatonales entre las distintas manzanas. La trama viaria está orientada a 45° respecto a los viales existentes que delimitan el ámbito con el fin de adaptar la altura de las edificaciones a la proyección de las servidumbres aeronáuticas.
- Se plantea una conexión viaria en posición central que atraviesa transversalmente el ámbito prolongando la Avenida de los Ángeles e iniciando el trazado para sobrepasar la vía férrea al linde este del ámbito.
- La Avenida de Los Ángeles tendrá una parte dedicada al aparcamiento de vehículos rodados, en el linde sur de la zona edificada y cercana al polígono terciario.

Esta ordenación está vinculada, en cuanto a movilidad y accesibilidad se refiere, exclusivamente con el camino viejo de Pinto, dejando las zonas verdes como elementos de amortiguación de la línea ferroviaria y de transición a la zona industrial. Si bien estas zonas verdes son transitables, no se relacionan con el entorno urbano y sirven únicamente de conexión dentro del ámbito.

El resultado es una ordenación viable desde el punto de vista técnico y ambiental pero que, sin embargo, presenta carencias desde el punto de vista de la regeneración urbana. Por un lado, la propuesta de estructura viaria sobre las vías del tren replica el problema con los puentes existentes al norte y sur del ámbito en cuanto a la discontinuidad de las zonas verdes, los impactos paisajísticos y acústicos sobre las nuevas viviendas o usos terciarios, e incluso la repercusión sobre la seguridad que pudiera tener por su afección respecto a las instalaciones del Ministerio de Defensa.

Desde el punto de vista tipológico, el barrio que se genera replica el problema de la zona residencial al Oeste del Camino Viejo de Pinto, con una manzana residencial completamente opaca e impermeable a la transición peatonal entre las distintas zonas circundantes.

A continuación, se presenta una imagen resumen de las características definidas, asimilable a la distribución según el documento del Plan Parcial de Reforma Interior aprobado inicialmente en 2011.



Figura 60. Esquema de Ordenación de Alternativa 1

4.3 Alternativa 2.

La **alternativa 2** pretende resolver las afecciones negativas suscitadas tras la elaboración de la alternativa 1 y proponer una alternativa que actúe sobre la regeneración urbana integral, asumiendo a su vez las políticas municipales actuales respecto a la movilidad estructurante del entorno inmediato.

Un aspecto clave de esta alternativa es la asunción del planteamiento estratégico municipal para el soterramiento de la calle Fundidores. Esta actuación, que abarca varios ámbitos de ordenación y ubicada fuera del ámbito, permitiría generar una conexión longitudinal norte-sur de la zona verde continua en superficie, facilitando la consolidación de un eje peatonal y ciclista de alta calidad, al tiempo que contribuiría a la reducción del impacto acústico actualmente existente en la zona.

La alternativa seleccionada se plantea de forma compatible con el escenario actual y, al mismo tiempo, permite su integración con un eventual soterramiento futuro de la calle Fundidores, actuación externa al ámbito que podría articularse, en su caso, mediante la sustitución de la carga urbanística prevista en la ficha del Plan General relativa al paso sobre las vías, siempre conforme a la tramitación urbanística que proceda y a la aceptación municipal correspondiente.

Esta alternativa, por tanto, plantea una ordenación con las siguientes características:

- Se plantea un eje verde de transición entre el ámbito edificable residencial respecto del eje del ferrocarril y de la calle Fundidores. Esta zona verde tiene la vocación de zona de articulación entre la ciudad residencial y la ciudad industrial pero como elemento integrador de la movilidad peatonal y ciclista del entorno. La zona verde contará, una vez se hagan los estudios específicos oportunos, con algún elemento lineal de protección acústica en todo su perímetro. Este para atenuar el impacto del ruido del ferrocarril y de las instalaciones del polígono industrial “Los Ángeles”. Este elemento concebido como barrera acústica, no lo será funcionalmente y permitirá la transición norte-sur del ámbito integrándose con los accesos a la estación y con el nuevo soterramiento planteado por el Ayuntamiento.
- Se propone un eje noroeste-sureste, de carácter peatonal, que conectará diagonalmente de forma directa el sistema de parques del noroeste con la estación de Cercanías, atravesando el ámbito por su parte central. Esta zona se concibe como un corredor de integración urbana y movilidad sostenible, capaz de articular los recorridos peatonales y ciclistas, mejorar la permeabilidad del ámbito y reforzar la conexión entre los equipamientos, las zonas verdes existentes y la estación de Getafe Industrial.
- La estructura viaria rodada local se configura en U, y pretende ser de un solo sentido de circulación con acceso desde el norte por Camino viejo de Pinto y salida al sur hacia la Avenida de los Ángeles.
- El espacio entre las manzanas resultantes contará con zonas peatonales vinculadas al eje diagonal. La trama viaria se configura conceptualmente como secundaria respecto de la zona peatonal.
- La estructura que permita iniciar la traza sobre el ferrocarril se traslada al norte del ámbito, como parte de la actuación preferente de soterramiento de la calle Fundidores prevista por el Ayuntamiento.
- La Avenida de Los Ángeles tendrá un parte dedicada al aparcamiento de vehículos rodados, en el linde sur de la zona edificada y cercana al polígono terciario.
- Usos lucrativos concentrados en la zona norte del ámbito, con parcelas destinadas a usos residenciales estructuradas por el viario en U y la conexión peatonal diagonal.
- Se prevé una parcela exclusiva para uso dotacional situada al noreste, que permita estudiar la posibilidad de recuperar parte del patrimonio industrial actual como objeto representativo de la

identidad de la zona. Este elemento de dotación serviría de puerta de acceso al ámbito y de hito arquitectónico con identidad cultural.

- La morfología de las manzanas será irregular, condicionada por la conexión peatonal en sentido noroeste-sureste.
- Se prevé una parcela destinada a uso dotacional junto a la Estación de Cercanías “Getafe Industrial”. Su vocación es la de ampliar la actividad de la propia estación.

La Alternativa 2 plantea una ordenación articulada a partir de la integración de dos sistemas estructurantes: la red de espacios libres junto a los recorridos peatonales y ciclistas, y la red viaria de tráfico rodado. Ambos se diseñan en estrecha relación con los principales elementos del entorno inmediato, que condicionan y cualifican la propuesta: la franja verde longitudinal situada en el borde Este del ámbito, la vía pecuaria y el sistema de parques Andrés García-Andalucía al noroeste y norte, y la estación de Cercanías Getafe Industrial al sur, este último como un nodo de atracción que hace parte de la movilidad del Municipio.

La estructura peatonal y ambiental se configura como el elemento estructurante y vertebrador del ámbito, estableciendo dos ejes principales de conexión. Por un lado, un eje norte-sur, de trazado rectilíneo, que discurre sobre la zona verde del linde este y garantiza la continuidad ecológica y funcional entre los espacios libres del norte y la franja verde paralela a la infraestructura ferroviaria, este itinerario refuerza la accesibilidad peatonal y ciclista al transporte público, favoreciendo la intermodalidad y fomentando modos de movilidad sostenible. Por otro lado, el eje diagonal peatonal que integra los flujos peatonales hacia y desde la estación en la zona edificada.

En el límite norte se proyecta una franja de zona verde que actúa como elemento de conexión entre el parque Andrés García, la vía pecuaria y el parque Andalucía, reforzando la continuidad del sistema de espacios libres a escala urbana. Esta estructura verde se prolonga hacia el Este mediante una franja paralela a la infraestructura ferroviaria, configurando un itinerario continuo y accesible, que además potencia de manera significativa la conexión peatonal con la estación de Cercanías Getafe Industrial.

En conjunto, la Alternativa 2 destaca por su capacidad para integrar el ámbito en su contexto urbano y ambiental, priorizando la movilidad sostenible, la continuidad de los espacios libres y la calidad del espacio público, al tiempo que garantiza una ordenación clara, funcional y eficiente de la edificabilidad prevista.

A continuación, se presenta una imagen con la distribución que representa las características anteriores.



Figura 61. Esquema de Ordenación de Alternativa 2

4.4 Comparativo entre las alternativas

En la siguiente tabla se realiza una comparación de los principales parámetros urbanísticos considerados en las distintas alternativas de ordenación, con el objetivo de evaluar su comportamiento y efectos sobre el ámbito de actuación.

Las variables analizadas permiten identificar aquellas determinaciones que favorecen el desarrollo urbano (representadas en color verde), las que presentan un impacto neutro o intermedio (color amarillo) y aquellas que resultan desfavorables para la ordenación (color rojo).

Comparativa entre las alternativas			
Variable Urbanística	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
Valor	Negativo	Neutro	Positivo
Modelo de ordenación	Sin modelo	Ordenación pormenorizada cerrada. Integración parcial al entorno.	Regeneración urbana integrada a su entorno.
Estructura Urbana	Fragmentación. Usos inconexos	Estructura basada en el viario rodado. Continuidad estructura rodada	Estructura integrada que "cose" al municipio dando mayor protagonismo a la conexión peatonal y ciclista
Distribución de usos	Predominio Industrial + aparcamiento en superficie	Residencial + terciario (segregado)	Residencial/terciario integrado+ dotacional
Tipología	Tipología Industrial de Naves aisladas y explanadas	Manzana cerrada	Manzana cerrada y bloque abierto
Espacio Publico	Espacio verde sin continuidad ni protección acústica	Zona verde periférica sin continuidad con el entorno	Zona verde estructurante, continua y conectada con el entorno.
Movilidad/ Peatonal-Ciclista	La propia de un polígono industrial, con tráfico rodado pesado. Sin conexión norte sur	Limitada al interior del ámbito. Se basa en calles vehiculares y aceras. Zona verde desconectada de su entorno	Integrada a su contexto, da continuidad a ejes estructurantes este-oeste y norte-sur. Permeabilidad peatonal y ciclista a través de las zonas edificadas y zonas verdes
Contaminación acústica y atmosférica	El uso genera nuevo ruido y contaminación	Mitigación mediante barreras (caballón).	Reducción del impacto acústico mediante barreras y mediante la separación de las fuentes de ruido
Seguridad	Menor que en zonas residenciales por la baja ocupación en horas no laborables	Zonas cerradas y poco permeables pese a ser un uso residencial. Zona verde desconectada	Continuidad de todo el espacio público, integración de la zona verde en el espacio residencial y dotaciones asociadas.
Integración Urbana	Nula	Leve	Alta

4.5 Justificación de la alternativa seleccionada

Considerando el análisis comparativo de las alternativas planteadas y los parámetros urbanísticos evaluados, se constata que todas ellas responden en diferente medida a las condiciones existentes del ámbito, especialmente a las limitaciones derivadas de la presencia de infraestructuras ferroviarias, actividades industriales y la necesidad de mejorar la conectividad urbana y la calidad ambiental.

La alternativa 0, pese a ser técnicamente viable, no introduce transformaciones sobre el ámbito y, en consecuencia, perpetúa la dinámica actual, caracterizada por la falta de integración urbana y la dinámica de las zonas industriales. Esta situación consolida al ámbito como una pieza industrial yuxtapuesta al barrio residencial en el que se encuentra, con deficientes condiciones de seguridad a consecuencia de la falta de actividad en horario nocturno y escasa calidad ambiental, impidiendo además los objetivos municipales.

La alternativa 1 constituye una solución técnicamente viable, al establecer una ordenación pormenorizada que permite la implantación de usos residenciales y terciarios, así como la incorporación de zonas verdes de amortiguación frente a las fuentes de ruido. No obstante, dicha propuesta presenta limitaciones significativas desde el punto de vista de la integración urbana, la conectividad con el entorno y la calidad del espacio público, al configurarse como una ordenación relativamente cerrada, con una estructura viaria y morfológica que reproduce esquemas poco permeables para su uso peatonal.

La alternativa 2 plantea un modelo de ordenación que aborda de manera más eficaz las problemáticas identificadas, incorporando una estrategia de regeneración urbana integral basada en la articulación del sistema de espacios libres tanto dentro del ámbito como fuera, la movilidad sostenible que se potencia por la usabilidad de los espacios libres y su seguridad de utilización y la integración con los elementos estructurantes del entorno.

En este sentido, la alternativa 2 mejora sustancialmente la calidad urbana del ámbito al priorizar la continuidad de la infraestructura verde, reforzar la conectividad peatonal y ciclista, y favorecer la accesibilidad al sistema de transporte público. Asimismo, introduce una mayor coherencia en la estructura urbana, mediante la definición de ejes estructurantes que ordenan la relación entre los usos residenciales, los dotacionales y el espacio público.

Adicionalmente, esta alternativa incorpora como elemento estratégico el soterramiento de la calle Fundidores, lo que permite reducir el impacto acústico, eliminar barreras urbanas y potenciar la integración territorial del ámbito, superando las limitaciones detectadas en las otras alternativas.

En consecuencia, la alternativa 2 se considera la más adecuada, al ofrecer una respuesta más completa, equilibrada y sostenible desde el punto de vista urbanístico, funcional y ambiental, garantizando una mejor integración del ámbito en la estructura urbana del municipio y una mayor calidad del espacio urbano resultante.

CAPÍTULO 5 DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

5.1 Descripción de la ordenación pormenorizada

La propuesta pormenorizada en el borrador se describe a continuación:

5.1.1 Zonas Verdes – Espacio Libre

Las esquinas noroeste y noreste son los puntos que permiten articular el ámbito con la estructura urbana existente y planteada por el PGOU. Al noroeste se localizan los equipamientos educativos sobre el eje que conforma la Av. De las Ciudades, y los espacios públicos tales como: el recinto ferial y el parque Andrés García Madrid, al noreste se localiza el parque Andalucía que a su vez se conecta con todas las zonas verdes que acompañan el recorrido del trazado ferroviario en el Municipio.

Las naves industriales localizadas al noreste del ámbito se plantean como una oportunidad para una probable dotación municipal, lo cual permite la generación de actividades que faciliten una transición, articulación o integración visual con el ámbito industrial al linde Este del ámbito, el Polígono de Los Ángeles.

A partir de estos elementos, se propone la generación de espacios libres (plazas y calles) y zonas verdes que permitan la continuidad y la conexión de los elementos existentes y que estructuran la actividad social. Esta articulación permitirá una libre movilidad peatonal, entre el centro de Getafe con el sector de Los Molinos y con la estación Getafe Industrial.

Para ello, la edificación deja amplios espacios libres vacantes al norte y noreste del ámbito a modo de plaza pública, permitiendo que este elemento tenga una doble función: La separación de las fuentes de ruido actuales (puente de la calle Fundidores y ferrocarril) y la canalización de de todos los recorridos peatonales y ciclistas , centralizando la actividad social del parque lineal, el barrio residencial y la conexión con la estación de cercanías.

Estos recorridos se verán articulados eventualmente, como se decía al principio, por la posible recuperación de las naves industriales destinadas a usos dotacionales.

Una de las actuaciones más interesantes planteadas por el Ayuntamiento y que beneficiará a toda la ciudad, es el soterramiento del paso elevado sobre la Calle Fundidores, al linde norte del ámbito. Según la información del propio Ayuntamiento se pretende que exista un paso a nivel para peatones y ciclistas mientras los vehículos transitarán bajo tierra. Esta actuación permitirá prolongar a nivel el paso peatonal que conectará las zonas verdes del ámbito hasta el parque Andalucía e inclusive permitirá coser los tramos de ciclovía existente, generando consigo una conexión de todo el eje verde planteado por el PGOU, que se conforma en acompañamiento al tramo de la vía férrea, el cual a su vez se conecta con los itinerarios peatonales planteados en la estructura urbana del Municipio.



Figura 62. Esquemas diseño urbano empleados

5.1.2 Red viaria - Movilidad

La ordenación plantea una red viaria simplificada que genera 3 zonas edificables y un único circuito en un solo sentido para la movilidad vehicular con entrada por la calle Camino Viejo de Pinto y salida por la Avenida de Los Ángeles. Por el Este planteamiento permite destinar mayor superficie al espacio libre público, zonas verdes o al espacio libre privado.

La ordenación propuesta plantea la integración del ámbito con su entorno y con la estructura urbana del municipio mediante la definición de tres ejes peatonales y eventualmente ciclistas.

En primer lugar, se propone la continuidad de un eje verde estructural que conecta la vía pecuaria del parque Andrés García Madrid, atraviesa el ámbito desde el Oeste y se prolonga hasta el parque Andalucía al norte, garantizando la articulación del sistema de espacios libres en sentido este-oeste, en el linde norte.

En segundo lugar, se configura un eje verde en sentido sur-norte, vinculado al trazado de la infraestructura ferroviaria, que recorre longitudinalmente el ámbito y supera la barrera que supone la calle Fundidores, asegurando su conexión con el parque Andalucía y reforzando la continuidad del sistema verde a escala urbana.

Por último, se define un tercer eje estructurante que canaliza los flujos peatonales procedentes de los equipamientos situados al oeste y de la avenida de las Ciudades. Este eje atraviesa el tejido residencial del ámbito, se integra con las zonas verdes previstas y se prolonga hasta la estación de cercanías de Getafe Industrial. Esta conexión genera un recorrido de carácter diagonal claramente definido entre la esquina noroeste y la esquina sureste del ámbito, reforzando la accesibilidad y la cohesión interna del conjunto.

Este último eje condicionará la localización de usos terciarios en los bajos de las zonas residenciales, permitiendo una mayor integración física y de actividades del ámbito con su entorno.

Además, la ordenación plantea unir o coser los tramos de ciclovía que se encuentran sobre el paseo de John Lennon y sobre el circuito con el parque Andalucía. El ámbito es el sitio propicio para esta actuación, dado que es la única pieza que no se ha desarrollado, permita esta articulación. El trazado de la ciclovía se hace en el sentido longitudinal de la zona verde, partiendo de la estación de Getafe terminal, sentido sur-norte, con una posible derivación sobre la Av. De los Ángeles, Calle Camino Viejo de Pinto y Calle Fundidores, obteniendo una alternativa para conectar con el recinto ferial y el Parque Andrés García.

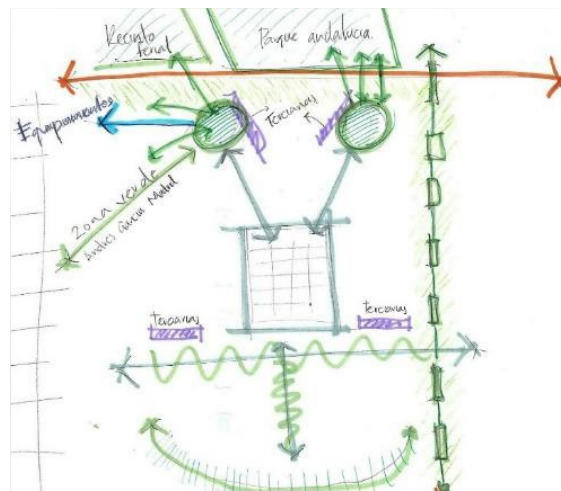


Figura 63. Esquemas determinantes de la ordenación

La Calle Camino Viejo de Pinto, que para la fecha de la elaboración del análisis del presente borrador de planeamiento (marzo de 2026), se encuentra en proceso de remodelación de la misma, se ha integrado a la ordenación mediante la modificación del perfil vial, la modificación consiste en ampliar la acera y adicionar una zona verde de dimensiones variables y una zona dura contigua a la edificación. Las plazas de aparcamiento y paradas de autobús planteadas en esta remodelación no son objeto de modificación alguna.

El Anexo 4 del PGOU incorpora la ficha del Ámbito de Actuación AA.02 “La Estación”, en la que se establecen diversas obligaciones urbanísticas, entre las que se incluye la siguiente respecto a la movilidad:

5. Paso elevado sobre la línea ferroviaria que permita la conexión con el polígono industrial de Los Ángeles.

Dicha obligación se fundamentaba en una propuesta de estructura viaria destinada a dar continuidad y conexión funcional con el polígono de Los Ángeles. No obstante, la propia evolución del planeamiento y la no ejecución de dicha estructura en los términos inicialmente previstos han dejado sin efecto la lógica funcional de esta conexión, perdiendo así su justificación urbanística.

Por otra parte, el Ayuntamiento, en el marco de sus estrategias de mejora de la estructura urbana y de la calidad ambiental del municipio, promueve actualmente el soterramiento de la calle Fundidores como actuación estructurante del entorno.

En este contexto, y en el marco de la tramitación del presente borrador de planeamiento, se ha solicitado la sustitución de la citada obligación urbanística por su monetización, con el objetivo de destinar el correspondiente equivalente económico a la financiación de dicha actuación, en coherencia con los objetivos de regeneración urbana, mejora de la conectividad y reducción de impactos ambientales.

5.2 Edificabilidad. Aprovechamiento y usos.

La edificabilidad está condicionada al coeficiente y a lo indicado en la ficha del ámbito. La superficie total del ámbito es de **90.968 m²** según lo estipulado por el levantamiento topográfico realizado.

Al calcular la edificabilidad y siguiendo lo estipulado en la ficha, se ha descontado **8.628m²** de suelo de propiedad del Ayuntamiento de Getafe que no genera aprovechamiento, y en consecuencia la superficie que si genera aprovechamiento es de **82.340m²** de suelo. La ficha indica que el coeficiente de edificabilidad es de **0,8215m²c/m²s**.

$$82.340\text{m}^2 \times 0.8215 = 67.643$$

En consecuencia, la edificabilidad total atribuida al ámbito es de **67.643 m²** construibles, como resultado de la operación anterior.

5.3 Cumplimiento de las previsiones de reserva para la vivienda de protección pública.

La Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, RD Legislativo 7/2015, indica:

b) Destinar suelo adecuado y suficiente para usos productivos y para uso residencial, con reserva en todo caso de una parte proporcionada a vivienda sujeta a un régimen de protección pública que, al menos, permita establecer su precio máximo en venta, alquiler u otras formas de acceso a la vivienda, como el derecho de superficie o la concesión administrativa.

Esta reserva será determinada por la legislación sobre ordenación territorial y urbanística o, de conformidad con ella, por los instrumentos de ordenación, garantizará una distribución de su localización respetuosa con el principio de cohesión social y comprenderá, como mínimo, los terrenos necesarios para realizar el 40 por ciento de la edificabilidad residencial prevista por la ordenación urbanística en el suelo rural que vaya a ser incluido en actuaciones de nueva urbanización y el 20 por ciento en el suelo urbanizado que deba someterse a actuaciones de reforma o renovación de la urbanización.

$$67.643,00 \text{ m}^2\text{c} \times 20\% = 13.528 \text{ m}^2\text{c}$$

La edificabilidad que se deberá reservar para la vivienda sujeta a régimen de protección pública será de **13.528 m²c**.

5.4 Edificabilidad. Cesión al Ayuntamiento.

La LSCM específicamente en el artículo 18. Deberes y derechos de la propiedad en suelo urbano no consolidado, indica en su literal 2.c:

2. Durante el proceso de ejecución del ámbito de actuación los propietarios de suelo urbano no consolidado tendrán, además de los generales, los siguientes deberes específicos: Usos. Global y pormenorizado.

c) Ceder a título gratuito al Municipio, en solares, en la forma y cuantía dispuesta en la presente Ley, las superficies precisas para la materialización del 10 por 100 del producto del coeficiente de edificabilidad del ámbito de actuación, o unidades de ejecución en que se divida, por su superficie

En consecuencia y siguiendo lo indicado anteriormente, la edificabilidad total asignada al ámbito es de **67.643 m²c** de los cuales el 10% le deberá ser cedida al Ayuntamiento de forma gratuita así:

$$67.643,00 \text{ m}^2\text{c} \times 10\% = 6.764,30 \text{ m}^2\text{c}$$

La edificabilidad de **cesión** gratuita al Ayuntamiento de Getafe será de **6.765,36 m²c**. El 90% restante de la edificabilidad lucrativa (máximo patrimonizable) corresponderá a los **propietarios del suelo**, alcanzando un máximo de **60.880,6 m²c**.

La ordenación del ámbito AA-O2 La Estación, asigna las siguientes edificabilidades:

EDIFICABILIDAD LUCRATIVA Y CESIÓN AL AYUNTAMIENTO			
USOS	Edificabilidad lucrativa	%	Adjudicatario
Residencial Colectivo Vivienda Libre (RVL)	54.115,28 m ² c	80%	Propietarios
Residencial Colectivo Vivienda Protegida (RVP)	6.765,36 m ² c	10%	Propietarios
Residencial Colectivo Vivienda Protegida (RVP)	6.762,36 m ² c	10%	Ayuntamiento de Getafe
Total	67.643,00 m²c	100%	

Tabla 6. Parcelas catastrales

Tal como se indicó en la ordenación, se pretende reutilizar las naves o alguna parte de las naves industriales para destinarlas a uso dotacional, aunque la edificación existe no constituye una cesión obligatoria, su destino dotacional no genera aprovechamiento lucrativo. Siguiendo lo establecido en la LSCM, específicamente en el artículo 36, los usos dotacionales se integran dentro del sistema de redes públicas, configurándose como infraestructuras y equipamientos destinados al servicio del interés general.

Dado lo anterior, dichos usos no forman parte del contenido lucrativo del suelo ni generan aprovechamiento urbanístico, sino que constituyen elementos estructurantes del sistema urbano. En consecuencia, aun cuando se implanten sobre edificaciones preexistentes y no procedan de una cesión obligatoria, no se considera computable a efectos de aprovechamiento lucrativo.

Uso Global.

El uso asignado al ámbito AA.02 - La Estación por la ficha de ordenación, y en consecuencia por el Plan General de Ordenación Urbana de Getafe es el RESIDENCIAL, este mismo asigna la zona de ordenanza denominada 16c. En esta establece como uso característico el RESIDENCIAL COLECTIVO.

5.5 Red viaria. Clasificación.

La Red Viaria prevista en las alternativas del ámbito y estipulada en el presente borrador de planeamiento, se describe gráficamente en el esquema de la alternativa, además, se estipula una sección tipo en el presente apartado.

La red viaria prevista en el ámbito se apoya íntegramente en el viario perimetral existente, constituido fundamental por la Avenida de los Ángeles, la Calle Camino Viejo de Pinto, la Calle Fundidores.

La ordenación plantea una red viaria sencilla, la cual se conforma por dos calles en forma de "L" invertida:

- **Viario del ámbito:** El viario estará constituido por un vial en forma de 'U' que conectará la Avenida de los Ángeles (salida) tanto con el interior del ámbito como con la calle Camino Viejo de Pinto (entrada). Esta red viaria estructura tres zonas edificables, todas ellas con acceso directo desde dichas vías.

Se garantizan los itinerarios peatonales en la totalidad del ámbito, habilitados mediante la red de aceras del viario rodado, las calles potencialmente peatonales o de coexistencia en plataforma única y su conexión con las zonas verdes.

5.6 Cumplimiento de las previsiones de reserva de suelo para las Redes Públicas.

Redes supramunicipales

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36.4 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, la definición del sistema de redes supramunicipales corresponde exclusivamente al planeamiento territorial regional o, en su defecto, al planeamiento general. Por tanto, cualquier precisión relativa a estos elementos — incluyendo su localización, capacidad o características de los terrenos implicados— deberá ajustarse a las determinaciones de dichos instrumentos en suelos urbanizables.

En el caso específico del ámbito A.A.02 «La Estación», clasificado como Suelo Urbano No Consolidado, el Plan General de Ordenación Urbana vigente en el municipio de Getafe no prevé reservas de suelo para redes supramunicipales. En consecuencia, el presente borrador de Planeamiento no incide en las reservas exigibles para este tipo de infraestructuras públicas.

Redes generales

Conforme a lo señalado en el artículo 36.5 de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, se deberá ceder una superficie de 20 m² destinada al sistema de Redes Generales por cada 100 m² de superficie edificable de cualquier uso, salvo el industrial.

El Plan General de Ordenación Urbana vigente en el municipio de Getafe, aprobado definitivamente por el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid en sesión celebrada el 22 de mayo de 2003, estableció reservas de suelo para el sistema de Redes Generales conforme a los estándares exigidos por la normativa aplicable en el momento de su redacción.

Dichos estándares fijaban una reserva total de 70 m² por cada 100 m² de superficie edificable, distribuidos entre los distintos tipos de Redes Generales: 20 m² para Zonas Verdes y Espacios Libres, 30 m² para Equipamientos y 20 m² para Infraestructuras.

Posteriormente, la Ley 6/2011, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas, modificó los apartados 5 y 6 del artículo 36 de la Ley 9/2001, reduciendo la exigencia a una cesión de 20 m² por cada 100 m² de superficie edificable para el sistema de Redes Generales.

No obstante, tras consulta con los técnicos municipales del Ayuntamiento de Getafe, se ha determinado que debe mantenerse la exigencia original de 70 m² por cada 100 m² de superficie edificable, sin atender a la proporción específica de cada tipo de red general.

Las reservas para las Redes Públicas Generales previstas de manera orientativa en el presente documento se recogen en el cuadro siguiente:

RESERVAS PARA LAS REDES GENERALES

REDES GENERALES	ESTANDAR EXIGIDO (PGOU GETAFE) 70 m ² s/100 m ² c para el total de las redes generales.	ESTANDAR CALCULADO POR LA FICHA DEL ÁMBITO	SUPERFICIE PREVISTA
Red General de Zonas Verdes y Espacios Libres (ZV.RG)	47.350	43.292,13. 3.627,25	56.735,95

RESERVAS PARA LAS REDES GENERALES

Red General de Equipamientos (EQ-RG)			
Red General de Infraestructuras de Comunicaciones Viarias (RV.RG)			
Red General de Infraestructuras Ferroviarias (IF.RG)		9.816,67	
TOTAL, REDES PUBLICAS GENERALES	47.350	44.494	56.735,95

Tabla 7. . Reservas para las Redes Generales

*Según el PGOU de Getafe los Servicios Urbanos: Red de Servicios Urbanos, son tales como suministro de agua, alcantarillado, suministro de energía eléctrica, alumbrado público, servicio telefónico, acceso rodado y aparcamiento.

Tal como se indica en la tabla anterior, el borrador de Planeamiento prevé reservar un total de 52.412,2 m² de suelo para las Redes Generales —incluyendo Zonas Verdes y Espacios Libres, Equipamientos e Infraestructuras de Comunicaciones Viarias—, superando el estándar mínimo exigido por el PGOU de Getafe, que establece una reserva de 47.350 m² o lo indicado por la tabla de calculo que acompaña la ficha del ámbito AA.02 La Estación que indica un total de 44.494 m²s.

Por tanto, puede concluirse que el presente borrador de Planeamiento garantiza el cumplimiento de las previsiones de reserva de suelo para las Redes Generales establecidas en el planeamiento urbanístico vigente.

5.7 Justificación de la dotación de las plazas de aparcamiento.

Los viales incluidos en el ámbito de actuación del borrador de Planeamiento estarán dotados, en términos generales, de aparcamientos en línea con dimensiones de 2,00 m x 5,00 m.

La disposición de estas plazas responde al objetivo de optimizar el número de aparcamientos disponibles en el ámbito, favoreciendo el acceso de la población a las futuras parcelas.

Los aparcamientos se proyectarán diferenciados respecto a la calzada mediante bordillos enterrados, con pendiente hacia esta y acabado en hormigón visto. Este sistema contribuye a evitar usos indebidos de las plazas y mejora la maniobrabilidad mediante la incorporación de “orejetas” en giros e intersecciones.

La distribución concreta de las bandas de aparcamiento en cada vial se definirá en el correspondiente Proyecto de Urbanización. No obstante, en el presente borrador de Planeamiento se ha realizado una estimación de la capacidad de los viales para albergar plazas de aparcamiento, considerando su disposición en línea o en batería, en uno o ambos márgenes, según las secciones tipo planteadas. Las dimensiones consideradas para cada plaza son de 2,00 m x 5,00 m y 2,50 m x 5,00 m.

Respecto al aparcamiento en parcelas privadas, se establece un estándar de 1,5 plazas por cada 100 m² edificables dentro de cada parcela con uso edificatorio, cumpliendo así con el mínimo legal exigido en el apartado 6.c) del artículo 36 de la Ley 9/2001.

Los accesos a las parcelas desde los viales previstos se ubicarán en las zonas más adecuadas según las características de cada proyecto edificatorio.

5.8 Justificación de cumplimiento para el acceso universal.

Se considera la necesidad de facilitar el desplazamiento de personas con movilidad reducida. Para ello, se aplicará lo establecido en la Ley 8/1993, de 22 de junio, sobre Promoción y Eliminación de Barreras Arquitectónicas, vigente en la Comunidad de Madrid.

En consecuencia, el diseño del proyecto de urbanización deberá ajustarse a los criterios constructivos que marca dicha normativa de accesibilidad.

El presente borrador de Planeamiento no recoge todavía parámetros concretos, pero sí que establece el siguiente marco de cumplimiento:

- Los recorridos peatonales dispondrán de aceras destinadas al tránsito peatonal, con una anchura libre superior a los 1,20 metros exigidos como mínimo.
- Las pendientes máximas en los viales propuestos, y por tanto en las aceras, no superarán el 5%, mientras que la inclinación transversal de las aceras se mantendrá por debajo del 2%, garantizando así la accesibilidad y facilidad de movimiento.
- Se reservará al menos un 2% de las plazas de aparcamiento para personas con movilidad reducida (una por cada 50 plazas).

CAPÍTULO 6 CUANTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA

Cuadro de superficies y edificabilidades. Alternativa 2 2			
USO	Identificación		Superficie m²
VIVIENDA	VL		24.792,92
	VP		13.530,72
	TOTAL		17.820,86
DOTACION - NAVE EXISTENTE	DOT		4.331,67
USO	Identificación		Superficie m²s
ZONA VERDE	RG	ZV.RG-1	43.292,13
	RL	ZV.RL-1	17.510,88
	TOTAL		54.451,38
RED VIARIA	RG	RV.RG-1	*
	RL	RV.RL-1	*
	SUBTOTAL		*
	TOTAL		*
EQUIPAMIENTO	EQ	RL-EQ	3.506,22
	DOT	DOT-1	4331,67
	TOTAL		3.506,22
INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	IF	IF.RG-1	9.818,67
	SUBTOTAL		9.818,67

Tabla 8. Cuadro de superficies

Cuadro Resumen de Reserva de superficie destinada a Redes Públicas

REDES PÚBLICAS	ESTANDAR EXIGIDO	SUPERFICIE MÍNIMA EXIGIDA para una edificabilidad de 67.643 m ² c		SUPERFICIE PROPUESTA	
	(L.S.C.M. y PGOU Getafe)	Superficie	Total	Parcial	TOTAL
REDES LOCALES					
Red Local de Zonas Verdes y Espacios Libres (ZV.RL)	LEY DEL SUELO DE LA COMUNIDAD DE MADRID: 30 m ² s/100 m ² c para el total de las redes locales, de los cuales al menos el 50% se destinarán a espacios libres públicos arbolados	10.146	20.292	17.510,8	17.510,8*
		10.146			
Red Local de Infraestructuras de Comunicaciones Viarias (RV.RL)					
REDES GENERALES					
Red General de Zonas Verdes y Espacios Libres (RG-ZV)	LEY DEL SUELO DE LA COMUNIDAD DE MADRID: 20 m ² s/100 m ² c para el total de las redes generales.	13.528	47.350*	43.292,13	56.735,95*
Red General de Equipamientos (RG-EQ)		13.528		3.627,25	
Red General de Infraestructuras de Comunicaciones Viarias (RV.RG)	PGOU GETAFE: 70 m ² s/100 m ² c	47.350			
Infraestructura Ferroviaria (IF.RG)			9.816,67		
Total Redes Públicas		67.643*			

*Se compara con la mayor exigencia

Tabla 9. Redes Públicas

* Respecto a la alternativa seleccionada, se han contabilizado de manera aproximada las superficies de redes públicas. Sin embargo, no se han contabilizado para estas tablas las superficies relativas al viario público ya que la propuesta llega hasta un nivel meramente estructurante.

CAPÍTULO 7 MODELO DE GESTIÓN

En relación con el modelo de gestión previsto para impulsar el desarrollo del Ámbito de Actuación A.A.02 “La Estación”, se establece que la iniciativa será de carácter privado, adoptándose el sistema de actuación por Compensación. Una vez aprobado el futuro Plan Parcial de Reforma Interior, se procederá a la elaboración de los correspondientes Proyectos de Urbanización y Reparcelación.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 48 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, el futuro Plan Parcial deberá delimitar, en su caso, las unidades de ejecución que se consideren adecuadas para facilitar una gestión más eficiente, asignando a cada una el sistema de ejecución correspondiente.

En este caso concreto, el borrador de planeamiento contempla **una única unidad de ejecución**, ya que la superficie afectada constituye una entidad suficientemente autónoma e independiente para su desarrollo integral en una sola fase, garantizando así la ejecución completa de la propuesta urbanística.

Por tanto, la Unidad de Ejecución abarcará la totalidad del ámbito A.A.02 “La Estación”, y las obras de urbanización se llevarán a cabo en una única etapa.

La Aceleradora Urbanística de la Comunidad de Madrid, creada mediante el Decreto 92/2025, constituye un órgano colegiado orientado a agilizar la tramitación de los instrumentos de planeamiento mediante la coordinación administrativa, la centralización de informes sectoriales y la reducción de plazos, especialmente en aquellos desarrollos considerados estratégicos o de especial relevancia.

En este contexto, en la sesión ordinaria celebrada el 14 de mayo de 2026, la Aceleradora Urbanística acordó incluir el ámbito en dicho instrumento, declarando de especial relevancia el “Plan Parcial A.A.-02 La Estación” del PGOU de Getafe, a solicitud del Ayuntamiento. Esta declaración implica la tramitación preferente del expediente, su incorporación a los mecanismos de coordinación y seguimiento administrativo, y la consiguiente reducción de los plazos de gestión, favoreciendo así el desarrollo ágil de la actuación.

En consecuencia, resulta necesario coordinar, desde esta fase preliminar, la definición de la ordenación propuesta con la tramitación urbanística y la elaboración de la documentación técnica necesaria, con el fin de garantizar la eficacia del proceso y facilitar la materialización del desarrollo en condiciones óptimas.

TABLAS

TABLA 1. <i>PARCELAS CATASTRALES</i>	11
TABLA 2. <i>FINCAS REGISTRALES</i>	12
TABLA 3. PORCENTAJE DE APORTACIÓN DE LOS PROPIETARIOS DEL SUELO	13
TABLA 4. <i>EDIFICACIONES EXISTENTES</i>	14
TABLA 5. <i>DENSIDAD DE POBLACIÓN MUNICIPIOS DE LA COMUNIDAD DE MADRID</i>	39
TABLA 6. <i>PARCELAS CATASTRALES</i>	96
TABLA 7. . RESERVAS PARA LAS REDES GENERALES.....	98
TABLA 8. CUADRO DE SUPERFICIES	99
TABLA 9. <i>REDES PÚBLICAS</i>	100

VOLUMEN 2. PLANOS DE ORDENACIÓN

O.1.-Delimitación del Ámbito.

O.2.-Calificación del Suelo.



LEYENDA

- Delimitación del ámbito
- Coordenadas ámbito
- Curvas de Nivel

ID Punto	X	Y	ID Punto	X	Y
1	439603.66	4462356.17	11	439826.90	4462219.37
2	439603.65	4462373.75	12	439859.94	4461935.00
3	439611.89	4462494.00	13	439859.94	4461935.00
4	439616.19	4462552.30	14	439845.40	4461924.93
5	439625.31	4462597.14	15	439852.61	4461861.42
6	439639.30	4462603.41	16	439767.00	4461857.22
7	439690.93	4462610.53	17	439761.04	4461857.35
8	439784.88	4462606.49	18	439758.31	4461857.64
9	439791.24	4462595.37	19	439746.42	4462359.54
10	439830.06	4462244.68			

LOCALIZACIÓN TERRITORIAL

PROYECTO: PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR

AA-02 LA ESTACIÓN

TÍTULO DEL PLANO

Delimitación del ámbito

0.1.

ESCALA
1.750

PROYECTO
2509

ESCALA GRÁFICA
0 10 20 m

FECHA
Julio 2026

EQUIPO REDACTOR

GRUPO SC
Natalia Chinchilla
Arq. Col. 12282 COAM
David Rojo
Arq. Col. 2956 COACyLE

PROMOTOR

mvc. METROVACESA

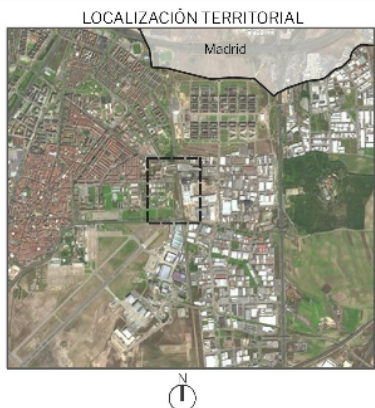
Segundo Mata 1, 2ª, 1. 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid Telf. +34 917 144 220 www.spatialconcepts.eu



- LEYENDA**
- Área uso Residencial
 - Zona Verde
 - Dotación
 - Potencial reutilización de naves Arcelor para dotaciones municipales
 - Área de usos lucrativos PGOU

- Eje verde estructural
- Conexión peatonal
- Infraestructura Ferroviaria
- Viario

1 Se sustituye la obligación prevista en la ficha del PGOU relativa al inicio de la traza sobre las vías por su equivalente monetizado, mediante la tramitación de un convenio urbanístico, con el fin de destinar dicho importe al soterramiento de la calle Fundidores.



PROYECTO: PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR

AA-02 LA ESTACIÓN

TÍTULO DEL PLANO

Esquema de ordenación. Alternativa seleccionada

ESCALA 1.750 PROYECTO 2509 ESCALA GRÁFICA 0 10 20 m FECHA Julio 2026

EQUIPO REDACTOR PROMOTOR

GRUPO SC Natalia Chinchilla Arq. Col. 12282 COAM David Rojo Arq. Col. 2956 COACyLE

mvc. METROVACESA

Segundo Mata 1, 2º, 1. 28224 Pozuelo de Alarcón, Madrid Telf. +34 917 144 220 www.spatialconcepts.eu